



Brussel, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Klimaatverandering is een belangrijk probleem dat dringend moet worden aangepakt. Daarom heeft de Overeenkomst van Parijs ten doel de wereldwijde stijging van de temperatuur ruim onder de 2 °C te houden ten opzichte van pre-industriële niveaus en verdere inspanningen te leveren om de temperatuurstijging tot 1,5 °C te beperken op basis van aanzienlijke verminderingen van broeikasgasemissies door alle landen.

Als gevolg van het aanmerkelijke verbruik van fossiele brandstoffen stoot de wereldwijde scheepvaartactiviteit belangrijke hoeveelheden broeikasgassen uit en draagt aldus bij aan de klimaatverandering. De broeikasgasemissies door internationaal maritiem vervoer worden geraamd op circa 2 à 3 procent van de totale wereldwijde broeikasgasemissies. Dit is meer dan de emissies van welke EU-lidstaat dan ook. Als de scheepvaartsector een land was, zou dit op de zesde plaats van de uitstoot in de wereld staan. Het effect van de sector op EU-niveau is even aanzienlijk: in 2015 was de scheepvaart verantwoordelijk voor 13 % van de totale EU-broeikasgasemissies door vervoer¹. De maritieme sector is echter de enige sector waarvoor geen expliciete EU-emissiereductiedoelstelling of specifieke mitigatiemaatregelen bestaan.

In de toekomst zal de omvang van het handelsverkeer over zee waarschijnlijk toenemen, hetgeen tot een belangrijke toename van de hiermee verband houdende broeikasgasemissies zal leiden, als er niet snel mitigatiemaatregelen worden getroffen. Volgens een studie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)² kunnen de wereldwijde scheepvaartemissies, afhankelijk van de toekomstige economische en energiegerelateerde ontwikkelingen, tegen 2050 met tussen de 50 en 250 % toenemen. Op EU-niveau zijn de CO₂-emissies door maritiem vervoer tussen 1990 en 2008 met 48 % gestegen en zullen zij tegen 2050 naar verwachting tot 86 % boven het niveau van 1990 groeien, ondanks het feit dat de IMO in 2011 minimale efficiëntienormen voor nieuwe schepen heeft vastgesteld³. Als er niets wordt gedaan om deze emissies aan te pakken, bestaat het risico dat hiermee de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs en de inspanningen van andere sectoren worden ondermijnd.

Naar aanleiding van het Witboek over vervoer van de EU van 2011, heeft de EU in 2013 een strategie goedgekeurd om de emissies door maritiem vervoer geleidelijk in het EU-beleid ter vermindering van broeikasgassen te integreren⁴. Als eerste stap hebben het Europees Parlement en de Raad in april 2015 Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer⁵ (hierna de "EU-MRV-verordening" genoemd) goedgekeurd, die in 2016 is aangevuld met twee

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>

³ IMO-Resolutie MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479 final.

⁵ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

gedelegeerde verordeningen⁶ en twee uitvoeringsverordeningen⁷. De EU-MRV-verordening is ontwikkeld om:

- solide en geverifieerde CO₂-emissiegegevens te verzamelen van alle schepen (met een brutotonnage van meer dan 5 000 ton) die havens in de Europese Economische Ruimte (EER) aandoen, met inbegrip van de CO₂-emissies van deze schepen in havens;
- solide informatie te verstrekken ter ondersteuning van toekomstige beleidsbeslissingen en de uitvoering van beleidsinstrumenten, alsmede om de uitvoering van internationale doelstellingen of maatregelen mogelijk te maken (bv. op het gebied van energie-efficiëntie);
- de noodzakelijke transparantie betreffende gegevens te bieden om de invoering van nieuwe technologieën en operationele maatregelen ter vergroening van de scheepvaart te stimuleren.

Overeenkomstig de EU-MRV-verordening moeten scheepvaartmaatschappijen hun jaarlijkse CO₂-emissies en andere relevante informatie rapporteren in verband met hun reizen naar en van EER-havens en hun verblijf in EER-havens. De verplichtingen voor scheepvaartmaatschappijen zijn in 2017 ingegaan met de opstelling van monitoringplannen en de indiening daarvan bij geaccrediteerde verificateurs. De monitoring van brandstofverbruik, CO₂-emissies en energie-efficiëntie is in 2018 begonnen en de eerste emissieverslagen moeten in april 2019 worden ingediend.

In 2016, na de inwerkingtreding van de Overeenkomst van Parijs en de goedkeuring van de EU-MRV-verordening, heeft de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO (MEPC) wijzigingen van het Marpol-Verdrag goedgekeurd tot vaststelling van het juridisch kader voor een wereldwijd systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen ("het wereldwijde IMO-DCS"). Bijzonderheden en uitvoeringsvoorwaarden van het wereldwijde IMO-DCS zijn later overeengekomen via "richtlijnen" die MEPC 70 in oktober 2016 en MEPC 71 in juli 2017 hebben aangenomen. De monitoringverplichtingen uit hoofde van het wereldwijde IMO-DCS beginnen in 2019, de rapportage in 2020.

Als gevolg daarvan moeten schepen die in EER-verband activiteiten op het gebied van maritiem vervoer verrichten, vanaf januari 2019 zowel uit hoofde van de EU-MRV-

⁶ Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2072 van de Commissie van 22 september 2016 betreffende de verificatieactiviteiten en accreditatie van verificateurs krachtens Verordening (EU) 2015/757 (PB L 320 van 26.11.2016, blz. 5) en Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2071 van de Commissie van 22 september 2016 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft de methoden voor de monitoring van de kooldioxide-emissies en de regels voor het monitoren van andere relevante informatie (PB L 320 van 26.11.2016, blz. 1).

⁷ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1927 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende templates voor monitoringplannen, emissieverslagen en conformiteitsdocumenten uit hoofde van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 1) en Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1928 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende de bepaling van de vervoerde vracht voor andere categorieën schepen dan passagiersschepen, rorosschepen en containerschepen overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 22).

verordening als uit hoofde van het wereldwijde IMO-DCS aan monitoring- en rapportagevoorschriften voldoen.

In de EU-MRV-verordening is al vooruitgelopen op het naast elkaar bestaan van één systeem voor monitoring, rapportage en verificatie op EU-niveau en een ander, wereldwijd systeem. In artikel 22 van deze verordening staat: "Wanneer een internationale overeenkomst betreffende een wereldwijd systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies [...] wordt bereikt, evalueert de Commissie deze verordening en stelt zij, zo nodig, wijzigingen van deze verordening voor teneinde overeenstemming met die internationale overeenkomst te waarborgen."

Het belangrijkste doel van deze verordening is derhalve wijziging van de EU-MRV-verordening om op passende wijze rekening te houden met het nieuwe wereldwijde IMO-DCS met het oog op de stroomlijning en het zoveel mogelijk verlichten van de administratieve lasten voor maatschappijen en overheden en tegelijkertijd de doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De voorgestelde wijzigingen van de EU-MRV-verordening zijn verenigbaar met de bestaande bepalingen op dit beleidsgebied, aangezien zij de belangrijkste doelstellingen van het EU-MRV-systeem niet mogen ondermijnen, en zijn meer in het algemeen verenigbaar met het klimaatbeleid van de EU. Het voorstel is er met name op gericht het geplande positieve effect van de EU-MRV-verordening te behouden in de zin van het verzamelen van solide en geverifieerde gegevens, de informatieverstrekking ten behoeve van toekomstige beleidsbeslissingen en stimulering van de toepassing van energie-efficiënte maatregelen en gedrag in de scheepvaart.

Daarnaast wordt in dit voorstel de benadering gevolgd die in ander EU-beleid betreffende de vermindering van emissies is vastgelegd, waar de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies een fundamentele rol speelt om de daadwerkelijke uitvoering van het klimaatbeleid van de EU te waarborgen, zoals uit hoofde van de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten. Het voorstel is verenigbaar met de transparantie bepalingen van de EU-ETS, waaronder verificatie door derden.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

In maart 2015 heeft de EU de nationaal bepaalde bijdrage (NDC, Nationally Determined Contribution) van de EU en haar lidstaten aan de UNFCCC ingediend, waarbij zij zich vastlegde aan een bindend reductiestreefcijfer van ten minste 40 % van broeikasgasemissies voor de economie van de EU in haar geheel in 2030 ten opzichte van 1990, overeenkomstig het kader voor het klimaat- en energiebeleid 2030 dat de Europese Raad van oktober 2014 heeft goedgekeurd en sedertdien in wetgeving is omgezet⁸. Alle sectoren moeten aan de overgang naar een koolstofarme samenleving en de Overeenkomst van Parijs bijdragen.

Het voorstel is verenigbaar met de strategie voor emissiearme mobiliteit die maatregelen beoogt om de broeikasgasemissies in het vervoer verder te verminderen als onderdeel van

⁸ Richtlijn (EU) 2018/410, Verordening (EU) 2018/842 en Verordening (EU) 2018/841 betreffende landgebruik.

ruimere inspanningen die de EU heeft geleverd en toegezegd om het vervoer koolstofvrij te maken, ook voor de periode tot 2030⁹.

De EU-MRV-verordening is van groot belang om de toekomstige besluitvorming op het niveau van de Unie te vergemakkelijken en mogelijk toekomstig klimaatbeleid in deze sector te bepalen, omdat hiermee solide informatie over de CO₂-emissies van afzonderlijke schepen wordt verstrekt. Het voorstel waarborgt dit belangrijke beginsel. Als bestaand EU-beleidsinstrument is de EU-MRV-verordening een eerste stap in de juiste richting die als basis voor verder beleidsontwikkeling moet worden gebruikt.

Het voorstel is ook verenigbaar met het beginsel "energie-efficiëntie eerst" van de energie-unie, aangezien het de toepassing van energie-efficiëntiemaatregelen in de scheepvaart moet versterken.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De artikelen 191 tot en met 193 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) bevestigen en specificeren de bevoegdheden van de EU op het gebied van klimaatverandering. De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 192 VWEU.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

Overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, kunnen de doelstellingen van dit voorstel uitsluitend via een voorstel van de Commissie op EU-niveau worden verwezenlijkt, aangezien met het voorstel wordt beoogde bestaande EU-wetgeving te wijzigen.

Het verzamelen en bekendmaken van gegevens betreffende de emissies en energie-efficiëntie van schepen op EU-niveau hebben het voordeel dat de resultaten volledig vergelijkbaar zijn aangezien zij op een enkele reeks voorschriften zijn gebaseerd. Dit draagt beter bij tot het wegnemen van marktbelemmeringen als gevolg van gebrek aan informatie.

• Evenredigheid

Dit voorstel voldoet aan het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan nodig is om de doelstellingen van de EU-MRV-verordening te verwezenlijken en tegelijkertijd de goede werking van de interne markt en het concurrentievermogen van de Europese scheepvaartsector te waarborgen.

• Keuze van het instrument

Dit voorstel voor een verordening tot wijziging vloeit voort uit het feit dat het voorstel de wijziging van de bestaande EU-MRV-verordening behelst.

⁹ COM(2016) 501 final.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Er moet worden opgemerkt dat de herziening van de EU-MRV-verordening is uitgevoerd zonder voorafgaande evaluatie, aangezien de evaluatie pas tegen het einde van 2019, na de voltooiing van de eerste nalevingscyclus, mogelijk zou zijn geweest. Derhalve maakte een evaluatie van de bestaande EU-MRV-verordening geen deel uit van de voorbereidende werkzaamheden, noch is hiermee bij de beoordeling van de beleidsopties rekening gehouden.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De voorgestelde wijzigingen van de EU-MRV-verordening sluiten op vele gebieden aan bij de antwoorden van de belanghebbenden die zich bij de openbare onlineraadpleging en de gerichte elektronische enquête hebben uitgesproken. Maatschappelijke organisaties, nationale accreditatie instanties, onderzoeksinstituten en burgers/particulieren zijn het er op grote schaal mee eens dat bij de wijziging van de EU-MRV-verordening sommige belangrijke doelstellingen moeten worden behouden. Dit betreft onder meer bewustmaking op het gebied van emissiereductie, verstrekking van solide informatie over brandstofverbruik en energie-efficiëntie aan marktdeelnemers en verzameling van gegevens voor een gefundeerde beleidsvorming. Voor de scheepvaartsector is de belangrijkste prioriteit echter de verlichting van de administratieve lasten. Ook de verificateurs van de EU-MRV in de EER en de EU zijn het op grote schaal eens met deze doelstellingen, met name de verzameling van betrouwbare gegevens voor de ontwikkeling van toekomstig beleid en de verlichting van de administratieve inspanningen.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Studies betreffende emissieprognoses zijn gebaseerd op relevante gegevens uit de Third IMO GHG Study 2014¹⁰ en hiermee is rekening gehouden, met name wat emissies en emissievoorspellingen voor de internationale scheepvaart betreft, alsmede de emissiereductiemogelijkheden die uit technische en operationele maatregelen in de internationale scheepvaart voortvloeien.

- **Werkdocument van de Commissie — effectbeoordeling**

Er is een effectbeoordeling gedaan om te analyseren welke elementen van de EU-MRV-verordening op die van het wereldwijde IMO-DCS kunnen worden afgestemd. Dit document is een aanvulling op de effectbeoordeling die in 2013 bij het voorstel was gevoegd, waarin onder meer een raming van de met de EU-MRV-verordening gepaard gaande kosten was opgenomen. Daarnaast bouwt het nieuwe werkdocument van de Commissie dat deze effectbeoordeling bevat, voort op de in juni 2017 bekendgemaakte aanvangseffectbeoordeling en de in december 2017 afgeronde openbare raadpleging.

¹⁰

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

De Raad voor regelgevingstoetsing van de Europese Commissie heeft een ontwerpversie van de effectbeoordeling beoordeeld en op 13 juli 2018 een positief advies uitgevaardigd. De Raad heeft aanbevelingen gedaan om het verslag te verbeteren en deze aanbevelingen zijn in het herziene verslag meegenomen. De samenvatting van de effectbeoordeling en het advies van de Raad voor regelgevingstoetsing staan op de website van de Commissie¹¹.

Aangezien de belangrijkste doelstellingen van de EU-MRV-verordening moeten worden behouden, vielen twee elementen die voor afstemming in aanmerking kwamen, al meteen af: beheer en CO₂-rapportage. Afstemming van het beheer werd niet als een optie beschouwd, omdat dit ertoe zou leiden dat de EU en haar lidstaten uitsluitend gegevens mochten verzamelen van emissies door onder een EU-vlag varende schepen, waarbij de broeikasgasemissies van niet onder een EU-vlag varende schepen als onderdeel van reizen van of naar EER-havens buiten beschouwing werden gelaten. Afstemming van de CO₂-rapportage zou bovendien inhouden dat schepen geen CO₂-emissiegegevens zouden rapporteren. Dit zou volledig onverenigbaar zijn met de eigenlijke doelstelling van de EU-MRV-verordening, die nu juist verband houdt met de prestaties van schepen betreffende CO₂-emissies en de gevolgen daarvan voor het klimaat.

Met het oog op deze beperkingen zijn in de effectbeoordeling drie beleidsopties beoordeeld:

Optie 1 — basisscenario

Deze optie laat zien wat er gebeurt als er geen maatregelen worden getroffen.

Optie 2 — stroomlijning

In het kader van dit scenario zijn verschillende afstemmingsopties beoordeeld op het gebied van toepassingsgebied, definities, monitoringparameters, monitoringplannen en -templates, verificatie en transparantie.

Optie 3 — sterke convergentie

Bij deze optie wordt de EU-MRV-verordening gewijzigd om alle technische aspecten ervan in overeenstemming te brengen met het wereldwijde IMO-DCS, met het risico de verwachte gevolgen ervan voor de markt te ondermijnen.

Na vergelijking van de drie opties zijn de volgende conclusies getrokken:

Afstemming van de definities, de monitoringparameters en de monitoringplannen en -templates voor zover nodig draagt bij tot de vermindering van de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen en nationale autoriteiten en tot vereenvoudiging van de naleving van de rapportageverplichtingen uit hoofde van beide systemen.

Tegelijkertijd brengt dit de door de huidige EU-MRV-verordening nagestreefde doelstellingen en de geraamde positieve effecten daarvan niet in gevaar.

Afstemming van aspecten als toepassingsgebied, verificatie en transparantie daarentegen zouden grote gevolgen hebben voor de doelstellingen van de EU-MRV-verordening en niet noodzakelijkerwijs bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de administratieve lasten.

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=nl>

Het voordeel van het per schip beschikbaar hebben van gegevens betreffende energie-efficiëntie om de toepassing van maatregelen op dit gebied te stimuleren, gaat verloren indien afstemming op het gebied van transparantie plaatsvindt. Afstemming van de voorschriften betreffende verificatie betekent afschaffing van het homogene verificatiestelsel van een onafhankelijke derde partij. Tot slot zou aanpassing van het toepassingsgebied betekenen dat informatie over EER-gerelateerde emissies onvolledig zou zijn.

Optie 2 (stroomlijning) heeft derhalve de voorkeur en er wordt voorgesteld elementen zoals de definities, de monitoringparameters en de monitoringplannen en -templates voor zover nodig op elkaar af te stemmen.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

In vergelijking met ongewijzigd beleid leidt de voorgestelde stroomlijning tot vermindering van de nalevingsinspanningen. Zoals hierboven toegelicht, draagt dit bij tot de vermindering van de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen en tot vereenvoudiging van de naleving van de rapportageverplichtingen uit hoofde van beide monitoring-, rapportage- en verificatiesystemen. In deze context wordt de voorgestelde herziening van de EU-MRV-verordening geacht te voldoen aan de doelstellingen van Refit, namelijk het onderzoeken van de mogelijkheden voor vereenvoudiging en het verbeteren van de doelmatigheid van de EU-wetgeving.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend. Het draagt met name bij tot de verwezenlijking van de doelstelling van een hoog niveau van milieubescherming in overeenstemming met het beginsel van duurzame ontwikkeling, zoals neergelegd in artikel 37 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Artikelsgewijze toelichting**

In reactie op de vorderingen van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) op haar vergaderingen in oktober 2016 en juli 2017 bij de goedkeuring van relevante richtlijnen voor het wereldwijde IMO-DCS, heeft de Commissie de analyse uit hoofde van artikel 22 van de EU-MRV-verordening uitgevoerd.

Dit voorstel beoogt de administratieve lasten te verminderen van schepen die activiteiten op het gebied van maritiem vervoer verrichten en die zowel onder de EU-MRV-verordening als het wereldwijde IMO-DCS vallen, en tegelijkertijd de specifieke doelstellingen van de EU-maatregelen op dit gebied te behouden.

Derhalve worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

1. Bij de definities van "maatschappij" en "verslagperiode" en ook de toewijzing van monitoring- en rapportageverplichtingen in geval van "wisseling van maatschappij"

moet rekening worden gehouden met de corresponderende bepalingen van het wereldwijde IMO-DCS. Zo wordt gewaarborgd dat voor schepen die in EER-verband activiteiten op het gebied van maritiem vervoer verrichten, monitoring en rapportage uit hoofde van de EU-MRV-verordening en uit hoofde van het wereldwijde IMO-DCS door dezelfde juridische entiteiten wordt uitgevoerd, tijdens op soortgelijke wijze berekende verslagperiodes. Hiertoe worden artikel 3 en artikel 11, lid 2, van de EU-MRV-verordening gewijzigd.

2. Er moet rekening worden gehouden met bepalingen van het wereldwijde IMO-DCS betreffende gegevens die jaarlijks moeten worden gemonitord en gerapporteerd, om te waarborgen dat voor scheepvaartactiviteiten die onder beide systemen vallen, gestroomlijnde gegevens worden verzameld. Derhalve moet "draagvermogen" als een verplichte parameter worden gedefinieerd en gerapporteerd, terwijl "vervoerde vracht" een vrijwillige monitoringparameter blijft voor die maatschappijen die bereid zijn op basis van de vervoerde vracht een berekening van de gemiddelde energie-efficiëntie van hun schepen te verstrekken. De huidige EU-scheepvaartparameter "op zee doorgebrachte tijd" moet worden vervangen door de definitie van "vaaruren" van het wereldwijde IMO-DCS. Tot slot moet de berekening van "afgelegde afstand" worden gebaseerd op de opties uit hoofde van de relevante IMO-DCS-richtlijnen. Hiertoe zullen artikel 6, lid 3, artikel 9, lid 1, artikel 10, artikel 11, lid 3, artikel 21, lid 2, en bijlage II, onder A, punt 1, van de EU-MRV-verordening worden gewijzigd.
3. De minimuminhoud van de monitoringplannen moet worden gestroomlijnd om rekening te houden met de "Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)" van de IMO, met uitzondering van die bepalingen die nodig zijn om te waarborgen dat uit hoofde van de EU-MRV-verordening uitsluitend EU-gerelateerde gegevens worden gemonitord en gerapporteerd. Hiertoe wordt artikel 6, lid 3, van de verordening gewijzigd.

Anderzijds moeten enkele relevante aspecten van de EU-MRV-verordening worden gehandhaafd. Hierbij gaat het om de volgende:

1. Het toepassingsgebied voor wat betreft schepen en activiteiten die onder de EU-MRV-verordening vallen, blijft onveranderd (zodat het merendeel van de schepen van meer dan 5 000 GT dat uit hoofde van maritiem vervoer een EU-haven aandoet onder de verordening blijft vallen). De monitoring- en rapportageverplichtingen gelden nog altijd niet voor scheepvaartactiviteiten die niet als maritiem vervoer worden beschouwd, zoals baggerwerkzaamheden, de aanleg van pijpleidingen en de ondersteuning van offshore-installatiewerkzaamheden.
2. De CO₂-emissies van schepen in havens van de Unie moeten ook afzonderlijk worden gemonitord en gerapporteerd, om de toepassing van beschikbare maatregelen voor de vermindering van de CO₂-uitstoot in EU-havens te stimuleren en de bewustwording van scheepsemissies verder te vergroten. Ook gegevens over reizen binnen EU-lidstaten moeten worden gemonitord en gerapporteerd om de autoriteiten van de lidstaten de beschikking te geven over solide en vergelijkbare gegevens van hun nationale scheepvaartemissies. De huidige MRV-bepalingen betreffende de verificatie van gegevens door geaccrediteerde derden moeten worden gehandhaafd om de EU-doelstelling betreffende de verstrekking van op termijn vergelijkbare en solide informatie voor besluitvorming op EU-niveau of in de wereld te behouden.
3. De bepalingen van de EU-MRV-verordening betreffende de bekendmaking van de gegevens over de CO₂-emissies en de energie-efficiëntie van afzonderlijke schepen

moeten ook worden gehandhaafd om te helpen marktbelemmeringen te verwijderen die de invoering van energie-efficiëntere technologieën en gedrag in de sector hinderen.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen

(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 Comité¹²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure¹⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Maritiem vervoer is van invloed op het wereldwijde klimaat, als gevolg van koolstofdioxide(CO₂-)emissies door de scheepvaart. In 2015 was de scheepvaart verantwoordelijk voor 13 % van de totale broeikasgasemissies door vervoer in de Unie¹⁵. De internationale zeescheepvaart is de enige vervoerssector die geen deel uitmaakt van het streven van de Unie naar terugdringing van de broeikasgasuitstoot.
- (2) Alle economische sectoren moeten bijdragen aan de vermindering van de broeikasgasemissies overeenkomstig de toezegging van de medewetgevers zoals tot uiting gebracht in Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ en Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷.

¹² PB C [...] van [...], blz. [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>

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

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

- (3) In de resolutie van het Europees Parlement van februari 2014 over het beleidskader voor klimaat en energie 2030 werd er op aangedrongen dat de Commissie en de lidstaten een bindende streefwaarde voor de Unie voor 2030 zouden vaststellen om de broeikasgasemissies met ten minste 40 % terug te dringen ten opzichte van het niveau van 1990. Het Europees Parlement merkte tevens op dat alle economische sectoren aan de vermindering van de broeikasgasemissies moeten bijdragen, als de Unie haar deel van de mondiale inspanningen wil leveren.
- (4) In zijn conclusies van 24 oktober 2014 schaarde de Europese Raad zich, wat de reductie van de in de Unie uitgestoten broeikasgassen betreft, achter een bindend streefcijfer voor de Unie van ten minste 40 % in 2030 ten opzichte van 1990. Ook stelde de Europese Raad dat het belangrijk is dat de emissies van broeikasgassen in de vervoersector en de risico's van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen worden beperkt en vroeg hij de Commissie om te blijven zoeken naar instrumenten en maatregelen ten behoeve van een brede, technologie-neutrale aanpak, onder andere ter bevordering van emissiereductie, hernieuwbare energiebronnen en energie-efficiëntie in de vervoersector.
- (5) Voortbouwend op het Witboek over vervoer van de Unie van 2011¹⁸, heeft de Commissie in 2013 een strategie goedgekeurd om de emissies door maritiem vervoer geleidelijk in het beleid van de Unie ter vermindering van broeikasgassen te integreren¹⁹.
- (6) In april 2015 hebben het Europees Parlement en de Raad Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer²⁰ (hierna "de EU-MRV-verordening" genoemd) goedgekeurd, die in 2016 is aangevuld met twee gedelegeerde verordeningen²¹ en twee uitvoeringsverordeningen²². Het doel van de EU-MRV-verordening is om ten behoeve van verdere beleidsontwikkeling gegevens over scheepvaartemissies te verzamelen en om emissiereducties te stimuleren door de relevante markten informatie over de efficiëntie van schepen te verstrekken. De EU-MRV-verordening verplicht maatschappijen vanaf 2018 op jaarbasis de monitoring, rapportage en verificatie uit te

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf

¹⁹ COM(2013) 479 final.

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

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

²² Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1927 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende templates voor monitoringplannen, emissieverslagen en conformiteitsdocumenten uit hoofde van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 1). Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1928 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende de bepaling van de vervoerde vracht voor andere categorieën schepen dan passagiersschepen, rorosschepen en containerschepen overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 22).

voeren van het brandstofverbruik, de CO₂-emissies en de energie-efficiëntie van hun schepen bij reizen van en naar havens in de Europese Economische Ruimte (EER). Dit is ook van toepassing op CO₂-emissies in EER-havens. De eerste emissieverslagen moeten uiterlijk op 30 april 2019 worden ingediend.

- (7) In artikel 22 van de EU-MRV-verordening is bepaald dat de Commissie, wanneer een internationale overeenkomst betreffende een wereldwijd systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies wordt bereikt, de EU-MRV-verordening zal evalueren en, zo nodig, wijzigingen zal voorstellen teneinde overeenstemming met die internationale overeenkomst te waarborgen.
- (8) Uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 op de 21e conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC)²³ is goedgekeurd, hebben de Unie en haar lidstaten een reductiestreefcijfer voor de economie in haar geheel afgesproken. Via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) worden er inspanningen geleverd om internationale maritieme emissies te beperken; deze inspanningen moeten worden aangemoedigd. De IMO heeft in oktober 2016 een systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen (hierna "het wereldwijde IMO-DCS" genoemd) goedgekeurd²⁴.
- (9) Gezien het naast elkaar bestaan van deze twee systemen voor monitoring, rapportage en verificatie beoordeelde de Commissie uit hoofde van artikel 22 van de EU-MRV-verordening hoe de twee systemen op elkaar kunnen worden afgestemd om de administratieve lasten voor schepen te verlichten en tegelijkertijd de doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen.
- (10) Uit de effectbeoordeling is gebleken dat een gedeeltelijke afstemming van beide systemen voor monitoring, rapportage en verificatie ertoe kan bijdragen de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen te verlichten en tegelijkertijd de belangrijkste doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen. Een dergelijke gedeeltelijke afstemming mag echter geen wijziging inhouden van de voorschriften betreffende het beheer, het toepassingsgebied, de verificatie, de transparantie of de CO₂-rapportage van de EU-MRV-verordening, aangezien dergelijke wijzigingen de doelstellingen van de verordening ernstig zouden ondermijnen en de verstrekking van informatie ten behoeve van toekomstige beleidsbeslissingen en het stimuleren van de toepassing van energie-efficiënte maatregelen en gedrag in de scheepvaart in gevaar zou brengen. Mogelijke wijzigingen van de EU-MRV-verordening moeten derhalve de afstemming op het wereldwijde IMO-DCS beperken tot de definities, monitoringparameters, monitoringplannen en -templates.
- (11) Bij wijzigingen van de EU-MRV-verordening moet worden gewaarborgd dat indien de activiteiten van een schip onder beide systemen vallen, dezelfde juridische entiteiten tijdens op soortgelijke wijze berekende verslagperiodes voor de monitoring verantwoordelijk zijn. De definities betreffende maatschappijen en verslagperiodes met inbegrip van rapportage bij wisseling van maatschappij moeten derhalve worden gewijzigd om rekening te houden met de IMO-bepalingen.

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

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

- (12) Er moet rekening worden gehouden met bepalingen van het wereldwijde IMO-DCS betreffende gegevens die jaarlijks moeten worden gemonitord en gerapporteerd, om te waarborgen dat voor scheepvaartactiviteiten die onder beide systemen vallen, gestroomlijnde gegevens worden verzameld. Derhalve moet de parameter "draagvermogen" worden gerapporteerd, maar moet rapportage van de parameter "vervoerde vracht" vrijwillig blijven. "Op zee doorgebrachte tijd" moet worden vervangen door de definitie van "vaaruren" van het wereldwijde IMO-DCS. Tot slot moet de berekening van "afgelegde afstand" op het wereldwijde IMO-DCS²⁵ worden gebaseerd om de administratieve lasten te verlichten.
- (13) De inhoud van de monitoringplannen moet worden gestroomlijnd om rekening te houden met het wereldwijde IMO-DCS, behalve de onderdelen van het plan die nodig zijn om te waarborgen dat uit hoofde van de EU-MRV-verordening uitsluitend Uniegerelateerde gegevens worden gemonitord en gerapporteerd. Derhalve moeten de bepalingen "per reis" als onderdeel van het monitoringplan worden gehandhaafd.
- (14) De datum van toepassing moet worden uitgesteld om te waarborgen dat de lopende monitoring, rapportage en verificatie voor de verslagperiode consistent wordt uitgevoerd.
- (15) De doelstelling van Verordening (EU) 2015/757 is de monitoring, rapportage en verificatie van CO₂-emissies van schepen die EER-havens aandoen, als de eerste stap in een gefaseerde aanpak ter vermindering van broeikasgasemissies. Dit kan niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt, maar kan, vanwege de omvang en effecten ervan, beter op Unieniveau worden verwezenlijkt. Er moet rekening worden gehouden met het wereldwijde IMO-DCS en deze verordening waarborgt de voortzetting van de vergelijkbaarheid en de betrouwbaarheid van de verzamelde gegevens op basis van een enkele reeks voorschriften. Overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, mag de Unie maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (16) Verordening (EU) 2015/757 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

- 1) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:
- a) punt d) wordt vervangen door:
- "d) "maatschappij": de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die ermee heeft ingestemd alle door Verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement en de Raad voorgeschreven plichten en verantwoordelijkheid op zich te nemen;"
- b) punt m) wordt vervangen door:

²⁵ IMO-Resolutie MEPC 282 (70).

- "m) "verslagperiode": de periode van 1 januari tot en met 31 december. Voor reizen waarvan de aanvang en het einde niet in hetzelfde kalenderjaar vallen, worden de respectieve gegevens onder het betrokken kalenderjaar geregistreerd;"
- c) er wordt een nieuw punt p) toegevoegd:
 - "p) "draagvermogen": het verschil in ton tussen de waterverplaatsing van een schip in water met een relatieve dichtheid van 1 023 kg/m³ bij zomerdiepgang en de massa van het lege schip. De zomerdiepgang moet worden opgevat als de maximale zomerdiepgang zoals in het door de overheid of een door de overheid erkende organisatie goedgekeurde stabiliteitsboek is gecertificeerd."
- 2) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) lid 3 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) de punten a), b) en c) worden vervangen door:
 - "a) de scheepsgegevens, waaronder de naam, het IMO-identificatienummer, het type schip en de naam van de maatschappij;"
 - "b) een beschrijving van de motoren en andere stookolieverbruikers op het schip en typen stookolie;"
 - "c) emissiefactoren;"
 - ii) punt d) wordt geschrapt;
 - iii) punt g) wordt geschrapt;
 - iv) in punt h) wordt punt iii) vervangen door:
 - "iii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en registreren van de vaaruren;
 - v) punt i) wordt vervangen door:
 - "i) kwaliteit van de gegevens, met inbegrip van procedures om lacunes in de gegevens te ontdekken en aan te vullen;"
- 3) In artikel 9 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:
 - a) de punten e) en f) worden vervangen door:
 - "e) vaaruren;"
 - "f) vervoerde vracht, op vrijwillige basis;"
- 4) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) punt h) wordt vervangen door:
 - "h) totaal aantal vaaruren;"
- 5) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) lid 2 wordt vervangen door:
 - "2. Wanneer een schip van maatschappij wisselt, dient de vorige maatschappij zo dicht mogelijk bij de dag waarop de wisseling wordt

voltooid en niet later dan drie maanden na de wisseling, bij de Commissie en de autoriteiten van de betreffende vlaggenstaat een verslag in over dezelfde elementen als in het emissieverslag, maar beperkt tot de periode waarin de activiteiten onder haar verantwoordelijkheid werden uitgevoerd.";

- b) aan lid 3, onder a), wordt een nieuw punt xi) toegevoegd:
"xi) draagvermogen van het schip;"
- 6) In artikel 21, lid 2, wordt punt g) vervangen door:
"g) totaal aantal vaaruren per jaar;"
- 7) Bijlage II wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari van het jaar na het jaar van inwerkingtreding van deze handeling. Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,
Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

De voorzitter

De voorzitter