EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Voorstel voor een

# VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

# TOELICHTING

## 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

### • Motivering en doel van het voorstel

Het zeevervoer is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van interne handelsvolume van de EU. Het is een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie. Jaarlijks in- en ontschepen ongeveer 400 miljoen passagiers in EU-havens, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren op cruiseschepen. Het zeevervoer speelt een belangrijke rol bij het waarborgen van de connectiviteit van eilanden en aan zee gelegen perifere gebieden met de rest van de eengemaakte markt[1]. Efficiënte verbindingen over zee zijn essentieel voor de mobiliteit van EU-burgers, de ontwikkeling van EU-regio's en de economie van de EU als geheel.

Het zeevervoer functioneert in een omgeving van open markten en internationale concurrentie. Zeevervoersdiensten binnen de EU staan open voor alle reders uit de EU. Zeevervoersdiensten tussen EU-lidstaten onderling en tussen EU-lidstaten en niet-EU-landen kunnen door exploitanten van alle nationaliteiten worden verleend. Een gelijk speelveld voor scheepsexploitanten en scheepvaartmaatschappijen is cruciaal voor een goed functionerende Europese zeevaartmarkt.

In september 2020 heeft de Commissie een voorstel aangenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen[2] en de EU tegen 2050 op verantwoorde wijze klimaatneutraal te maken. Om klimaatneutraliteit te bereiken, moet de uitstoot van het vervoer tegen 2050 met 90 % zijn afgenomen. Alle vervoerswijzen, ook de zeevaart, moeten daartoe bijdragen.

Om de $CO_2$-uitstoot van de internationale zeevaart aanzienlijk te verminderen, moet zowel minder energie (verhoogde energie-efficiëntie) als schonere energie (hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen) worden gebruikt. Uit de mededeling over het klimaatdoelstellingenplan 2030[3]: *"Zowel de luchtvaart- als de maritieme sector zullen meer inspanningen moeten leveren om de efficiëntie van luchtvaartuigen, schepen en de activiteiten daarvan te verbeteren en om het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te vergroten. Dit zal nader worden beoordeeld in het kader van de initiatieven ReFuelEU Luchtvaart en FuelEU Zeevaart, die erop zijn gericht de productie en de toepassing van duurzame alternatieve brandstoffen voor deze sectoren te vergroten. Tegen 2030 moet de nodige technologie al zijn ontwikkeld en uitgerold, zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden doorgevoerd."*

Afhankelijk van de beleidsscenario's in het klimaatdoelstellingenplan 2030 en ter ondersteuning van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, moeten hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in 2030 tussen 6 % en 9 % en in 2050 tussen 86 % en 88 % van de brandstofmix voor de internationale zeevaart uitmaken teneinde bij te dragen tot de emissiereductiedoelstellingen voor broeikasgassen voor de hele EU-economie[4].

---

1 EU-vervoer in cijfers, statistisch zakboekje 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

4 In het scenario met een combinatie van koolstofbeprijzing en regulerende maatregelen (de zogenaamde MIX) wordt een aandeel van 7,5 % in 2030 en 86 % in 2050 voorgesteld.

Volgens het klimaatdoelstellingenplan moet het aandeel van hernieuwbare energie in het vervoer toenemen door elektrificatie en door het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen en andere hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen als onderdeel van een holistische en geïntegreerde aanpak. Synthetische brandstoffen op basis van waterstof zullen cruciaal zijn voor het koolstofvrij maken van de lucht- en zeevaart.

Ook op internationaal niveau is er druk om schonere brandstoffen te gebruiken in de zeevaart. In 2018 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een eerste strategie aangenomen om de broeikasgasuitstoot van schepen te verminderen. In de lijst van mogelijke kortetermijnmaatregelen heeft de IMO het stimuleren van het gebruik van alternatieve koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen en walstroom opgenomen.

Momenteel bevat de brandstofmix van de zeevaart alleen fossiele brandstoffen. Exploitanten worden te weinig gestimuleerd om de uitstoot te beperken. Het ontbreekt de sector ook aan rijpe, betaalbare en wereldwijd bruikbare technologische alternatieven voor fossiele brandstoffen. Die problemen worden ten dele veroorzaakt en versterkt door een aantal onvolkomenheden in de marktwerking, zoals:

– onderlinge afhankelijkheid tussen het aanbod en de distributie van en de vraag naar brandstoffen;

– gebrek aan informatie over toekomstige wettelijke voorschriften;

– lange levensduur van activa (vaartuigen en bunkerinfrastructuur).

Het FuelEU-initiatief voor de zeevaart stelt een gemeenschappelijk EU-regelgevingskader voor om het aandeel hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de brandstofmix van de internationale zeevaart te vergroten zonder dat de eengemaakte markt daardoor wordt belemmerd.

Er moet daarbij met name rekening worden gehouden met mogelijke belemmeringen van de eengemaakte markt, concurrentieverstoring tussen exploitanten en het verleggen van handelsroutes, omdat brandstofkosten een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten uitmaken. Dat aandeel kan variëren van ongeveer 35 % van het vrachttarief voor een kleine tanker tot ongeveer 53 % voor container- en bulkschepen. Schommelingen in de brandstofprijzen voor de zeevaart kunnen de economische prestaties van scheepsexploitanten dan ook aanzienlijk beïnvloeden.

Tegelijk blijft het prijsverschil tussen conventionele fossiele brandstoffen en hernieuwbare koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart groot. Om het concurrentievermogen in stand te houden en tegelijk de sector te begeleiden op weg naar de onvermijdelijke brandstoftransitie, zijn er duidelijke en eenvormige verplichtingen inzake het gebruik van hernieuwbare koolstofarme brandstoffen voor schepen nodig.

Een voorspelbaarder regelgevingskader zal naar verwachting de technologische ontwikkeling en de brandstofproductie stimuleren en de sector helpen om de kip-of-ei-situatie tussen de vraag naar en het aanbod van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te doorbreken. Duidelijke en eenvormige verplichtingen voor het energiegebruik van schepen zijn noodzakelijk om het risico op koolstoflekkage te beperken. Door zijn internationale karakter en de mogelijkheid om brandstof buiten de EU te bunkeren, is het zeevervoer daarvoor zeer vatbaar. Gezien de grensoverschrijdende en mondiale dimensie van het zeevervoer verdient een gemeenschappelijke verordening de voorkeur boven EU-wetgeving die door de EU-lidstaten moet worden omgezet in nationaal recht. Dat laatste zou kunnen leiden tot een lappendeken van nationale maatregelen met verschillende voorschriften en doelstellingen.

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

FuelEU Maritime maakt deel uit van het pakket maatregelen om de uitstoot van de zeevaart te beperken en tegelijk een gelijk speelveld te handhaven. Het initiatief strookt volledig met de andere maatregelen die deel uitmaken van het "Fit for 55"-pakket en bouwt voort op bestaande beleidsinstrumenten zoals Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad[5], waarbij een EU-systeem wordt ingesteld voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van $CO_2$-emissies en andere relevante informatie over grote schepen die EU-havens aandoen.

Het pakket maatregelen wordt noodzakelijk geacht om verschillende tekortkomingen van de markt aan te pakken die de toepassing van mitigatiemaatregelen in de zeevaart belemmeren. Naast FuelEU Maritime, dat een grotere vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen (HKB) beoogt, stelt de Commissie een uitbreiding van het EU-emissiehandelssysteem[6] (ETS) tot de zeevaart en een herziening van de energiebelastingrichtlijn[7] voor. Die twee initiatieven moeten voor kosteneffectieve emissiereducties in de sector zorgen en waarborgen dat de vervoersprijs een afspiegeling is van de gevolgen van dat vervoer voor het milieu, de gezondheid en de energiezekerheid.

Daarnaast omvat het pakket de herziening van verschillende andere richtlijnen, waaronder:

– de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID)[8]; en

– de richtlijn hernieuwbare energie (RED II)[9].

Daarnaast zal de Commissie ook inspelen op de behoefte aan extra onderzoek en innovatie, met name via het gezamenlijk geprogrammeerde partnerschap voor emissievrij vervoer over water dat is voorgesteld door het Waterborne-technologieplatform in het kader van Horizon Europa[10]. In overeenstemming met de beleidsdoelstellingen van de Europese Green Deal zal zij ook de richtsnoeren voor staatssteun voor milieubescherming en energie[11] herzien om voldoende financiering voor de groene transformatie van de sector mogelijk te maken (onder meer voor walstroominfrastructuur) en tegelijk concurrentieverstoring te vermijden.

Momenteel bestaat er noch op IMO-niveau, noch op EU-niveau een mechanisme om negatieve externe effecten (indirecte kosten van emissies die anders niet in aanmerking worden genomen) in de sector te corrigeren. Daardoor kunnen exploitanten bij hun operationele en investeringskeuzes geen rekening houden met de maatschappelijke kosten van hun activiteiten in termen van klimaatverandering en luchtvervuiling. Uit de economische literatuur blijkt dat prijsstellingsmechanismen de voorkeur genieten om externe kosten te "internaliseren". De belangrijkste voorbeelden zijn belastingen op het niveau van de externe kosten of "cap and trade"-instrumenten zoals het EU-emissiehandelssysteem, dat een bovengrens voor de totale uitstoot vaststelt en de markt daarvoor een passende prijs laat bepalen. Beide worden omschreven als "marktgebaseerde maatregelen".

---

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).

6 Richtlijn 2003/87/EG.

7 Richtlijn 2003/96/EG van de Raad.

8 Richtlijn 2014/94/EU.

9 Richtlijn (EU) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

11 Mededeling van de Commissie (2014/C 200/01).

De handel in emissierechten kan weliswaar op kosteneffectieve wijze tot een vermindering van broeikasgasemissies leiden en geeft een eenvormig prijssignaal dat de beslissingen van exploitanten, investeerders en consumenten beïnvloedt, maar pakt niet alle belemmeringen voor de toepassing van emissiearme en emissievrije oplossingen op voldoende wijze aan.

Er zijn extra beleidsmaatregelen nodig om een gelijk speelveld te waarborgen en belemmeringen voor investeringen in schone energietechnologie en -infrastructuur uit de weg te ruimen, waardoor de reductiekosten dan weer worden verlaagd en de maatregelen van het ETS worden aangevuld. Dat is met name belangrijk ter ondersteuning van mitigatiemaatregelen, zoals het gebruik van HKB in de zeevaart, die een groot toekomstig potentieel hebben om de uitstoot te beperken maar momenteel kampen met hoge reductiekosten en specifieke marktbelemmeringen.

De uitbreiding van het ETS tot de zeevaart zal de energie-efficiëntie verder verbeteren en het prijsverschil tussen conventionele en emissiearme technologie verkleinen, maar een snelle toepassing van HKB-technologie in de zeevaart hangt sterk af van het huidige prijsniveau, dat op korte tot middellange termijn waarschijnlijk niet zal volstaan om dat doel te bereiken.

De wetgeving inzake de *voorziening* (RED II) van en de *infrastructuur* (AFID) voor brandstoffen heeft geen significante invloed gehad op het gebruik van HKB in de zeevaart en moet worden aangevuld met maatregelen die de *vraag* naar HKB kunnen creëren. Daarnaast zou de herziening van RED II geen oplossing bieden voor het hoge risico van bunkeren buiten de EU.

Er bestaat momenteel geen specifiek EU-regelgevingskader voor het gebruik van HKB in de zeevaart. Dit initiatief beoogt die lacune te dichten door de vraag naar HKB in de zeevaart te verhogen en tegelijk een gelijk speelveld en een goed functionerende EU-markt voor brandstoffen en vervoer in de zeevaart in stand te houden.

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

Dit initiatief beoogt het gebruik van HKB in de Europese zeevaart te verhogen en een gelijk speelveld te handhaven, zowel tijdens de vaart als op aanlegplaatsen, en bij te dragen tot de verwezenlijking van de Europese en internationale klimaat- en milieudoelstellingen. Een gevarieerdere brandstofmix met een groter aandeel van HKB is cruciaal om de sector te laten bijdragen tot een klimaatneutrale EU in 2050, zoals uiteengezet in de Europese Green Deal. Tegelijk is een gedifferentieerde benadering van het gebruik van HKB tijdens de vaart en in havens belangrijk om rekening te kunnen houden met de verschillende gevolgen voor de luchtverontreiniging; voor schepen in havens moeten strengere voorschriften gelden en er moeten verschillende technologieën voorhanden zijn (meer mogelijkheden voor schepen in havens).

## 2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

Dit initiatief is erop gericht het hoge connectiviteitsniveau te handhaven, het concurrentievermogen van de zeevaart in stand te houden en de duurzaamheid ervan te vergroten. Bij artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) is aan de Unie de bevoegdheid verleend om passende bepalingen voor de zeevaart vast te stellen.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De zeevaart is van nature internationaal. In Europa wordt ongeveer 75 % van de reizen die in het kader van de verplichte monitoring, rapportage en verificatie (MRV) worden gerapporteerd, uitgevoerd binnen de Europese Economische Ruimte (EER) (dat zou dus een maatstaf voor het verkeer binnen de EU kunnen zijn), terwijl het aandeel van binnenlandse reizen (tussen havens in dezelfde EU-lidstaat) slechts op ongeveer 9 % van het verkeer wordt geschat. De grensoverschrijdende dimensie van de sector is derhalve essentieel en vraagt om een gecoördineerd optreden op EU-niveau.

Een lappendeken van verschillende regionale of nationale voorschriften in de lidstaten zou de aanzet kunnen zijn tot de ontwikkeling van technische oplossingen die niet noodzakelijkerwijze compatibel zijn. Verscheidene EU-lidstaten werken reeds nationale zeevaartstrategieën uit met een specifieke visie op scheepsemissies en met name het gebruik van alternatieve brandstoffen[12], wat onbedoelde effecten en marktverstoringen tot gevolg kan hebben. Aangezien de in dit voorstel vastgestelde problemen niet fundamenteel van lidstaat tot lidstaat verschillen en de activiteiten van de sector grensoverschrijdend zijn, kunnen deze kwesties het best op EU-niveau worden aangepakt. Het optreden van de EU kan ook de aanzet geven tot en de weg effenen voor toekomstige maatregelen die het gebruik van alternatieve brandstoffen op mondiaal niveau versnellen[13].

Eerdere EU-maatregelen op het gebied van broeikasgasemissies hebben reeds tot een overeenkomstige reactie van de IMO geleid. Met name toen de EU de verordening inzake de monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies van schepen had aangenomen, keurde de IMO kort daarna een soortgelijk verplicht mondiaal systeem goed voor de verzameling van gegevens over broeikasgassen. Meer recent heeft een gecoördineerde reactie van de EU-lidstaten op ontwikkelingen op het gebied van broeikasgasemissiereductie ervoor gezorgd dat de IMO verplichte operationele energie-efficiëntiemaatregelen heeft opgenomen in haar kortetermijnmaatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken. Als een aanzienlijke groep van IMO-lidstaten op de IMO-fora een gemeenschappelijk standpunt inneemt, kan de EU een aanzienlijke invloed uitoefenen op de richting en het resultaat van de IMO-besprekingen.

- **Evenredigheid**

Dit initiatief moet op EU-niveau worden uitgevoerd om schaalvoordelen te realiseren bij het gebruik van HKB in het zeevervoer, om koolstoflekkage te vermijden en om een gelijk speelveld te waarborgen voor exploitanten die EU-havens aandoen en voor de EU-havens zelf. Nationaal vastgestelde verplichtingen voor het gebruik van HKB zouden bijvoorbeeld het verkeer kunnen verleggen naar concurrerende havens van andere lidstaten en de concurrentie kunnen verstoren. Harmonisatie op EU-niveau is noodzakelijk om een gelijk speelveld te waarborgen voor alle actoren van de maritieme cluster (met name exploitanten, havens en brandstofleveranciers).

---

12 Onder meer Nederland, Zweden en Italië (in de vorm van richtsnoeren voor energie- en milieuplanningsdocumenten voor havenautoriteiten). Ook niet-EU-lidstaten zoals het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen hebben hun eigen plannen opgesteld. Het is belangrijk die plannen in dit opzicht te vermelden omdat de doelstellingen ervan een invloed kunnen hebben op de korte vaart van en naar de EU.

13 Momenteel opgenomen in de eerste IMO-strategie voor de vermindering van broeikasgasemissies van schepen als potentiële maatregelen op middellange termijn, d.w.z. maatregelen die de IMO tussen 2023 en 2030 moet goedkeuren.

- **Keuze van het instrument**

Uit de effectbeoordeling is gebleken dat bindende regelgevingsmaatregelen nodig zijn om de doelstellingen te bereiken. Een verordening is het geschiktste instrument om een gemeenschappelijke uitvoering van de beoogde maatregelen te waarborgen en tegelijk het risico te beperken van een verstoring van de eengemaakte markt als gevolg van de verschillende wijze waarop de lidstaten EU-voorschriften in nationaal recht omzetten. Aangezien de overgang naar HKB aanzienlijke investeringen van brandstofleveranciers en -distributeurs vereist, evenals een sterke en duidelijke stimulans van de vraag, is het van essentieel belang dat het regelgevingskader voorziet in één enkel, robuust pakket regels voor de lange termijn voor alle investeerders in de hele EU. Het is met name belangrijk om een lappendeken van uiteenlopende nationale maatregelen te vermijden, wat het geval zou zijn bij een sectoroverschrijdende richtlijn.

Het voorstel is zeer technisch en zal zeer waarschijnlijk regelmatig gewijzigd moeten worden om rekening te houden met technische en juridische ontwikkelingen. Om dat te ondervangen, zijn ook een aantal uitvoeringsmaatregelen gepland. Die zullen met name betrekking hebben op de technische specificaties voor de toepassing van de functionele eisen.

## 3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

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

Aangezien het om een nieuw voorstel gaat, zijn er geen evaluaties of geschiktheidscontroles uitgevoerd.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie heeft actief overlegd met belanghebbenden en heeft uitgebreide raadplegingen gehouden gedurende de volledige effectbeoordeling. De eerste standpunten van belanghebbenden werden verzameld na de publicatie van de aanvangseffectbeoordeling (maart en april 2020). In totaal werden 81 antwoorden ontvangen, die als basis dienden voor het ontwerp. Ze droegen ertoe bij dat de aanpak werd verfijnd en dat de factoren die momenteel het gebruik van HKB in de zeevaart belemmeren, beter in kaart werden gebracht.

Andere raadplegingen ter voorbereiding van het voorstel:

– een door de Commissie georganiseerde openbare raadpleging van 2 juli 2020 tot 10 september 2020. Er werden in totaal 136 reacties ontvangen van diverse groepen belanghebbenden: scheepseigenaren en -beheerders (40), energieproducenten en brandstofleveranciers (37), de korte vaart (25), nationale overheden (15), belangenorganisaties (14), havenbeheerders (13), exploitanten van haventerminals of andere aanbieders van havendiensten (13), onderzoek en innovatie in de academische wereld (12), de binnenvaartsector (11), scheepsbouwers en fabrikanten van scheepsuitrusting (10), regionale of lokale overheden (9), logistieke leveranciers, verladers en eigenaars van vracht (9), technische normalisatie-instellingen en classificatiemaatschappijen (2), investeringen en financiering (2) en andere (17)[14];

[14] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation

– een gerichte raadpleging van belanghebbenden van 18 augustus 2020 tot en met 18 september 2020, georganiseerd door de consultant die verantwoordelijk is voor de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling, voor deskundigen van het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF). De consultant interviewde tussen 10 juli 2020 en 1 december 2020 ook een aantal belanghebbenden, onder wie vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en nationale autoriteiten;

– een door de Commissie georganiseerde rondetafelconferentie met leden van het ESSF[15] en het Europees Havenforum[16] op 18 september 2020;

– regelmatige vergaderingen van deskundigengroepen in het kader van de ESSF-subgroep duurzame alternatieve energie voor de scheepvaart.

De verstrekte informatie was voor de Commissie van essentieel belang om de opzet van de beleidsopties te verfijnen, de economische, sociale en ecologische effecten ervan te beoordelen en te vergelijken, en te bepalen welke beleidsoptie waarschijnlijk de beste kosten-/batenverhouding voor de samenleving heeft.

Uit de raadplegingen is gebleken dat alle groepen belanghebbenden het eens zijn over het belang van HKB in de zeevaart en de aanpak van de specifieke problemen die in de effectbeoordeling aan het licht zijn gekomen.

De vijf oorzaken die in de effectbeoordeling van het voorstel zijn geïdentificeerd, zijn tijdens de raadplegingen allemaal relevant gebleken. De belanghebbenden lijken het erover eens te zijn dat de hoge brandstof- en investeringskosten in combinatie met de onzekerheid voor investeerders, de belangrijkste hinderpalen vormen. Wat de beleidsdoelstellingen betreft, lijkt “meer zekerheid bieden over de klimaat- en milieuvoorschriften voor schepen in bedrijf” volgens de belanghebbenden de belangrijkste beleidsdoelstelling te zijn.

Alle belanghebbenden verkozen een doelgericht boven een prescriptief beleid, wat aansluit bij een andere beleidseis die door de meesten werd uitgesproken, namelijk technologieneutraliteit. Wat beleidsmaatregelen betreft, kreeg de opstelling van een duidelijk regelgevingstraject voor het koolstofvrij maken van scheepsbrandstof de hoogste score. Er was geen uitgesproken voorkeur voor het precieze geografische toepassingsgebied van de maatregelen. Wat betreft het meten van de milieuprestaties en de wijze waarop emissies in het beleidskader moeten worden opgenomen, verkiezen de meeste belanghebbenden een “van bron tot kielzog”-aanpak (well-to-wake, wtw), omdat daarbij niet alleen rekening wordt gehouden met uitstoot door verbranding aan boord van schepen maar ook met de uitstoot tijdens de productie, het vervoer en de distributie van brandstoffen. Wat schepen op de ligplaats betreft, worden voorschriften voor het gebruik van walstroom door de meeste belanghebbenden relevant en noodzakelijk geacht om de decarbonisatiedoelstellingen te verwezenlijken.

• **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Een externe contractant heeft van juli 2020 tot maart 2021 een studie uitgevoerd ter ondersteuning van de effectbeoordeling die aan het voorstel ten grondslag ligt. De studie leverde waardevolle inzichten op voor de diensten van de Commissie, met name voor de opstelling van de beleidsopties, de beoordeling van een aantal verwachte effecten en de verzameling van standpunten van rechtstreeks betrokken belanghebbenden. Voor de technische aspecten van dit initiatief hebben de diensten van de Commissie ook

15 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869

16 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542

gebruikgemaakt van de steun van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA).

- **Effectbeoordeling**

De beleidsmaatregelen in dit voorstel zijn gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling. Het effectbeoordelingsverslag [SWD(2021) 635] kreeg een positief advies van de Raad voor regelgevingstoetsing [SEC(2021) 562]. De raad heeft in dat advies een aantal aanbevelingen gedaan over de presentatie van de argumenten in het effectbeoordelingsverslag. In bijlage I bij het effectbeoordelingsverslag is kort uiteengezet op welke wijze met die aanbevelingen rekening is gehouden.

In het kader van de effectbeoordeling zijn drie beleidsopties bekeken om de beoogde doelstellingen te bereiken. Die opties hebben dezelfde twee hoofdkenmerken:

(1) ze zijn regelgevend van aard teneinde rechtszekerheid te bieden; en

(2) ze beklemtonen aspecten aan de vraagzijde om de productie en het gebruik van HKB te stimuleren, de kip-of-ei-situatie te doorbreken en koolstoflekkage te vermijden.

De beleidsopties verschilden met name wat betreft de technologiekeuze en de wijze waarop de vereiste prestaties worden geleverd.

Beleidsoptie 1 houdt een prescriptieve aanpak in, waarbij een bepaald aandeel van specifieke brandstoffen/brandstoftypen moet worden gebruikt. De regelgever selecteert daarvoor de technologie. Beleidsopties 2 en 3 zijn gebaseerd op een doelgerichte aanpak, waarbij een grenswaarde wordt ingesteld voor de maximale jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de energie die aan boord wordt gebruikt. De technologiekeuze wordt overgelaten aan de marktdeelnemers. Daarnaast bevat beleidsoptie 3 ook mechanismen om diegenen te belonen die de doelstellingen overtreffen, teneinde de ontwikkeling aan te moedigen van geavanceerdere, emissievrije technologieën (pooling en multiplicatoren voor emissievrije technologieën) die zowel luchtverontreinigende stoffen als broeikasgassen beperken. In alle beleidsopties is opgenomen dat de vervuilendste schepen (containerschepen en passagiersschepen) in havens gebruik moeten maken van walstroom (of een gelijkwaardige emissievrije technologie).

Uit de beoordeling is gebleken dat beleidsoptie 3 de voorkeur krijgt omdat ze het beste evenwicht biedt tussen het behalen van de doelstellingen en de totale uitvoeringskosten. Niet alleen krijgen de belanghebbenden (met name exploitanten en havens) de flexibiliteit waarop ze in de raadpleging hebben aangedrongen, ook het risico van technologische lock-in is beperkt [en de vroege invoering van de meest geavanceerde technologieën wordt gestimuleerd].

Het grotere aandeel van HKB in de scheepsbrandstofmix zal de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen aanzienlijk verminderen. De daaruit voortvloeiende besparingen op externe kosten worden geraamd op 10 miljard EUR voor luchtverontreiniging en 138,6 miljard EUR voor klimaatverandering, ten opzichte van het referentiescenario en uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2021-2050. Die besparingen zijn in de effectbeoordeling berekend op basis van het gemodelleerde verwachte aandeel van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Scheepsexploitanten zullen naar verwachting ongeveer 2,3 miljard EUR besparen door lagere exploitatiekosten (onderhoud, bemanning enz.). De oorzaak van die vermindering is een iets lagere zeevervoersactiviteit ten opzichte van het basisscenario. Een ander merkbaar effect heeft betrekking op het gebruik van

geavanceerde brandstoffen en voortstuwingstechnologieën en de indirecte gevolgen daarvan voor innovatie. Dankzij het initiatief zal het aandeel van vaartuigen met brandstofcellen in de vloot tegen 2050 naar verwachting stijgen tot 18,9 %; voor vaartuigen met elektrische aandrijving is dat 5,4 % (ten opzichte van het basisscenario, waarin het aandeel van die technologieën niet in aanmerking wordt genomen).

De belangrijkste kosten van de voorgestelde interventie komen ten laste van scheepsexploitanten en bedragen 89,7 miljard EUR, door hogere kapitaalkosten (25,8 miljard EUR) en brandstofkosten (63,9 miljard EUR). De indirecte kosten voor havens houden verband met de levering van de nodige bunkerinfrastructuur en worden geraamd op 5,7 miljard EUR. De administratiekosten voor scheepsexploitanten worden geraamd op 521,7 miljoen EUR, als gevolg van de verzameling van gegevens, de indiening en verificatie van de nalevingsplannen en het jaarlijkse energieverslag, de samenwerking tijdens audits en inspecties en de opleiding van bemanning. Het opstellen van richtsnoeren voor de veilige afhandeling van HKB kost de havens nog eens 1,8 miljoen EUR. Specifieke kosten in verband met brandstofcertificering konden niet worden gekwantificeerd. De handhavingskosten voor overheidsinstanties zullen naar verwachting beperkt zijn (1,5 miljoen EUR) en voornamelijk dienen om de nodige elektronische rapportage-instrumenten ter beschikking te stellen. Over de tijdshorizon van het initiatief bedragen de netto voordelen van de voorkeursoptie dus 58,4 miljard EUR.

- **Grondrechten**

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

## 4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De voorkeursoptie heeft gevolgen voor de begroting van de Commissie. De kosten van IT-diensten en -systeemontwikkeling zullen naar verwachting oplopen tot 0,5 miljoen EUR. Dat bedrag is gebaseerd op de kosten van THETIS-MRV en de ervaring met bestaande THETIS-EU-modules ter ondersteuning van verschillende onderdelen van de EU-wetgeving; de ontwikkelingskosten van die IT-systemen worden geraamd op 300 000 EUR. In het geval van de voorkeursoptie is een extra functie nodig ter ondersteuning van de pooling van schepen met het oog op de naleving. Die extra functie kost naar schatting 200 000 EUR. Voor keuzes inzake IT-ontwikkeling en overheidsopdrachten zal de voorafgaande goedkeuring vereist zijn van de raad voor informatietechnologie en cyberbeveiliging van de Europese Commissie.

## 5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal de voortgang, de gevolgen en de resultaten van dit initiatief volgen via een reeks monitoring- en evaluatiemechanismen. Zij zal de vooruitgang bij de verwezenlijking van de specifieke doelstellingen van het voorstel meten, met name aan de hand van de gegevens die jaarlijks worden verzameld in het kader van het EU-systeem voor monitoring, rapportage en evaluatie (MRV).

Verzoeken om informatie (verslagen, antwoorden op enquêtes) worden zorgvuldig afgewogen om te voorkomen dat onevenredige nieuwe rapporteringseisen extra lasten creëren voor de belanghebbenden.

Vijf jaar na de uiterste uitvoeringsdatum van het wetsvoorstel zal de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan of de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt. De evaluatie zal als

input worden gebruikt voor toekomstige besluitvormingsprocessen, teneinde te garanderen dat de nodige aanpassingen worden doorgevoerd om de reeks doelstellingen te bereiken.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 beschrijft het onderwerp van de voorgestelde verordening, die regels bevat ter vermindering van de broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt aan boord van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een EU-lidstaat vallen, teneinde de harmonieuze ontwikkeling en het consistente gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de hele Unie te stimuleren om de vermindering van broeikasgasemissies door de zeevaart te bevorderen, zonder daarbij de eengemaakte markt te belemmeren.

In artikel 2 wordt het toepassingsgebied vastgesteld.

Artikel 3 bevat een aantal definities.

Artikel 4 stelt de grenswaarde vast voor de jaarlijkse broeikasgasintensiteit van de energie die aan boord van een schip wordt gebruikt.

Artikel 5 stelt voor specifieke scheepstypen voorschriften vast voor het gebruik op de ligplaats van walstroom of emissievrije energie en somt mogelijke uitzonderingen op.

Artikel 6 bevat de gemeenschappelijke beginselen voor het toezicht op de naleving.

Artikel 7 bepaalt wat in de monitoringplannen moet worden opgenomen.

Artikel 8 somt de situaties op waarin het monitoringplan moet worden gewijzigd.

Artikel 9 stelt de beginselen vast met betrekking tot de certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof.

Artikel 10 bepaalt het toepassingsgebied van de verificatieactiviteiten die door verificateurs moeten worden uitgevoerd.

Artikel 11 stelt de algemene verplichtingen en beginselen voor de verificateurs vast.

Artikel 12 bevat de belangrijkste beginselen die tijdens de verificatieprocedures in acht moeten worden genomen.

Artikel 13 bevat de regels inzake de accreditatie van verificateurs voor de activiteiten die binnen het toepassingsgebied van deze verordening moeten worden uitgevoerd.

Artikel 14 definieert de parameters die ondernemingen moeten monitoren en registreren om naleving aan te tonen.

Artikel 15 beschrijft de taak van de verificateurs met betrekking tot de door de bedrijven verstrekte informatie.

Bij artikel 16 wordt de nalevingsdatabank opgericht en worden de belangrijkste parameters voor de verslaglegging vastgesteld.

Artikel 17 stelt flexibiliteitsbepalingen vast die exploitanten de mogelijkheid bieden om binnen een bepaalde grens een nalevingsoverschot te storten of te lenen om naleving mogelijk te maken.

Artikel 18 bevat de belangrijkste beginselen en procedures voor een eventuele pooling van nalevingsbalansen.

Artikel 19 stelt de voorwaarden vast voor de afgifte van een FuelEU-conformiteitscertificaat.

Artikel 20 stelt boetes voor niet-naleving vast.

Artikel 21 stelt de beginselen vast voor het opleggen van boetes ter ondersteuning van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart.

Artikel 22 verplicht schepen om een geldig FuelEU-conformiteitscertificaat aan boord te hebben.

Artikel 23 stelt de regels voor scheepsinspecties vast.

Artikel 24 stelt het recht vast om besluiten die van invloed zijn op vennootschappen te herzien.

Bij artikel 25 moeten bevoegde autoriteiten worden aangewezen die verantwoordelijk zijn voor de toepassing en handhaving van deze verordening.

Artikel 26 stelt de voorwaarden vast voor de overdracht van gedelegeerde bevoegdheden aan de Commissie in het kader van deze verordening.

Artikel 27 stelt de comitéprocedure vast voor de uitoefening door de Commissie van de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen.

Volgens artikel 28 moet de Commissie ten minste om de vijf jaar verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad over de toepassing van deze verordening.

Artikel 29 wijzigt Richtlijn 2009/16/EG door het FuelEU-conformiteitscertificaat toe te voegen aan bijlage IV bij die richtlijn.

Artikel 30 stelt de datum van inwerkingtreding en toepassing van deze verordening vast.

Bijlage I definieert de formules en de methodologie voor de vaststelling van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie.

Bijlage II bevat de lijst van standaardwaarden die gebruikt kunnen worden voor de bepaling van de emissiefactoren die in de in bijlage I beschreven formule worden gebruikt.

Bijlage III bevat de lijst van emissievrije technologieën die gebruikt kunnen worden als alternatief voor walstroom op de ligplaats, alsook specifieke criteria voor het gebruik ervan.

Bijlage IV definieert de minimumelementen van de certificaten die door de havenbeheerder moeten worden afgegeven als schepen om gegronde redenen geen walstroom kunnen gebruiken.

Bijlage V definieert de formules voor de vaststelling van de nalevingsbalans van het schip en de boete in geval van niet-naleving.

2021/0210 (COD)

Voorstel voor een

# VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG

(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 100, lid 2,

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 Comité[17],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[18],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de $CO_2$-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale $CO_2$-uitstoot in de EU. Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie. De zeevaartmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen economische actoren in de Unie en daarbuiten, en een gelijk speelveld is onontbeerlijk. De stabiliteit en de welvaart van de zeevaartmarkt en zijn economische actoren zijn afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarin zeevervoerders, havens en andere actoren in de sector kunnen functioneren op basis van gelijke kansen. Marktverstoringen kunnen scheepsexploitanten of havens benadelen ten opzichte van concurrenten in de zeevaart of in andere vervoerssectoren. Dat kan op zijn beurt leiden tot minder concurrentievermogen voor de zeevaart en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven.

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van

[17] PB C van , blz. .
[18] PB C van , blz. .

klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)[19] aangenomen, evenals de mededeling "Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030"[20]. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. Bijgevolg zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te stimuleren, ook in de zeevaart. Tegen 2030 moet de nodige technologie zijn ontwikkeld en uitgerold, zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden doorgevoerd.

(3) In het kader van de overgang naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen is het essentieel dat de goede werking van en eerlijke concurrentie op de EU-zeevaartmarkt wordt gewaarborgd met betrekking tot scheepsbrandstoffen, die een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten uitmaken. Verschillende brandstofvoorschriften in de lidstaten van de Unie kunnen de economische prestaties van scheepsexploitanten aanzienlijk beïnvloeden en een negatief effect hebben op de concurrentie op de markt. Door het internationale karakter van de scheepvaart kunnen scheepsexploitanten gemakkelijk bunkeren in derde landen en grote hoeveelheden brandstof vervoeren. Dat kan leiden tot koolstoflekkage en nadelige gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector als de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeehavens onder de jurisdictie van een lidstaat niet gepaard gaat met gebruiksvoorschriften die gelden voor alle exploitanten van schepen die aankomen in en vertrekken uit havens onder de jurisdictie van de lidstaten. In deze verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.

(4) Om een effect te sorteren op alle activiteiten van de zeevaart, is het passend dat deze verordening betrekking heeft op een deel van de reizen tussen een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en een haven onder de jurisdictie van een derde land. Deze verordening moet derhalve van toepassing zijn op de helft van de energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, op de helft van de energie die wordt gebruikt door een schip dat vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart naar een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, de totale energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en de energie die wordt gebruikt door een schip op een ligplaats in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. Een dergelijke dekking van een deel van de energie die door een schip wordt gebruikt tijdens inkomende en uitgaande reizen tussen de Unie en derde landen, waarborgt de doeltreffendheid van deze verordening, ook door de positieve milieu-effecten van een dergelijk kader te versterken. Tegelijk beperkt een dergelijk kader het risico van aanlopen in uitwijkhavens en van verplaatsing van overladingsactiviteiten naar havens buiten de Unie. Om een vlotte werking van de zeevaart en een gelijk speelveld voor zeevervoerondernemers en havens te garanderen en verstoringen van de interne markt te vermijden, moeten alle reizen die aankomen in of vertrekken vanuit havens die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen en het

[19] COM(2020) 563 final.
[20] COM(2020) 562 final.

verblijf van schepen in die havens, onder de eenduidige regels van deze verordening vallen.

(5) Die regels moeten op niet-discriminerende wijze worden toegepast op alle schepen, ongeacht hun vlag. Met het oog op de samenhang met de Europese en internationale zeevaartregels mag deze verordening niet van toepassing zijn op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, schepen die vis vangen of verwerken, of overheidsschepen die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt.

(6) De voor de naleving van deze verordening verantwoordelijke persoon of organisatie is de scheepvaartmaatschappij, gedefinieerd als de reder of enige andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de reder heeft overgenomen en die, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die voortvloeien uit de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie. Die definitie is gebaseerd op de definitie van "maatschappij" in artikel 3, punt d), van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad[21], en is in overeenstemming met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat in 2016 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgezet. Overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt, kan de scheepvaartmaatschappij door een contractuele regeling de entiteit die rechtstreeks verantwoordelijk is voor de beslissingen die van invloed zijn op de broeikasgasintensiteit van de door het schip gebruikte energie, aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening. Die entiteit is normaliter de entiteit die verantwoordelijk is voor de keuze aangaande de brandstof, de route en de snelheid van het schip.

(7) Om de administratieve lasten te beperken, met name voor kleinere exploitanten, mag deze verordening niet van toepassing zijn op houten schepen van primitieve bouw en schepen die niet mechanisch worden voortbewogen, en moet zij gericht zijn op schepen van meer dan 5 000 brutoton. Hoewel die laatste schepen maar ongeveer 55 % uitmaken van alle schepen die havens aandoen in de zin van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad, zijn zij verantwoordelijk voor 90 % van de $CO_2$-uitstoot van de zeevaart.

(8) De ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen vereist een gecoördineerde aanpak om de vraag, het aanbod en de passende distributie-infrastructuur op elkaar af te stemmen. Hoewel het huidige Europese regelgevingskader al gedeeltelijk betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad[22] en de brandstofdistributie door Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad[23], is er ook behoefte aan een instrument waarmee de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart kan worden verhoogd.

---

21 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).

22 Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

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

(9) Hoewel instrumenten zoals koolstofbeprijzing of streefcijfers voor de koolstofintensiteit van activiteiten een betere energie-efficiëntie stimuleren, zijn zij niet geschikt om op korte en middellange termijn een aanzienlijke verschuiving naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen teweeg te brengen. Daarom is een specifieke regelgevende aanpak nodig voor het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart.

(10) Beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, moeten doelgericht zijn en het beginsel van technologieneutraliteit eerbiedigen. Daarom moeten grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, zonder het gebruik van een bepaalde brandstof of technologie voor te schrijven.

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen met een groot potentieel voor duurzaamheid en marktrijpheid en voor innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moeten worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame brandstoffen voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie om het vervoer koolstofvrij te maken; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt. Daartoe moeten duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit in de delen A en B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking worden genomen, evenals synthetische brandstoffen voor de zeevaart. Met name duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang aangezien het momenteel de meest marktrijpe technologie is om de zeevaart al op korte termijn koolstofvrij te maken.

(12) Indirecte veranderingen in landgebruik doen zich voor als de traditionele productie van gewassen voor voedsel- en voederdoeleinden wordt vervangen door de teelt van gewassen voor biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen. Een dergelijke bijkomende vraag vergroot de druk op land en kan leiden tot de uitbreiding van landbouwgrond naar gebieden met hoge koolstofvoorraden, zoals bossen, waterrijke gebieden en veengebieden, met extra broeikasgasemissies en biodiversiteitsverlies tot gevolg. Uit onderzoek is gebleken dat de omvang van de gevolgen afhangt van verschillende factoren, waaronder het soort grondstof dat voor brandstofproductie wordt gebruikt, de omvang van de extra vraag naar grondstoffen die door het gebruik van biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen wordt gegenereerd, en de mate waarin land met een hoge koolstofvoorraad wereldwijd wordt beschermd. De broeikasgasemissies ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik kunnen niet eenduidig worden bepaald met de vereiste nauwkeurigheid voor de vaststelling van de voor de toepassing van deze verordening vereiste emissiefactoren. Er zijn echter aanwijzingen dat alle brandstoffen die worden geproduceerd uit grondstoffen, in verschillende mate indirecte veranderingen in landgebruik veroorzaken. Naast de broeikasgasemissies ten gevolge van indirecte veranderingen in landgebruik, waardoor de broeikasgasemissiereducties van afzonderlijke biobrandstoffen, vloeibare biomassa of biomassabrandstoffen geheel of gedeeltelijk teniet kunnen worden gedaan, vormen indirecte veranderingen in landgebruik een risico voor de biodiversiteit. Vooral een eventuele grote uitbreiding van de productie als gevolg van een aanzienlijke toename van de vraag, vormt een

ernstig risico. Bijgevolg mag het gebruik van brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen niet gestimuleerd worden. In Richtlijn (EU) 2018/2001 is al een bovengrens vastgesteld voor het aandeel van dergelijke biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassa in de reductiedoelstellingen voor de uitstoot van broeikasgassen door het weg- en treinverkeer, gezien de lagere milieuvoordelen en lagere prestaties in termen van broeikasgasreductiepotentieel en vanuit ruimere duurzaamheidsoverwegingen.

(13) In de zeevaart moet die aanpak echter strikter worden toegepast. Daar is momenteel weinig vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen, aangezien meer dan 99 % van de brandstoffen die momenteel in de zeevaart worden gebruikt, van fossiele oorsprong is. Dat brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen niet voor deze verordening in aanmerking komen, minimaliseert derhalve ook het risico dat de decarbonisatie van de vervoersector wordt vertraagd, wat anders een gevolg zou kunnen zijn van een verschuiving van biobrandstoffen op basis van gewassen van het wegvervoer naar de zeevaart. Een dergelijke verschuiving moet tot een minimum worden beperkt, aangezien het wegvervoer momenteel veruit de meest vervuilende vervoerssector blijft en de zeevaart voornamelijk fossiele brandstoffen gebruikt. Daarom moet worden voorkomen dat een potentieel grote vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen wordt gecreëerd door het gebruik ervan in het kader van deze verordening te stimuleren. Omdat alle soorten brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen extra broeikasgasemissies en biodiversiteitsverlies veroorzaken, moeten die brandstoffen worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject.

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt, moet er snel worden opgetreden en moet er een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. Een duidelijk en stabiel regelgevingskader voor de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart toeneemt.

(15) In deze verordening moeten de methodologie en de formule worden vastgesteld voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie. Die formule moet gebaseerd zijn op het gerapporteerde brandstofverbruik van schepen en rekening houden met de relevante emissiefactoren van die brandstoffen. Het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals wind of elektriciteit moet ook in de methodologie worden opgenomen.

(16) Om een vollediger beeld te krijgen van de milieuprestaties van verschillende energiebronnen, moeten de broeikasgasprestaties van brandstoffen worden beoordeeld volgens het “van bron tot kielzog”-beginsel, waarbij rekening wordt gehouden met de effecten van de productie, het vervoer, de distributie en het gebruik aan boord van energie. Zo worden technologieën en productietrajecten gestimuleerd die een lagere broeikasgasvoetafdruk hebben en reële voordelen bieden ten opzichte van de huidige conventionele brandstoffen.

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog. De prestaties van fossiele brandstoffen mogen echter alleen worden beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening.

(18) Een alomvattende benadering van de uitstoot van de relevantste broeikasgassen ($CO_2$, $CH_4$ en $N_2O$) is noodzakelijk om het gebruik van energiebronnen met een lagere algemene broeikasgasvoetafdruk te stimuleren. Om rekening te houden met het aardopwarmingsvermogen van methaan en distikstofoxide, moet de bij deze verordening vastgestelde grenswaarde derhalve worden uitgedrukt in “$CO_2$-equivalent”.

(19) Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwingsbronnen zoals wind- en zonne-energie, vermindert aanzienlijk de broeikasgasintensiteit van het totale energieverbruik van schepen. Hoewel het moeilijk is om die energiebronnen nauwkeurig te meten en te kwantificeren (intermitterend energieverbruik, directe overdracht van energie voor de voortstuwing enz.), mag dat de herkenbaarheid ervan in het totale energieverbruik van schepen niet belemmeren door middel van benaderingen van hun bijdrage aan de energiebalans van het schip.

(20) Luchtverontreiniging (zwaveloxide, stikstofoxide en stofdeeltjes) door schepen op de ligplaats is een belangrijk punt van zorg voor kustgebieden en havensteden. Derhalve moeten specifieke en strenge verplichtingen worden opgelegd om de uitstoot op de ligplaats te verminderen van schepen die tijdens hun verblijf in de haven hun motoren laten draaien om energie op te wekken. Volgens gegevens die in 2018 zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2015/757, werd de hoogste uitstoot per schip op de ligplaats geproduceerd door passagiers- en containerschepen. De uitstoot van die scheepscategorieën moet dan ook prioritair worden aangepakt.

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door de zeevaart. Gezien het groeiende aandeel hernieuwbare energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU, is walstroom een steeds schonere energiebron voor schepen op de ligplaats. Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. Er moeten derhalve specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door de meest vervuilende schepen verplicht te stellen.

(22) Naast walstroom kunnen andere technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom, dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

(23) Uitzonderingen op het gebruik van walstroom moeten ook worden toegestaan om een aantal objectieve redenen, die worden gecertificeerd door de havenbeheerder van de aanloophaven en beperkt blijven tot een onvoorziene havenaanloop met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee, voor een kort verblijf van minder dan twee uur op de ligplaats, aangezien dit de minimumtijd is voor een aansluiting, en voor het gebruik van energieopwekking aan boord in noodsituaties.

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, moeten uitzonderingen op grond van de onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen worden beperkt, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. Vanaf 2035 moeten scheepsexploitanten hun havenaanlopen zorgvuldig plannen zodat zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. Een beperkt aantal uitzonderingen op grond van onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen wordt gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop en aanlopen in havens met incompatibele apparatuur mogelijk te maken.

(25) Deze verordening moet een robuust systeem voor monitoring, rapportage en verificatie invoeren om de naleving van de bepalingen ervan te controleren. Een dergelijk systeem moet op niet-discriminerende wijze op alle schepen van toepassing zijn en verificatie door derden vereisen om de nauwkeurigheid van de in het systeem ingebrachte gegevens te waarborgen. Om de doelstelling van deze verordening gemakkelijker te verwezenlijken, moeten zo nodig alle reeds voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 gerapporteerde gegevens worden gebruikt om de naleving van deze verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en maritieme autoriteiten te beperken.

(26) De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor het monitoren en rapporteren van de hoeveelheid en het soort energie die tijdens de vaart en op de ligplaats aan boord van het schip is verbruikt, alsmede voor het verstrekken van andere relevante informatie zoals het type motor of de aanwezigheid van windhulptechnologie, teneinde aan te tonen dat de in deze verordening vastgestelde grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt nageleefd. Om de naleving van deze monitoring- en rapportageverplichtingen en het verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd.

(27) De certificering van brandstoffen is essentieel om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken en de milieu-integriteit te waarborgen van de hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die naar verwachting in de zeevaart zullen worden ingezet. Die certificering moet gebeuren volgens een transparante en niet-discriminerende procedure. Om de certificering te vergemakkelijken en de administratieve lasten te beperken, moet de certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof gebeuren volgens de regels van Richtlijn (EU) 2018/2001. Die aanpak moet ook gelden voor brandstoffen die buiten de Unie worden gebunkerd en die moeten worden beschouwd als ingevoerde brandstoffen, zoals in Richtlijn 2018/2001/EU. Maatschappijen die voornemens zijn af te wijken van de standaardwaarden waarin die richtlijn of dit nieuwe kader voorziet, mogen dat alleen doen als de waarden kunnen worden gecertificeerd aan de hand van een van de vrijwillige regelingen die krachtens Richtlijn (EU) 2018/2001 zijn erkend (voor waarden van bron tot tank) of door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen (voor waarden van tank tot kielzog).

(28) Verificatie door geaccrediteerde verificateurs moet de nauwkeurigheid en volledigheid van de monitoring en rapportage door maatschappijen en de naleving van deze verordening waarborgen. Teneinde de onpartijdigheid te waarborgen, moeten verificateurs onafhankelijke en bevoegde juridische entiteiten zijn, geaccrediteerd door nationale accrediteringsinstanties die zijn opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad[24].

(29) Op basis van de gegevens en informatie die door de maatschappijen worden gemonitord en gerapporteerd, moeten de verificateurs de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie en de balans van het schip met betrekking tot de grenswaarde berekenen en vaststellen, met inbegrip van eventuele nalevingsoverschotten of -tekorten, alsmede de naleving van de voorschriften voor het gebruik van walstroom op de ligplaats. De verificateur moet de betrokken maatschappij in kennis stellen van deze informatie. Als de verificateur dezelfde entiteit is als de verificateur voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757, kan die kennisgeving samen met het verificatieverslag uit hoofde van die verordening worden gedaan. Die informatie moet vervolgens door de betrokken maatschappij aan de Commissie worden meegedeeld.

(30) De Commissie moet een elektronische databank opzetten om de prestaties van elk schip te registreren en de naleving van deze verordening te waarborgen; zij moet de werking van deze databank garanderen. Om de rapportage te vergemakkelijken en de administratieve lasten voor maatschappijen, verificateurs en andere gebruikers te beperken, moet die elektronische databank voortbouwen op de bestaande THETIS-MRV-module en rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens te hergebruiken.

(31) De naleving van deze verordening zou afhangen van elementen die buiten de macht van de maatschappij zouden kunnen vallen, zoals kwesties in verband met de beschikbaarheid of kwaliteit van brandstof. Daarom moeten de maatschappijen de ruimte krijgen om een nalevingsoverschot van het ene jaar naar het andere over te boeken of om binnen bepaalde grenzen vooraf een nalevingsoverschot te lenen van het volgende jaar. Het gebruik van walstroom op aanlegplaatsen is van groot belang voor de luchtkwaliteit in havensteden en kustgebieden, en mag derhalve niet voor soortgelijke flexibiliteitsbepalingen in aanmerking komen.

(32) Om technologische lock-in te voorkomen en de toepassing van best presterende oplossingen te blijven ondersteunen, moet maatschappijen worden toegestaan om de prestaties van verschillende schepen samen te voegen en een eventuele overprestatie van het ene schip te gebruiken om de ondermaatse prestatie van een ander schip te compenseren. Dat creëert de mogelijkheid om buitengewone naleving te belonen en stimuleert investeringen in geavanceerdere technologie. De mogelijkheid om voor gebundelde naleving te kiezen, moet vrijwillig blijven en met instemming van de betrokken maatschappijen gebeuren.

(33) Een conformiteitsdocument (“FuelEU-conformiteitscertificaat”) dat door een verificateur volgens de bij deze verordening vastgestelde procedures is afgegeven, moet aan boord van schepen worden bewaard als bewijs dat is voldaan aan de grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte

[24] 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. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

energie, alsmede aan de voorschriften inzake het gebruik van walstroom op de ligplaats. Verificateurs dienen de Commissie te informeren over de afgifte van dergelijke documenten.

(34) Het aantal havenaanlopen waarbij niet aan de voorschriften is voldaan, moet door verificateurs worden bepaald aan de hand van een reeks duidelijke en objectieve criteria waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante informatie, waaronder de verblijfsduur, de verbruikte hoeveelheid energie van elke soort en de toepassing van eventuele uitsluitingsvoorwaarden voor elke havenaanloop in de Unie. De maatschappijen moeten die informatie ter beschikking stellen van de verificateurs met het oog op de vaststelling van de naleving.

(35) Onverminderd de mogelijkheid om aan de flexibiliteits- en poolingbepalingen te voldoen, wordt aan schepen die niet aan de grenswaarde van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie voldoen, een boete met een afschrikkend effect opgelegd. De boete moet in verhouding staan tot de omvang van de niet-naleving en elk economisch voordeel van niet-naleving opheffen, zodat voor de sector een gelijk speelveld in stand wordt gehouden. Ze moet gebaseerd zijn op de hoeveelheid en de kosten van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die de schepen hadden moeten gebruiken om aan de voorschriften van de verordening te voldoen.

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen.

(37) De inkomsten uit boetes moeten worden gebruikt om de distributie en het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te bevorderen en om zeevervoerders te helpen hun klimaat- en milieudoelstellingen te verwezenlijken. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel 10 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde innovatiefonds.

(38) De handhaving van de verplichtingen in verband met deze verordening moet worden gebaseerd op bestaande instrumenten, namelijk deze die zijn vastgesteld krachtens Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad[25] en Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad[26]. Het document waarin de naleving door het schip van de voorschriften van deze verordening wordt bevestigd, moet worden toegevoegd aan de lijst van certificaten en documenten waarnaar wordt verwezen in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG.

---

[25] Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

[26] Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132).

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, de berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is neergelegd in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

(40) Teneinde door de efficiënte werking van deze verordening een gelijk speelveld te handhaven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van de "van bron tot kielzog"-emissiefactoren, de wijziging van de lijst van de toepasselijke emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan, de vaststelling van de regels voor het uitvoeren van laboratoriumtests en directe emissiemetingen, de aanpassing van de boete, de accreditatie van verificateurs en de modaliteiten voor de betaling van boetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(41) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad[27]. Bij de vaststelling, door middel van uitvoeringshandelingen, van de modellen voor gestandaardiseerde monitoringplannen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenduidige toepassing ervan, moet de Commissie rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens opnieuw te gebruiken.

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart verdient een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur, aangezien die vanwege het bredere toepassingsgebied als doeltreffender kan worden beschouwd. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de

[27] Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen bij de IMO worden ingediend. Als overeenstemming over een mondiale aanpak wordt bereikt inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze waar nodig in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

(43) Het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen door schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat in de Unie vallen, is geen doelstelling die in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt zonder het risico te lopen van belemmeringen voor de interne markt of concurrentieverstoringen tussen havens en tussen maritieme ondernemers. Die doelstelling kan beter worden verwezenlijkt door op het niveau van de Unie eenvormige regels in te voeren die voor maritieme ondernemers economische stimulansen creëren om hun activiteiten ongehinderd voort te zetten en tegelijk te voldoen aan de verplichtingen inzake het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. De Unie kan derhalve maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

# HOOFDSTUK I

## ALGEMENE BEPALINGEN

*Artikel 1*

**Doelstellingen en voorwerp**

Deze verordening voorziet in eenvormige regels betreffende:

a) de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, en

b) de verplichting om in havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, walstroom of emissievrije technologie te gebruiken,

om het consistente gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen in de hele Unie te bevorderen en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen en verstoringen van de interne markt te vermijden.

*Artikel 2*

**Toepassingsgebied**

Deze verordening is van toepassing op alle schepen van meer dan 5 000 brutoton, ongeacht hun vlag, met betrekking tot:

a) de energie die wordt gebruikt tijdens een verblijf in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat,

b) alle energie die wordt gebruikt voor reizen van een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat naar een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, en

c) de helft van de energie die wordt gebruikt voor reizen die vertrekken uit of aankomen in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, als de vorige of de volgende aanloophaven onder de jurisdictie van een derde land valt.

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

*Artikel 3*

**Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

(a) "broeikasgasemissies": het vrijkomen van koolstofdioxide ($CO_2$), methaan ($CH_4$) en distikstofoxide ($N_2O$) in de atmosfeer;

(b) "biobrandstof": biobrandstof in de zin van artikel 2, punt 33), van Richtlijn (EU) 2018/2001;

(c) "biogas": biogas in de zin van artikel 2, punt 28), van Richtlijn (EU) 2018/2001;

(d) "brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof": brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof in de zin van artikel 2, punt 35), van Richtlijn (EU) 2018/2001;

(e) "hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong": hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 36), van Richtlijn (EU) 2018/2001;

(f) "voedsel- en voedergewassen": voedsel- en voedergewassen in de zin van artikel 2, punt 40), van Richtlijn (EU) 2018/2001;

(g) "emissievrije technologie": technologie die voldoet aan de eisen van bijlage III, waarbij de volgende broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen niet door schepen in de atmosfeer worden uitgestoten: koolstofdioxide ($CO_2$), methaan ($CH_4$), distikstofoxide ($N_2O$), zwaveloxide ($SO_x$) en zwevende deeltjes (PM);

(h) "alternatieve energiebronnen": hernieuwbare wind- of zonne-energie die aan boord wordt opgewekt of elektriciteit die wordt geleverd door walstroomvoorziening;

(i) "aanloophaven": een aanloophaven in de zin van artikel 3, punt b), van Richtlijn (EU) 2015/757;

(j) "reis": een reis in de zin van artikel 3, punt c), van Richtlijn (EU) 2015/757;

(k) "maatschappij": een maatschappij in de zin van artikel 3, punt d), van Richtlijn (EU) 2015/757;

(l) "brutotonnage" (GT): brutotonnage in de zin van artikel 3, punt e), van Richtlijn (EU) 2015/757;

(m) "schip op zijn ligplaats": een schip op zijn ligplaats in de zin van artikel 3, punt n), van Richtlijn (EU) 2015/757;

(n) "energiegebruik aan boord": de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats;

(o) “broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie”: de hoeveelheid broeikasgasemissies, uitgedrukt in gram $CO_2$-equivalent, vastgesteld op “van bron tot kielzog”-basis, per MJ aan boord gebruikte energie;

(p) “van bron tot kielzog” (well-to-wake, wtw): een methode voor het berekenen van emissies waarbij rekening wordt gehouden met het broeikasgaseffect van de productie, het vervoer, de distributie en het gebruik aan boord van energie, ook tijdens verbranding;

(q) “emissiefactor”: de gemiddelde uitstoot van een broeikasgas gerelateerd aan de activiteitengegevens van een bronstroom, aangenomen dat er sprake is van volledige oxidatie bij verbranding en volledige conversie bij alle andere chemische reacties;

(r) “walstroomvoorziening”: het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of gelijkstroom, met inbegrip van installaties op het schip en aan wal, wanneer de hoofdverdeelkast van het schip rechtstreeks is aangesloten om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

(s) “verificateur”: een juridische entiteit die verificatieactiviteiten uitvoert en die is geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 en deze verordening;

(t) “verslagperiode”: verslagperiode in de zin van artikel 3, punt m), van Richtlijn (EU) 2015/757;

(u) “FuelEU-conformiteitscertificaat” : een voor een schip specifiek certificaat dat door een verificateur aan een maatschappij wordt afgegeven, waarin voor een specifieke verslagperiode wordt bevestigd dat dat schip aan deze verordening voldoet;

(v) “passagiersschip”: een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert, met inbegrip van cruiseschepen, hogesnelheidspassagiersvaartuigen en schepen met voorzieningen zodat weg- of spoorvoertuigen op en af het vaartuig kunnen rijden;

(w) “containerschip”: een schip dat uitsluitend voor het vervoer van containers in ruimen en aan dek is ontworpen;

(x) “niet-conforme havenaanloop”: een havenaanloop tijdens welke het schip niet voldoet aan de eis van artikel 5, lid 1, en geen enkele van de uitzonderingen van artikel 5, lid 3, van toepassing is;

(y) “minst gunstige traject”: het meest koolstofintensieve productietraject dat voor een bepaalde brandstof wordt gebruikt;

(z) “$CO_2$-equivalent”: de rekeneenheid die wordt gebruikt om de emissies van $CO_2$, $CH_4$ en $N_2O$ te berekenen op basis van hun aardopwarmingsvermogen, door hoeveelheden $CH_4$ en $N_2O$ om te rekenen naar de equivalente hoeveelheid kooldioxide met hetzelfde aardopwarmingsvermogen;

(aa) “nalevingsbalans”: de overeenkomstig bijlage V berekende mate van over- of ondernaleving door een schip met betrekking tot de grenswaarden van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de energie die aan boord van het schip wordt gebruikt;

(bb) “nalevingsoverschot”: een nalevingsbalans met een positieve waarde;

(cc) “nalevingstekort”: een nalevingsbalans met een negatieve waarde;

(dd) "totale nalevingsbalans van de pool": de som van de nalevingsbalansen van alle schepen die in de pool zijn opgenomen;

(ee) "havenbeheerder": een publieke of particuliere instantie als gedefinieerd in artikel 2, lid 5, van Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlementen de Raad[28].

# HOOFDSTUK II

## VOORSCHRIFTEN INZAKE AAN BOORD VAN SCHEPEN GEBRUIKTE ENERGIE

*Artikel 4*

### Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie

1. De jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de energie die tijdens een verslagperiode aan boord van een schip wordt gebruikt, mag de in lid 2 vastgestelde grenswaarde niet overschrijden.

2. De in lid 1 bedoelde grenswaarde wordt berekend door de referentiewaarde van [X gram $CO_2$-equivalent per MJ]* te verlagen met het volgende percentage:

   – – 2 % vanaf 1 januari 2025;

   – – 6 % vanaf 1 januari 2030;

   – – 13 % vanaf 1 januari 2035;

   – – 26 % vanaf 1 januari 2040;

   – – 59 % vanaf 1 januari 2045;

   – – 75 % vanaf 1 januari 2050.

   *[*: De referentiewaarde, die in een later stadium van de wetgevingsprocedure zal worden berekend, komt overeen met de voor de vloot gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in bijlage I bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.]*

3. De broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt berekend als de hoeveelheid broeikasgasemissies per energie-eenheid volgens de in bijlage I gespecificeerde methodologie.

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde de "van bron tot kielzog"-emissiefactoren in verband met nieuwe energiebronnen op te nemen of de bestaande emissiefactoren aan te passen om te zorgen voor consistentie met toekomstige internationale normen of de wetgeving van de Unie op het gebied van energie.

[28] Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (PB L 57 van 3.3.2017, blz. 1).

*Artikel 5*

**Aanvullende voorschriften voor koolstofvrije energie die op de ligplaats wordt gebruikt**

1. Vanaf 1 januari 2030 moet een schip op een ligplaats in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, aangesloten worden op een walstroomvoorziening en voor alle energiebehoeften op de ligplaats walstroom gebruiken.

2. Lid 1 is van toepassing op:

   (a) containerschepen;

   (b) passagiersschepen.

3. Lid 1 is niet van toepassing op schepen:

   (a) die zich minder dan twee uur op de ligplaats bevinden, berekend op basis van het uur van vertrek en van aankomst dat is gecontroleerd overeenkomstig artikel 14;

   (b) die emissievrije technologieën gebruiken, zoals gespecificeerd in bijlage III;

   (c) die een ongeplande havenaanloop moeten uitvoeren met het oog op de veiligheid of wegens de redding van mensenlevens op zee;

   (d) die als gevolg van onbeschikbare aansluitpunten in een haven niet op een walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten;

   (e) die niet op walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten omdat de installatie in de haven niet compatibel is met de walstroominstallatie aan boord van het schip;

   (f) die gedurende een beperkte periode energie moeten opwekken aan boord ten gevolge van een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhoudt voor mensenlevens, het schip of het milieu, of voor andere redenen van overmacht.

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde verwijzingen naar nieuwe technologieën op te nemen in de lijst van toepasselijke emissievrije technologieën of criteria voor het gebruik ervan, als die nieuwe technologieën in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang gelijkwaardig worden bevonden aan de in die bijlage vermelde technologieën.

5. De havenbeheerder bepaalt of de in lid 3 genoemde uitzonderingen van toepassing zijn en geeft het certificaat af of weigert dat af te geven overeenkomstig de voorschriften van bijlage IV.

6. Vanaf 1 januari 2035 mogen de in lid 3, punten d) en e), genoemde uitzonderingen gedurende één verslagjaar in totaal niet meer dan vijfmaal op een bepaald schip van toepassing zijn. Een aanloophaven wordt niet meegeteld voor de naleving van deze bepaling als de maatschappij aantoont dat zij redelijkerwijs niet kon weten dat het schip om de in lid 3, punten d) en e), genoemde redenen niet kon worden aangesloten.

7. Noodsituaties waarin de generatoren aan boord moeten worden gebruikt, als bedoeld in lid 3, punt f), worden door het schip gedocumenteerd en gerapporteerd aan de havenbeheerder.

# HOOFDSTUK III

## GEMEENSCHAPPELIJKE BEGINSELEN EN CERTIFICERING

*Artikel 6*

**Algemene beginselen voor monitoring en rapportage**

1. Overeenkomstig artikel 7, 8 en 9 monitoren en rapporteren de maatschappijen, voor elk van hun schepen, de relevante gegevens gedurende een verslagperiode. Zij voeren die monitoring en rapportage uit binnen alle havens onder de jurisdictie van een lidstaat en voor reizen naar of uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

2. De monitoring en rapportage zijn volledig en omvatten de aan boord van schepen gebruikte energie, zowel op zee als op een ligplaats. De maatschappijen nemen passende maatregelen ter voorkoming van lacunes in de gegevens tijdens de verslagperiode.

3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De maatschappijen gebruiken daartoe dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van door de verificateur beoordeelde wijzigingen. De maatschappijen zorgen ervoor dat de integriteit van de te monitoren en rapporteren gegevens op een redelijke manier is gewaarborgd.

4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitsgegevens, op transparante en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie kan bepalen.

5. Bij de uitvoering van de in de artikelen 7, 8, 9 en 14 van deze verordening bedoelde monitoring- en rapportageactiviteiten wordt in voorkomend geval gebruikgemaakt van de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens.

*Artikel 7*

**Monitoringplan**

1. Uiterlijk 31 augustus 2024 dienen de maatschappijen bij de verificateurs een monitoringplan in voor elk van hun schepen, met vermelding van de methode die uit de in bijlage I genoemde methoden is gekozen om de hoeveelheid, het type en de emissiefactor van de aan boord van schepen gebruikte energie te monitoren en te rapporteren, alsmede andere relevante informatie.

2. Voor schepen die na 31 augustus 2024 voor het eerst binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, dienen de maatschappijen onverwijld en niet later dan twee maanden nadat elk schip de eerste haven onder de jurisdictie van een lidstaat heeft aangedaan, een monitoringplan in bij de verificateur.

3. Het monitoringplan bevat volledige en transparante documentatie en bevat ten minste de volgende elementen:

   (a) de identificatie van en het type schip, waaronder de naam van het schip, het identificatienummer van het schip bij de IMO, de registratie- of thuishaven van het schip en de naam van de scheepseigenaar;

(b) de naam van de maatschappij, evenals het adres, telefoonnummer en e-mailadres van een contactpersoon;

(c) een beschrijving van de aan boord geïnstalleerde energieomzettingssystemen en het bijbehorende vermogen, uitgedrukt in megawatt (MW);

(d) een beschrijving dat het schip uitrusting heeft geïnstalleerd en gecertificeerd om, met een gespecificeerde spanning en frequentie, aansluiting op walstroomvoorzieningen mogelijk te maken, met inbegrip van de in IEC/IEEE 80005-1 (hoogspanning) en IEC/IEEE 80005-3 (laagspanning) gespecificeerde apparatuur, of is uitgerust met alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

(e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5;

(f) een beschrijving van de procedures voor de monitoring van het brandstofverbruik van het schip en van de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

(g) "van bron tot kielzog"-emissiefactoren als bedoeld in bijlage II;

(h) een beschrijving van de procedures voor het monitoren van de volledigheid van de lijst van reizen;

(i) een beschrijving van de procedures voor het bepalen van activiteitsgegevens per reis, met inbegrip van de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het bepalen en registreren van de tijd die op zee wordt doorgebracht tussen de haven van vertrek en de haven van aankomst, en de tijd die op een aanlegplaats wordt doorgebracht;

(j) een beschrijving van de procedures, systemen en verantwoordelijkheden die worden gebruikt voor het actualiseren van de gegevens in het monitoringplan gedurende de verslagperiode;

(k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen;

(l) een revisiestaat voor het noteren van alle details betreffende verrichte revisies.

4. De maatschappijen maken gebruik van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. De Commissie stelt die modellen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenvormige toepassing ervan, vast door middel van uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

*Artikel 8*

**Wijzigingen van het monitoringplan**

1. De maatschappijen controleren regelmatig en ten minste jaarlijks of het monitoringplan van een schip de aard en functie van het schip weerspiegelt en of de monitoringmethode kan worden verbeterd.

2. De maatschappijen wijzigen het monitoringplan in elk van de volgende situaties:

(a) als het schip van maatschappij verandert;

(b) als nieuwe energieomzettingssystemen of nieuwe soorten energie worden gebruikt, met inbegrip van alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie als gespecificeerd in bijlage III;

(c) als de beschikbaarheid van gegevens is gewijzigd, als gevolg van het gebruik van nieuwe typen meetapparatuur, nieuwe bemonsteringsmethoden of analysemethoden, of om andere redenen, en de nauwkeurigheid van de verzamelde gegevens daardoor kan worden beïnvloed;

(d) als gegevens die voortvloeien uit de toegepaste monitoringmethode onjuist blijken te zijn;

(e) als een onderdeel van het monitoringplan wordt aangemerkt als niet conform de voorschriften van deze verordening en de maatschappij dat onderdeel op verzoek van de verificateur moet wijzigen.

3. De maatschappijen brengen eventuele voorstellen voor de wijziging van het monitoringplan onverwijld ter kennis van de verificateurs.

4. Wijzigingen van het in lid 2, punten b), c) en d), van dit artikel bedoelde monitoringplan worden door de verificateur beoordeeld. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform artikel 6 zijn.

*Artikel 9*

**Certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof**

1. Als biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001, in aanmerking moeten worden genomen voor de doeleinden van artikel 4, lid 1, van deze verordening, gelden de volgende regels:

(a) de broeikasgasemissiefactoren van biobrandstoffen en biogassen die voldoen aan de criteria inzake duurzaamheid en broeikasgasemissiereductie van artikel 29 van Richtlijn (EU) 2018/2001, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

(b) de broeikasgasemissiefactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof die voldoen aan de in artikel 27, lid 3, van Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde drempels voor broeikasgasemissiereductie, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

(c) biobrandstoffen en biogassen die niet voldoen aan punt a) of die worden geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstof;

(d) hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof die niet voldoen aan punt b), worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstoffen.

2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige en betrouwbare gegevens over de broeikasgasemissie-intensiteit en de duurzaamheidskenmerken van biobrandstoffen,

biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, die worden gecontroleerd aan de hand van een regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de "van tank tot kielzog"-emissiefactoren, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van laboratoriumtests en directe emissiemetingen.

## HOOFDSTUK IV

## VERIFICATIE EN ACCREDITATIE

### *Artikel 10*

### Verificatieactiviteiten

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan conform de voorschriften van de artikelen 6 en 9 is. Als bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden vastgesteld, wordt het monitoringplan op die punten door de betrokken maatschappij herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

2. De verificateur beoordeelt de conformiteit van de gerapporteerde informatie met de voorschriften van de artikelen 6 tot en met 9 en de bijlagen I, II en III alvorens de in artikel 15, lid 2, vermelde handelingen uit te voeren.

3. Als bij de verificatiebeoordeling onjuiste of niet-conforme verklaringen worden vastgesteld, stelt de verificateur de betrokken maatschappij daarvan tijdig in kennis. Vervolgens wijzigt de maatschappij de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

### *Artikel 11*

### Algemene verplichtingen en beginselen voor de verificateurs

1. De verificateur is onafhankelijk van de maatschappij of van de exploitant van een schip en voert de onder deze verordening vereiste activiteiten uit in het openbaar belang. Om die reden mogen noch de verificateur, noch onderdelen van dezelfde juridische entiteit een maatschappij of scheepsexploitant, de eigenaar van een maatschappij of deel van een maatschappij zijn, noch heeft de verificateur met de maatschappij banden die zijn onafhankelijkheid en onpartijdigheid kunnen beïnvloeden.

2. De verificateur beoordeelt de betrouwbaarheid, geloofwaardigheid en nauwkeurigheid van de gegevens en informatie met betrekking tot de hoeveelheid, het type en de emissiefactor van de energie die aan boord van schepen wordt gebruikt, met name:

(a) de toewijzing aan reizen van het brandstofverbruik en het gebruik van alternatieve energiebronnen;

(b) de gerapporteerde gegevens over brandstofverbruik en de daarmee verband houdende metingen en berekeningen;

(c) de keuze en het gebruik van emissiefactoren;

(d) het gebruik van walstroomvoorzieningen of uitzonderingen die zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5.

3. De in lid 2 bedoelde beoordeling is gebaseerd op de volgende overwegingen:

(a) de gerapporteerde gegevens zijn consistent met de geraamde gegevens die gebaseerd zijn op de trackinggegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen;

(b) de gerapporteerde gegevens bevatten geen inconsistenties, in het bijzonder bij de vergelijking van de jaarlijks voor elk schip aangeschafte totale hoeveelheid brandstof met het totale brandstofverbruik tijdens reizen;

(c) de gegevens zijn in overeenstemming met de toepasselijke regels verzameld; en

(d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig en consistent.

*Artikel 12*

**Verificatieprocedures**

1. De verificateur stelt mogelijke risico's vast die verband houden met het monitoring- en rapportageproces door de gerapporteerde hoeveelheden, types en emissiefactoren van de aan boord van schepen gebruikte energie te vergelijken met geraamde gegevens die zijn gebaseerd op de trackinggegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen. Als er aanmerkelijke afwijkingen worden gevonden, voert de verificateur nadere analyses uit.

2. De verificateur stelt mogelijke risico's vast die verband houden met de verschillende berekeningsstappen door alle door de maatschappij gebruikte gegevensbronnen en methoden te beoordelen.

3. De verificateur houdt rekening met effectieve risicobeheersingsmethoden die de maatschappij heeft toegepast teneinde het niveau van onzekerheid in verband met de nauwkeurigheid die specifiek is voor de gebruikte monitoringsmethoden, te verminderen.

4. De maatschappij verstrekt de verificateur aanvullende informatie die hem in staat stelt de verificatieprocedures uit te voeren. De verificateur kan tijdens het verificatieproces steekproeven uitvoeren teneinde de betrouwbaarheid van de gerapporteerde gegevens en informatie te bepalen.

*Artikel 13*

**Accreditatie van verificateurs**

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008.

2. Als in deze verordening geen specifieke bepalingen betreffende de accreditatie van verificateurs zijn vastgesteld, zijn de desbetreffende bepalingen van Verordening (EG) nr. 765/2008 van toepassing.

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs. De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante internationaal aanvaarde normen.

## HOOFDSTUK V

## REGISTRATIE, VERIFICATIE, RAPPORTAGE EN BEOORDELING VAN DE NALEVING

### *Artikel 14*

### Monitoring en registratie

1. Op basis van het in artikel 7 bedoelde monitoringplan en na de beoordeling van dat plan door de verificateur, registreren de maatschappijen voor elk schip dat aankomt in of vertrekt uit, en voor elke reis naar of vanuit een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, de volgende informatie:

   (a) vertrek- en aankomsthaven, inclusief de datum en het tijdstip van vertrek en aankomst, en de op ligplaatsen doorgebrachte tijd;

   (b) voor elk schip waarop het voorschrift van artikel 5, lid 1, van toepassing is, de aansluiting op en het gebruik van walstroomvoorzieningen of het bestaan van een van de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen;

   (c) voor elk type brandstof, de hoeveelheid die op de ligplaats en op zee is verbruikt;

   (d) de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren voor elk type brandstof dat op ligplaatsen en op zee is verbruikt, uitgesplitst naar emissies van bron tot tank en van tank tot kielzog en vluchtige emissies, die betrekking hebben op alle relevante broeikasgassen;

   (e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt.

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens jaarlijks op transparante wijze, zodat de verificateur kan nagaan of deze verordening wordt nageleefd.

3. Uiterlijk 30 maart van elk jaar verstrekken de maatschappijen de in lid 1 bedoelde informatie aan de verificateur.

### *Artikel 15*

### Verificatie en berekening

1. Na de in de artikelen 10, 11 en 12 bedoelde verificatie beoordeelt de verificateur de kwaliteit, volledigheid en nauwkeurigheid van de door de maatschappij verstrekte informatie overeenkomstig artikel 14, lid 3.

2. Op basis van de overeenkomstig lid 1 geverifieerde informatie:

(a) berekent de verificateur aan de hand van de in bijlage I beschreven methode de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de energie die aan boord van het desbetreffende schip is gebruikt;

(b) berekent hij aan de hand van de in bijlage V gespecificeerde formule de nalevingsbalans van het schip;

(c) berekent hij het aantal niet-conforme havenaanlopen in de vorige verslagperiode, met inbegrip van de tijd die tijdens elke niet-conforme havenaanloop op de ligplaats is doorgebracht;

(d) berekent hij het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

3. De verificateur stelt de rederij in kennis van de in lid 2 bedoelde informatie.

*Artikel 16*

**Conformiteitsdatabank en rapportage**

1. De Commissie ontwikkelt een elektronische conformiteitsdatabank voor het toezicht op de naleving van de artikelen 4 en 5; zij waarborgt de werking van de databank en houdt ze up-to-date. De conformiteitsdatabank wordt gebruikt om een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen en het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18. Ze is toegankelijk voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten en de Commissie.

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de regels voor de toegangsrechten en de functionele en technische specificaties van de conformiteitsdatabank vast. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde informatie als bedoeld in artikel 15, lid 2, samen met informatie aan de hand waarvan de identiteit van het schip, de maatschappij en de verificateur die de beoordeling heeft uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

*Artikel 17*

**Storten en lenen van nalevingsoverschotten tussen verslagperioden**

1. Als het schip tijdens de verslagperiode een nalevingsoverschot heeft, mag de maatschappij dat voor de volgende verslagperiode op de nalevingsbalans van hetzelfde schip boeken. De maatschappij registreert de overboeking van het nalevingsoverschot naar de volgende verslagperiode in de conformiteitsdatabank, onder voorbehoud van goedkeuring door haar verificateur. Zodra het FuelEU-conformiteitscertificaat is afgegeven, mag de maatschappij het nalevingsoverschot niet meer storten.

2. Als het schip voor de verslagperiode een nalevingstekort heeft, mag de maatschappij vooraf een even groot nalevingsoverschot van de volgende verslagperiode lenen. Het geleende nalevingsoverschot wordt bij de balans van het schip in de verslagperiode opgeteld en van de balans van hetzelfde schip in de volgende verslagperiode afgetrokken. Het bedrag dat in de volgende rapportageperiode in mindering moet

worden gebracht, is gelijk aan het geleende nalevingsoverschot vermenigvuldigd met 1,1. Het vooraf geleende nalevingsoverschot:

(a) mag de in artikel 4, lid 2, vastgestelde grenswaarde, vermenigvuldigd met het overeenkomstig bijlage I berekende energieverbruik van het schip, met niet meer dan 2 % overschrijden;

(b) mag niet voor twee opeenvolgende verslagperioden worden geleend.

3. Uiterlijk 30 april van het jaar volgend op de verslagperiode registreert de maatschappij het geleende nalevingsoverschot in de nalevingsdatabank, na goedkeuring door de verificateur.

*Artikel 18*

**Pooling van naleving**

1. De nalevingsbalansen van twee of meer schepen die door dezelfde verificateur worden geverifieerd, mogen worden samengevoegd met het oog op de naleving van de voorschriften van artikel 4. De nalevingsbalans van een schip mag in dezelfde verslagperiode in niet meer dan één pool worden opgenomen.

2. Uiterlijk 30 maart van het jaar volgend op de verslagperiode stelt de maatschappij de verificateur in kennis van haar voornemen om de nalevingsbalans van het schip in een pool op te nemen voor die onmiddellijk voorafgaande verslagperiode. Als de in de pool opgenomen schepen onder de zeggenschap van twee of meer maatschappijen staan, doen die maatschappijen een gezamenlijke kennisgeving aan de verificateur.

3. Uiterlijk 30 april van het jaar na de verslagperiode wordt de pool door de verificateur in de conformiteitsdatabank geregistreerd. De samenstelling van de pool mag na die datum niet meer worden gewijzigd.

4. In geval van een overeenkomstig lid 1 van dit artikel samengevoegde naleving en voor de toepassing van artikel 15, lid 2, punt b), kan de maatschappij beslissen hoe de totale nalevingsbalans van de pool aan elk afzonderlijk schip wordt toegewezen, mits de totale nalevingsbalans van de pool in acht wordt genomen. Als de in de pool opgenomen schepen onder zeggenschap van twee of meer maatschappijen staan, wordt de totale nalevingsbalans van de pool toegewezen volgens de in de gezamenlijke kennisgeving gespecificeerde methode.

5. Als de gemiddelde nalevingsbalans van de pool resulteert in het nalevingsoverschot voor een individueel schip, is artikel 17, lid 1, van toepassing.

6. Artikel 17, lid 2, is niet van toepassing op een schip dat in de pool is opgenomen.

7. Zodra het FuelEU-conformiteitscertificaat is afgegeven, mag de maatschappij het nalevingsoverschot van het schip niet meer in een pool opnemen.

*Artikel 19*

**FuelEU-conformiteitscertificaat**

1. Uiterlijk 30 juni van het jaar volgend op de verslagperiode geeft de verificateur een FuelEU-conformiteitscertificaat af voor het betrokken schip, op voorwaarde dat het schip na eventuele toepassing van de artikelen 17 en 18 geen nalevingstekort heeft en geen niet-conforme havenaanlopen heeft gedaan.

2. Het FuelEU-conformiteitscertificaat bevat de volgende informatie:

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

(b) naam, adres en hoofdvestiging van de eigenaar;

(c) identiteit van de verificateur;

(d) afgiftedatum van het certificaat, de geldigheidsduur en de verslagperiode waarop het betrekking heeft.

3. Het FuelEU-conformiteitscertificaat is geldig gedurende de 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 FuelEU-conformiteitscertificaat.

5. De Commissie neemt uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van modellen voor het FuelEU-conformiteitscertificaat, met inbegrip van elektronische modellen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

*Artikel 20*

**Boetes**

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, moet de maatschappij een boete betalen. De verificateur berekent het bedrag van de boete op basis van de formule in bijlage V.

2. De maatschappij betaalt een boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De verificateur berekent het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren.

3. Niettegenstaande artikel 19, lid 1, geeft de verificateur een FuelEU-conformiteitscertificaat af zodra de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde boetes zijn betaald. De in dit artikel bedoelde acties en het bewijs van de financiële betalingen overeenkomstig artikel 21 worden geregistreerd in het FuelEU-conformiteitscertificaat.

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage V vast te stellen, teneinde de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule aan te passen en om het bedrag van de in lid 2 van dit artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, rekening houdend met de evolutie van de energiekosten.

*Artikel 21*

**Opleggen van boetes ter ondersteuning van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart**

1. De in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes worden toegewezen aan gemeenschappelijke projecten die gericht zijn op de snelle inzet van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart. Projecten die worden gefinancierd met uit boetes verkregen middelen, moeten de productie van grotere hoeveelheden hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart stimuleren, de aanleg van geschikte bunkervoorzieningen of elektrische aansluitpunten in havens faciliteren en de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve

Europese technologieën in de vloot ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties te realiseren.

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel 10 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde innovatiefonds. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot de modaliteiten voor de betaling van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

*Artikel 22*

**Verplichting om een geldig FuelEU-conformiteitscertificaat aan boord te hebben**

1. Schepen die een haven onder de jurisdictie van een lidstaat aandoen, moeten een geldig FuelEU-conformiteitscertificaat aan boord hebben.

2. Het overeenkomstig artikel 19 voor het desbetreffende schip afgegeven FuelEU-conformiteitscertificaat vormt een bewijs van naleving van deze verordening.

*Artikel 23*

**Handhaving**

1. De lidstaten stellen regels vast betreffende de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat die sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk [dd/mm/20xx] in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.

2. Elke lidstaat zorgt ervoor dat bij elke inspectie van een schip in een haven onder zijn jurisdictie die wordt uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG, tevens wordt nagegaan of een geldig FuelEU-conformiteitscertificaat aan boord is.

3. Als een schip gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitscertificaat heeft overgelegd en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen is afgedwongen, kan de bevoegde instantie van de lidstaat van de aanloophaven, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen kenbaar te maken, een verwijderingsbevel uitvaardigen. De bevoegde autoriteit van de lidstaat stelt de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis van dat verwijderingsbevel. Iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, weigert het schip waarop het verwijderingsbevel betrekking heeft, toegang tot al zijn havens totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt. Als het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de desbetreffende lidstaat, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, een aanhouding totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt.

4. De naleving van die verplichtingen wordt bevestigd door de kennisgeving van een geldig FuelEU-conformiteitscertificaat aan de bevoegde nationale autoriteit die het verwijderingsbevel heeft uitgevaardigd. Dit lid laat de internationale wetten die van toepassing zijn op schepen in nood onverlet.

5. Sancties die door een lidstaat tegen een nader omschreven schip zijn ingesteld, worden gemeld aan de Commissie, de overige lidstaten en de desbetreffende vlaggenstaat.

*Artikel 24*

**Recht op herziening**

1. De maatschappijen hebben het recht een aanvraag in te dienen voor een herziening van de berekeningen en van de maatregelen die de verificateur hen uit hoofde van deze verordening heeft opgelegd, met inbegrip van de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven overeenkomstig artikel 19, lid 1.
2. De herzieningsaanvraag wordt binnen een maand na de kennisgeving van het resultaat van de berekening of van de maatregel van de verificateur ingediend bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de verificateur is geaccrediteerd. Het besluit van de bevoegde autoriteit is onderworpen aan rechterlijke toetsing.
3. De besluiten die op grond van deze verordening door de havenbeheerder worden genomen, zijn onderworpen aan rechterlijke toetsing.

*Artikel 25*

**Bevoegde autoriteiten**

De lidstaten duiden een of meer bevoegde autoriteiten aan als verantwoordelijke voor de toepassing en handhaving van deze verordening (“bevoegde autoriteiten”). Zij delen hun naam en contactgegevens mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van bevoegde autoriteiten op haar website.

# HOOFDSTUK VI

## GEDELEGEERDE EN UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN EN SLOTBEPALINGEN

*Artikel 26*

**Uitoefening van bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].
3. De in artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

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

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als 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 als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.

*Artikel 27*

**Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad[29] ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Als naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Als het advies van het comité via de schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd als, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité hiertoe besluit.

3. Als naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Als het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

*Artikel 28*

**Verslag en herziening**

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari 2030 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening, de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie. De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen van:

   (a) de in artikel 4, lid 2, genoemde termijn;

   (b) de scheepstypen waarop artikel 5, lid 1, van toepassing is;

   (c) de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen.

[29] Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1).

*Artikel 29*

**Wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG**

Het volgende punt wordt toegevoegd aan de lijst in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG: “51. Het FuelEU-conformiteitscertificaat, afgegeven krachtens Verordening (EU) xxxx betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart”.

*Artikel 30*

**Inwerkingtreding**

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 2025.

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* |