Woensdag, 19 oktober 2022

P9_TA(2022)0367

Duurzame brandstoffen voor de zeevaart (initiatief FuelEU Zeevaart) ***I

Amendementen van het Europees Parlement aangenomen op 19 oktober 2022 op het 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 (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD)) ([1])

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

(2023/C 149/13)

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van 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 ***mondiaal*** 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***, minder banen*** en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven.

([1]) De zaak werd voor interinstitutionele onderhandelingen terugverwezen naar de bevoegde commissie op grond van artikel 59, lid 4, vierde alinea, van het Reglement (A9-0233/2022).

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 2

Voorstel voor een verordening

Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(1 bis) De zeevaart biedt werk aan 2 miljoen Europeanen en levert een bijdrage van 149 miljard EUR aan de economie. Voor elk miljoen EUR dat de scheepvaart oplevert, wordt er elders in de economie van de EU 1,8 miljoen EUR gegenereerd ([1 bis]).
	([1 bis]) Verslag van de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap "The Economic Value of the EU Shipping Industry", 2020.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening

Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(1 ter) Zeevervoer is de meest milieuvriendelijke vervoerswijze, met aanzienlijk lagere broeikasgasemissies per ton vervoerde goederen dan andere vervoerswijzen ([1 bis]). 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. Als er geen verdere maatregelen worden getroffen, zal de CO_2-uitstoot van het zeevervoer naar verwachting toenemen. Alle sectoren van de economie moeten bijdragen aan de snelle vermindering van broeikasgasemissies met als doel om deze emissies uiterlijk in 2050 tot nul terug te brengen, zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2021/1119. Het is dus van groot belang dat de Unie een ambitieus traject vaststelt voor een snelle groene transitie van de zeevaartsector, omdat dit ertoe kan bijdragen dat de Unie de voortrekkersrol die zij heeft op het gebied van groene technologie, diensten en oplossingen behoudt en verder versterkt, dat de werkgelegenheid in de hiermee verband houdende waardeketens verder toeneemt, en dat de Unie haar concurrentievermogen in stand houdt.
	([1 bis]) Studie van het Europees Milieuagentschap, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 4

Voorstel voor een verordening

Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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 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.	(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om ***uiterlijk*** 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 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 ***grootschalige productie en*** het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te ***bevorderen en te versnellen***, ook in de zeevaart***, waarbij het beginsel van technologische neutraliteit in acht moet worden genomen***. ***De ontwikkeling en uitrol van*** de nodige technologie ***moet zo spoedig mogelijk worden ondersteund*** en ***moet tegen 2030 in gang zijn gezet***, zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden doorgevoerd. ***Voorts is het essentieel dat innovatie bevorderd wordt en dat onderzoek dat zich richt op nieuwe en toekomstige innovatie, zoals opkomende alternatieve brandstoffen, ecologisch ontwerp, biogebaseerde materialen, windvoortstuwing en door de wind ondersteunde voortstuwing, ondersteund wordt.***

([19]) COM(2020)0563
([20]) COM(2020)0562

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 5

Voorstel voor een verordening

Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(2 bis) LNG zal in het zeevervoer waarschijnlijk een overgangsrol spelen en een geleidelijke transitie naar emissievrije alternatieven mogelijk maken, met name daar waar er nog geen rendabele emissievrije aandrijftechnologie beschikbaar is. In de mededeling "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit" wordt erop gewezen dat emissievrije zeeschepen tegen 2030 klaar zullen zijn voor de markt. Gezien de lange levensduur van schepen, moet de omschakeling van de vloot stapsgewijs gebeuren. Vervoersbrandstoffen zoals LNG moeten in toenemende mate koolstofvrij worden gemaakt door ze bijvoorbeeld te mengen met vloeibaar biomethaan (bio-LNG) of hernieuwbare en koolstofarme synthetische gasvormige e-brandstoffen (e-gas).

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 6

Voorstel voor een verordening

Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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 ***– in de regel tussen 35 % en 53 % van de tarieven voor vrachtvervoer over zee. Beleidsmaatregelen moeten daarom kosteneffectief zijn en moeten erop gericht zijn om tegen de laagst mogelijke kosten zoveel mogelijk decarbonisatie te bewerkstelligen***. 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***, hetgeen ook het risico kan vergroten dat het concurrentievermogen van havens in de Unie afneemt ten opzichte van havens buiten de Unie***. Dat kan leiden tot koolstoflekkage en ***verlies aan bedrijvigheid en tot*** 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***, waarbij scheepsexploitanten kunnen kiezen voor de optie met lagere reductiekosten. De beschikbaarheid van een dergelijke optie is essentieel om het concurrentievermogen van de Europese scheepvaart en de relevantie van de logistieke routes waardoor Europese havens met de wereldhandel zijn verbonden te garanderen.***

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 7

Voorstel voor een verordening

Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(3 bis) De zeevaart wordt gekenmerkt door felle internationale concurrentie. Grote verschillen in regelgevingslasten tussen vlaggenstaten dragen ertoe bij dat ongewenste praktijken zoals het omvlaggen van vaartuigen op grote schaal voorkomen. Het intrinsiek mondiale karakter van de sector maakt het belang duidelijk van een vlagneutrale methode en een gunstig regelgevingsklimaat, dat een eerste vereiste is om nieuwe investeringen aan te trekken en het concurrentievermogen van Europese havens, scheepseigenaren en -exploitanten te waarborgen.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 8

Voorstel voor een verordening

Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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 verblijf van schepen in die havens, onder de eenduidige regels van deze verordening vallen.	(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. ***Dit kader moet*** het risico van aanlopen in uitwijkhavens en van verplaatsing van overladingsactiviteiten naar havens buiten de Unie ***beperken***. 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 verblijf van schepen in die havens, onder de eenduidige regels van deze verordening vallen. ***De Commissie moet een monitoringmechanisme opzetten om koolstoflekkage en economische weglekeffecten en mogelijke ontwijkingspraktijken te beoordelen en moet een lijst opstellen van mogelijke bedrijfsactiviteiten die niet onder significante bedrijfsactiviteiten vallen die worden uitgevoerd tijdens aanlopen in havens in landen die aan de EU grenzen. Daarbij moet de Commissie, indien er aanmerkelijke koolstoflekkage en economische weglekeffecten en ontwijkingspraktijken worden gemeld, maatregelen voorstellen om deze problemen aan te pakken.***

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 9

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(4 bis) Aangezien deze verordening zal leiden tot bijkomende nalevingskosten voor de sector, moeten er compenserende maatregelen worden genomen om te voorkomen dat de totale regelgevingslasten toenemen. Om die reden moet de Commissie vóór de toepassing van deze verordening voorstellen indienen om de regelgevingslasten die het gevolg zijn van deze verordening te compenseren, door bepalingen uit andere wetgevingshandelingen van de Unie die gepaard gaan met nalevingskosten voor de zeevaart te wijzigen of te schrappen.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(4 ter) Om het noodzakelijke niveau van rechtszekerheid en investeringszekerheid te waarborgen, moet deze verordening goed worden afgestemd op en in overeenstemming zijn met Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen), Richtlijn 2003/87/EG (EU-ETS), Richtlijn XXXX-XXX (richtlijn hernieuwbare energie) en Richtlijn 2003/96/EG (energiebelastingrichtlijn). Deze afstemming moet leiden tot een samenhangend rechtskader voor de scheepvaart, dat bijdraagt tot een aanzienlijke toename van de productie van duurzame alternatieve brandstoffen, dat de uitrol van de nodige infrastructuur waarborgt en dat het gebruik van deze brandstoffen in een gestaag groeiend aandeel vaartuigen bevordert. Teneinde de algemene samenhang met de doelstellingen van de Unie op het gebied van klimaat, concurrentievermogen en "duurzame economische groei" te waarborgen, moeten de overkoepelende, gecombineerde en cumulatieve klimaat- en economische effecten van deze wetgevingshandelingen uitvoerig en voortdurend worden geëvalueerd.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(4 quater) De verplichting voor havens om te voorzien in een walstroomvoorziening moet gepaard gaan met een overeenkomstige verplichting voor schepen om op de ligplaats gebruik te maken van de walstroominfrastructuur, om de doeltreffendheid van deze infrastructuur te waarborgen en gestrande activa te voorkomen. Bovendien moeten er inspanningen worden geleverd om de kosten in verband met walstroom te verlagen door Richtlijn XXXX-XXXX (energiebelastingrichtlijn) aldus te wijzigen dat elektriciteit die wordt geleverd aan schepen in de haven permanent wordt vrijgesteld van energiebelasting.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 12

Voorstel voor een verordening

Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(5 bis) Door de hogere kosten in de scheepvaart voor schepen die niet aan de voorschriften van deze verordening voldoen, moet het risico van ontduiking en omzeiling van de bepalingen ervan, met name in het segment van de containerhandel via lijndiensten, worden aangepakt. Het aandoen van havens in de nabijheid van de Unie om de kosten in verband met de naleving van deze verordening te beperken zou niet alleen de verwachte milieuvoordelen verminderen en de doelstellingen van deze verordening aanzienlijk ondermijnen, maar kan ook leiden tot extra emissies als gevolg van de extra afstand die wordt afgelegd om de toepassing van deze verordening te ontlopen. Daarom moeten bepaalde stops in havens buiten de Unie worden uitgesloten van het begrip "aanloophaven". Die uitsluiting moet gelden voor havens in de nabijheid van de Unie waar het risico op ontduiking het grootst is. Een limiet van 300 zeemijl vormt een evenredig antwoord op dat risico, dat de extra lasten en het risico van ontduiking in evenwicht houdt. Voorts dient de uitsluiting van het begrip "aanloophaven" alleen te gelden voor containerschepen en havens waarvan de hoofdactiviteit containeroverslag is. Voor dergelijke transporten bestaat het risico van ontduiking ook in een verschuiving van havenknooppunten naar havens buiten de Unie, hetgeen de gevolgen van de ontduiking verergert. Om die reden, en bij gebreke van een verplichte IMO-regeling inzake het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor internationale reizen op mondiaal niveau met een vergelijkbaar ambitieniveau als de voorschriften van deze verordening, mogen stops van containerschepen in een naburige containeroverslaghaven niet als stops in aanloophavens in de zin van deze verordening worden beschouwd. Teneinde te waarborgen dat de maatregel evenredig is met de nagestreefde doelstelling en zorgt voor gelijke behandeling, moet rekening worden gehouden met maatregelen in derde landen die hetzelfde effect hebben als deze verordening.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 13

Voorstel voor een verordening

Overweging 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(5 ter) Om rekening te houden met de specifieke situatie van insulaire regio's, zoals benadrukt in artikel 174 van het Verdrag, en met de noodzaak om de connectiviteit van eilanden en perifere regio's met centrale regio's van de Unie te behouden, moeten tijdelijke vrijstellingen worden toegestaan voor reizen van passagiersschepen die geen cruiseschepen zijn tussen een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat en een aanloophaven onder de jurisdictie van dezelfde lidstaat die gelegen is op een eiland met minder dan 100 000 permanente ingezetenen.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening

Overweging 5 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(5 quater) Rekening houdend met de speciale kenmerken van de ultraperifere gebieden van de Unie, met name hun afgelegen ligging en insulaire karakter, en met de beperkingen waarmee zij kampen, moet er specifiek op worden gelet dat de toegankelijkheid van deze gebieden behouden blijft en dat zij op doeltreffende wijze kunnen worden bereikt door zeevervoer. Daarom dient slechts de helft van de energie die wordt gebruikt op reizen vanuit of naar een aanloophaven in een ultraperifeer gebied te worden opgenomen in het toepassingsgebied van deze verordening. Om dezelfde reden moeten tijdelijke vrijstellingen worden toegestaan voor reizen tussen een aanloophaven in een ultraperifeer gebied en een andere aanloophaven in een ultraperifeer gebied, en voor de energie die wordt gebruikt tijdens het verblijf in de aanloophavens van het overeenkomstige ultraperifere gebied.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 15

Voorstel voor een verordening

Overweging 5 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(5 quinquies) Teneinde te zorgen voor een gelijk speelveld voor schepen, met inbegrip van schepen die zijn gebouwd voor gebruik in met ijs bedekte wateren en die op weg zijn van, tussen of naar havens van de lidstaten, moet er bij de berekening van de vermindering van broeikasgasemissies op vaartuigbasis, alsook bij de gemonitorde en gerapporteerde gegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 rekening worden gehouden met specifieke informatie inzake de ijsklasse van een schip en de ijsnavigatie.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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. Deze entiteit zou normaliter de entiteit zijn die verantwoordelijk is voor de keuze van brandstof, route en snelheid van het schip.	*(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)*

([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).

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 17

Voorstel voor een verordening

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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 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.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening

Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(7 bis) Om de blijvende doeltreffendheid van deze verordening te waarborgen, moet de Commissie de werking ervan monitoren, door effectbeoordelingen uit te voeren met betrekking tot de drempel voor het brutotonnage en de scheepstypen die onder deze verordening vallen. De Commissie moet met name bepalen of er significante redenen zijn om kleinere schepen en aanvullende scheepstypen op te nemen in het toepassingsgebied van deze verordening. De Commissie moet met name rekening houden met factoren zoals de beschikbaarheid van relevante gegevens, het potentieel op het gebied van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en de doeltreffendheid van een uitbreiding van het toepassingsgebied wat betreft klimaateffecten, de omvang van de administratieve lasten en de financiële en sociale gevolgen ervan.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 19

Voorstel voor een verordening

Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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. ***Die aanpak moet doelgericht, technologieneutraal en kosteneffectief zijn.***

Amendement 20

Voorstel voor een verordening

Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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 ***overeenkomstig de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs ambitieuze*** 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.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening

Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(10 bis) Er moet een speciaal oceaanfonds worden opgericht, waarbij de inkomsten uit de veiling van maritieme emissierechten in het kader van het ETS terugvloeien naar de maritieme sector. De middelen die in het kader van het oceaanfonds worden verstrekt, moeten worden gebruikt om projecten en investeringen te ondersteunen die verband houden met de verbetering van de energie-efficiëntie van schepen en havens, met innovatieve technologieën en infrastructuur voor het koolstofvrij maken van het zeevervoer, met de productie en de uitrol van duurzame alternatieve brandstoffen en met de ontwikkeling van emissievrije voortstuwingstechnologieën.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 22

Voorstel voor een verordening

Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen ***en voortstuwingstechnologieën*** 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.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 23

Voorstel voor een verordening

Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(11 bis) Om de ontwikkeling en uitrol van de meest duurzame en innovatieve brandstoftechnologieën met potentieel om aan toekomstige behoeften te voldoen in een vroege fase aan te moedigen, is een specifieke stimulans voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's) nodig. Dit type brandstoffen heeft een groot potentieel om hernieuwbare energie in te voeren in de mix van mariene bunkerbrandstoffen. In het licht van de aanzienlijk hogere productiekosten voor RFNBO's op de korte en middellange termijn, is het belangrijk dat voldoende vraag wordt gewaarborgd om investeringen in een dergelijk brandstoftype te ondersteunen. Met deze verordening wordt een combinatie van maatregelen ingevoerd om de ondersteuning van de ingebruikname van duurzame RFNBO's te waarborgen. Deze maatregelen omvatten (a) een multiplicator tot 2035 om bedrijven die ondanks de relatief hoge prijs voor deze brandstoffen kiezen, te belonen, en (b) vanaf 2030 een vast minimumaandeel RFNBO's in de brandstofmix. Om de naleving van het minimumaandeel RFNBO's te vergemakkelijken, moeten er flexibiliteitsbepalingen gelden overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van deze verordening. Bedrijven kunnen, aan de hand van contractuele regelingen, de brandstofleverancier aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening indien de RFNBO's niet overeenkomstig de afgesproken voorwaarden worden geleverd.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 24

Voorstel voor een verordening

Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	*(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)*

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 25

Voorstel voor een verordening

Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt ***en schepen een lange gemiddelde levensduur hebben, doorgaans van 25 tot 30 jaar***, 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***, zowel tijdens de vaart als op de ligplaats***. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart toeneemt. ***Om rechtszekerheid te waarborgen en de sector voldoende tijd te gunnen om aan langetermijnplanning en -voorbereiding te doen, alsook om het risico van gestrande activa te vermijden, moeten toekomstige voorstellen tot wijziging van deze verordening een beperkte reikwijdte hebben en moeten ingrijpende wijzigingen van de voorschriften worden vermeden.***

Amendement 26

Voorstel voor een verordening

Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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 zonne-energie die is opgewekt aan boord,*** of elektriciteit ***die wordt geleverd op de ligplaats,*** moet ook in de methodologie worden opgenomen.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening

Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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***, met inachtneming van de voetafdrukken van de verschillende fases van de levenscyclus van de brandstof***. Zo worden technologieën en productietrajecten gestimuleerd die een lagere broeikasgasvoetafdruk hebben en reële voordelen bieden ten opzichte van de huidige conventionele brandstoffen.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening

Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.***	(17) De "van bron tot kielzog"-prestaties van 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.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 29

Voorstel voor een verordening

Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen ***op de ligplaats*** en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door de zeevaart ***op de ligplaats***. Gezien het groeiende aandeel hernieuwbare ***en fossielvrije*** 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. ***Om te waarborgen dat de luchtverontreiniging op de ligplaats wordt verminderd en dat walstroominfrastructuur economisch haalbaar is en rendement oplevert,*** moeten ***er*** specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door de meest vervuilende schepen verplicht te stellen ***in situaties waarin het gebruik van walstroom tegen een redelijke prijs een daadwerkelijke vermindering van de emissies teweegbrengt***.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening

Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(22) Naast walstroom kunnen andere ***emissievrije*** technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie ***wat betreft luchtverontreiniging en vermindering van broeikasgasemissies*** gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 31

Voorstel voor een verordening

Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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***, de exploitant van de terminal of de bevoegde autoriteit, afhankelijk van het bestuursmodel van de havens in de verschillende lidstaten. Deze uitzonderingen moeten*** 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. ***Als het wegens onvoldoende capaciteit op het lokale net dat verbonden is met de haven onmogelijk is voldoende walstroom te leveren, mag dat niet worden beschouwd als niet-naleving van de voorschriften van deze verordening door de haven of scheepsexploitant, mits de netbeheerder naar behoren aan de verificateurs bewijst dat de capaciteit van het lokale net ontoereikend is.***

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 32

Voorstel voor een verordening

Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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. ***Teneinde volledige interoperabiliteit te waarborgen, moeten havens hun ligplaatsen en scheepseigenaren hun schepen uitrusten met elektriciteitsinstallaties die voldoen aan de toepasselijke normen.*** Vanaf 2035 moeten scheepsexploitanten hun ***aanlopen in TEN-T-havens die onder Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) vallen*** 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. ***Teneinde het risico van gestrande activa, onverenigbaarheid van walstroominfrastructuur aan boord en op de ligplaats alsook verstoringen van het evenwicht tussen vraag en aanbod van alternatieve brandstoffen te voorkomen, moeten er regelmatige overlegvergaderingen tussen relevante belanghebbenden worden georganiseerd om te discussiëren en beslissingen te nemen over voorschriften en toekomstplannen.***

Amendement 33

Voorstel voor een verordening

Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(24 bis) De doelstellingen voor de voorziening van walstroom die zijn vastgesteld in Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) houden rekening met het type vaartuig dat er gebruik van maakt en de respectieve verkeersdrukte in zeehavens. De vereiste dat schepen op de ligplaats moeten worden aangesloten op walstroom mag niet van toepassing zijn op vaartuigen als zij havens aandoen die in die verordening niet onder de verplichting inzake walstroom vallen, tenzij er in die haven walstroom is aangelegd en beschikbaar is aan de bezochte ligplaats. Als een schip een niet-TEN-T-haven aandoet waar walstroom beschikbaar is, moet het schip op de ligplaats aankoppelen op de walstroom.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Overweging 24 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(24 ter) Hoewel walstroom een belangrijk instrument is om de lokale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen terug te dringen, is het potentieel ervan om broeikasgasemissies te verminderen volledig afhankelijk van de energiemix die via de kabels wordt geleverd. Om het volledige klimaat- en milieupotentieel van walstroom te benutten, moeten lidstaten de capaciteit en connectiviteit van elektriciteitsnetten opvoeren en de broeikasgasintensiteit van hun energiemix blijven verlagen, om havens te voorzien van betaalbare, planbare en fossielvrije elektriciteit.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Overweging 24 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(24 quater) Bij de uitvoering van deze verordening moet terdege rekening worden gehouden met de uiteenlopende bestuursmodellen voor havens in de Unie, met name als het gaat om de verantwoordelijkheid voor de afgifte van een certificaat voor de vrijstelling van een vaartuig van de verplichting om gebruik te maken van walstroom.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening

Overweging 24 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(24 quinquies) Coördinatie tussen haven- en scheepsexploitanten is cruciaal om vlotte verbindingsprocedures voor walstroomvoorzieningen in havens te waarborgen. Scheepsexploitanten moeten de havens die zij zullen aandoen, informeren over hun voornemen om walstroom te gebruiken en over de hoeveelheid stroom die zij tijdens hun aanwezigheid nodig hebben, met name als die de geschatte behoefte voor deze scheepscategorie overschrijdt.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening

Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(25) Deze verordening moet een robuust ***en transparant*** 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.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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***, de technische specificaties*** van windhulptechnologie ***of van elke andere aan boord aanwezige alternatieve energiebron***, 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.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 39

Voorstel voor een verordening

Overweging 27

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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).	(27) De ***robuuste*** certificering ***en monitoring*** 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 ***(EU)*** 2018/2001. 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 directe emissiemetingen (voor waarden van tank tot kielzog).

Amendement 40

Voorstel voor een verordening

Overweging 27 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(27 bis) De betrouwbaarheid en de nauwkeurigheid van de informatie over de kenmerken van brandstoffen zijn van essentieel belang voor de handhaving van deze verordening. Aan brandstofleveranciers van wie is aangetoond dat ze misleidende of onjuiste informatie hebben verstrekt over de broeikasgasintensiteit van de door hen geleverde brandstoffen, moet een sanctie worden opgelegd. Brandstofleveranciers die herhaaldelijk onjuiste of misleidende informatie hebben verstrekt, moeten op de zwarte lijst worden geplaatst van de certificeringsregelingen die zijn vastgelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001 (richtlijn hernieuwbare energie). In dergelijke gevallen moeten brandstoffen die bij hun installaties zijn gebunkerd, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als de minst gunstige fossiele brandstof.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening

Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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]).	(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 ***en doeltreffendheid*** te waarborgen, moeten verificateurs onafhankelijke en bevoegde juridische entiteiten zijn, geaccrediteerd ***en gecontroleerd*** door nationale accrediteringsinstanties die zijn opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([24]).

([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).

Amendement 42

Voorstel voor een verordening

Overweging 31 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(31 bis) Bedrijven en brandstofleveranciers kunnen door middel van contractuele overeenkomsten onderling afspraken maken om vooraf bepaalde hoeveelheden van bepaalde brandstoffen te produceren, te leveren en in te kopen. In dergelijke contractuele overeenkomsten moeten ook bepalingen worden opgenomen inzake aansprakelijkheid en moeten de voorwaarden worden vastgesteld voor financiële compensatie in gevallen waarin de brandstoffen niet zoals overeengekomen beschikbaar worden gesteld.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 43

Voorstel voor een verordening

Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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 ***meest recente*** 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.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening

Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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***.	(37) De inkomsten uit boetes moeten ***ten goede komen aan de maritieme sector en moeten gebruikt worden om de decarbonisatie van deze sector te bevorderen, onder meer door middel van steun voor de ontwikkeling, de productie en het gebruik van alternatieve brandstoffen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en infrastructuur voor walstroom, alsook voor nieuwe innovatieve technologieën.*** Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel ***3 octies bis ter*** van Richtlijn 2003/87/EG vermelde ***oceaanfonds***.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 45

Voorstel voor een verordening

Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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, ***het verzamelen van informatie voor*** 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.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening

Overweging 40

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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.	(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 ***de certificering van de werkelijke emissies van bron tot tank, de regels voor*** het uitvoeren van 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.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 47

Voorstel voor een verordening

Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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 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.	(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 ***aanzienlijk*** doeltreffender ***zou zijn***. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen bij de IMO worden ingediend***, als voortzetting van de inspanningen van de EU om op internationaal niveau ambitieuze doelstellingen voor de decarbonisatie van de zeevaart te bevorderen***. 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 in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening

Overweging 42 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(42 bis) Teneinde een gelijk internationaal speelveld te waarborgen en het milieueffect van de wetgeving inzake hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te maximaliseren, moeten de Commissie en de lidstaten binnen de IMO en andere internationale organisaties robuuste systemen voor de certificering en monitoring van hernieuwbare brandstoffen bevorderen.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening

Overweging 42 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(42 ter) De Commissie moet zorgen voor de implementatie en beschikbaarheid van instrumenten voor samenwerking en uitwisseling van beste praktijken voor de zeevaartsector, zoals gedefinieerd in de "Better Regulation Guidelines" ([1 bis]).

([1 bis]) Europese Commissie, Brussel, werkdocument van de diensten van de Commissie, "Better Regulation Guidelines", 3.11.2021, SWD(2021)0305.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 50

Voorstel voor een verordening

Overweging 43

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(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,	(43) ***De ontwikkeling en het grootschalig*** 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,

Amendement 51

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 — alinea 1 — punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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	a) ***een*** 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

Amendement 52

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 — alinea 1 — punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
b) ***de*** verplichting om in havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, walstroom of emissievrije technologie te gebruiken,	b) ***een*** verplichting om in havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, walstroom of emissievrije technologie te gebruiken.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 53

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 — alinea 1 — laatste gedeelte

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	***Dit heeft tot doel*** het consistente gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen in ***het zeevervoer in*** de hele Unie te bevorderen***, overeenkomstig de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs,*** en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen***, ontwikkelingskansen te creëren voor de zeevaartsector*** en verstoringen van de interne markt te vermijden.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — lid 1 — inleidende zin

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Deze verordening is van toepassing op alle schepen van meer dan 5 000 brutoton, ongeacht hun vlag, met betrekking tot:	*(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)*

Amendement 55

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 1 — punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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***	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,

Amendement 56

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 1 — punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	b bis) de helft van de energie die wordt gebruikt voor reizen vanuit of naar een aanloophaven in een ultraperifeer gebied onder de jurisdictie van een lidstaat, en

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 57

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 1 — punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	*(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)*

Amendement 58

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, schepen die vis vangen of verwerken, houten schepen van een primitieve bouw of overheidsschepen die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Uiterlijk op 31 december 2025 stelt de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling de lijst vast van naburige containeroverslaghavens die niet vallen onder de in deze verordening neergelegde definitie van aanloophavens voor containerschepen.
	Vervolgens stelt de Commissie ten minste om de twee jaar uitvoeringshandelingen vast tot actualisering van deze lijst van naburige containeroverslaghavens die niet vallen onder de in deze verordening neergelegde definitie van aanloophavens voor containerschepen.

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	In die uitvoeringshandelingen wordt een lijst opgenomen van naburige containeroverslaghavens buiten de Unie die minder dan 300 zeemijl van het grondgebied van de Unie liggen en waar het aandeel containeroverslag, gemeten in twintig-voet containermaat, meer dan 65 % van het totale containerverkeer van die haven bedraagt in de meest recente periode van twaalf maanden waarvoor relevante gegevens beschikbaar zijn.
	In het kader van deze lijst worden containers als overgeslagen beschouwd indien ze van een schip in de haven worden gelost met als enig doel ze op een ander schip te laden. Havens in een derde land dat op doeltreffende wijze maatregelen toepast die even ambitieus zijn als de vereisten van deze verordening worden niet opgenomen op de lijst.
	Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Met betrekking tot de energie die wordt gebruikt voor reizen uitgevoerd door passagiersschepen die geen cruiseschepen zijn tussen een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat en een aanloophaven onder de jurisdictie van dezelfde lidstaat die gelegen is op een eiland met minder dan 100 000 permanente ingezetenen, en met betrekking tot de energie die wordt gebruikt tijdens het verblijf van deze schepen in een aanloophaven van het desbetreffende eiland, kunnen de lidstaten specifieke routes en havens vrijstellen van de toepassing van alinea 1, punten a) en b). De lidstaten brengen die vrijstellingen vóór de inwerkingtreding ervan ter kennis van de Commissie, die deze bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dergelijke vrijstellingen zijn niet meer van toepassing na 31 december 2029.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 2 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Met betrekking tot de energie die wordt gebruikt voor reizen tussen een aanloophaven in een ultraperifeer gebied en een andere aanloophaven in een ultraperifeer gebied, en met betrekking tot de energie die wordt gebruikt tijdens het verblijf van schepen in de aanloophavens van de desbetreffende ultraperifere gebieden, kunnen de lidstaten specifieke routes en havens vrijstellen van de toepassing van alinea 1, punten a) en b bis). De lidstaten brengen die vrijstellingen vóór de inwerkingtreding ervan ter kennis van de Commissie, die deze bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dergelijke vrijstellingen zijn niet meer van toepassing na 31 december 2029. Niets belet de lidstaten, hun regio's en gebieden om te beslissen deze vrijstelling niet toe te passen of om een toegekende vrijstelling te beëindigen vóór 31 december 2029.

Amendement 62

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 2 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Met betrekking tot de energie die wordt gebruikt voor reizen uitgevoerd in het kader van een openbaredienstcontract of voor reizen uitgevoerd door vaartuigen die onderworpen zijn aan openbaredienstverplichtingen overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad, kunnen de lidstaten specifieke routes vrijstellen van de toepassing van alinea 1. De lidstaten brengen dergelijke vrijstellingen vóór de inwerkingtreding ervan ter kennis van de Commissie, die deze bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dergelijke vrijstellingen zijn niet meer van toepassing na 31 december 2029.

Amendement 63

Voorstel voor een verordening

Artikel 2 — alinea 2 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	De Commissie monitort voortdurend in hoeverre deze verordening leidt tot vrachtverlegging, met name via overslaghavens in buurlanden. Indien de Commissie significante negatieve gevolgen voor Uniehavens vaststelt, dient zij bij het Europees Parlement en de Raad wetgevingsvoorstellen in tot wijziging van deze verordening. De Commissie onderzoekt in het bijzonder de gevolgen van deze verordening voor ultraperifere gebieden en eilanden en stelt, indien passend, wijzigingen voor in het toepassingsgebied van deze verordening.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 64

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt h

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
h) "alternatieve energiebronnen": hernieuwbare ***wind- of zonne-energie*** die aan boord wordt opgewekt of elektriciteit die wordt geleverd door walstroomvoorziening;	h) "alternatieve energiebronnen": hernieuwbare ***energie*** die aan boord wordt opgewekt of elektriciteit die wordt geleverd door walstroomvoorziening;

Amendement 65

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt h bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	h bis) "windvoortstuwing" of "door de wind ondersteunde voortstuwing": een voortstuwingstechniek die met behulp van windenergie, die wordt gebruikt wanneer het schip vaart, de voornaamste of een aanvullende bijdrage levert aan de voortstuwing van een vaartuig;

Amendement 66

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
i) "aanloophaven": een ***aanloophaven in de zin*** van ***artikel 3***, ***punt b)***, van ***Richtlijn (EU) 2015/757***;	i) "aanloophaven": ***de haven waar*** een ***schip aanlegt om een aanzienlijk deel*** van ***zijn vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen; waarbij uitgesloten zijn: stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het tanken, het inslaan van voorraden, het aflossen van de bemanning, het indokken of het verrichten van herstellingen aan het schip en/of de uitrusting ervan, stops in een haven omdat het schip bijstand nodig heeft of in nood is, buiten een haven verrichte schip-tot-schiptransfers, stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het schuilen bij noodweer of die noodzakelijk zijn voor opsporings- en reddingsactiviteiten, alsook stops van containerschepen in een naburige containeroverslaghaven;***

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 67

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt m

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
m) "schip op zijn ligplaats": een schip ***op zijn ligplaats in de zin van artikel 3, punt n), van Richtlijn (EU) 2015/757;***	m) "schip op zijn ligplaats": een schip ***dat veilig afgemeerd ligt aan de kade van een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, tijdens het laden, lossen, het inschepen of ontschepen van passagiers of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet betrokken is bij de afhandeling van vracht of passagiers***;

Amendement 68

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt n

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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;	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***, met uitzondering van de bijkomende energie die wordt gebruikt vanwege de technische kenmerken van een schip dat ijsklasse IA of IA Super of een vergelijkbare ijsklasse heeft, en met uitzondering van de bijkomende energie die wordt gebruikt door een schip van ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een vergelijkbare ijsklasse wegens het varen in ijs***;

Amendement 69

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt q bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	q bis) "ijsklasse": de notatie die door de bevoegde nationale instanties van de vlaggenstaat of door een door die staat erkende organisatie is toegekend aan het schip, waaruit blijkt dat het schip is ontworpen voor het varen in zee-ijs;

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 70

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt q ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	q ter) "varen in ijsomstandigheden": het varen van een schip met een ijsklasse in een zeegebied binnen de ijsrand;

Amendement 71

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt q quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	q quater) "ijsrand": de grens, op welk moment dan ook, tussen de open zee en zee-ijs, van welke soort dan ook, ofwel vast, ofwel drijvend;

Amendement 72

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 — alinea 1 — punt r

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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;	r) "walstroomvoorziening": het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of gelijkstroom, met inbegrip van ***vaste, drijvende en mobiele*** installaties op het schip en aan wal, ***aangesloten op*** de hoofdverdeelkast van het schip om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

Amendement 73

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 2 — streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
— ***-13*** % vanaf 1 januari 2035;	— ***-20*** % vanaf 1 januari 2035;

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 74

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 2 — streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
— -***26*** % vanaf 1 januari 2040;	— -***38*** % vanaf 1 januari 2040;

Amendement 75

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 2 — streepje 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
— -***59*** % vanaf 1 januari 2045;	— -***64*** % vanaf 1 januari 2045;

Amendement 76

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 2 — streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
— -***75*** % vanaf 1 januari 2050.	— -***80*** % vanaf 1 januari 2050.

Amendement 77

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 2 — laatste alinea

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
[*: 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.]	[*: De referentiewaarde, die in een later stadium van de wetgevingsprocedure zal worden berekend, komt overeen met de voor de ***Unievloot*** 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.]

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 78

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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. ***Voor schepen in ijsklassen wordt een correctiefactor toegepast, waarbij het hogere brandstofverbruik dat samenhangt met ijsvaart in mindering wordt gebracht.***

Amendement 79

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	3 bis. De in bijlage II bij deze verordening opgegeven standaardwaarden dienen als basis voor de berekening van de emissiefactoren. Indien er werkelijke waarden bestaan die zijn geverifieerd door middel van certificering of directe emissiemetingen, mogen die werkelijke waarden in plaats daarvan worden gebruikt.

Amendement 80

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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, 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 ***en ervoor te zorgen dat zij in alle fasen van de levenscyclus van de brandstof zo representatief mogelijk zijn voor de werkelijke emissies, overeenkomstig de best beschikbare wetenschappelijke en technische kennis***.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 81

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 — lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	4 bis. Er wordt overleg georganiseerd tussen havenbeheerders, terminalexploitanten, reders, scheepsexploitanten, brandstofleveranciers en andere belanghebbenden om te zorgen voor samenwerking met betrekking tot de alternatieve brandstofvoorziening die in afzonderlijke havens wordt gepland en gebruikt, alsook met betrekking tot de verwachte vraag van vaartuigen die deze havens aandoen.

Amendement 82

Voorstel voor een verordening

Artikel 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Artikel 4 bis
	Gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong
	1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen, zo nodig gebruikmakend van het bij Richtlijn XXXX [richtlijn hernieuwbare energie] ingestelde mechanisme voor de uitwisseling van kredieten, om ervoor te zorgen dat hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong beschikbaar worden gesteld in havens op hun grondgebied.
	2. Van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2034 wordt een vermenigvuldigingsfactor 2 gebruikt in de noemer van vergelijking (1) van bijlage I een voor de berekening van de broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie, om bedrijven te belonen voor het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.
	3. Vanaf 1 januari 2030 wordt ten minste 2 % van de jaarlijkse gemiddelde energie die aan boord van een schip wordt gebruikt, gehaald met hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die voldoen aan artikel 9, lid 1, punt b).
	4. Tot en met 31 december 2034 is lid 3 niet van toepassing op maatschappijen en hun dochterondernemingen die drie of minder schepen exploiteren die binnen het toepassingsgebied van artikel 2, lid 1, vallen.

Woensdag, 19 oktober 2022

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	5. Uiterlijk in 2028 beoordeelt de Commissie de verplichting van lid 3 met het oog op de aanpassing ervan indien:
	— er ernstige bezorgdheid bestaat over de productiecapaciteit, de beschikbaarheid of de prijs van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, of;
	— er sprake is van een aanzienlijke daling van de kosten en een ruime geografische beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, en het niveau van subquota moet worden verhoogd om de klimaatdoelstellingen van de Unie te halen.
	6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de criteria voor deze beoordeling vast te stellen en de verplichtingen in artikel 4 bis, lid 3, en bijlage V aan te passen indien dit op grond van de overeenkomstig lid 5 uitgevoerde beoordeling nodig wordt geacht.

Amendement 83

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	1. Vanaf 1 januari 2030 moet een schip op een ligplaats in een aanloophaven ***die*** onder ***artikel 9*** van ***Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) valt,*** worden ***aangesloten*** op een walstroomvoorziening en voor ***al zijn elektriciteitsbehoeften*** op de ligplaats walstroom gebruiken. ***In het geval dat een niet-TEN-T-haven vrijwillig walstroomvoorziening heeft aangelegd, gebruiken schepen die die haven aandoen en die compatibele uitrusting voor walstroomvoorziening aan boord hebben, walstroom, indien deze op de ligplaats die zij gebruiken, beschikbaar is.***

Amendement 84

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 3 — punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
b) die emissievrije technologieën gebruiken, zoals gespecificeerd in bijlage ***III***;	b) die emissievrije technologieën gebruiken, zoals gespecificeerd in bijlage ***III, mits zij continu emissies uitstoten die gelijkwaardig zijn aan de emissiereducties die zouden worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen***;

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 85

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 3 — punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
d) die als gevolg van onbeschikbare aansluitpunten in een haven niet op een walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten;	d) die als gevolg van onbeschikbare aansluitpunten in een haven***, bijvoorbeeld door een (tijdelijk) gebrek aan netcapaciteit, onder andere tijdens (seizoensgebonden) pieken in de vraag naar stroom door schepen op de ligplaats,*** niet op een walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten;

Amendement 86

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 3 — punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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;	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***, mits de installatie voor aansluiting op walstroom aan boord van het schip is gecertificeerd overeenkomstig de in bijlage II bij Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) gespecificeerde normen inzake systemen voor de aansluiting op walstroom van zeegaande schepen***;

Amendement 87

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	3 bis. Scheepsexploitanten stellen de havens die zij aandoen vooraf in kennis van hun voornemen om op walstroomvoorzieningen aan te sluiten of hun voornemen om gebruik te maken van emissievrije technologie als gedefinieerd in bijlage III bij deze verordening. Scheepsexploitanten vermelden, indien van toepassing, ook de hoeveelheid stroom die zij tijdens die aanloop verwachten nodig te hebben en informeren over de beschikbare stroominstallatie aan boord.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 88

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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 ***de*** criteria voor het gebruik ervan ***te wijzigen***, als die nieuwe technologieën ***of de criteria voor het gebruik ervan*** in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang gelijkwaardig ***aan of beter dan*** de in die bijlage vermelde technologieën ***worden bevonden***.

Amendement 89

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	5. De havenbeheerder ***of, indien van toepassing, de exploitant van de terminal of de bevoegde autoriteit*** 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.

Amendement 90

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	***Schrappen***

Amendement 91

Voorstel voor een verordening

Artikel 5 — lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	7 bis. Er wordt overleg georganiseerd tussen havenbeheerders, terminalexploitanten, reders, scheepsexploitanten, leveranciers van walstroom, netbeheerders en andere belanghebbenden om te zorgen voor samenwerking met betrekking tot de walstroominfrastructuur die in afzonderlijke havens wordt gepland en gebruikt, alsook met betrekking tot de verwachte vraag van vaartuigen die deze havens aandoen.

Amendement 92

Voorstel voor een verordening

Artikel 6 — lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitsgegevens, ***alsmede alle andere informatie die vereist is om te voldoen aan deze verordening,*** op transparante en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie kan bepalen.

Amendement 93

Voorstel voor een verordening

Artikel 7 — lid 3 — punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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;	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 ***respectieve*** voorschriften van de artikelen 4 en 5 ***en van de bijlagen I en III***;

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 94

Voorstel voor een verordening

Artikel 7 — lid 3 — punt k

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen;	k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen ***of voor het identificeren en corrigeren van gegevensfouten***;

Amendement 95

Voorstel voor een verordening

Artikel 7 — lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	3 bis. Indien de extra energie die nodig is vanwege de ijsklasse van het schip moet worden uitgesloten van de berekening van de energie die aan boord wordt gebruikt, omvat het monitoringplan ook:
	a) informatie over de ijsklasse van het schip;
	b) een beschrijving van de procedure voor het monitoren van de afgelegde afstand voor de hele reis; en
	c) bij het varen in ijsomstandigheden, de datum en het tijdstip waarop wordt gevaren in ijsomstandigheden, het brandstofverbruik en de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen, of een emissievrije technologie als gespecificeerd in bijlage III bij het varen in ijsomstandigheden.

Amendement 96

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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***, gecorrigeerd of bijgewerkt***.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 97

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 — lid 2 — inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
2. De maatschappijen wijzigen het monitoringplan in elk van de volgende situaties:	2. De maatschappijen wijzigen het monitoringplan ***onverwijld*** in elk van de volgende situaties:

Amendement 98

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 — lid 2 — punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	e bis) als de methoden voor het voorkomen van lacunes in de gegevens en het identificeren van gegevensfouten ongeschikt zijn bevonden om solide gegevens en transparantie te garanderen.

Amendement 99

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 — lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige***, volledige*** 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.

Amendement 100

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 — lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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 ***directe emissiemetingen overeenkomstig bestaande certificerings- en verificatieregelingen als vastgesteld bij Richtlijn (EU) 2018/2001 en Richtlijn (EU) XXXX/XXXX (gasrichtlijn)***. 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 directe emissiemetingen.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 101

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Artikel 9 bis
	Certificering van andere brandstoffen
	1. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de emissiefactoren van bron tot tank van alle andere brandstoffen, mits de werkelijke waarden worden vastgesteld door middel van certificering of directe emissiemetingen.
	2. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de "van tank tot kielzog"-emissiefactoren van alle andere brandstoffen, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van directe emissiemetingen.
	3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor de certificering van de werkelijke emissies van bron tot tank en voorschriften voor het uitvoeren van directe emissiemetingen.

Amendement 102

Voorstel voor een verordening

Artikel 10 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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 ***onverwijld*** 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.

Amendement 103

Voorstel voor een verordening

Artikel 10 — lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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 ***onverwijld*** zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

Amendement 104

Voorstel voor een verordening

Artikel 11 — lid 2 — punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
d) het gebruik van walstroomvoorzieningen of uitzonderingen die zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5.	d) het gebruik van walstroomvoorzieningen of uitzonderingen ***als vermeld in artikel 5, lid 3,*** die zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5.

Amendement 105

Voorstel voor een verordening

Artikel 11 — lid 3 — punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig en consistent.	d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig***, transparant*** en consistent.

Amendement 106

Voorstel voor een verordening

Artikel 12 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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 ***die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening kunnen ondermijnen***, voert de verificateur nadere analyses uit.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 107

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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. ***De nationale accreditatie-instantie bezorgt de Commissie regelmatig de lijst van geaccrediteerde verificateurs, samen met alle contactgegevens.***

Amendement 108

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 — lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 bis. De nationale accreditatie-instanties zorgen ervoor dat de verificateurs:
	a) kennis hebben van de scheepvaart;
	b) te allen tijde beschikken over een substantiële hoeveelheid technisch en ondersteunend personeel die passend is voor de hoeveelheid schepen die zij verifiëren;
	c) in staat zijn aan elke werkplek, wanneer en indien dit nodig is, middelen en personeel toe te wijzen in overeenstemming met de taken die moeten worden uitgevoerd, overeenkomstig de diverse taken die zijn opgenomen in de lijst van hoofdstuk V van deze verordening.

Amendement 109

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 — lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 ter. Om potentiële belangenconflicten uit te sluiten is de verificateur voor zijn inkomsten niet in hoofdzaak afhankelijk van één maatschappij.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 110

Voorstel voor een verordening

Artikel 13 — lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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 ***en andere regels om de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de verificateurs te verzekeren***. 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.

Amendement 111

Voorstel voor een verordening

Artikel 14 — lid 1 — punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
c) voor elk type brandstof, de hoeveelheid die op de ligplaats en op zee is verbruikt;	c) voor elk type brandstof, de hoeveelheid die op de ligplaats en op zee is verbruikt***, met inbegrip van de hoeveelheid elektriciteit die op de ligplaats is afgenomen voor navigatie-doeleinden***;

Amendement 112

Voorstel voor een verordening

Artikel 14 — lid 1 — punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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;	d) de "van bron tot kielzog"-emissiefactoren voor elk type brandstof***, met inbegrip van elektriciteit die is afgenomen van een walstroomvoorziening,*** 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;

Amendement 113

Voorstel voor een verordening

Artikel 14 — lid 1 — punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt.	e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt***, met inbegrip van brandstoffen, elektriciteit en wind- en zonne-energie***.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 114

Voorstel voor een verordening

Artikel 14 — lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 bis. Indien de extra energie die nodig is vanwege de ijsklasse van het schip moet worden uitgesloten van de energie die aan boord wordt gebruikt, omvat het monitoringplan ook:
	a) de ijsklasse van het schip;
	b) de datum en tijd van het varen in ijsomstandigheden;
	c) de hoeveelheid van elk type brandstof die tijdens het varen in ijsomstandigheden is verbruikt;
	d) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die tijdens het varen in ijsomstandigheden is verbruikt;
	e) de afstand die is afgelegd bij het varen in ijsomstandigheden;
	f) de afstand die is afgelegd tijdens de reis;
	g) de hoeveelheid van elk type brandstof die op zee is verbruikt; en
	h) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op zee is verbruikt.

Amendement 115

Voorstel voor een verordening

Artikel 14 — lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens ***op tijdige en*** transparante wijze ***en bundelen deze jaarlijks***, zodat de verificateur kan nagaan of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement 116

Voorstel voor een verordening

Artikel 15 — lid 2 — punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	c bis) bundelt hij de overeenkomstig artikel 14, lid 3, geleverde informatie en stuurt hij die naar de bevoegde autoriteit van de lidstaat.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 117

Voorstel voor een verordening

Artikel 15 — lid 2 — punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
d) berekent hij het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.	***Schrappen***

Amendement 118

Voorstel voor een verordening

Artikel 15 — lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	3 bis. Aan de hand van de door de verificateur verstrekte informatie berekent de bevoegde autoriteit van de lidstaat het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes en stelt hij de maatschappij hiervan in kennis.

Amendement 119

Voorstel voor een verordening

Artikel 15 — lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	4 bis. De administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij is:
	a) in het geval van een scheepvaartmaatschappij die geregistreerd is in een lidstaat, de lidstaat waar de scheepvaartmaatschappij geregistreerd is;
	b) in het geval van een scheepvaartmaatschappij die niet geregistreerd is in een lidstaat, de lidstaat met naar schatting het grootste aantal havenaanlopen in het kader van gedurende de laatste twee monitoringjaren door de scheepvaartmaatschappij in kwestie uitgevoerde reizen die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 vallen;
	c) in het geval van een scheepvaartmaatschappij die niet geregistreerd is in een lidstaat en die in de voorgaande twee monitoringjaren geen enkele reis heeft uitgevoerd die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, de lidstaat van waaruit de scheepvaartmaatschappij haar eerste reis die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, is begonnen.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 120

Voorstel voor een verordening

Artikel 16 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	1. De Commissie ontwikkelt een elektronische conformiteitsdatabank***, die geïntegreerd is met het krachtens Verordening (EU) 2015/757 ingestelde THETIS-MRV-systeem,*** 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***, het gebruik van de in artikel 5, lid 3, vastgestelde vrijstellingen*** en het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18 ***en de opgelegde boetes op grond van artikel 20***. Ze is toegankelijk voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten en de Commissie.

Amendement 121

Voorstel voor een verordening

Artikel 16 — lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 bis. De maatschappijen mogen het nalevingsoverschot van schepen die niet onder deze verordening vallen en die volledig worden aangedreven door hernieuwbare energie, zoals wind- of zonne-energie, overboeken, zolang de schepen in kwestie niet uitsluitend worden gebruikt voor recreatieve doeleinden.

Amendement 122

Voorstel voor een verordening

Artikel 16 — lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde ***en berekende*** informatie als bedoeld in artikel 15, lid 2***, het gebruik van het in artikelen 17 en 18 bedoelde flexibiliteitsmechanisme, de jaarlijkse uit hoofde van artikel 5, lid 3, toegepaste uitzonderingen, indien van toepassing***, 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.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 123

Voorstel voor een verordening

Artikel 17 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	1. Als het schip ***op basis van de in artikel 15, lid 2, bedoelde informatie*** tijdens de verslagperiode een nalevingsoverschot heeft ***voor zijn broeikasgasintensiteit of zijn RFNBO-quota zoals respectievelijk bedoeld in artikel 4, lid 2, en artikel 4 bis, lid 3***, 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. ***Het ongebruikte nalevingsoverschot voor de volgende verslagperiode is drie jaar geldig.***

Amendement 124

Voorstel voor een verordening

Artikel 18 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	1. De nalevingsbalansen ***voor de broeikasgasintensiteit en voor de RFNBO-quota zoals respectievelijk bedoeld in artikel 4, lid 2, en artikel 4 bis, lid 3,*** 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 ***en artikel 4 bis***. De nalevingsbalans van een schip mag in dezelfde verslagperiode in niet meer dan één pool worden opgenomen.

Amendement 125

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, moet de maatschappij een ***corrigerende*** boete betalen. De ***bevoegde autoriteit van de lidstaat*** berekent***, op basis van de door de verificateur verstrekte informatie,*** het bedrag van de boete op basis van de ***formules*** in bijlage V***, voor de grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit en, indien van toepassing, de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals respectievelijk bedoeld in artikel 4, lid 2, en artikel 4 bis, lid 3***.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 126

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 — lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	2. De maatschappij betaalt een boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De ***bevoegde autoriteit van de lidstaat*** berekent***, op basis van de door de verificateur verstrekte informatie,*** het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR ***in prijzen van 2022*** te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren. ***Bij deze berekening wordt de hoeveelheid tijd die nodig is om op de walstroomvoorziening aan te sluiten, verondersteld twee uur te zijn, en die tijd wordt standaard afgetrokken van de berekening van het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren, om rekening te houden met de tijd die nodig is om op de walstroomvoorziening aan te sluiten.***

Amendement 127

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 — lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	3 bis. De administrerende staat ten aanzien van een maatschappij zorgt ervoor dat de maatschappij, voor ieder van haar schepen die op 1 juni van het verslagjaar een nalevingstekort heeft, eventueel na een validering door de bevoegde autoriteit, uiterlijk op 30 juni van het verslagjaar een bedrag betaalt dat gelijk is aan de boete die voortvloeit uit de toepassing van de in bijlage V, deel B, gespecificeerde formules.

Amendement 128

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 — lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	3 ter. Indien de maatschappij een overeenkomst sluit met een commerciële exploitant waarin wordt bepaald dat deze exploitant verantwoordelijk is voor de aankoop van brandstof en de exploitatie van het schip, bepalen de maatschappij en die commerciële exploitant aan de hand van een contractuele regeling dat laatstgenoemde aansprakelijk is voor de betaling van de kosten die voortvloeien uit de in dit artikel bedoelde boetes. Voor de toepassing van dit lid wordt onder de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip het bepalen van de vervoerde vracht, het traject, de routering en/of de snelheid van het schip verstaan.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 129

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 — lid 3 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	3 quater. Indien de maatschappij of de commerciële exploitant een contract sluit met een brandstofleverancier, waarbij die laatste verantwoordelijk wordt gesteld voor de levering van specifieke brandstoffen, omvat dit contract bepalingen waarin de brandstofleverancier aansprakelijk wordt gesteld voor de schadeloosstelling van de maatschappij of de commerciële exploitant met betrekking tot de betaling van de in dit artikel bedoelde boetes, indien de brandstof niet is geleverd volgens de afgesproken voorwaarden. Voor de toepassing van dit lid moeten de in het kader van de vermelde contracten geleverde brandstoffen in overeenstemming zijn met de bepalingen van artikel 9, lid 1, punt b).

Amendement 130

Voorstel voor een verordening

Artikel 20 — lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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***.	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, ***zodra de evolutie van*** de ***energiekosten het ontradend effect*** van de ***bestaande boetes ondermijnt. Wat de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule betreft, moet de hieruit voortvloeiende boete groter zijn dan de hoeveelheid en de kosten van de hernieuwbare en koolstofarme brandstof die de schepen zouden hebben gebruikt als zij aan de voorschriften van deze verordening hadden voldaan.***

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 131

Voorstel voor een verordening

Artikel 21 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	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***, of de aanpassing van de bovenbouw, indien nodig,*** faciliteren en de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve Europese technologieën in de vloot ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties te realiseren.

Amendement 132

Voorstel voor een verordening

Artikel 21 — lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
2. De in lid 1 genoemde inkomsten ***uit boetes*** 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***.	2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel ***3 octies*** bis ***ter*** van Richtlijn 2003/87/EG vermelde ***oceaanfonds. Deze inkomsten worden bestemd voor de zeevaart en dragen bij tot de decarbonisatie ervan***. 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 ***oceaanfonds***.

Amendement 133

Voorstel voor een verordening

Artikel 24 — lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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.	1. De maatschappijen hebben het recht een aanvraag in te dienen voor een herziening van de berekeningen en van de maatregelen die de ***bevoegde autoriteit van de lidstaat of 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.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 134

Voorstel voor een verordening

Artikel 26 — lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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].	2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikel 4, lid 4, artikel ***4 bis, lid 6, artikel*** 5, lid 4, artikel 9, lid ***3, artikel 9 bis, 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].

Amendement 135

Voorstel voor een verordening

Artikel 26 — lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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 wordt van kracht 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.	3. De in artikel 4, lid 4, artikel ***4 bis, lid 6, artikel*** 5, lid 4, artikel 9, lid ***3, artikel 9 bis, 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 wordt van kracht 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.

Amendement 136

Voorstel voor een verordening

Artikel 26 — lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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 de Raad met twee maanden verlengd."	6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 4, artikel ***4 bis, lid 6, artikel*** 5, lid 4, artikel 9, lid ***3, artikel 9 bis, 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 de Raad met twee maanden verlengd."

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 137

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid - 1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	-1. Uiterlijk 1 januari 2024 publiceert de Commissie een verslag over de sociale gevolgen van deze verordening. Dit verslag omvat een prognose met betrekking tot de gevolgen van deze verordening voor de werkgelegenheid en opleidingsbehoeften tot 2030 en tot 2050.

Amendement 138

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 — inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
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:	1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari ***2027 en vervolgens om de vijf jaar*** 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. ***In dit verslag wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de bijdrage van deze verordening aan de verwezenlijking van de algemene en sectorspecifieke klimaatdoelstellingen van de Unie, zoals vastgesteld in de Europese klimaatwet, en aan de doelstellingen van de Unie op het gebied van hernieuwbare energie en energie-efficiëntie. Het verslag omvat eveneens een evaluatie van het effect van deze verordening op de werking van de eengemaakte markt, het concurrentievermogen van de maritieme sector, de tarieven voor vrachtvervoer en de omvang van de koolstoflekkage en economische weglekeffecten. De Commissie evalueert tegelijk ook het effect van deze verordening op de vermindering van de mondiale broeikasgasemissies in de vervoersector en op de ontwikkeling van mondiale en regionale handelsstromen.*** De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen van:

Amendement 139

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 — punt a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	a bis) het toepassingsgebied van deze verordening met betrekking tot:
	— een vermindering van de minimale brutotonnage als bedoeld in artikel 2, lid 1, tot 400 GT;
	— een verhoging van het deel van de energie dat schepen gebruiken voor hun reizen van en naar derde landen als bedoeld in artikel 2, punt c);

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 140

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 — punt a ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	a ter) de standaardwaarden van bijlage II, op basis van de meest nauwkeurige wetenschappelijke kennis en het meest nauwkeurige wetenschappelijk advies die beschikbaar zijn;

Amendement 141

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 — punt a quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	a quater) de lijst van verontreinigende stoffen die onder deze verordening vallen, met name de mogelijkheid om emissies van zwarte koolstof hierin op te nemen;

Amendement 142

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 — punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
b) ***de*** scheepstypen waarop artikel 5, lid 1, van toepassing is;	b) ***een uitbreiding van de*** scheepstypen waarop artikel 5, lid 1, van toepassing is;

Amendement 143

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 — punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	c bis) de in bijlage I gespecificeerde methode.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 144

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 bis. Teneinde een doelgerichte en technologieneutrale aanpak te garanderen, moet deze verordening worden geëvalueerd en indien nodig herzien zodra nieuwe technologieën die de broeikasgasemissies verminderen, zoals koolstofafvang aan boord, nieuwe hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en nieuwe voortstuwingsmethoden, zoals windvoortstuwing, op technisch en economisch gebied rijp zijn. De Commissie evalueert voortdurend de rijpheid van verschillende technologieën voor de vermindering van broeikasgasemissies en presenteert in dit verband uiterlijk 1 januari 2027 een eerste evaluatie aan het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 145

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 ter. De Commissie evalueert voortdurend de hoeveelheid alternatieve brandstoffen die beschikbaar wordt gesteld aan scheepvaartmaatschappijen in de Unie en brengt het Europees Parlement en de Raad uiterlijk op 1 januari 2027, en vervolgens om de vijf jaar tot 2050, op de hoogte van de resultaten. Indien het aanbod van deze brandstoffen niet voldoet aan de vraag van scheepvaartmaatschappijen voor het nakomen van de verplichtingen van deze verordening, moet de Commissie maatregelen voorstellen om te waarborgen dat leveranciers van scheepsbrandstoffen in de Unie toereikende hoeveelheden alternatieve brandstoffen beschikbaar stellen aan scheepvaartmaatschappijen die Uniehavens aandoen.

Amendement 146

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 quater. De Commissie stelt wijzigingen in deze verordening voor indien de Internationale Maritieme Organisatie mondiale grenswaarden voor broeikasgasintensiteit goedkeurt die gelijkwaardig zijn aan deze verordening, teneinde een volledige afstemming op het internationale akkoord te waarborgen.

Amendement 147

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 quinquies. Uiterlijk op 1 januari 2027 en vervolgens om de vijf jaar tot 2050 brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een alomvattende evaluatie van het totale macro-economische effect van het "Fit for 55"-wetgevingspakket ([1 bis]). In dat verslag wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de effecten op het concurrentievermogen, de banencreatie, de tarieven voor vrachtvervoer, de koopkracht van gezinnen en de omvang van de koolstoflekkage in de Unie.

([1 bis]) Mededeling van de Commissie (COM(2021)0550) van 14 juli 2021.

Amendement 148

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 — lid 1 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	1 sexies. De Commissie overweegt mogelijke wijzigingen van deze verordening met het oog op vereenvoudiging van de regelgeving. De Commissie en de bevoegde autoriteiten passen de administratieve procedures voortdurend aan aan beste praktijken en treffen alle maatregelen om de handhaving van deze verordening te vereenvoudigen, waarbij zij de administratieve lasten voor scheepseigenaren, exploitanten, havens en verificateurs tot een minimum beperken.

Amendement 149

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	Artikel 28 bis
	Compenserende vermindering van de regelgeving
	De Commissie doet, in overeenstemming met haar mededeling over de toepassing van het "one in, one out"-beginsel, uiterlijk 1 januari 2024 voorstellen om de regelgevingslasten als gevolg van deze verordening te compenseren, door bepalingen in andere wetgevingshandelingen van de Unie die regelgevingslast voor de scheepvaartsector opleveren, te herzien of te schrappen.

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 150

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — vergelijking 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Broeikasgas-intensiteitsindex	WtT	TtW
Broeikasgasintensiteit $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Amendement

Broeikasgas-intensiteitsindex	WtT	TtW
Broeikasgasintensiteit $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^l E_k}$

Amendement 151

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — tabel 1 — rij 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

n brandstof(fen)	***Aantal in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen***

Amendement 152

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — tabel 1 — rij 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

MULTi	***Multiplicator die wordt toegepast op hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong***

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 153

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — tabel 1 — rij 19 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Mi, j A	***Aangepaste massa van de specifieke brandstof i geoxideerd in verbruiker j [gFuel] als gevolg van het varen in ijsomstandigheden van een schip in ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse ([1 bis]), en als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse. In voorkomend geval wordt in vergelijking (1) de aangepaste massa Mi, j A gebruikt in plaats van de massa Mi, j.*** ***([1 bis]) Voor aanvullende informatie over de concordantie tussen ijsklassen, zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op http://www.helcom.fi.***

Amendement 154

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — alinea 4 — inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt.	Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt***, tenzij werkelijke waarden kunnen worden verstrekt door middel van certificering of directe emissiemetingen***.

Amendement 155

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — alinea 4 — regel 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Voor de toepassing van deze verordening wordt de term $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul.	Voor de toepassing van deze verordening wordt de term $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul. ***De term MULT in de noemer van vergelijking (1) wordt in overeenstemming met artikel 9, lid 1 ter, vastgesteld op de waarde van de RFNBO-multiplicator als bedoeld in artikel 4 bis, lid 2. Voor alle andere brandstoffen wordt de multiplicator vastgesteld op 1.***

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 156

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — alinea 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
De brandstofmassa [M_i] wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek.	De brandstofmassa [M_i] wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek. ***De aangepaste brandstofmassa [M_{iA}] kan worden gebruikt in plaats van de brandstofmassa [M_i] voor een schip van de ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse. De aangepaste massa [M_{iA}] wordt gedefinieerd in bijlage V bis.***

Amendement 157

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — alinea 12

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Overeenkomstig het in artikel 7 bedoelde monitoringplan en na beoordeling door de verificateur, mogen andere methoden zoals directe ***CO_{2eq}***-meting ***en laboratoriumtests*** worden gebruikt als die de algehele nauwkeurigheid van de berekening verhogen.	Overeenkomstig het in artikel 7 bedoelde monitoringplan en na beoordeling door de verificateur, mogen andere methoden zoals directe 2eq-meting worden gebruikt als die de algehele nauwkeurigheid van de berekening verhogen.

Amendement 158

Voorstel voor een verordening

Bijlage I — alinea 15 — tabel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Brandstofklasse	WtT	TtW
Fossiele brandstoffen	Er wordt gebruikgemaakt van de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening.	De CO_2-koolstoffactoren van de MRV-verordening worden gebruikt voor brandstoffen waarvoor een dergelijke factor is opgegeven. Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van ***laboratoriumtests of*** directe emissiemetingen gecertificeerde waarden

Woensdag, 19 oktober 2022

Brandstofklasse	WtT	TtW
Duurzame hernieuwbare brandstoffen (Vloeibare biomassa, biogas, e-brand-stoffen)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO_{2eq}-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan ***gebruik*** worden ***gemaakt*** van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van ***laboratoriumtests of*** directe emissiemetingen gecertificeerde waarden
Andere (waaronder elektriciteit)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO2eq-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan ***gebruik*** worden ***gemaakt*** van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van ***laboratoriumtests of*** directe emissiemetingen gecertificeerde waarden

Amendement

Brandstofklasse	WtT	TtW
Fossiele brandstoffen	Er wordt gebruikgemaakt van de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening***, tenzij werkelijke waarden kunnen worden verstrekt door middel van certificering of directe emissiemetingen***.	De CO2-koolstoffactoren van de MRV-verordening worden gebruikt voor brandstoffen waarvoor een dergelijke factor is opgegeven. Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van directe emissiemetingen gecertificeerde waarden
Duurzame hernieuwbare brandstoffen (Vloeibare biomassa, biogas, e-brand-stoffen)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO2eq-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan ***gebruikgemaakt*** worden van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem ***of directe emissiemetingen***.	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van directe emissiemetingen gecertificeerde waarden

Woensdag, 19 oktober 2022

Brandstofklasse	WtT	TtW
Andere (waaronder elektriciteit)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO2eq-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan ***gebruikgemaakt*** worden van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem ***of directe emissiemetingen***.	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van directe emissiemetingen gecertificeerde waarden

Amendement 159

Voorstel voor een verordening

Bijlage II — alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
De emissiefactoren van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof worden bepaald volgens de in deel C van bijlage 5 bij Richtlijn (EU) 2018/2001 beschreven methodologie.	De emissiefactoren van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof worden bepaald volgens de in deel C van bijlage 5 bij Richtlijn (EU) 2018/2001 beschreven methodologie. ***De emissiefactoren voor elke soort brandstof kunnen bij wijze van alternatief ook worden vastgesteld op basis van werkelijke, gecertificeerde waarden of op basis van waarden die zijn vastgesteld door middel van directe emissiemetingen.***

Amendement 160

Voorstel voor een verordening

Bijlage II — tabel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bio-LNG Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7
			LNG Diesel (dualfuel)				0,2
			LBSI				NB

Amendement

Bio-LNG Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	***0***	***0,00011***	3,1
			LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7
			LNG Diesel (dualfuel)				0,2
			LBSI				NB

Amendement 161

Voorstel voor een verordening

Bijlage II — alinea 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Kolom 4 bevat de waarden van de CO_{2eq}-emissie in [gCO_{2eq}/MJ]. Voor fossiele brandstoffen worden ***alleen*** de standaardwaarden in de tabel gebruikt. Voor alle andere brandstoffen (behalve wanneer uitdrukkelijk aangegeven) moeten de waarden worden berekend aan de hand van de methodologie of de standaardwaarden overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001, na aftrek van de verbrandingsemissies en bij volledige oxidatie van de brandstof ([33]).	Kolom 4 bevat de waarden van de CO_{2eq}-emissie in [gCO_{2eq}/MJ]. Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden in de tabel gebruikt***, tenzij werkelijke waarden kunnen worden verstrekt door middel van certificering of directe emissiemetingen***. Voor alle andere brandstoffen (behalve wanneer uitdrukkelijk aangegeven) moeten de waarden worden berekend aan de hand van de methodologie of de standaardwaarden overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001, na aftrek van de verbrandingsemissies en bij volledige oxidatie van de brandstof ([33]).

([33]) Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_u: "emissies van de gebruikte brandstof".

([33]) Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_u: "emissies van de gebruikte brandstof".

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement 162

Voorstel voor een verordening

Bijlage III — tabel — rij 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Overige emissievrije energiebronnen	***Elke technologie waarmee gelijkwaardige of significantere emissiereducties worden gerealiseerd dan degene die zouden worden gerealiseerd door gebruik van walstroomvoorzieningen.***

Amendement 163

Voorstel voor een verordening

Bijlage V

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE V

FORMULES VOOR DE BEREKENING VAN DE NALEVINGSBALANS EN BOETES in artikel 20, lid 1

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule toegepast:

Nalevingsbalans [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

Waarbij:

gCO_{2eq}	Gram CO_2-equivalent
$GHGIE_{target}$	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
$GHGIE_{actual}$	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode

Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	($GHGIE_{actual}$ / Nalevingsbalans) x omzettingsfactor van MJ naar ton VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 EUR

Woensdag, 19 oktober 2022

Amendement

BIJLAGE V

FORMULES VOOR DE BEREKENING VAN DE NALEVINGSBALANS EN ***CORRIGERENDE*** BOETES in artikel 20, lid 1

A. Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

a) Nalevingsbalans met betrekking tot de broeikasgasintensiteit van het schip, artikel 4, lid 2

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule toegepast:

Nalevingsbalans [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

Waarbij:

gCO_{2eq}	Gram CO_2-equivalent
$GHGIE_{target}$	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
$GHGIE_{actual}$	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode

b) Nalevingsbalans met betrekking tot de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, artikel 4 bis, lid 3

CB_RFNBO [% RFNBO] =	***(% RFNBO$_{quota}$ — % RFNBO$_{actual}$)***

Waarbij:

CB_RFNBO	***Nalevingsbalans met betrekking tot de RFNBO$_{quota}$, artikel 4 bis, lid 3***
% RFNBO$_{quota}$	***RFNBO$_{quota}$ van de jaarlijkse gemiddelde hoeveelheid energie gebruikt aan boord van een schip overeenkomstig artikel 4 bis, lid 3, van deze verordening***
% RFNBO$_{actual}$	***Percentage van de jaarlijkse gemiddelde hoeveelheid energie, gerapporteerd door een schip, dat daadwerkelijk wordt gehaald met RFNBOs die in overeenstemming zijn met artikel 9, lid 1, punt b)***

B. Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

a) Corrigerende boete met betrekking tot de nalevingsbalans voor de broeikasgasintensiteit van het schip, overeenkomstig artikel 4, lid 2

Woensdag, 19 oktober 2022

BIJLAGE V

FORMULES VOOR DE BEREKENING VAN DE NALEVINGSBALANS EN ***CORRIGERENDE*** BOETES in artikel 20, lid 1

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	(Nalevingsbalans / $GHGIE_{actual}$) x omzettingsfactor van MJ naar ton VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 EUR

b) Corrigerende boete met betrekking tot de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, overeenkomstig artikel 4 bis, lid 3

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1 bis, vastgestelde corrigerende boete wordt als volgt berekend:

Corrigerende boete (RFNBO) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

Waarbij:

Corrigerende boete	***in EUR***
abs(CB_RFNBO)	***Is de absolute waarde van de nalevingsbalans voor de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong***
Pd	***Prijsverschil tussen de quota's voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en de fossiele brandstof die compatibel is met de installatie op het schip***

Amendement 164

Voorstel voor een verordening

Bijlage V bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

BIJLAGE V bis

BEREKENING VAN DE AANGEPASTE BRANDSTOFMASSA EN AANVULLENDE ENERGIE

Ten eerste wordt in deze bijlage beschreven hoe de aangepaste brandstofmassa moet worden berekend met gebruikmaking van de aanvullende energie als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse ([1 bis]), en de aanvullende energie die wordt gebruikt door een schip in ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse als gevolg van het varen in ijsomstandigheden. Ten tweede wordt erin beschreven hoe de aanvullende energie moet worden berekend.

Aangepaste massa [Mj A]

De aangepaste brandstofmassa [Mi A] wordt berekend op basis van de aanvullende energie die wordt gebruikt voor het varen in ijsomstandigheden en de aanvullende energie die wordt gebruikt als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse. De maatschappij mag kiezen aan welke brandstof i de aanvullende energie wordt toegewezen. De gekozen brandstof i moet een van de brandstoffen zijn die het schip gedurende de verslagperiode heeft gebruikt. De hoeveelheid energie die overeenkomt met de verbruikte hoeveelheid energie van brandstof i mag lager zijn dan de hoeveelheid aanvullende energie.

De aangepaste brandstofmassa i [Mi A] wordt als volgt berekend:

$$M_{i\,A} = M_{i\,total} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions}, \quad \text{(Ax.1)}$$

waarbij Mi totaal de totale brandstofmassa i vertegenwoordigt, Mi aanvullend als gevolg van ijsklasse de brandstofmassa als gevolg van aanvullend energieverbruik van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse, en Mi aanvullend als gevolg van ijsomstandigheden de brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.

De brandstofmassa i die het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, wordt berekend met

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ class}}{LCV_i}, \quad \text{(Ax.2)}$$

waarbij Eaanvullend als gevolg van de ijsklasse het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, en LCVi de calorische onderwaarde van de brandstof i.

Op dezelfde manier wordt de brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden berekend met

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}}{LCV_i}, \quad \text{(Ax.3)}$$

waarbij Eaanvullend als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden vertegenwoordigt.

Aanvullende energie als gevolg van ijsklasse en als gevolg van het varen in ijsomstandigheden

Het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse wordt als volgt berekend:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \quad \text{(Ax.4)}$$

waarbij Ereizen, totaal de totale hoeveelheid verbruikte energie voor alle reizen vertegenwoordigt, en Eaanvullend als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.

De totale hoeveelheid verbruikte energie voor alle reizen wordt berekend met

$$E_{voyages,\ total} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ total} \times LCV_i + E_{elect.,\ voyages,\ total}, \quad \text{(Ax.5)}$$

waarbij Mi, reizen, totaal de brandstofmassa i vertegenwoordigt die voor alle onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen wordt gebruikt, LCVi de calorische onderwaarde van brandstof i, en Eelekt., reizen, totaal de hoeveelheid aan het schip geleverde gebruikte elektriciteit voor alle reizen.

De brandstofmassa i Mi, reizen, totaal die voor alle onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen wordt gebruikt, wordt berekend met

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad \text{(Ax.6)}$$

waarbij Mi, reizen tussen lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa vertegenwoordigt die wordt verbruikt voor alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, Mi, reizen van lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die wordt verbruikt voor alle reizen die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en Mi, reizen naar lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die wordt verbruikt voor alle reizen die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. De verbruikte hoeveelheid elektriciteit die aan het schip wordt geleverd Eelekt., reizen totaal kan op dezelfde manier worden berekend.

Het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden wordt als volgt berekend:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}, \quad \text{(Ax.7)}$$

waarbij Ereizen, open water de tijdens reizen in open water verbruikte energie vertegenwoordigt, en Ereizen, ijsomstandigheden, aangepast het aangepaste energieverbruik in ijsomstandigheden.

Het energieverbruik voor reizen waarbij uitsluitend in open water wordt gevaren, wordt als volgt berekend:

$$E_{voyages,\ open\ water} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.8)$$

waarbij Ereizen, ijsomstandigheden het energieverbruik vertegenwoordigt voor het varen in ijsomstandigheden, hetgeen als volgt wordt berekend:

$$E_{voyages,\ ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions} \times LCV_i + E_{elect.,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.9)$$

waarbij Mi, reizen, ijsomstandigheden de brandstofmassa i vertegenwoordigt die wordt verbruikt voor het varen in ijsomstandigheden, en Eelekt., reizen, totaal de hoeveelheid aan het schip geleverde verbruikte elektriciteit voor reizen in ijsomstandigheden.

De brandstofmassa i die voor reizen in ijsomstandigheden wordt verbruikt, wordt als volgt bepaald:

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad , (Ax.10)$$

waarbij Mi, reizen tussen lidstaten, ijsomstandigheden de geaggregeerde brandstofmassa vertegenwoordigt die door een schip met een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, Mi, reizen van lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip met een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en Mi, reizen naar lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip met een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. De verbruikte hoeveelheid elektriciteit die aan het schip wordt geleverd Eijsomstandigheden kan op dezelfde manier worden berekend.

Het aangepaste energieverbruik onder ijsomstandigheden wordt berekend met

1)

$$E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}, \quad (Ax.11)$$

met de afgelegen afstan$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ in ijsomstandigheden Dijsomstandigheden en het energieverbruik per in open water afgelegde afstand .

De afgelegen afstand voor reizen in ijsomstandigheden Dijsomstandigheden wordt als volgt berekend:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad , (Ax.12)$$

waarbij Dreizen tussen lidstaten, ijsomstandigheden de geaggregeerde afgelegde afstand vertegenwoordigt voor reizen in ijsomstandigheden tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, Dreizen van lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen in ijsomstandigheden die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en Dreizen naar lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen onder ijsomstandigheden die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

Deze laatste wordt als volgt berekend:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \frac{E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}, \quad , (Ax.13)$$

waarbij Ereizen, ijsomstandigheden het energieverbruik voor reizen onder ijsomstandigheden vertegenwoordigt, en Dtotaal de totale jaarlijkse afgelegde afstand.

De totale jaarlijkse afgelegde afstand wordt als volgt berekend:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad , (Ax.14)$$

waarbij Dreizen tussen lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand vertegenwoordigt voor reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, Dreizen van lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor alle reizen die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en Dreizen naar lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

(1 bis) ***Voor aanvullende informatie over de concordantie tussen ijsklassen, zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op http://www.helcom.fi.***