

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen**

(COM(2019) 38 final — 2019/0017(COD))

(2019/C 240/10)

Rapporteur: **Constantine CATSAMBIS**

Raadpleging	11.2.2019, Europees Parlement 13.2.2019, Raad
Rechtsgrondslag	Artikelen 192, lid 1, en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Besluit van het bureau	19.2.2019
Bevoegde afdeling	Landbouw, Plattelandsontwikkeling en Milieu
Goedkeuring door de afdeling	25.4.2019
Goedkeuring door de voltallige vergadering	15.5.2019
Zitting nr.	543
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	204/0/2

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Dit advies heeft betrekking op het voorstel van de Europese Commissie tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer <sup>(1)</sup> (de „EU-MRV-verordening”). In dit verband wordt verwezen naar het advies uit 2013 van rapporteur Stefan Back (NAT/616, „Emissies maritiem vervoer”) wat betreft de voorstellen tot wijziging van de EU-MRV-verordening van 2015. In dat advies worden heel wat belangrijke voorstellen gedaan, waaronder het voorstel dat de Commissie heeft opgenomen in artikel 22 van voormelde verordening, waarin is bepaald dat de Commissie, wanneer een internationale overeenkomst betreffende een wereldwijd systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies wordt bereikt, de EU-MRV-verordening zal evalueren en zo nodig wijzigingen zal voorstellen teneinde overeenstemming met die internationale overeenkomst te waarborgen.

1.2. In 2016 heeft de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties (IMO) wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) goedgekeurd, en daarbij het juridisch kader voor een wereldwijd systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen („het wereldwijde IMO-DCS”) vastgesteld. De monitoringverplichtingen uit hoofde van dat wereldwijde IMO-DCS zijn in 2019 ingegaan.

1.3. De Europese Commissie heeft erop gewezen dat een gedeeltelijke afstemming van beide systemen voor monitoring, rapportage en verificatie ertoe kan bijdragen de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen en overheden te verlichten en tegelijkertijd de belangrijkste doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen. Met het oog hierop heeft de Europese Commissie voorgesteld om de EU-MRV-verordening in beperkte mate, nl. voor wat definities, monitoringparameters, -plannen en -templates betreft, af te stemmen op het wereldwijde IMO-DCS.

1.4. Voorgesteld wordt om de volgende wijzigingen aan te brengen in de EU-MRV-verordening:

1.4.1. Bij de rapportageverplichtingen in geval van „wisseling van maatschappij” moet rekening worden gehouden met de corresponderende bepalingen van het wereldwijde IMO-DCS. Zo wordt gewaarborgd dat dezelfde juridische entiteiten hun monitoring en rapportage tijdens op soortgelijke wijze berekende verslagperiodes uitvoeren.

1.4.2. „Vervoerde vracht” blijft een vrijwillige monitoringparameter voor die maatschappijen die bereid zijn op basis van de vervoerde vracht een berekening van de gemiddelde energie-efficiëntie van hun schepen te verstrekken.

1.4.3. De huidige parameter „op zee doorgebrachte tijd” wordt vervangen door de term „vaaruren” van het wereldwijde IMO-DCS.

1.4.4. De berekening van de „afgelegde afstand” moet worden gebaseerd op de opties uit hoofde van de relevante IMO-DCS-richtlijnen.

<sup>(1)</sup> 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).

1.4.5. De minimuminhoud van de monitoringplannen moet worden gestroomlijnd om rekening te houden met de „Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)” van de IMO, met uitzondering van die bepalingen die nodig zijn om te waarborgen dat uit hoofde van de EU-MRV-verordening uitsluitend EU-gerelateerde gegevens worden gemonitord en gerapporteerd.

1.4.6. De CO<sub>2</sub>-emissies van schepen in EU-havens moeten ook afzonderlijk worden gemonitord en gerapporteerd, om de toepassing van beschikbare maatregelen voor de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in EU-havens te stimuleren en de bewustwording over emissies door schepen verder te vergroten.

1.4.7. De huidige EU-MRV-bepalingen betreffende de verificatie van gegevens door geaccrediteerde derden moeten worden gehandhaafd om de EU-doelstelling betreffende de verstrekking van solide, op termijn vergelijkbare informatie voor besluitvorming op EU- of wereldniveau te behouden.

1.5. De nog onopgeloste belangrijke kwesties om een volledige afstemming op de IMO-DCS-richtsnoeren te realiseren, betreffen hoofdzakelijk de verificatieautoriteiten en -modaliteiten, de te monitoren elementen en de bekendmaking van gevoelige commerciële gegevens. Het doel van een volledige afstemming van de EU-MRV-verordening op het wereldwijde IMO-DCS is te komen tot wereldwijd eenvormige regelgeving om de bijkomende lasten die met name een grote impact hebben op kleine en middelgrote scheepvaartmaatschappijen tot een minimum te beperken en dubbele rapportageverplichtingen uit hoofde van twee verschillende systemen te voorkomen.

## 2. Algemene opmerkingen

2.1. In het advies van 2013 <sup>(2)</sup> plaatste het EESC vraagtekens bij de noodzaak en de meerwaarde om uit hoofde van de EU-MRV-verordening, behalve informatie en gegevens over brandstofverbruik en emissies, ook andere operationele informatie en gegevens te monitoren en te rapporteren, en meer bepaald de gegevens zoals bedoeld in artikel 9 d)-g) (parameters „per reis”), artikel 10 g)-j) (parameters op jaarbasis), en bijlage II (overige relevante informatie), omdat deze informatie commercieel gevoelig is en er vragen kunnen rijzen over de relevantie van deze samengevoegde gegevens.

2.2. Algemeen gesteld houdt de Commissie met de huidige voorstellen tot wijziging van de EU-MRV-verordening vast aan haar standpunt wat de bekendmaking van de verzamelde gegevens van afzonderlijke schepen betreft. De voorgestelde wijzigingen zijn technische aanpassingen (correcties) op het gebied van de parametering. Ze zorgen dan ook niet voor een volledige afstemming van de EU-MRV-verordening op het wereldwijde IMO-DCS (waar de IMO en de scheepvaartindustrie in publieke verklaringen op hadden aangedrongen), waardoor belangrijke kwesties onopgelost blijven. Die hebben voornamelijk betrekking op de verificatieautoriteiten en -modaliteiten, de te monitoren elementen en de bekendmaking van gevoelige commerciële gegevens.

2.3. Bij haar beoordeling van de voorgestelde wijzigingen zou de Commissie rekening moeten houden met het feit dat de mondiale scheepvaartsector zich ten volle inzet voor een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met ten minste 40 % tegen 2030, minstens 70 % tegen 2050, en — eveneens tegen 2050 — minstens 50 % minder broeikasgasuitstoot (steeds in vergelijking met 2008), overeenkomstig de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs. De IMO heeft in april 2018 een initiële strategie aangenomen die in 2023 zal worden herzien en het kader biedt voor de ontwikkeling en vaststelling van concrete CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen voor de korte termijn, alsook van mogelijke maatregelen voor de middellange tot lange termijn, om de emissies binnen de overeengekomen termijnen en uitvoeringsschema's op passende wijze te verminderen, volgens de door de IMO overeengekomen routekaart voor het koolstofarm maken van de scheepvaartsector tegen 2050.

2.4. Afgaand op het aantal en de inhoud van de voorstellen die de lidstaten en de industrie hebben ingediend ter bestudering tijdens de komende IMO-besprekingen, lijken alle belanghebbenden grote inspanningen te leveren om de energie-efficiëntie van de wereldhandelsvloot te reguleren, en dit binnen een concreet tijdsbestek en aan de hand van nauwkeurige informatie en gegevens die het wereldwijde IMO-DCS aanlevert over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van schepen.

2.5. Het EESC is van mening dat de voorgestelde gedeeltelijke afstemming zal leiden tot omslachtige en ondoeltreffende dubbele monitoring- en rapportageverplichtingen, omdat deze onder twee verschillende systemen blijven vallen: een regionaal (Europees) systeem en een wereldwijd systeem (IMO). Als gevolg daarvan moeten schepen zowel uit hoofde van de EU-MRV-verordening als uit hoofde van het wereldwijde IMO-DCS aan monitoring- en rapportagevoorschriften voldoen. De rapportagetemplates van de EU en van de IMO zijn verschillend, wat de werklast, de administratieve lasten en de kosten voor scheepspersoneel en maritiem vervoer verhoogt.

2.6. Een volledige afstemming van de EU-MRV-verordening op het wereldwijde IMO-DCS zou niet alleen bijdragen aan de doelstelling om een internationaal uniforme en betrouwbare databank voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van schepen tot stand te brengen, maar zou ook passen in de agenda voor betere regelgeving van de Europese Commissie, waarmee gerichte regelgeving wordt beoogd die het mogelijk maakt om tegen minimale kosten de doelstellingen van de EU te verwezenlijken en voordelen voor de Europese economie te genereren. Ook zou volledige afstemming zorgen voor een internationaal gelijk speelveld voor de Europese vloot. Het doel van een volledige afstemming van de EU-MRV-verordening op het wereldwijde IMO-DCS is te komen tot wereldwijd eenvormige regelgeving om de bijkomende lasten die met name een grote impact hebben op kleine en middelgrote scheepvaartmaatschappijen tot een minimum te beperken en dubbele rapportageverplichtingen uit hoofde van twee verschillende systemen te voorkomen.

<sup>(2)</sup> EESC-advies „Emissies maritiem vervoer” (PB C 67 van 6.3.2014, blz. 170).

2.7. Overeenkomstig de EU-MRV-verordening moet de Commissie de ontvangen gegevens samen met identificatiegegevens van bedrijven en afzonderlijke schepen publiceren, zodat deze informatie door derden kan worden gebruikt. Het IMO-systeem heeft slechts ten doel de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de internationale scheepvaartsector vast te stellen om verdere beleidsbeslissingen en mogelijke aanvullende maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen te faciliteren. De Commissie wil echter gedetailleerde (en commercieel gevoelige) gegevens publiceren over afzonderlijke schepen die havens in de EU/EER aandoen — informatie die kan worden misbruikt. Dit kan leiden tot een onbillijke benadeling van schepen, concurrentievervalsingen en grote concurrentienadelen voor EU-reders op de mondiale scheepvaartmarkt en voor schepen die EU-havens aandoen.

2.8. Voor de handhaving en uitvoering zou het wenselijk zijn om de bestaande IMO-mechanismen van vlaggenstaatinstanties te gebruiken, binnen één enkel functioneel wereldwijd systeem voor de verzameling van gegevens over stookolieverbruik door schepen. In het IMO-systeem is informatie over schepen die de vlaggenstaat indient bij de IMO anoniem voor derden.

### 3. Specifieke opmerkingen

3.1. De aandacht wordt gevestigd op de volgende technische punten. Overeenkomstig artikel 21, onder f), moeten het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik, de CO<sub>2</sub>-emissies per afgelegde afstand en de tijdens reizen vervoerde vracht nog altijd openbaar worden gemaakt door de Commissie. Dit lijkt strijdig met de nieuwe, gewijzigde bepaling van het voorstel in artikel 9, lid 1, onder f) (nieuw), waarin staat dat monitoring van vervoerde vracht (per reis) „op vrijwillige basis” zal gebeuren, aangezien de voorgestelde wijziging m.b.t. de vervoerde vracht slechts een vrijwillige monitoringparameter betreft die niet is afgestemd op het wereldwijde IMO-DCS. Ondanks het feit dat de definitie van het draagvermogen is opgenomen in artikel 3, onder p), en artikel 11, onder 3) a) xi) van het voorstel, lijkt het er bovendien op dat deze parameter niet consequent in alle artikelen van het voorstel is geïntegreerd, hetgeen kan worden geïnterpreteerd als een gebrek aan vertrouwen van de Commissie in de efficiëntie van het wereldwijde DCS-IMO.

3.2. De wijzigingen in artikel 11, lid 2, en artikel 3, onder d) van het voorstel m.b.t. wisseling van maatschappij zijn toe te juichen, aangezien hiermee de aansprakelijkheid van de voormalige eigenaar wordt ingevoerd, wat essentieel is in gevallen waarbij er een wisseling van maatschappij heeft plaatsgevonden in de loop van een verslagperiode. De definities van „maatschappij” en „verslagperiode” en ook de toewijzing van monitoring- en rapportageverplichtingen in geval van „wisseling van maatschappij” stemmen nu beter overeen met de corresponderende bepalingen van het wereldwijde IMO-DCS. Toch lijkt de nieuw ingevoerde beschrijving niet nauwkeurig genoeg om de relatie tussen een „oude” en „nieuwe” onderneming te regelen. Met het oog op maximale juridische duidelijkheid zou de nieuwe eigenaar wettelijk aansprakelijk kunnen zijn vanaf de dag waarop de wisseling wordt voltooid. Het voorgestelde artikel 11, lid 2 (nieuw), zou als volgt kunnen worden gewijzigd:

„2. Wanneer een schip van maatschappij wisselt, dient de vorige maatschappij zo dicht mogelijk bij de dag waarop de wisseling wordt voltooid en niet later dan drie maanden na de wisseling, bij de Commissie en de autoriteiten van de betreffende vlaggenstaat een verslag in over dezelfde elementen als in het emissieverslag, maar beperkt tot de periode waarin de activiteiten onder haar verantwoordelijkheid werden uitgevoerd. De nieuwe maatschappij zorgt ervoor dat elk schip vanaf de dag waarop de wisseling wordt voltooid aan de eisen van deze verordening voldoet.”

Brussel, 15 mei 2019.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Luca JAHIER