EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de tweede buitengewone vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu, met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol)

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de tweede buitengewone zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC/ES.2) van de Internationale Maritieme Organisatie, die plaatsvindt van 14 tot en met 17 oktober 2025.

Tijdens die zitting moet de MEPC wijzigingen van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) vaststellen.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie

De IMO is opgericht bij het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie. De IMO dient als forum voor samenwerking op het gebied van regelgeving en praktijken betreffende alle soorten technische aangelegenheden die van invloed zijn op de internationale commerciële scheepvaart. Ze wil ook de algemene aanvaarding van de hoogst haalbare normen op het gebied van de veiligheid van de zeevaart, de efficiëntie van de scheepvaart en de preventie en bestrijding van verontreiniging van de zee door schepen stimuleren en een gelijk speelveld bevorderen. De IMO behandelt ook de bijbehorende administratieve en juridische kwesties.

Het verdrag is op 17 maart 1958 in werking getreden.

Alle lidstaten zijn partij bij het verdrag. De Unie is geen partij bij het verdrag.

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) is gesloten in 1973 en is een IMO-verdrag dat op 2 oktober 1983 in werking is getreden. Alle lidstaten zijn partij bij het Marpol en 25 lidstaten zijn ook partij bij bijlage VI[1], die op 18 mei 2005 in werking is getreden. De Unie is geen partij bij het Marpol.

2.2. De Internationale Maritieme Organisatie

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties, dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en voor de preventie van verontreiniging van de zee door schepen. Ze stelt wereldwijd normen vast voor de veiligheid, de betrouwbaarheid en de milieuprestaties van de internationale scheepvaart. Haar belangrijkste rol is een billijk en doeltreffend regelgevingskader voor de scheepvaartsector te creëren, dat universeel wordt aangenomen en toegepast.

Alleen staten kunnen lid van de IMO worden. De betrekkingen tussen de Europese Commissie en de IMO zijn momenteel gebaseerd op IMO-resolutie A.1168(32), waarin de procedures en voorwaarden voor samenwerking tussen de IMO en intergouvernementele organisaties zijn vastgelegd. Op basis van die IMO-resolutie en latere regelingen sinds 1974 neemt de Europese Commissie als waarnemer deel aan alle vergaderingen van de commissies en subcommissies van de IMO.

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de IMO bestaat uit alle leden van de IMO en komt minstens eenmaal per jaar bijeen. Ze behandelt milieukwesties

[1] Oostenrijk en Hongarije hebben bijlage VI bij het Marpol nog niet geratificeerd.

die onder de bevoegdheid van de IMO vallen en die verband houden met het toezicht op en de preventie van onder het Marpol vallende verontreiniging door schepen, waaronder olie, chemicaliën die in bulk worden vervoerd, afvalwater, afval en uitstoot van schepen, waaronder luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen. De commissie is ook bevoegd voor het beheer van ballastwater, aangroeiwerende systemen, scheepsrecycling, voorbereiding op en bestrijding van verontreiniging en de vaststelling van bijzondere gebieden en bijzonder gevoelige zeegebieden.

Volgens artikel 38, punt a), van het Verdrag inzake de IMO voert de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu alle taken uit die haar zijn toegewezen door het IMO-verdrag, de Algemene Vergadering van de IMO of de raad van de IMO, of de taken die haar binnen het bovengenoemde toepassingsgebied kunnen worden toegewezen door of in het kader van een ander internationaal instrument en die door de IMO zijn aanvaard. Besluiten van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu en haar nevenorganen worden aangenomen door een meerderheid van de leden.

Tijdens MEPC/ES.2 zullen wijzigingen van het Marpol worden vastgesteld overeenkomstig artikel 16, lid 2, punten b), c) en d), van het Verdrag. Daarin is het volgende bepaald:

b) wijzigingen die worden voorgesteld en verspreid zoals hierboven beschreven, worden door de organisatie ter overweging voorgelegd aan een bevoegd orgaan;

c) partijen bij het verdrag, ongeacht of ze lid zijn van de organisatie, hebben het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van het bevoegde orgaan;

d) wijzigingen worden aangenomen met een tweederdemeerderheid van uitsluitend de aanwezige en stemmende partijen bij het verdrag.

Overeenkomstig artikel 16, lid 2, punt f), wordt een wijziging geacht te zijn aanvaard in de volgende omstandigheden:

ii) een wijziging van een bijlage bij het verdrag wordt geacht te zijn aanvaard volgens de in punt f), iii), vermelde procedure, tenzij het bevoegde orgaan op het tijdstip van de aanneming bepaalt dat de wijziging geacht wordt te zijn aanvaard op de datum waarop ze wordt aanvaard door twee derde van de partijen, waarvan de gecombineerde handelsvloot niet minder dan vijftig procent van de brutotonnage van de mondiale handelsvloot uitmaakt. Niettemin kan een partij te allen tijde vóór de inwerkingtreding van een wijziging van een bijlage bij het verdrag, de secretaris-generaal van de organisatie ervan in kennis stellen dat haar uitdrukkelijke goedkeuring nodig is voordat de wijziging voor haar in werking treedt. De secretaris-generaal brengt die kennisgeving en de datum van ontvangst ervan ter kennis van de partijen;

iii) een wijziging van een aanhangsel van een bijlage bij het verdrag wordt geacht te zijn aanvaard aan het einde van een door het bevoegde orgaan bij de aanneming vast te stellen periode, die niet korter mag zijn dan tien maanden, tenzij binnen die periode een bezwaar aan de organisatie wordt meegedeeld door niet minder dan een derde van de partijen of door de partijen waarvan de gecombineerde handelsvloot niet minder dan vijftig procent van de brutotonnage van de mondiale handelsvloot uitmaakt, afhankelijk van welke voorwaarde is vervuld.

Op basis van de onderstaande bepalingen van artikel 16, lid 2, punt g), treedt de wijziging in werking onder de volgende voorwaarden:

i) in het geval van een wijziging van een artikel van het verdrag, van protocol II, van protocol I of van een bijlage bij het verdrag die niet volgens de procedure van punt f), iii), is aangebracht, treedt de overeenkomstig de voorgaande bepalingen aanvaarde wijziging in

werking zes maanden na de datum van aanvaarding ervan ten aanzien van de partijen die hebben verklaard dat ze de wijziging hebben aanvaard;

ii) in het geval van een wijziging van protocol I, van een aanhangsel van een bijlage of van een bijlage bij het verdrag volgens de procedure van punt f), iii), treedt de wijziging die wordt geacht te zijn aanvaard overeenkomstig de voorgaande voorwaarden, zes maanden na de aanvaarding ervan in werking voor alle partijen, met uitzondering van die welke vóór die datum hebben verklaard dat ze de wijziging niet aanvaarden of uit hoofde van punt f), ii), hebben verklaard dat hun uitdrukkelijke goedkeuring nodig is.

2.3. De beoogde handeling van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO

De MEPC moet tijdens haar tweede buitengewone zitting van 14 tot en met 17 oktober 2025 wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol vaststellen met betrekking tot:

de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als nieuw emissiebeheersgebied (voorschriften 13 en 14 en aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol),

de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn (voorschriften 20, 25, 27 en 28) en

het nettonulkader van de IMO (nieuw hoofdstuk 5).

3. STANDPUNT DAT NAMENS DE UNIE MOET WORDEN INGENOMEN TIJDENS DE BUITENGEWONE ZITTING VAN DE COMMISSIE VOOR DE BESCHERMING VAN HET MARIENE MILIEU

3.1. Wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol

De EU-lidstaten en de Europese Commissie hebben samen met het VK, IJsland, Denemarken (Groenland) en de Faeröer tijdens MEPC 83 een document ingediend waarin wordt voorgesteld het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan aan te wijzen als emissiebeheersgebied voor zwaveloxiden, fijnstof en stikstofoxiden, overeenkomstig bijlage VI bij het Marpol. De Commissie heeft samen met de kuststaten actief deelgenomen aan de voorbereidende werkzaamheden, met de Portugese delegatie als coördinator.

De technische groep voor de aanwijzing van bijzonder gevoelige zeegebieden en bijzondere gebieden had vastgesteld dat het voorgestelde emissiebeheersgebied voldeed aan de criteria van deel 3 van aanhangsel III van bijlage VI bij het Marpol. Na kennis te hebben genomen van het resultaat van de technische groep, is tijdens MEPC 83 de aanwijzing goedgekeurd van een emissiebeheersgebied voor SOx, fijnstof en NOx in het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, met het oog op aanneming tijdens de buitengewone zitting van de MEPC in oktober 2025 (MEPC/ES.2). Die wijzigingen zijn verspreid via IMO-circulaire nr. 5005 van 11 april 2025.

De Unie moet haar steun verlenen aan het in de herziene ontwerpwijzigingen opgenomen voorstel om het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan overeenkomstig bijlage VI bij het Marpol aan te wijzen als emissiebeheersgebied voor zwaveloxiden, fijnstof en stikstofoxiden, omdat dit zal bijdragen tot het voorkomen, beperken en beheersen van de uitstoot van NOx, SOx en fijnstof door schepen en tot het realiseren van de daarmee

samenhangende voordelen voor de gezondheid en het milieu, terwijl de economische gevolgen voor de zeevaart beheersbaar blijven.

3.2. Wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol

Tijdens MEPC 82 werd onder de gezamenlijke coördinatie van Brazilië, Japan en de Europese Commissie de correspondentiegroep voor de herziening van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn opgericht.

De Intersessionele werkgroep voor luchtverontreiniging en energie-efficiëntie boog zich tijdens zijn eerste vergadering (ISWG-APEE 1) onder meer over de toegankelijkheid van gegevens in de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) met het oog op analyse en over de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn.

Wat de toegankelijkheid van gegevens in de IMO DCS betreft, werd tijdens ISWG-APEE 1 rekening gehouden met het rapport van de correspondentiegroep, die ermee had ingestemd de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO DCS in fase 1 te verbeteren. Na rijp beraad heeft de groep ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol opgesteld.

Tijdens MEPC 83 werd de APEE-werkgroep onder meer opgedragen de laatste hand te leggen aan ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij het Marpol en bijbehorende richtsnoeren voor de toegankelijkheid van de IMO DCS.

Na nota te hebben genomen van het feit dat de werkgroep de tijdens ISWG-APEE 1 opgestelde ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol en de bijbehorende richtsnoeren voor de toegankelijkheid van de IMO DCS nader had bekeken, werden tijdens MEPC 83 de ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol betreffende de toegankelijkheid van de IMO DCS goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens de buitengewone zitting van de MEPC in oktober 2025 (MEPC/ES.2). De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5005 van 11 april 2025.

De Unie diende een voorstel ter zake in (ISWG-GHG 13/7) met het verzoek de DCS te wijzigen met betrekking tot granulariteit van gegevens, aanvullende gegevens en toegankelijkheid. De ontwerpwijzigingen zijn in overeenstemming met ISWG-GHG 13/7, wat betreft betere toegankelijkheid.

Het standpunt van de Unie tijdens ISWG-APEE 1 en MEPC 83 bestond erin de ontwerpwijzigingen van voorschrift 27 te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO DCS verder zal worden verbeterd om de robuuste uitvoering van het CII-kader te waarborgen en de evaluatie ervan te vergemakkelijken.

Met betrekking tot de herzieningsclausule voor de maatregel op korte termijn, zijn tijdens ISWG-APEE 1 ontwerpwijzigingen van de voorschriften 20, 25 en 28 van bijlage VI bij het Marpol opgesteld op basis van de bijlage bij document MEPC 83/6/11, die is opgesteld door de correspondentiegroep over een actualisering van de verwijzing naar de IMO-strategie en over de herziening van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn.

Tijdens MEPC 83 werden de ontwerpwijzigingen van de voorschriften 20, 25 en 28 van bijlage VI bij het Marpol goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens de buitengewone zitting van de MEPC in oktober 2025 (MEPC/ES.2). De wijzigingen zijn door het IMO-secretariaat verspreid via IMO-circulaire nr. 5005 van 11 april 2025.

Het standpunt van de Unie tijdens ISWG-APEE 1 en MEPC 83 bestond erin de ontwerpwijzigingen zoals gepresenteerd in MEPC 83/6/11, te steunen.

De Unie moet die wijzigingen steunen omdat ze voortvloeien uit de vaststelling van de IMO-strategie inzake broeikasgassen van 2023 en uit de afronding van de herziening door de IMO van de maatregelen op korte termijn, en omdat ze een nadere herziening van die voorschriften mogelijk maken.

3.3. Invoeging van een nieuw hoofdstuk 5 in bijlage VI bij het Marpol

Tijdens MEPC 76 in 2021 keurde de commissie een werkplan voor maatregelen op middellange en lange termijn goed. Tijdens de besprekingen in de daaropvolgende zittingen van de MEPC en de ISWG-GHG ontstond er gestage toenadering tussen de uiteenlopende standpunten van de afgevaardigden over aspecten die nog moesten worden afgehandeld, zoals het tijdschema voor de nuluitstoot van broeikasgassen door de internationale scheepvaart, de eventuele opname van upstream-emissies van de productie en distributie van brandstoffen, de economische of technische aard van de maatregelen en het aantal en de combinatie van maatregelen die nodig zijn om overkoepelende doelstellingen te bereiken.

Tijdens MEPC 80 werd overeengekomen te starten met fase III van het werkplan voor de ontwikkeling van maatregelen op middellange termijn, met het oog op goedkeuring tijdens MEPC 83 (voorjaar 2025). Er werd ingestemd met vaststelling tijdens een buitengewone zitting van de MEPC (zes maanden na MEPC 83, in het najaar 2025), met het oog op inwerkingtreding 16 maanden na de vaststelling (in 2027).

In de aanloop naar MEPC 81 werd tijdens ISWG-GHG 16 de manier besproken waarop het pakket in aanmerking komende maatregelen op middellange termijn moet worden uitgewerkt om de doelstellingen van de IMO-strategie voor broeikasgassen uit 2023 te halen. Tijdens ISWG-GHG 17 werd het pakket in aanmerking komende maatregelen op middellange termijn verder uitgewerkt en werd met name overeengekomen de ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij het Marpol betreffende het nettonulkader te gebruiken als basis voor verdere overwegingen. Tijdens MEPC 82 werd nota genomen van die vooruitgang.

Tijdens ISWG-GHG 18 werd verder gediscussieerd over de wijze waarop het pakket in aanmerking komende maatregelen op middellange termijn moet worden uitgewerkt om de doelstellingen van de IMO-strategie voor broeikasgassen uit 2023 te bereiken door de ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij Marpol betreffende het nettonulkader van de IMO verder te ontwikkelen. Hoewel er bereidheid was om tot een consensus te komen, bleven verschillende kwesties onopgelost en heerste nog altijd grote onenigheid over het economische element. De meeste delegaties, waaronder de Unie, waren voorstander van een heffingsmechanisme, terwijl andere delegaties positief stonden tegenover een flexibel economisch mechanisme op basis van de broeikasgasintensiteit van brandstoffen. Tijdens en onmiddellijk na ISWG-GHG 18 dienden de IMO-partijen twee verschillende voorstellen in om de meningsverschillen bij te leggen.

Tijdens ISWG-GHG 19 werd voortgewerkt aan de ontwikkeling van een nettonulkader van de IMO; dat gebeurde tijdens MEPC 83 ook in de werkgroep voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot van schepen. Na uitvoerige besprekingen rondde de werkgroep de ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij het Marpol betreffende het nettonulkader van de IMO af en keurde die goed.

Tijdens de behandeling van de verslagen van ISWG-GHG 19 en de werkgroep voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot van schepen vroeg één IMO-partij een hoofdelijke stemming over de goedkeuring van de ontwerpwijzigingen van bijlage VI van het Marpol met

betrekking tot het nettonulkader van de IMO. Dat resulteerde in 63 stemmen voor, 16 stemmen tegen en ongeveer 25 onthoudingen.

Bijgevolg werden tijdens MEPC 83 de ontwerpwijzigingen van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het nettonulkader van de IMO goedgekeurd, met het oog op aanneming tijdens de buitengewone zitting van de MEPC in oktober 2025 (MEPC/ES.2). De wijzigingen zijn verspreid via IMO-circulaire nr. 5005 van 11 april 2025.

De Unie verleende steun en diende verschillende documenten in waarin ze de ontwikkeling van een norm voor broeikasgassen van brandstoffen en een broeikasgasbeprijzing voorstelde. De Unie heeft een belangrijke rol gespeeld in de onderhandelingen tijdens de verschillende zittingen van de MEPC en de ISWG-GHG over de ontwikkeling van het nettonulkader. Het nettonulkader van de IMO omvat een nieuwe mondiale brandstofnorm voor schepen en een mondiaal beprijzingsmechanisme voor emissies.

De Unie moet het nieuwe hoofdstuk 5 steunen, omdat het bepalingen bevat die bedoeld zijn om de broeikasgasuitstoot van de internationale scheepvaart te verminderen, met het oog op het bereiken van een nettonuluitstoot van broeikasgassen tegen 2050. Het hoofdstuk zal ook een stevige basis vormen voor de vereiste energietransitie van de scheepvaart. Het doel is de streefcijfers te halen van de IMO-strategie voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot van schepen uit 2023, de invoering te versnellen van brandstoffen, technologieën en energiebronnen met nuluitstoot of bijna-nuluitstoot, en een rechtvaardige transitie te ondersteunen.

4. EU-WETGEVING EN EU-BEVOEGDHEID

4.1. EU-wetgeving

4.1.1. Wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol

Richtlijn (EU) 2016/802 heeft tot doel de uitstoot van zwaveldioxide uit bepaalde vloeibare brandstoffen te verminderen[2]. Ze heeft tot doel luchtverontreiniging door schadelijke uitstoot als gevolg van de verbranding van vloeibare brandstoffen met een hoog zwavelgehalte te voorkomen en te beheersen, omdat die schadelijk is voor de menselijke gezondheid en het milieu en bijdraagt tot zuurdepositie. In artikel 6, artikel 13 en bijlage I wordt verwezen naar de voorschriften van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het maximale zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en de SOx-uitstoot van schepen in EU-wateren.

Volgens de kaderrichtlijn mariene strategie[3] zijn de lidstaten verplicht om tegen 2020 de nodige maatregelen te treffen om een "goede milieutoestand" in het mariene milieu te bereiken of te behouden. Onder een "goede milieutoestand" wordt verstaan: "de milieutoestand van de mariene wateren wanneer deze tot ecologisch verscheiden en dynamische oceanen en zeeën leiden die schoon, gezond en gelet op hun intrinsieke omstandigheden productief zijn, en wanneer het gebruik van het mariene milieu op een duurzaam niveau is, aldus het potentieel voor gebruik en activiteiten door de huidige en toekomstige generaties veilig stellend" (artikel 3, lid 5, van de kaderrichtlijn mariene strategie). Voor de bepaling van een goede milieutoestand moet onder meer de door de mens teweeggebrachte eutrofiëring tot een minimum worden beperkt, met name de schadelijke effecten daarvan, zoals verlies van de biodiversiteit, aantasting van het ecosysteem, schadelijke algenbloei en zuurstofgebrek in de bodemwateren. Als door de aanwijzing van het

[2] PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58.
[3] PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19.

noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als stikstofoxide-emissiebeheersgebied de emissienormen van niveau III worden toegepast, zodat de toevoer van stikstof afkomstig van het zeevervoer vermindert, zal dat de EU-lidstaten die aan dat gebied grenzen, aanzienlijk helpen om een "goede milieutoestand" volgens de kaderrichtlijn mariene strategie te bereiken.

In de in 2024 herziene richtlijn betreffende de luchtkwaliteit[4] worden onder meer grenswaarden vastgesteld voor NO_2, met het oog op het vermijden, voorkomen en beperken van de schadelijke gevolgen van luchtvervuiling voor de menselijke gezondheid en/of het milieu. In de richtlijn luchtkwaliteit wordt erkend dat het met het oog op het bereiken van de doelstellingen van die richtlijn van bijzonder belang is dat de uitstoot van verontreinigende stoffen bij de bron wordt bestreden, met name door maatregelen die leiden tot een beperking van de uitlaatemissies van motoren in verschillende mobiele en stationaire bronnen door middel van kwaliteitsnormen voor motoren en brandstoffen. De Unie heeft verschillende wetgevingsteksten voor het reguleren van emissies vastgesteld door middel van normen voor de motoren van verschillende wegvervoermiddelen (euronormen voor auto's, vrachtwagens en bestelwagens[5]) en van niet voor de weg bestemde mobiele machines (binnenschepen en locomotieven, zie de richtlijn betreffende niet voor de weg bestemde mobiele machines[6]).

De wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de vaststelling van een emissiebeheersgebied kunnen daarom een beslissende invloed hebben op de inhoud van Richtlijn (EU) 2016/802. De vaststelling van een emissiebeheersgebied in de EU-lidstaten zou immers gevolgen hebben voor de toepassing van die richtlijn, omdat in artikel 6, artikel 13 en bijlage I ervan wordt verwezen naar de voorschriften van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het maximale zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en de SOx-uitstoot van schepen in EU-wateren.

4.1.2. Wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol

Bij Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer[7] (MRV-verordening van de EU) is het rechtskader vastgesteld voor een EU-systeem voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies. De verordening heeft tot doel robuuste en verifieerbare gegevens over broeikasgasemissies en indicatoren voor energie-efficiëntie te verstrekken, beleidsmakers te informeren en de marktintroductie van energie-efficiënte technologieën en handelswijzen te stimuleren. Dat gebeurt door de aanpak van marktbelemmeringen, zoals gebrek aan informatie. De verordening is op 1 juli 2015 in werking getreden. Een betere toegankelijkheid voor het grote publiek van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de invoering van de herzieningsclausule voor de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn zijn bedoeld om de koolstofintensiteit van de internationale scheepvaart te verminderen op een wijze die strookt met het ambitieniveau dat is vastgesteld in de IMO-strategie voor de vermindering van broeikasgasemissies van schepen. De verbetering van de consistentie/kwaliteit van de gegevens die in de IMO DCS worden ingevoerd, en de uitbreiding van de toegang tot die

4 PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

5 Verordening (EG) Nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1) of Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

6 PB L 59 van 27.2.1998, blz. 1.

7 PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

gegevens voor het brede publiek, heeft gevolgen voor de verzameling en rapportage van gegevens over het brandstofverbruik van schepen en kan dus van invloed zijn op de monitoring, de verificatie en de rapportage van broeikasgasemissies van de scheepvaart in het kader van de MRV-verordening van de EU.

In de Europese klimaatwet[8] zijn bindende klimaatdoelstellingen van de Unie vastgesteld (ten opzichte van 1990), namelijk een vermindering van de nettobroeikasgasuitstoot — de uitstoot na aftrek van verwijderingen — met ten minste 55 % tegen 2030 en met 90 % tegen 2040 (voorstel van de Commissie). De verordening bevat ook de doelstelling om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn en een ambitieuze doelstelling om daarna tot negatieve uitstoot te komen.

Op basis van de voorstellen van de Commissie in het *Fit for 55*-pakket om de broeikasgasuitstoot te verminderen, hebben de EU-wetgevers de volgende rechtshandelingen vastgesteld die specifiek gericht zijn op de uitstoot door de scheepvaart:

- Richtlijn (EU) 2023/959[9] tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG[10] betreffende het EU-emissiehandelssysteem, waarbij de toepassing van dat systeem sinds 1 januari 2024 is uitgebreid tot de sector maritiem vervoer (samen met de nodige wijzigingen van de MRV-verordening[11] van de EU, met het oog op de herziening van de monitoring- en rapportagevoorschriften, alsook door de herziening van de bijbehorende uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen);
- Verordening (EU) 2023/1805, die gericht is op het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart[12] (FuelEU Zeevaart-verordening) en waarbij het gebruik van die brandstoffen sinds 1 januari 2025 is verplicht voor schepen die havens in de EU aandoen.

De naleving van de nieuwe verplichtingen die voortvloeien uit de uitbreiding van het EU-emissiehandelssysteem (ETS) tot het zeevervoer en uit de FuelEU Zeevaart-verordening, zal gebaseerd zijn op het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie dat is ingesteld bij de MRV-verordening van de EU.

Die EU-handelingen houden op hun beurt nauw verband met de IMO-maatregelen betreffende broeikasgassen, zoals het IMO-systeem voor gegevensverzameling, de energie-efficiëntie-index van bestaande schepen (EEXI) en de koolstofintensiteitsindicator (CII), die tot doel hebben informatie over het brandstofverbruik en de technische en operationele energie-efficiëntie van schepen per schip te verzamelen en te publiceren.

---

[8] Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

[9] Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134).

[10] Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

[11] Verordening (EU) 2023/957 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om maritieme vervoersactiviteiten in het EU-emissiehandelssysteem op te nemen en te voorzien in de monitoring, rapportage en verificatie van emissies van aanvullende broeikasgassen en emissies van aanvullende scheepstypes (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 105).

[12] PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48.

Elke IMO-maatregel betreffende broeikasgassen waardoor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies door de scheepvaart verplicht worden gesteld, kan gevolgen hebben voor de MRV-verordening van de EU, de EU-ETS-richtlijn en de FuelEU Zeevaart-verordening.

De wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn, kunnen daarom een beslissende invloed hebben op de vereisten die van toepassing zijn krachtens Verordening (EU) 2015/757, Verordening (EU) 2023/1805 en Richtlijn (EU) 2023/959.

4.1.3. Invoeging van een nieuw hoofdstuk 5 in bijlage VI bij het Marpol

Bij Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG[13] (MRV-verordening) is het rechtskader vastgesteld voor een EU-systeem voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van de broeikasgasemissies en de energie-efficiëntie van de scheepvaart. De verordening heeft tot doel robuuste en verifieerbare gegevens over broeikasgasemissies te verstrekken, beleidsmakers te informeren en de marktintroductie van energie-efficiënte technologieën en handelswijzen te stimuleren. Dat gebeurt door de aanpak van marktbelemmeringen, zoals gebrek aan informatie.

In de Europese klimaatwet[14] zijn bindende klimaatdoelstellingen van de Unie vastgesteld (ten opzichte van 1990), namelijk een vermindering van de nettobroeikasgasuitstoot — de uitstoot na aftrek van verwijderingen — met ten minste 55 % tegen 2030 en met 90 % tegen 2040 (voorstel van de Commissie). De verordening bevat ook de doelstelling om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn en een ambitieuze doelstelling om daarna tot negatieve uitstoot te komen.

Op basis van de voorstellen van de Commissie in het *Fit for 55*-pakket om de broeikasgasuitstoot te verminderen, hebben de EU-wetgevers de volgende rechtshandelingen vastgesteld die specifiek gericht zijn op de uitstoot door de scheepvaart:

- Richtlijn (EU) 2023/959[15] tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG[16] betreffende het EU-emissiehandelssysteem, waarbij de toepassing van dat systeem sinds 1 januari 2024 is uitgebreid tot de sector maritiem vervoer (samen met de nodige wijzigingen van de MRV-verordening[17] van de EU, met het oog op de herziening van de monitoring- en rapportagevoorschriften, alsook door de

[13] PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.

[14] Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

[15] Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134).

[16] Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

[17] Verordening (EU) 2023/957 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om maritieme vervoersactiviteiten in het EU-emissiehandelssysteem op te nemen en te voorzien in de monitoring, rapportage en verificatie van emissies van aanvullende broeikasgassen en emissies van aanvullende scheepstypes (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 10).

herziening van de bijbehorende uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen);

- Verordening (EU) 2023/1805[18] (FuelEU Zeevaart-verordening), die gericht is op het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en waarbij het gebruik van die brandstoffen sinds 1 januari 2025 is verplicht voor schepen die havens in de EU aandoen.

De naleving van de nieuwe verplichtingen die voortvloeien uit de uitbreiding van het EU-emissiehandelssysteem (ETS) tot het zeevervoer en de FuelEU Zeevaart-verordening, zal gebaseerd zijn op het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie dat is ingesteld bij de MRV-verordening.

Zowel de EU-ETS-richtlijn als de FuelEU Zeevaart-verordening bevat herzieningsclausules voor het geval de IMO een mondiale brandstofnorm of een marktgebaseerde maatregel vaststelt. Meer bepaald:

- is in artikel 30, lid 5, van de FuelEU Zeevaart-verordening bepaald dat indien de IMO een wereldwijde norm voor broeikasgassen van brandstoffen of wereldwijde grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit van de door schepen aan boord gebruikte energie vaststelt, de Commissie een verslag indient bij het Europees Parlement en de Raad. In dat verslag onderzoekt de Commissie de ambitie van die maatregel in het licht van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs en de algemene milieu-integriteit ervan. Zij onderzoekt ook alle kwesties in verband met de mogelijke koppeling van deze verordening aan of afstemming op die wereldwijde maatregel, met inbegrip van de noodzaak om dubbele regelgeving voor broeikasgasemissies door zeevervoer op zowel Unie- als internationaal niveau te voorkomen. In voorkomend geval kan dat verslag vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening, in overeenstemming met de afspraken inzake broeikasgasemissies voor de gehele economie van de Unie en met het oog op het behoud van de milieu-integriteit en de doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie;
- is in artikel 3 octies octies, lid 1, van de EU-ETS-richtlijn bepaald dat indien de IMO een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vaststelt om de broeikasgasemissies van maritiem vervoer te verminderen, de Commissie deze richtlijn in het licht van die vastgestelde maatregel evalueert. Daartoe dient de Commissie binnen 18 maanden na de vaststelling van een dergelijke wereldwijde marktgebaseerde maatregel en voordat deze operationeel wordt, een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad. In dat verslag onderzoekt de Commissie de wereldwijde marktgebaseerde maatregel met betrekking tot: a) de ambitie ervan in het licht van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, b) de algehele milieu-integriteit ervan, onder meer in vergelijking met de bepalingen van deze richtlijn die betrekking hebben op zeevervoer, alsmede c) alle kwesties in verband met de samenhang tussen het EU-ETS en die maatregel. In voorkomend geval kan het verslag van de Commissie vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze richtlijn op een wijze die strookt met de klimaatdoelstelling van de Unie voor

[18] Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48).

2030 en de in Verordening (EU) 2021/1119 vastgestelde doelstelling inzake klimaatneutraliteit, en met het doel de milieu-integriteit en de doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie in stand te houden, om voor samenhang te zorgen tussen de uitvoering van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel en het EU-ETS, waarbij elke aanzienlijke dubbele belasting wordt vermeden.

Elke IMO-maatregel betreffende broeikasgassen waardoor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies door de scheepvaart verplicht worden gesteld, kan gevolgen hebben voor de MRV-verordening van de EU, de EU-ETS-richtlijn en de FuelEU Zeevaart-verordening.

Daarom kan het nieuwe hoofdstuk 5 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het nettonulkader van de IMO beslissende gevolgen hebben voor de vereisten die van toepassing zijn volgens Verordening (EU) 2015/757, Verordening (EU) 2023/1805 en Richtlijn (EU) 2023/959.

4.2. EU-bevoegdheid

Het onderwerp van de beoogde handelingen betreft een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU exclusieve externe bevoegdheid heeft, omdat de beoogde handelingen "gemeenschappelijke regels kunnen aantasten of de strekking daarvan kunnen wijzigen".

5. RECHTSGRONDSLAG

5.1. Procedurele rechtsgrondslag

5.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, VWEU voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het lichaam dan wel partij is bij de overeenkomst[19].

Het begrip "handelingen met rechtsgevolgen" omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Het heeft met name betrekking op de situatie waarin in de internationale overeenkomst waarbij het lichaam is opgericht, wordt bepaald dat de besluiten van het lichaam bindend zijn voor de partijen. Dat is bijvoorbeeld het geval als volgens de internationale overeenkomst aan het lichaam de bevoegdheid wordt verleend om bepaalde aspecten van de overeenkomst of de bijlagen daarbij te wijzigen.

5.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO is een lichaam dat is opgericht krachtens het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie.

De beoogde handelingen die deze IMO-commissie moet aannemen, zijn wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol-verdrag. Die wijzigingen zullen overeenkomstig artikel 1 van het Marpol-verdrag bindend zijn uit hoofde van het volkenrecht.

[19] Zaak C-399/12 Duitsland/Raad (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

5.2. Materiële rechtsgrondslag

5.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

5.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De IMO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie, en dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee en de lucht door schepen.

Volgens het IMO-verdrag dient de organisatie als mechanisme voor samenwerking tussen regeringen op het gebied van overheidsregelgeving en -praktijken betreffende alle soorten technische aangelegenheden die van invloed zijn op de internationale commerciële scheepvaart. Ze wil ook de algemene aanvaarding van de hoogst haalbare normen op het gebied van de veiligheid van de zeevaart, de efficiëntie van de scheepvaart en de preventie en bestrijding van verontreiniging van de zee door schepen stimuleren en vergemakkelijken.

De MEPC van de IMO zal wijzigingen vaststellen van bijlage VI bij het Marpol-verdrag, het belangrijkste internationale verdrag voor de voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door schepen via operationele of onvoorziene oorzaken.

Die wijzigingen zijn gericht op het voorkomen, beperken en beheersen van de uitstoot van de internationale scheepvaart en op het bevorderen van mondiale connectiviteit via het zeevervoer.

Met de bovengenoemde wijzigingen van bijlage VI bij het Marpol-verdrag worden verschillende doelstellingen nagestreefd op het gebied van zeevervoer en milieu, die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zonder dat de ene secundair en indirect is ten opzichte van de andere. De materiële rechtsgrondslag van het besluit moet daarom de overeenkomstige materiële rechtsgrondslagen omvatten, namelijk zowel artikel 100, lid 2, VWEU als artikel 192, lid 1, VWEU.

5.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 100, lid 2, en artikel 192, lid 1, VWEU in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

2025/0242 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Maritieme Organisatie moet worden ingenomen tijdens de tweede buitengewone vergadering van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu, met betrekking tot de vaststelling van wijzigingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, en artikel 192, lid 1, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het Verdrag inzake de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is op 17 maart 1958 in werking getreden.

(2) De IMO is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties, dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en betrouwbaarheid van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee en de lucht door schepen. Alle lidstaten van de Unie zijn lid van de IMO. De Unie is geen lid van de IMO.

(3) Volgens artikel 38, punt a), van het Verdrag inzake de IMO voert de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) taken uit die haar zijn of kunnen worden toegewezen door de IMO in het kader van internationale verdragen voor de preventie van en het toezicht op mariene verontreiniging door schepen, met name wat betreft de vaststelling en de wijziging van voorschriften of andere bepalingen. De MEPC zal tijdens haar tweede buitengewone zitting wijzigingen van het Marpol vaststellen overeenkomstig artikel 16, lid 2, punten b), c) en d).

(4) De Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO zal tijdens haar tweede buitengewone zitting van 14 tot en met 17 oktober 2025 wijzigingen van bijlage VI bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol) aannemen met betrekking tot de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als nieuw emissiebeheersgebied (voorschriften 13 en 14 en aanhangsel VII), de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van scheepsbrandstof (IMO DCS), de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn (voorschriften 20, 25, 27 en 28) en het nettonulkader van de IMO (nieuw hoofdstuk 5).

(5) De beoogde handelingen van de MEPC zullen rechtsgevolgen hebben.

(6) Het is daarom passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de buitengewone zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO, aangezien de beoogde handelingen een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van het Unierecht, namelijk Richtlijn (EU) 2016/802 met betrekking tot een vermindering van het zwavelgehalte van

bepaalde vloeibare brandstoffen[1], Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer[2], Richtlijn (EU) 2023/959 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten[3], en Verordening (EU) 2023/1805 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer[4].

(7) De Unie moet derhalve de wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij Marpol steunen, omdat dit zal bijdragen tot het voorkomen, beperken en beheersen van de uitstoot van NOx, SOx en fijnstof van schepen om de daarmee samenhangende voordelen voor de gezondheid en het milieu te realiseren en tegelijk de economische gevolgen voor de maritieme sector beheersbaar te houden. De Unie moet ook de wijzigingen van voorschrift 27 van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat dit de toegankelijkheid van de gegevens in de IMO DCS verder zal verbeteren om de robuuste uitvoering van het CII-kader te waarborgen en de evaluatie ervan te vergemakkelijken. De Unie moet de wijzigingen van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat ze voortvloeien uit de vaststelling van de IMO-strategie inzake broeikasgassen van 2023 en uit de afronding van de herziening door de IMO van de maatregelen op korte termijn, en omdat ze een nadere herziening van die voorschriften mogelijk maken. De Unie moet ook de invoering het nieuwe hoofdstuk 5 van bijlage VI bij het Marpol steunen, omdat dit hoofdstuk bepalingen bevat die bedoeld zijn om de broeikasgasuitstoot van de internationale scheepvaart te verminderen, met het oog op het bereiken van een nettonuluitstoot van broeikasgassen tegen 2050. Het hoofdstuk zal ook een stevige basis vormen voor de vereiste energietransitie van de scheepvaart. Het doel is de streefcijfers te halen van de IMO-strategie uit 2023 voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot van schepen, de invoering te versnellen van brandstoffen, technologieën en energiebronnen met nuluitstoot of bijna-nuluitstoot, en een rechtvaardige transitie te ondersteunen.

(8) Het standpunt van de Unie wordt tot uitdrukking gebracht door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de IMO en door de Commissie, die gezamenlijk optreden in het belang van de Europese Unie,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen tijdens de tweede buitengewone zitting van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) houdt in dat wordt ingestemd met de vaststelling van:

a) de wijzigingen van de voorschriften 13 en 14 en van aanhangsel VII van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de aanwijzing van het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan als nieuw emissiebeheersgebied (ECA),

1 PB L 132 van 21.5.2016, blz. 58.
2 PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55.
3 PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134.
4 PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48.

b) de wijziging van de voorschriften 20, 25, 27 en 28 van bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot de toegankelijkheid van de IMO-databank betreffende het verbruik van stookolie (IMO DCS) en de herzieningsclausule van de maatregel ter vermindering van broeikasgasemissies op korte termijn, en

c) de invoering van het nieuwe hoofdstuk 5 in bijlage VI bij het Marpol met betrekking tot het nettonulkader van de IMO.

Artikel 2

Het in artikel 1 vermelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de Commissie en door de lidstaten van de Unie die lid zijn van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Commissie en de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter