

Brussel, 28.6.2013
COM(2013) 475 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Eerste voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van het werkdocument van de
diensten van de Commissie getiteld "Pollutant emission reduction from maritime
transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox"**

(Voor de EER relevante tekst)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Eerste voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van het werkdocument van de diensten van de Commissie getiteld "Pollutant emission reduction from maritime transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox"

(Voor de EER relevante tekst)

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
1.1.	Doel van het eerste voortgangsverslag en verslaggevingsperiode	4
1.2.	Samenvatting en structuur van het eerste voortgangsverslag	4
2.	KORTETERMIJNMAATREGELEN -- HUIDIGE STAND VAN ZAKEN EN VOLGENDE STAPPEN.....	5
2.1.	EU-financieringsinstrumenten voor de vervoerssector	5
2.2.	Europese Investeringsbank (EIB)	7
2.3.	Nationale financiering.....	8
2.3.1.	Staatssteunmaatregelen	8
2.3.2.	Nationale en regionale steunregelingen voor duurzaam scheepsvervoer	9
2.4.	Internationale dialoog en technische samenwerking.....	9
3.	MIDDELLANGE- EN LANGERETERMIJNMAATREGELEN – HET INSTRUMENTARIUM VOOR DUURZAAM VERVOER OVER WATER – STAND VAN ZAKEN EN VOLGENDE STAPPEN.....	10
3.1.	Coördinatie met de belanghebbenden en de lidstaten	10
3.1.1.	Richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2012/33/EU	10
3.2.	Regelgevende maatregelen.....	11
3.2.1.	Kadervoorwaarden voor het gebruik van LNG als scheepsbrandstof.....	11
3.2.1.1.	In de IMO verrichte werkzaamheden.....	11
3.2.1.2.	In de ISO verrichte werkzaamheden	11
3.2.1.3.	Op EU-niveau verrichte werkzaamheden	12
3.2.2.	Schoonmaaktechnologieën.....	14
3.2.2.1.	Goedkeuring van aan boord geïnstalleerde systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen	14
3.2.2.2.	Vereisten voor door wassers geproduceerd afval.....	15
3.2.3.	Stroomvoorziening vanaf de wal	16
3.3.	Ontwikkeling van infrastructuur	17
3.4.	Onderzoek, technologische ontwikkeling en innovatie	17

4.	CONCLUSIE	18
	BIJLAGE 1.....	20
	BIJLAGE 2.....	24

1. INLEIDING

In september 2011 heeft de Commissie het werkdocument van de diensten van de Commissie getiteld "Pollutant emission reduction from maritime transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox"¹ gepresenteerd. Dit document, kortweg aangeduid als het "Toolbox-document", begeleidde het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van 26 april 1999, waarmee de omzetting van de normen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van 2008 inzake het maximumzwavelgehalte in scheepsbrandstoffen werd beoogd.

In het Toolbox-document werd een aantal begeleidende maatregelen voor de korte termijn voorgesteld, in het kader van de huidige financiële vooruitzichten, om de nalevingskosten in verband met de nieuwe lage zwavelnormen te verminderen. Ook werd in het Toolbox-document een reeks begeleidende maatregelen voor de middellange- en langere termijn voorgesteld om de milieuproblematiek waarmee de scheepvaartsector van de EU wordt geconfronteerd vanuit een breder perspectief en op een meer geïntegreerde wijze aan te pakken.

1.1. Doel van het eerste voortgangsverslag en verslaggevingsperiode

Op 21 november 2012 hebben het Europees Parlement en de Raad Richtlijn 2012/33/EU tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft² goedgekeurd. De richtlijn streeft ernaar op brandstof gebaseerde methoden te vervangen door alternatieve, op technologie gebaseerde nalevingsmethoden, zoals aan boord geïnstalleerde systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen, het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals vloeibaar aardgas (LNG), en stroomvoorziening vanaf de wal.

In artikel 1, lid 10, onder c), punt 2, van Richtlijn 2012/33/EU wordt de Commissie verzocht om in samenwerking met de lidstaten en de belanghebbenden "passende maatregelen [te nemen], waaronder die welke worden aangegeven in het intern werkdocument van de Commissie van september 2011 teneinde de naleving van de milieunormen van deze richtlijn te bevorderen en de eventuele negatieve effecten zo gering mogelijk te houden".

Het eerste voortgangsverslag bestrijkt de periode september 2011-januari 2013, en in het verslag wordt de huidige stand van zaken met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de in het Toolbox-document voorgestelde maatregelen beschreven en worden voorstellen gedaan voor een nauwere samenwerking tussen de Commissie, de lidstaten en belanghebbenden uit de sector met het oog op het beheer van de tenuitvoerlegging van de maatregelen en als middel om, indien nodig, aanvullende maatregelen te ontwikkelen.

1.2. Samenvatting en structuur van het eerste voortgangsverslag

Voor de toepassing van technologieën om aan de eisen van de richtlijn te voldoen, zijn kapitaalinvesteringen door de private sector noodzakelijk, waar nodig ondersteund door de publieke sector. In hoofdstuk 2 wordt een korte beschrijving gegeven van de tot nu toe geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de begeleidende maatregelen voor de korte termijn, die tot doel hebben ervoor te zorgen dat de huidige financiële instrumenten van de EU en nationale financieringsinstrumenten specifieke ondersteuning blijven bieden aan maritieme projecten ter bevordering van oplossingen die aan de nieuwe lage zwavelnorm voldoen. Ook worden de bereikte resultaten en de belemmeringen voor de tenuitvoerlegging van de maatregelen beschreven en worden maatregelen voorgesteld om deze belemmeringen weg te nemen.

¹ SEC (2011)1052 definitief.

² PB L 327 van 27.11.2012, blz. 1.

De werkzaamheden in verband met de formulering van begeleidende maatregelen voor de middellange en langere termijn zijn reeds van start gegaan met een reeks acties om vast te stellen welke hiaten in de regelgeving het veilige en beveiligde gebruik van schone scheepvaarttechnologieën, het gebruik van alternatieve brandstoffen, met name LNG voor de scheepvaart, en de ontwikkeling van de nodige normen en groene infrastructuur in de weg staan. In hoofdstuk 3 wordt een korte samenvatting gegeven van de huidige stand van zaken in dit proces en wordt beschreven hoe de Commissie, de lidstaten en belanghebbenden uit de sector gezamenlijk vooruitgang kunnen boeken bij de tenuitvoerlegging van het Toolbox-document. In dit verband stelt de Commissie voor om een speciale groep van deskundigen op te richten – het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (European Sustainable Shipping Forum – ESSF).

In hoofdstuk 4 wordt de conclusie gepresenteerd en worden de volgende stappen kort samengevat.

In bijlage 1 bij dit verslag wordt een stappenplan voor de verdere tenuitvoerlegging van het Toolbox-document gegeven, en in bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van de gefinancierde TEN-V-projecten voor de ontwikkeling van snelwegen op zee en havens die de politieke prioriteit van een laag zwavelgehalte ondersteunen.

2. KORTETERMIJNMAATREGELEN - HUIDIGE STAND VAN ZAKEN EN VOLGENDE STAPPEN

2.1. EU-financieringsinstrumenten voor de vervoerssector

In de jaren 2011 en 2012 hebben het TEN-V (trans-Europees vervoersnetwerk)-programma en het tweede Marco Polo-programma specifieke financiële steun verleend aan maritieme projecten die gericht waren op de bevordering van oplossingen waarmee aan de nieuwe lage zwavelnorm kan worden voldaan en die de toepassing van aan boord geïnstalleerde systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen, het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals LNG en stroomvoorziening vanaf de wal vergemakkelijken.

(a) TEN-V-programma

Het TEN-V-programma heeft een aantal projecten gefinancierd die hebben bijgedragen tot de verwezenlijking van de doelstelling om het gebruik van brandstoffen met een laag zwavelgehalte te ondersteunen, waaronder haalbaarheidsstudies, ontwerpstudies, modelacties en werken die de ontwikkeling van groene infrastructuur, zoals LNG voor de scheepvaart, bunkerinfrastructuur op de wal, stroomvoorziening vanaf de wal en schoonmaaktechnologieën, gemakkelijker maken. De totale waarde van deze door TEN-V gefinancierde projecten voor de ontwikkeling van snelwegen op zee en havens bedraagt 123,3 miljoen euro, waarvan in totaal 56,9 miljoen afkomstig is van de EU.

De ontwikkeling van LNG-bunkerinfrastructuur heeft zich niet beperkt tot alleen het aangewezen Europees beheersgebied voor SO_x-emissie (Sulphur Emission Control Area – SECA), maar strekt zich uit tot de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan. Dit is voornamelijk op vrijwillige basis gebeurd, op initiatief van de zuidelijke EU-lidstaten, en kan mogelijk bijdragen tot de uitrol van LNG-bunkerinstallaties in de hele EU.

Steun voor een groenere scheepvaartsector en de daaraan gerelateerde ontwikkeling van haveninfrastructuur, waaronder LNG-bunkerschepen, zal in de komende jaarlijkse en meerjarige oproepen tot het indienen van voorstellen voor TEN-V-projecten een prioriteit blijven. Ook op andere maatregelen moet worden gefocust, zoals het valideren en testen van innovatieve schoonmaaktechnologieën, steun voor alternatieve brandstoffen, waaronder LNG, en de mogelijkheid om specifieke aanpassingen aan schepen aan te brengen om aan

milieunormen te voldoen. Voorts zal het belangrijk zijn om nieuwe maatregelen te combineren met een verbetering van de bestaande en geplande verbindingen van snelwegen op zee. Waar van toepassing zullen in de TEN-V-projecten de staatssteunregels in acht worden genomen.

(b) Marco Polo II-programma

In 2011 is in het kader van het Marco Polo-programma³ een specifieke politieke prioriteit vastgesteld om steun te verlenen aan op kustvaart gebaseerde projecten waarin innovatieve, emissieverlagende technologieën en efficiënte operationele praktijken worden toegepast.

De respons vanuit de sector op de oproep tot het indienen van voorstellen van 2011 was echter beperkt, voornamelijk als gevolg van het moeilijke economische en financiële klimaat. Daarom werd geen enkel binnen de specifieke prioriteit passend kustvaartproject geselecteerd. Daarnaast wordt in het kader van een begeleidende maatregel "*Bijdrage aan het Europees programma voor ondersteuning van de kustvaart*" nagedacht over problemen in verband met het concurrentievermogen en de milieuvriendelijkheid van de kustvaart, met inbegrip van waarschijnlijke verstoringen van de logistieke keten of verschuivingen van vervoer over zee naar vervoer over land als gevolg van de invoering, in 2015, van strengere zwavelnormen in het Europees emissiebeheersgebied. Het Europees netwerk voor de korte vaart (European Shortsea Network – ESN), dat bestaat uit centra ter bevordering van de korte vaart (Shortsea Promotion Centres – SPC's) voert deze maatregel momenteel uit⁴. Als eerste stap zal het ESN voor eind 2013 een methode voor het verzamelen van gegevens en het beoordelen van mogelijke effecten op de kustvaartsector in het emissiebeheersgebied ontwikkelen.

In de oproep tot het indienen van voorstellen in het kader van het Marco Polo-programma voor 2012 (met een begroting van 64,6 miljoen euro) zijn de prioriteiten voor een schone en milieuvriendelijke kustvaart gehandhaafd. De eerste indicaties wijzen erop dat na de oproep van 2012 aanzienlijk meer kustvaartprojecten zijn ingediend dan in 2011, en de resultaten van de projectevaluaties zullen in de eerste helft van 2013 beschikbaar komen.

Om de continuïteit van al deze initiatieven in het komende meerjarig financieel kader voor de periode 2014-2020 te waarborgen, zal het belangrijk zijn ervoor te zorgen dat de ondersteunende activiteiten voor de maatregelen ter bevordering van een schone scheepvaart worden voortgezet door de follow-up van het Marco Polo-programma in het herziene TEN-V-programma⁵ en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen⁶. De voorstellen van de Commissie voor TEN-V en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen worden momenteel besproken in het kader van de wetgevingsprocedure tussen het Europees Parlement en de Raad.

Volgende stappen

³ C (2011) 7317 van 19.10.2011.

⁴ Krachtens artikel 12 van Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren (Marco Polo II), PB L 328 van 24.11.2006, blz. 1; het werkprogramma 2011 omvatte vier aanvullende begeleidende maatregelen. De "*Bijdrage aan het Europees programma voor de ondersteuning van de kustvaart*" wordt gerealiseerd door middel van een subsidie in de zin van artikel 168, lid 1, onder f), van de uitvoeringsregels van de financiële verordening die van toepassing is op de algemene begroting van de EU. De geschatte begroting is 350 000 euro.

⁵ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet, COM(2011)0650 definitief.

⁶ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de Connecting Europe Facility, COM(2011)0665 definitief.

Actie	Verantwoordelijke actoren	Tijdpad
1. Aanvragen van financiering in het kader van de meerjarige en jaarlijkse oproepen tot het indienen van voorstellen voor het TEN-V voor 2012	LS/sector	Gesloten op 28/2/2013
2. Benutten van de mogelijkheden die de oproep van het Marco Polo-programma 2013 biedt	Sector	1 ^e semester van 2013
3. Analyseren van mogelijke aanpassingen van de criteria van het Marco Polo II-programma om de marktomstandigheden beter te weerspiegelen en financiering van groene scheepvaartprojecten mogelijk te maken	EC/LS	Begin 2013
4. Zorgen voor een beter gebruik van de EU-financieringsinstrumenten voor de vervoerssector en coördinatie met andere EU-instrumenten, zoals structuurfondsen, leningen van de EIB, enz.	EC/LS/sector	Begin 2013
5. Zorgen voor continuïteit van de werkzaamheden van het ESN ten aanzien van mogelijke effecten (bv. een modale terugschakeling) in de kustvaart binnen het emissiebeheersgebied.	EC/ ESN/SPC's	2013-2014

bevordering van de korte vaart

2.2. Europese Investeringsbank (EIB)

De EIB is, in overeenstemming met de EU-wetgeving, financiering blijven verstrekken aan maritieme vervoersprojecten ter ondersteuning van de ontwikkeling van schone scheepstechnologieën en een grotere brandstofefficiëntie. Zo kan met EIB-leningen tot de helft van de kosten van nieuwe schepen (met name als deze gebruikmaken van nieuwe technologieën) of van vlootbrede optimalisatieprojecten, zoals installaties voor het schoonmaken van uitlaatgassen of aanpassingen van motoren om LNG te kunnen gebruiken, worden gedekt, mits de omvang van de lening ten minste 50 miljoen euro bedraagt. Tot op heden is er echter maar een beperkt aantal aanvragen voor EIB-financiering ingediend.

Eén optie om iets te doen aan de lage respons vanuit de scheepvaartsector zou kunnen zijn om de sector bewuster te maken van de voorwaarden van EIB-leningen voor de scheepvaart. Bovendien zou het verkennen van mogelijke partnerschappen tussen meerdere belanghebbenden uit verschillende sectoren⁷, die partners zouden kunnen samenbrengen om samen te werken bij het ontwikkelen van, het aantrekken van financiering voor en het uitvoeren van maritieme projecten - die onder meer gericht zouden kunnen zijn op het testen, valideren en inzetten van schone scheepstechnologieën- tot nieuwe mogelijkheden kunnen

⁷ Bv. een alliantie tussen organisaties uit twee of meer sectoren, zoals het bedrijfsleven, overheden, intergouvernementele organisaties die actief zijn in het maritieme domein.

leiden. Het bundelen van een aantal verbeteringsprojecten om een kritische massa te bereiken (d.w.z. investeringen van in totaal meer dan 50 miljoen euro), zou een andere optie kunnen zijn die de sector nader zou kunnen onderzoeken. Ook zou het gebruik van andere innovatieve financiële instrumenten van de EIB, zoals de leninggarantie voor TEN-V-projecten (LGTV) of de proeffase van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties⁸, om grote Europese maritieme infrastructuurprojecten te financieren, of de financieringsfaciliteit met risicodeling, om proef- en demonstratieactiviteiten te financieren, in overweging kunnen worden genomen. Het recente Groenboek⁹ over de langetermijnfinanciering van de Europese economie moet daarbij ook in aanmerking worden genomen.

Volgende stappen

<i>Actie</i>	<i>Verantwoordelijke actoren</i>	<i>Tijdpad</i>
6. Meer bewustzijn creëren van de kadervoorwaarden van EIB-leningen voor de scheepvaart	EIB/EC/sector	2013 - 2014
7. Onderzoeken van mogelijkheden voor intersectorale partnerschappen die EIB-financiering voor maritieme projecten zouden kunnen aantrekken	EC/ESSF	2013-2014
8. Onderzoeken van het gebruik van de LGTV of de proeffase van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties voor de financiering van maritieme vervoersinfrastructuurprojecten met langlopende terugbetalingstermijnen	EC/LS/sector/ ESSF	2013-2014
9. Onderzoeken van de financiële bundeling van verbeteringsprojecten om algemene EIB-leningen aan te vragen	ESSF	2013-2014

EIB – Europese Investeringsbank, ESSF – Europees Forum voor duurzame scheepvaart

2.3. Nationale financiering

2.3.1. Staatssteunmaatregelen die onder de richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming vallen

De voorwaarden voor de aanvraag van staatssteun voor de ondersteuning van vroege aanpassing aan de nieuwe milieunorm, zoals voorzien in de punten 3.1.1. en 3.1.2. van de communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming¹⁰, zijn verder verduidelijkt. Dienovereenkomstig kunnen lidstaten die steun willen verstrekken aan marktdeelnemers die nadeel ondervinden van de bij Richtlijn 2012/33/EU ingevoerde lage zwavelnorm staatssteun verlenen voor:

⁸ Verordening (EU) nr. 670/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2012 tot wijziging van Besluit nr. 1639/2006/EG tot vaststelling van een kaderprogramma voor concurrentievermogen en innovatie (2007-2013) en van Verordening (EG) nr. 680/2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie.

⁹ COM(2013) 150 final.

¹⁰ PB C 82 van 1.4.2008, blz. 1.

- de aanschaf van nieuwe schepen die voldoen aan de nieuwe zwavelgrenswaarden, op voorwaarde dat deze aanschaf plaatsvindt tot een jaar voordat de nieuwe norm in werking treedt, d.w.z. tot 31 december 2013. De maximale steunintensiteit bedraagt respectievelijk 10 %, 15 % en 20 % voor grote, middelgrote en kleine ondernemingen;
- verbetering van bestaande schepen om aan de nieuwe zwavelgrenswaarden te voldoen (zoals de installatie van wassers) voordat de nieuwe norm in werking treedt, d.w.z. tot 31 december 2014. De maximale steunintensiteit bedraagt respectievelijk 50 %, 60 % en 70 % voor grote, middelgrote en kleine ondernemingen.

Vanwege de huidige begrotingstekorten en bezuinigingsmaatregelen in de meeste lidstaten is de toepassing van deze mogelijkheid beperkt. Tot dusver is Finland de enige lidstaat die dergelijke steun heeft verleend voor vroege aanpassing aan de recentelijk goedgekeurde zwavelrichtlijn. De Commissie heeft de Finse regeling op 7 december 2011¹¹ goedgekeurd en heeft op 23 januari 2013 haar goedkeuring verleend aan enkele wijzigingen van de oorspronkelijke regeling¹². Daarnaast hebben de Finse autoriteiten op basis van deze regeling individuele steun verleend voor een nieuwe, door LNG aangedreven veerpont tussen Turku en Stockholm¹³.

2.3.2. Overige nationale en regionale regelingen ter ondersteuning van duurzame scheepvaart

Behalve naar de maatregelen om de vroege aanpassing aan de nieuwe milieunorm te ondersteunen, moet ook worden gekeken naar specifieke overheidssteun op nationaal en/of regionaal niveau, met inachtneming van de staatssteunregels, om duurzame scheepvaart mogelijk te maken. Deze zou de vorm kunnen aannemen van stimulansen voor groene schepen om nationale havens aan te doen, zoals groene havenrechten en -tarieven, belastingvrijstellingen of andere nationale regelingen die vroege investeerders in schone scheepstechnologieën en bevorderaars van duurzame scheepvaart belonen.

Volgende stappen

¹¹ SA. 32118 - Finland – De regeling inzake algemene richtsnoeren voor investeringssteun aan schepen ter verbetering van de milieubescherming; PB C 22 van 27.1.2012, blz. 4.

¹² SA.35686 (2012/N) – Finland - "Wijzigingen van de regeling inzake algemene richtsnoeren voor investeringssteun aan schepen ter verbetering van de milieubescherming"; gepubliceerd op 23 januari 2013.

¹³ SA.33382 – Finland – Staatssteun voor milieubescherming aan Viking Line Ltd., goedgekeurd op 25.4.2012, PB C 160 van 6.6.2012, blz. 9.

2.4. Internationale dialoog en technische samenwerking

Actie	Verantwoordelijke actoren	Tijdpad
10. Onderzoeken van de mogelijke invoering van nationale financieringsregelingen ter ondersteuning van vroege naleving van de lage zwavelnorm door nationale scheepsexploitanten	LS	2013-2014
11. Mogelijke stimulansen vaststellen die op lokaal, nationaal en regionaal niveau kunnen worden toegepast, zoals groene havenrechten en -tarieven voor groene schepen (met inachtneming van de staatssteunregels)	LS, sector	2013-2014

De Commissie heeft het Toolbox-document op de agenda gezet van bijeenkomsten in het kader van bilaterale en multilaterale dialogen over maritiem vervoer met belangrijke partners als de Verenigde Staten, China, Japan, Noorwegen en Brazilië. Het doel van deze uitwisselingen is ervoor zorgen dat belangrijke partners worden geïnformeerd over EU-voorstellen, evenals meer kennis vergaren over de inspanningen van deze landen op dit gebied, kansen voor gezamenlijke actie vaststellen en zorgen voor wereldwijde compatibiliteit van technische en operationele maatregelen. Coördinatie met initiatieven binnen de IMO, de ISO en andere relevante instanties zal van essentieel belang zijn om de wereldwijde interoperabiliteit van mogelijk op EU- of internationaal niveau aan te nemen technische en operationele normen te waarborgen.

Volgende stappen

Actie	Verantwoordelijke actoren	Tijdpad
12. Voortzetten van de maritieme internationale dialoog met belangrijke internationale partners over aan duurzaam zeevervoer gerelateerde onderwerpen, en de coördinatie daarvan met de IMO / ISO	EC, bijgestaan door het EMSA	Lopend

3. MIDDELLANGE- EN LANGERETERMIJNMAATREGELEN – STAND VAN ZAKEN EN VOLGENDE STAPPEN

In het Toolbox-document zijn begeleidende maatregelen voor de middellange en langere termijn voorgesteld op basis van de volgende componenten: regelgevingsmaatregelen van de EU, schone scheepstechnologieën en alternatieve brandstoffen, groene infrastructuur, mogelijke financieringskansen, onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, innovatie, en internationale samenwerking.

3.1. Coördinatie met de belanghebbenden en de lidstaten

Gezien de veelheid aan mogelijke benaderingen en oplossingen en de door veel belanghebbenden in de sector en veel lidstaten vertolkte behoefte aan een meer

gestructureerde informatie-uitwisseling en coördinatie van inspanningen teneinde vooruitgang te boeken in de tenuitvoerlegging van het Toolbox-document, zal de Commissie een speciale groep van deskundigen oprichten – het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF).

Het ESSF zal vertegenwoordigers van de lidstaten en private en openbare organisaties bij elkaar brengen om een structurele dialoog, de uitwisseling van goede praktijken en technische kennis mogelijk te maken, alsmede samenwerking en coördinatie tussen relevante publieke en private belanghebbenden in de maritieme sectoren en de betrokken diensten van de Commissie op gezamenlijk vastgestelde gebieden. Het ESSF zal de mogelijkheid bieden om praktische aangelegenheden te bespreken die zich tijdens het uitvoeringsproces voordoen, met name in de overgangsfase vóór de inwerkingtreding van de nieuwe normen. Op deze manier zal het ESSF ook een platform bieden voor discussies over de in hoofdstuk 2 hierboven beschreven kortetermijnmaatregelen. Voorts zal het ESSF waar nodig naar behoren rekening houden met specifieke regionale kenmerken.

Voorzien wordt dat de structuur van het ESSF uit de volgende elementen zal bestaan: een plenaire vergadering, een secretariaat, en niet-permanente technische werkgroepen om de werkzaamheden van het ESSF op specifieke gebieden verder te verdiepen. De Commissie zal als voorzitter van het ESSF optreden, en het ESSF zal het op een voorstel van de Commissie gebaseerde mandaat goedkeuren. Voorzien wordt dat het ESSF zal worden opgericht bij een daartoe strekkend besluit van de Commissie.

3.1.1. Richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2012/33/EU

Richtlijn 2012/33/EU is op 27 november 2012 bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. De lidstaten moeten de richtlijn uiterlijk op 18 juni 2014 in nationaal recht hebben omgezet. De richtlijn voorziet in een aantal uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen, waarmee onder andere beoogd wordt om de lidstaten te helpen bij het uitvoeren, handhaven en volgen van de uitvoering van de richtlijn. Ook voorziet de richtlijn in een comité en een uit deskundigen uit de lidstaten samengestelde deskundigengroep die de Commissie zullen bijstaan bij de opstelling van deze handelingen.

Om dit proces mogelijk te maken, wordt voorzien dat in het kader van het ESSF een deskundigengroep wordt ingesteld om de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2012/33/EU te bespreken.

Volgende stappen

<i>Actie</i>	<i>Verantwoordelijke actoren</i>	<i>Tijdpad</i>
<i>13. Oprichten van het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF)</i>	<i>EC samen met alle betrokken belanghebbenden</i>	<i>1^e helft van 2013</i>
<i>14. Organiseren van de eerste plenaire vergadering van het ESSF en in gang zetten van de werkzaamheden van de technische werkgroepen van het ESSF</i>	<i>EC, ESSF</i>	<i>2^e helft van 2013</i>
<i>15. Bespreken van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2012/33/EU</i>	<i>EC, LS, ESSF, Sector</i>	<i>2^e helft van 2013 - 2015</i>

3.2. Regelgevende maatregelen

3.2.1. Kadervoorwaarden voor het gebruik van LNG als scheepsbrandstof

De vervulling van het potentieel van LNG als scheepsbrandstof vereist dat al het mogelijke wordt gedaan om te garanderen dat alle noodzakelijke veiligheidsvoorschriften van kracht zijn en dat dit tijdig gebeurt, zodat de rechtsonzekerheid wordt weggenomen. Zowel op internationaal niveau als binnen de IMO, de ISO en de EU wordt hieraan gewerkt.

3.2.1.1. In de IMO verrichte werkzaamheden

Op dit moment werkt de subcommissie voor bulkvloeistoffen en -gassen van de IMO aan de internationale code voor het gebruik van gas als brandstof (International Gas as Fuel Code – IGF-code), die voorrang zal hebben boven de tussentijdse richtsnoeren van het IMO voor gas als scheepsbrandstof (MSC. 285(86)). Belangrijke technische vraagstukken waar nog op gestudeerd wordt zijn de locatie van de LNG-tank, de waarborgen tegen schade bij botsingen of het aan de grond lopen van het schip, het gebruik van draagbare tanks, of de voorschriften voor bunkeractiviteiten. Deze technische vraagstukken zijn van essentieel belang, niet in de laatste plaats voor passagiersschepen. Ook aspecten met betrekking tot de opleiding van zeevarenden zullen tegen het licht moeten worden gehouden. De IGF-code zal naar verwachting in 2014 worden voltooid.

3.2.1.2. In de ISO verrichte werkzaamheden

Binnen de ISO werkt de betrokken technische commissie (ISO TC 67 Working Group 10) momenteel aan de ontwikkeling van richtsnoeren voor systemen en installaties voor de toevoer van LNG als brandstof voor schepen, met inbegrip van eisen ten aanzien van de veiligheid, componenten, systemen en opleiding. Het eerste ontwerp van de richtsnoeren zal in 2013 gereed zijn. Deze richtsnoeren zullen de werkzaamheden van de ISO met betrekking tot LNG voor de scheepvaart aanvullen.

3.2.1.3. Op EU-niveau verrichte werkzaamheden

- (a) Verplichte technische normen voor het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

Op 24 januari 2013 heeft de Commissie het pakket "Schone energie voor het vervoer" gepresenteerd, met inbegrip van een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹⁴. De voorgestelde richtlijn verplicht de lidstaten ervoor te zorgen dat alle zeehavens van het kernnetwerk van het TEN-V uiterlijk op 31 december 2020 zijn uitgerust met LNG-tankpunten voor zeevaartuigen en binnenvaartschepen (artikel 6, lid 2). Ook vereist de voorgestelde richtlijn dat alle tankpunten uiterlijk op 31 december 2015 voldoen aan bepaalde technische specificaties (artikel 6, lid 4).

LNG-tankpunten voor vaartuigen dienen te voldoen aan nog overeen te komen Europese normen op basis van de mondiale ISO-norm ISO/TC67/WG10.

- (b) Procedures en voorschriften voor de distributie en bunkering van LNG voor de scheepvaart

Het ontbreken van gemeenschappelijke procedures en geharmoniseerde voorschriften voor de distributie en bunkering van LNG aan schepen op EU-niveau wordt momenteel aangepakt door de Commissie, in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA). Deze werkzaamheden worden ondersteund door de resultaten van

¹⁴ COM(2013)018 final.

gezamenlijk door de Commissie en het EMSA georganiseerde bijeenkomsten van een ad-hocdeskundigengroep op het gebied van LNG voor de scheepvaart in april, juni en december 2012.

De deskundigen concentreerden zich met name op het inventariseren van de huidige voorschriften en normen ten aanzien van LNG en het identificeren van potentiële belemmeringen voor het gebruik op grote schaal van LNG als scheepsbrandstof in de EU.

Voorts volgt de Commissie de lopende ontwikkelingen op regelgevingsgebied die zich op internationaal niveau afspelen (in de IMO, de ISO, de Internationale Vereniging van havens (International Association of Ports and Harbours – IAPH) en de Vereniging van internationale gastanker- en terminalexploitanten (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators – SIGTTO)) met betrekking tot LNG-bunkering aan schepen en coördineert zij, bijgestaan door het EMSA, haar werkzaamheden met deze organisaties.

Bovendien heeft het EMSA externe deskundigen opdracht gegeven een analyse te maken van de hiaten in de normen en voorschriften voor de bunkering van schepen die gas als brandstof gebruiken.

De Europese Commissie zal de discussies over en de werkzaamheden in verband met de vaststelling van EU-brede, op internationaal niveau compatibele kadervoorwaarden voor de bunkering van LNG voortzetten. In het werkdocument van de diensten van de Commissie getiteld "Actions towards a comprehensive EU framework on LNG for shipping", dat de mededeling over "Schone energie voor het vervoer: een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen"¹⁵ begeleidt, worden de tot dusver bereikte resultaten beschreven, evenals de volgende stappen die tot eind 2014 moeten worden genomen om een alomvattende reeks voorschriften, normen en richtsnoeren te ontwikkelen.

(c) Ondersteunende activiteiten

Het Europees Parlement heeft ook voorbereidende maatregelen voorgesteld (met een begroting van 1 miljoen euro) om de invoering van toereikende kadervoorwaarden voor het gebruik van LNG in de scheepvaart te ondersteunen, bijvoorbeeld in de vorm van gefocuste studies. Het toepassingsgebied van de maatregelen moet nog definitief worden vastgesteld, waarbij rekening zal worden gehouden met de resultaten van de in 2012 door de Commissie, het EMSA en relevante belanghebbenden ondernomen hiatenanalyse. Ook zal het Parlement mogelijk steun geven aan toekomstige aanvullende acties om de kadervoorwaarden voor het gebruik van LNG voor de scheepvaart op basis van de discussies binnen het ESSF verder te ontwikkelen.

Volgende stappen voor het gebruik van LNG voor de scheepvaart

Gezien de complexiteit van dit onderwerp moeten het toepassingsgebied van en de deelname aan de raadpleging worden uitgebreid naar andere belanghebbenden in de toeleveringsketen voor LNG voor de scheepvaart om daar ook relevante autoriteiten van de lidstaten bij te betrekken. Om die reden wordt voorzien dat in het kader van het ESSF een werkgroep inzake LNG voor de scheepvaart wordt ingesteld. De werkgroep zal zijn werkzaamheden onder meer baseren op de resultaten van de ad-hocdeskundigengroep inzake LNG, de aanbevelingen van de EMSA-analyse van de hiaten in de wetgeving en de door het TEN-V-programma ondersteunde aanvullende haalbaarheidsstudies, d.w.z. het LNG-project voor de noordelijke EU enz.

Deze werkgroep zal het ESSF advies verstrekken over technische en juridische aspecten van de ontwikkeling van kadervoorwaarden (normen, richtsnoeren en/of wet- en regelgeving) om

¹⁵ COM (2013)017 final van 24.1.2013.

het gebruik van LNG voor de scheepvaart op EU-niveau te bevorderen, en kan de volgende acties ondernemen:

<i>Actie</i>	<i>Verantwoordelijke actoren</i>	<i>Tijdpad</i>
16. Ontwikkelen van gemeenschappelijke, geharmoniseerde richtsnoeren/normen/voorschriften voor het gebruik van LNG voor de scheepvaart, die betrekking hebben op technische, operationele, veiligheids-, beveiligings- en opleidingsaspecten van:	EC/EMSA/ESSF	2013-2014
(a) overbrenging, opslag en distributie;		
(b) bunkering; en		
(c) gebruik aan boord van schepen		
17. Analyseren van enkele van de potentiële marktbelemmeringen voor de uitrol van LNG, d.w.z. organisatorische, operationele en kostengerelateerde belemmeringen en belemmeringen in verband met een gebrek aan informatie	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
18. De vinger aan de pols houden van en de coördinatie waarborgen met de lopende regelgevingsontwikkelingen op internationaal niveau met betrekking tot het gebruik van LNG voor de scheepvaart, d.w.z. in de IMO, de ISO, de IAPH, de SIGTTO, enz.	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
19. Richtsnoeren en ondersteuning geven voor de ontwikkeling en beoordeling van effectieve business cases (aanpak op basis van de toeleveringsketen voor LNG)	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
20. Vergroten van het bewustzijn van het publiek van de voordelen van LNG voor de scheepvaart	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014

3.2.2. Schoonmaaktechnologieën

3.2.2.1. Goedkeuring van aan boord geïnstalleerde systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen

In Richtlijn 2011/75/EU van de Commissie van 2 september 2011¹⁶ tot wijziging van Richtlijn 96/98/EG van de Raad inzake uitrusting van zeeschepen¹⁷ zijn geharmoniseerde

¹⁶ PB L 239 van 15.9.2011, blz. 1.

eisen opgenomen voor de goedkeuring van aan boord geïnstalleerde systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen (schoonmaaktechnologieën) voor schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen. Volgens deze nieuwe bepalingen moeten aan boord van EU-schepen geïnstalleerde wassers met ingang van 5 oktober 2012 voldoen aan de in bijlage A.1¹⁸ bij de richtlijn neergelegde normen.

3.2.2.2. Vereisten voor door wassers geproduceerd afval

Bepaalde typen wassers genereren afval dat niet in zee mag worden geloosd, maar op passende wijze moet worden behandeld. Bijgevolg zullen de eisen ten aanzien van door wassers geproduceerd afval door de diensten van de Commissie worden beoordeeld tijdens het lopende herzieningsproces voor Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen.

Volgende stappen voor de toepassing van schoonmaaktechnologieën

Gezien de technische, operationele en economische uitdagingen die gepaard gaan met de installatie, de exploitatie en het onderhoud van systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen (wassers), wordt voorzien in de oprichting van een ESSF-werkgroep inzake schoonmaaktechnologieën. De werkgroep zal onder meer een analyse maken van *de geschiktheid van wassers voor installatie op alle typen motoren en in schepen van alle categorieën en groottes, de aanvangskosten, de beschikbaarheid, de volgroeidheid van de producten, de terugbetalingstermijn, de verwijdering van residuen (slib) en de opleiding van de bemanning*. De werkgroep zal het ESSF adviseren over technische, economische en operationele aspecten van het gebruik van schoonmaaktechnologieën in de scheepvaart.

¹⁷ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25.

¹⁸ Bijlage A.1 – Uitrusting waarvoor reeds gedetailleerde beproevingsnormen bestaan in internationale instrumenten.

<i>Actie</i>	<i>Verantwoordelijke actoren</i>	<i>Tijdpad</i>
21. Voorstellen om de residuen van systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen op te nemen in het toepassingsgebied van Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen	EC	2 ^e kwartaal van 2013
22. Beoordelen van de noodzaak van richtsnoeren en/of normen voor schoonmaaktechnologieën wat betreft de technische, operationele en veiligheidsaspecten ervan, met inbegrip van opleiding van de bemanning, en wat betreft de verontreiniging van mariene milieus	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
23. Identificeren en analyseren van potentiële belemmeringen voor de aanvaarding van schoonmaaktechnologieën door de markt	EC/ESSF	2013-2014
24. Zorgen voor coördinatie met lopende regelgevingsinitiatieven op internationaal niveau, d.w.z. de werkzaamheden van de IMO in verband met de ontwikkeling van criteria voor het waswater van systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen	EC, bijgestaan door het EMSA	2013-2014
25. Informatie uitwisselen over lopende en geplande projecten en proeven met betrekking tot de installatie van schoonmaaktechnologieën aan boord van schepen	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014

3.2.3. Stroomvoorziening vanaf de wal

Normalisatieactiviteiten om de invoering van deze technologie te stimuleren, die de lokale verontreiniging in havens sterk kan verminderen en in de toekomst zou kunnen worden gevoed door schone windenergie van offshore-windturbineparken, zijn reeds aan de gang. In het voorstel voor een richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹⁹ worden de lidstaten verplicht ervoor te zorgen dat havens stroomvoorzieningen voor vaartuigen hebben geïnstalleerd die kostenefficiënt zijn en milieuvriendelijk met zich meebrengen. Bovendien moeten elektriciteitsvoorzieningen aan wal volgens de voorgestelde richtlijn uiterlijk op 31 december 2015 voldoen aan de desbetreffende EN-norm en de technische specificaties van de recentelijk aangenomen mondiale norm IEC/ISO/IEEE 80005-1.

Verdere stimulansen worden voorgesteld in het kader van de huidige herziening van Richtlijn 2003/96/EG van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit. Het voorstel van de Commissie voorziet in een verplichte tijdelijke belastingvrijstelling voor de elektriciteitsvoorziening vanaf de wal aan

¹⁹ COM(2013)018 final.

schepen die liggen afgemeerd in de haven. Zodra de richtlijn is goedgekeurd, is deze stimulans gedurende een periode van acht jaar van toepassing. De discussies over deze voorgestelde wetgeving lopen echter nog.

Volgende stappen

<i>Actie</i>	<i>Verantwoordelijke actoren</i>	<i>Tijdpad</i>
26. Optimaal gebruikmaken van de stimulansen voor stroomvoorziening vanaf de wal door de lidstaten en de sector	<i>LS/sector</i>	<i>31/12/2020</i>

3.3. Ontwikkeling van infrastructuur

Het voorstel voor een nieuwe TEN-V-verordening bevat eisen ten aanzien van de infrastructuur die ten doel hebben om veilige, efficiënte, slimme, energie-efficiënte en duurzame vervoersdiensten te bevorderen. Daarbij wordt adequate aandacht besteed aan de toepassing van nieuwe technologieën en innovaties, waaronder met name de verstrekking van alternatieve tankfaciliteiten, die verplicht gebruik moeten maken van schone scheepstechnologieën. TEN-V-ondersteuning zal de overgang naar een schonere scheepvaart op de belangrijkste verkeersassen langs de EU-kusten en hun interfaces met het achterland vergemakkelijken.

3.4. Onderzoek, technologische ontwikkeling en innovatie

Het zevende kaderprogramma (KP7) van de EU voor vervoer heeft een aantal onderzoeksprojecten ondersteund²⁰, waarbij vooral is gekeken naar de ontwikkeling van innovatieve maritieme concepten, zoals schone scheepvaarttechnologieën, alternatieve brandstoffen en operationele strategieën voor het groener maken van het maritieme vervoer. In deze acties wordt ook rekening gehouden met de prioriteiten van de maritieme strategische onderzoeksagenda die zijn geformuleerd door het door de sector opgerichte "WATERBORNE-technologieplatform", dat relevante belanghebbenden op het gebied van onderzoek en ontwikkeling naar vervoer over water bij elkaar brengt.²¹ Het WATERBORNE-technologieplatform is momenteel zijn strategische onderzoeksagenda aan het actualiseren om visies te ontwikkelen voor het volgende werkprogramma, dat zal worden uitgevoerd in het kader van "Horizon 2020", het financieringsprogramma van de EU voor onderzoek en innovatie voor de periode 2014-2020.

Om de milieu- en klimaatuitdagingen waar de scheepvaartsector voor staat het hoofd te kunnen bieden, zijn verdere investeringen in onderzoek en ontwikkeling nodig, in combinatie met een beter gecoördineerde en consistentere aanpak door de maritieme gemeenschap van de EU. In het Witboek Vervoer uit 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"²² zijn ambitieuze doelstellingen vastgesteld voor de vermindering van de CO₂-emissies door de scheepvaart. Uit de contacten

²⁰ STREAMLINE (Strategic Research for Innovative Marine Propulsion Concepts), TEFLES (Technologies and Scenarios for Low Emissions Shipping), DEECON (Innovative After-treatment System for Marine Diesel Engine Emission Control) en HELIOS (High Pressure Electronically Controlled Gas Injection for Marine Two-stroke Diesel Engines) zijn voorbeelden van dergelijke door de EU gefinancierde projecten, waarover meer informatie is te vinden op de website van de Informatiedienst voor communautair onderzoek en ontwikkeling (Community Research and Development Information Service – CORDIS): http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html

²¹ <http://www.waterborne-tp.org/>

²² COM(2011)0144 definitief.

met belanghebbenden blijkt dat de sector werkt aan innovatieve benaderingen die moeten leiden tot schepen met een nulemissie²³. Over het algemeen leidt een grotere energie-efficiëntie van vaartuigen tot een lager totaal brandstofverbruik en daarmee tot een rechtstreekse reductie van de emissies van verontreinigende stoffen en CO₂. Deze innovatieve benaderingen vereisen de integratie van diverse nieuwe technologieën en de uitvoering van uitgebreidere studies en validatieprojecten.

Onderzoeks- en ontwikkelingsopties voor de tenuitvoerlegging van het Toolbox-document zijn te vinden in Horizon 2020, onder de maatschappelijke uitdaging "Slim, groen en geïntegreerd vervoer". Om ervoor te zorgen dat optimaal profijt wordt getrokken uit het Horizon 2020-programma, wordt voorzien in de oprichting van een ESSF-werkgroep inzake onderzoek, innovatie en technologieën. De werkgroep zal voor het ESSF voorwerk verrichten op het gebied van de gewenste richting van onderzoek en ontwikkeling, te stellen eisen en te nemen besluiten ter ondersteuning van het Toolbox-document door middel van het Horizon 2020-specifieke programma. Waar nodig zal rekening worden gehouden met specifieke regionale omstandigheden.

Volgende stappen

²³ Het recente LeaderSHIP-verslag van 20 februari 2013 gaat ook in op een mogelijke publiek-privaat partnerschap om schepen met nulemissies / nul technische ongevallen te ontwikkelen (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>).

4. CONCLUSIE

Actie	Verantwoordelijke actoren	Tijdpad
27. Bijdragen tot de vaststelling van het werkprogramma voor de oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van Horizon 2020: (a) passende onderwerpen en soorten acties voorstellen; (b) geïnteresseerde organisaties informeren en ertoe aanzetten om optimaal gebruik te maken van de financiering uit Horizon 2020 voor de tenuitvoerlegging van het Toolbox-document	EC/WTP/ESSF/	Gedurende 2013 en daarna
28. Bijdragen tot de agenda voor strategisch onderzoek en innovatie ten behoeve van het maritieme vervoer in het kader van Horizon 2020: (a) de voortgang bewaken en onderzoeks- en ontwikkelingsvereisten voor het Toolbox-document actualiseren; (b) helpen de EU-onderzoeks- en innovatieacties in overeenstemming te brengen met de beleidsuitvoering	EC/WTP/ ESSF EC/WTP/ ESSF	Gedurende 2013 en daarna

De Commissie zal nauw blijven samenwerken met de lidstaten en belanghebbenden bij de tenuitvoerlegging van de in het werkdokument van de diensten van de Commissie van 16 september 2011 vastgestelde maatregelen, evenals bij de ontwikkeling van aanvullende maatregelen die de naleving van de lage zwavelnorm zullen versterken en een duurzame en concurrerende EU-scheepvaart zullen bevorderen. Hiertoe zullen de in de voorgaande hoofdstukken beschreven en in bijlage 1 bij dit verslag samengevatte maatregelen ten uitvoer worden gelegd.

Om dit proces te bevorderen en te coördineren zal de Commissie een breder forum voor belanghebbenden oprichten – het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF). Het ESSF zal een platform bieden voor een structurele dialoog, de uitwisseling van goede praktijken en technische kennis, samenwerking, en coördinatie tussen relevante publieke en private belanghebbenden in de maritieme sectoren en de betrokken diensten van de Commissie op gezamenlijk vastgestelde gebieden. Het ESSF zal worden bijgestaan door technische werkgroepen, die zich in eerste instantie zullen concentreren op schoonmaaktechnologieën en het gebruik van LNG voor de scheepvaart, de coördinatie van onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten en innovatie (op basis van de bredere richtsnoeren voor onderzoek en ontwikkeling van het WATERBORNE-technologieplatform), financieringsaspecten, en de uitwisseling van goede praktijken bij de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2012/33/EU.

De Commissie zal medio 2015 verslag uitbrengen over de voortgang in de tenuitvoerlegging van deze maatregelen.

BIJLAGE 1: Stappenplan voor de tenuitvoerlegging van het Toolbox-document voor duurzaam vervoer over water

	<i>Actie</i>	<i>Verantwoordelijke actoren</i>	<i>Tijdpad</i>
1	Aanvragen van financiering in het kader van de meerjarige en jaarlijkse oproepen tot het indienen van voorstellen voor het TEN-V voor 2012	<i>LS/sector</i>	Gesloten op 28/2/2013
2	Benutten van de mogelijkheden die de oproep van het Marco Polo-programma 2013 biedt	<i>Sector</i>	1 ^e semester van 2013
3	Analyseren van mogelijke aanpassingen van de criteria van het Marco Polo II-programma om de marktomstandigheden beter te weerspiegelen en financiering van groene scheepvaartprojecten mogelijk te maken	<i>EC/LS</i>	Begin 2013
4	Zorgen voor een beter gebruik van de EU-financieringsinstrumenten voor de vervoerssector en coördinatie met andere EU-instrumenten, zoals structuurfondsen, leningen van de EIB, enz.	<i>EC/LS/sector</i>	Begin 2013
5	Zorgen voor continuïteit van de werkzaamheden van het ESN met betrekking tot de beoordeling van waarschijnlijke effecten (modale terugschakeling) op de kustvaartsector in het emissiebeheersgebied	<i>EC/ESN/SPC's</i>	2013-2014
6	Meer bewustzijn creëren van de kadervoorwaarden van EIB-leningen voor de scheepvaart	<i>EIB/EC</i>	2013-2014
7	Onderzoeken van mogelijkheden voor intersectorale partnerschappen die EIB-financiering voor maritieme projecten zouden kunnen aantrekken	<i>EC/LS/sector/ESSF</i>	2013-2014
8	Onderzoeken van het gebruik van de LGTV of de proeffase van het Europa 2020-initiatief inzake projectobligaties voor de financiering van maritieme vervoersinfrastructuurprojecten met	<i>EC/LS/sector/ESSF</i>	2013-2014

Actie		Verantwoordelijke actoren	Tijdpad
langlopende terugbetalingstermijnen			
9	Onderzoeken van de financiële bundeling van verbeteringsprojecten om algemene EIB-leningen aan te vragen	LS/Sector/ESSF	2013-2014
10	Onderzoeken van de mogelijke invoering van nationale financieringsregelingen ter ondersteuning van vroege naleving van de lage zwavelnorm door nationale scheepsexploitanten	LS	2013-2014
11	Vaststellen van mogelijke stimulansen die op lokaal, regionaal en nationaal niveau kunnen worden toegepast, zoals groene havenrechten en -tarieven voor groene schepen (met inachtneming van de staatssteunregels)	LS/sector	2013-2014
12	Voortzetten van de maritieme internationale dialoog met belangrijke internationale partners over, en de coördinatie met de IMO / ISO van, aan duurzaam zeevervoer gerelateerde onderwerpen	EC, bijgestaan door het EMSA	Terugkerend
13	Oprichten van het Europees Forum voor duurzame scheepvaart (ESSF)	EC samen met relevante belanghebbenden	1 ^e helft van 2013
14	Organiseren van de eerste plenaire vergadering van het ESSF en in gang zetten van de werkzaamheden van de technische werkgroepen van het ESSF	EC/ESSF	2 ^e helft van 2013
15	Bespreken van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2012/33/EU	EC/ LS/ ESSF/Sector	2 ^e helft van 2013 - 2015
16	Ontwikkelen van gemeenschappelijke, geharmoniseerde richtsnoeren/normen/voorschriften voor het gebruik van LNG voor de scheepvaart, die betrekking hebben op technische, operationele, veiligheids-, beveiligings- en opleidingsaspecten van: (a) overbrenging, opslag en distributie;	EC/EMSA/ESSF	2013-2014

Actie		Verantwoordelijke actoren	Tijdpad
(b) bunkering; (c) gebruik aan boord van schepen			
17	Analyseren van enkele van de potentiële marktbelemmeringen voor de uitrol van LNG, d.w.z. organisatorische, operationele en kostengerelateerde belemmeringen en belemmeringen in verband met een gebrek aan informatie	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
18	De vinger aan de pols houden van en de coördinatie waarborgen met de lopende regelgevingsontwikkelingen op internationaal niveau met betrekking tot het gebruik van LNG voor de scheepvaart, d.w.z. in de IMO, de ISO, de IAPH, de SIGTTO, enz.	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
19	Richtsnoeren en ondersteuning geven voor de ontwikkeling en beoordeling van effectieve business cases (aanpak op basis van de toeleveringsketen voor LNG)	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
20	Vergroten van het bewustzijn van het publiek van de voordelen van LNG voor de scheepvaart	EC/ EMSA/ ESSF	2013-2014
21	Voorstellen om de residuen van systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen op te nemen in het toepassingsgebied van Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen	EC	2 ^e kwartaal van 2013
22	Beoordelen van de noodzaak van richtsnoeren en/of normen voor schoonmaaktechnologieën wat betreft de technische, operationele en veiligheidsaspecten ervan, met inbegrip van opleiding van de bemanning, en wat betreft de verontreiniging van mariene milieus	EC/EMSA/ESSF	2013-2014
23	Identificeren en analyseren van potentiële belemmeringen voor de aanvaarding van	EC/ESSF	2013-2014

Actie	Verantwoordelijke actoren	Tijdpad
schoonmaaktechnologieën door de markt		
24 Zorgen voor coördinatie met lopende regelgevingsinitiatieven op internationaal niveau, d.w.z. de werkzaamheden van de IMO in verband met de ontwikkeling van criteria voor het waswater van systemen voor het schoonmaken van uitlaatgassen	EC/ESSF	2013-2014
25 Informatie uitwisselen over lopende en geplande projecten en proeven met betrekking tot de installatie van schoonmaaktechnologieën aan boord van schepen	EC/EMSA/ESSF	2013-2014
26 Optimaal gebruikmaken van de stimulansen voor stroomvoorziening vanaf de wal door de lidstaten en de sector	LS/sector	31/12/2020
27 Bijdragen tot de vaststelling van het werkprogramma voor de oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van Horizon 2020: passende onderwerpen en soorten acties voorstellen; geïnteresseerde organisaties informeren en ertoe aanzetten om optimaal gebruik te maken van de financiering van Horizon 2020 voor de tenuitvoerlegging van het Toolbox-document.	EC/WTP/ESSF/	Vanaf 2013
28 Bijdragen tot de agenda voor strategisch onderzoek en innovatie ten behoeve van het maritieme vervoer in het kader van Horizon 2020: de voortgang bewaken en onderzoeks- en ontwikkelingsvereisten voor het Toolbox-document actualiseren; helpen de EU-onderzoeks- en innovatieacties in overeenstemming te brengen met de beleidsuitvoering	EC/WTP/ESSF/	Vanaf 2013

BIJLAGE 2: Door TEN-V ondersteunde projecten voor de ontwikkeling van snelwegen op zee en havens met een specifiek milieuaspect

Gepubliceerd op: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.htm

Meer informatie over door TEN-V gefinancierde projecten is te vinden op de website van het Uitvoerend Agentschap voor het T

(<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

Lopende portefeuille van projecten voor de ontwikkeling van snelwegen op zee:

Projectcode	Titel	Type actie	Geplande duur (jaren)	Oorspronkelijke einddatum	Geschatte einddatum	Oorspronkelijke totale kosten (€ M)	TEN-V-steun (€ M)
2010-EU-21112-S	LNG-infrastructuur van tankstations en gebruik op schepen	Studies	3,2	31/3/2013	31/12/2013	26,8	9,6
2009-EU-21010-P	Oostzeeverbinding Gdynia-Karlskrona (onderdeel van het project voor stroomvoorziening vanaf de wal in één haven en op twee schepen)	Werken	4,8	31/10/2013	31/10/2013	85,5	17,1
2011-EU-21002-P	Stroomvoorziening aan wal – een geïntegreerd Noordzeenetwerk	Werken	3,3	31/12/2014	31/12/2014	5,0	1,0
2011-EU-21005-S	LNG in Oostzeehavens	Studies	3,0	31/12/2014	31/12/2014	4,8	2,4
2011-EU-21007-S	COSTA	Studies	2,8	31/12/2013	31/12/2013	3,0	1,5
2011-EU-21010-M	Groene brug in de Scandinavische corridor (onderdeel van het project voor de installatie van wassers op twee schepen en stroomvoorziening vanaf de wal in twee havens)	Gemengd (studies en werken)	4,0	31/12/2014	31/12/2014	84,6	19,8
Totaal						111,4	51,4

Portefeuille van lopende havenprojecten:

Projectcode	Titel	Type actie	Geplande duur (jaren)	Oorspronkelijke einddatum	Geschatte einddatum	Oorspronkelijke totale kosten (€ M)	TEN-V-steun (€ M)
2011-ES-92138-S	Blauwe corridors verbeteren door de toepassing van energie uit aardgas	Studie	1,3	31/12/2013	31/12/2013	2,2	1,1
2011-EU-92151-S	Groene technologieën en eco-efficiënte alternatieven voor hijskranen en activiteiten in containerhaventerminals (GREENCRANES)	Studie	1,9	31/5/2014	31/5/2014	3,6	1,8
2011-EU-92079-S	Maak het verschil	Studie	1,2	31/12/2014	31/12/2014	2,5	1,2
2011-FR-92026-S	Technische en ontwerpstudies met betrekking tot de uitvoering van een LNG-bunkerstation in de haven van Duinkerken	Studie	2,4	31/12/2014	31/12/2014	2,3	1,1
2011-SE-92148-P	Fjalir-project	Werken	1,2	31/12/2013	31/12/2013	1,3	0,3
Totaal						11,9	5,5