

Brussel, 10.3.2015
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

**overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van
de Europese Unie**

over het

**standpunt van de Raad in eerste lezing over de vaststelling van een verordening van het
Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de
verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van
Verordening (EU) nr. 525/2013**

(Voor de EER relevante tekst)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

over het

standpunt van de Raad in eerste lezing over de vaststelling van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013

(Voor de EER relevante tekst)

1. Achtergrond

Indiening voorstel bij het Europees Parlement en de Raad (document COM(2013) 480 final – 2013/0224 COD):	28 juni 2013
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité:	16 oktober 2013
Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing:	16 april 2014
Indiening van het gewijzigde voorstel:	n.v.t.
Vaststelling van het standpunt van de Raad:	5 maart 2015

2. Doel van het voorstel van de Commissie

De Commissie stelt voor een rechtskader voor de hele EU te creëren voor het verzamelen en publiceren van geverifieerde jaarlijkse gegevens over de CO₂-emissies en de energie-efficiëntie van alle grote schepen (met een brutotonnage van meer dan 5 000) die EU-havens aandoen, ongeacht waar de schepen geregistreerd staan. Dit is de eerste stap in de EU-strategie ter beperking van broeikasgasemissies door maritiem vervoer, zoals geschetst in de in juni 2013 vastgestelde mededeling van de Commissie¹, en zou ook een waardevolle bijdrage moeten leveren tot de lopende discussies in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

De regeling voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) die uit dit voorstel voortvloeit, heeft als belangrijkste kenmerken:

- a) toepassingsgebied: de MRV-regels zijn van toepassing op schepen met een brutotonnage van meer dan 5 000 die havens aandoen die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen. Kleine emittenten (kleine en middelgrote schepen met een brutotonnage van minder dan 5 000), die ongeveer 40 % van de vloot uitmaken maar slechts 10 % van de totale emissies veroorzaken, zijn hiervan uitgezonderd;

¹ Mededeling van de Commissie "De emissies door maritiem vervoer integreren in het EU-beleid ter vermindering van broeikasgassen", COM(2013) 479 final.

- b) voor enkele categorieën schepen geldt een vrijstelling: oorlogsschepen, schepen die vis vangen of verwerken, houten schepen en overheidsschepen die voor niet-commerciële doelen worden gebruikt;
- c) overeenkomstig de beginselen van het internationaal zeerecht gelden de MRV-regels zonder onderscheid voor alle schepen die een haven in de EU aandoen, ongeacht de vlag waaronder zij varen;
- d) dekking van reizen van en naar havens in de EU: vanaf 1 januari 2018 zullen schepen hun CO₂-emissies en andere relevante efficiëntieparameters moeten monitoren voor reizen binnen de Unie (van de ene aanloophaven die onder de jurisdictie van een lidstaat valt naar de andere), inkomende reizen (van de laatste aanloophaven buiten de EU naar de eerste aanloophaven die onder de jurisdictie van een lidstaat valt) en uitgaande reizen (van een aanloophaven die onder de jurisdictie van een lidstaat valt naar de eerste aanloophaven buiten de EU);
- e) de emissies van schepen in de havens zal ook moeten worden gemonitord, gerapporteerd en geverifieerd. Hiermee wordt beoogd het gebruik van beschikbare, vanaf de wal opererende technologieën voor emissiebeperking te bevorderen;
- f) reeds beschikbare gegevens uit logboeken, positieverslagen en bunkerbrandstofleveringsnota's zullen worden gebruikt;
- g) na te zijn gemonitord, moeten deze gegevens ook op onafhankelijke wijze worden geverifieerd en vervolgens jaarlijks op geaggregeerde wijze aan de Commissie en de vlaggenstaat van het schip worden gerapporteerd;
- h) de Commissie zal per schip rapporteren over de geverifieerde, jaarlijkse geaggregeerde gegevens, met inbegrip van parameters voor zowel de CO₂-emissies en de energie-efficiëntie;
- i) een beperkt aantal taken, vooral met betrekking tot de databank voor handhaving, zal worden toegewezen aan het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), overeenkomstig zijn oprichtingsverordening;
- j) handhaving door lidstaten die optreden als hetzij vlaggenstaat, hetzij havenstaat (middels havenstaatcontrole (op grond van artikel 19, lid 2) of middels MRV-specifieke inspecties (op grond van artikel 19, lid 3)) en die moeten verifiëren of een geldig conformiteitsdocument zich reeds aan boord bevindt van de schepen die onder hun jurisdictie vallende havens aandoen, en sancties moeten instellen wanneer die verificatie daartoe aanleiding geeft;
- k) waarborgen van de samenhang met internationale ontwikkelingen door de verordening te herzien en, indien nodig, relevante wijzigingen voor te stellen om haar aan te passen aan internationaal overeengekomen ontwikkelingen, met name in het kader van de IMO.

3. Opmerkingen inzake het standpunt van de Raad

3.1. Algemene opmerkingen inzake het standpunt van de Raad

De Commissie is van mening dat de informele onderhandelingen tot een evenwichtig pakket hebben geleid, met bevredigende oplossingen voor een aantal belangrijke kwesties zoals het toepassingsgebied van de verordening, vrachtmonitoring en -rapportage, de vertrouwelijkheid van gegevens en transparantie van de informatie, en de handhabingsbepalingen. Daarom kan de Commissie zich scharen achter de resultaten zoals die uit het standpunt van de Raad naar voren komen.

De Commissie legt evenwel een uitdrukkelijke verklaring af inzake het gebruik dat de Raad maakt van de in artikel 5, lid 4, van Verordening (EU) nr. 182/2011 geboden mogelijkheid voor uitvoeringshandelingen (de "geen advies"-bepaling). De Commissie verzet zich daar niet tegen, maar is er wel stellig van overtuigd dat het gebruik van een dergelijke bepaling moet worden gemotiveerd en legt derhalve de verklaring in de bijlage bij deze mededeling af.

3.2. Amendementen van het Europees Parlement in eerste lezing (samengevat)

De Raad is niet expliciet ingegaan op een aantal van de amendementen van het Parlement. Het standpunt van de Commissie inzake die amendementen van het Parlement wordt hieronder beschreven.

In het advies van het Parlement in eerste lezing worden de volgende belangrijke amendementen voorgesteld:

- a) **opnemen van ruimere verwijzingen naar "broeikasgasemissies" in plaats van "CO₂-emissies" (amendementen 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29 en 31). Gedeeltelijk aanvaard door de Commissie.** In het advies van het Parlement in eerste lezing wordt het woord "CO₂-emissies" in meerdere gevallen door "broeikasgasemissies" vervangen, om de aandacht te vestigen op de noodzaak om emissies "anders dan van CO₂" in de loop van de tijd aan te pakken. De Commissie is van mening dat de doelstelling van de voorgestelde verordening toegespitst moet blijven op CO₂, dat veruit het belangrijkste deel van de broeikasgasemissies van de maritieme sector uitmaakt. Zolang echter het toepassingsgebied van de verordening niet wordt gewijzigd, kan een ruimere formulering overeenkomstig de amendementen van het Parlement worden geaccepteerd. De Raad heeft, overeenkomstig het voorstel van de Commissie, CO₂ als enige onder de verordening vallende emissie gehandhaafd, maar in de overwegingen wel een iets ruimere formulering met betrekking tot broeikasgasemissies en luchtverontreinigende stoffen geaccepteerd (overweging 1 bis (nieuw) en andere);
- b) **opnemen in de MRV-regeling van schepen die vis vangen of verwerken (amendement 26). Verworpen door de Commissie.** Het Parlement is voorstander van opname in de MRV-regeling van "schepen die vis vangen of verwerken", die van het voorstel waren uitgesloten. De Commissie is van mening dat deze categorieën slechts een te verwaarlozen hoeveelheid emissies vertegenwoordigen en een aantal handhavingsproblemen met zich meebrengen. De Raad heeft deze categorieën uiteindelijk buiten de verordening gehouden, overeenkomstig het voorstel van de Commissie;
- c) **opnemen van minder strikte MRV-monitoringverplichtingen voor vaartuigen die alleen op aan de EU gerelateerde trajecten opereren en die meerdere reizen per dag maken: "regeling voor de korte vaart" (amendement 58). Gedeeltelijk aanvaard door de Commissie.** Het Parlement neemt een vrijstelling van de monitoringverplichtingen "per reis" op voor schepen die alleen op aan de EU gerelateerde trajecten opereren en die meerdere reizen per dag maken (bv. veerboten). Dit heeft tot doel de voorgeschreven monitoringverplichtingen te stroomlijnen voor schepen die dagelijks een groot aantal, mogelijk vergelijkbare, reizen maken. Teneinde te voorkomen dat in dergelijke gevallen de monitoring onnodig belastend wordt, zou monitoring "per reis" als tussenstap niet strikt vereist zijn, hoewel de jaarlijkse rapportageverplichtingen hetzelfde blijven. In beginsel is de Commissie voorstander van het opnemen van een minder strikte regeling die erop is gericht een evenwicht te vinden tussen enerzijds de noodzaak de jaarlijkse

rapportage voor schepen te baseren op nauwkeurige, aan boord aanwezige gegevens, en anderzijds de administratieve last die dit zou meebrengen bij een bepaald type economische activiteit of in bepaalde, op objectieve wijze omschreven, omstandigheden. De Raad heeft het idee van het Parlement overgenomen, maar gaf de voorkeur aan vaststelling van een drempelwaarde voor het aantal reizen per jaar volgens schema, teneinde de exploitanten meer rechtszekerheid te verschaffen;

- d) **schrappen van "vervoerde vracht" en "vervoerswerkzaamheden" uit de te monitoren gegevens, alsmede van de desbetreffende berekeningen van de energie-efficiëntie (amendementen 29, 30, 43, 53-55, 59, 73, 91 en 93). Verworpen door de Commissie.** Het Parlement heeft voorgesteld het begrip "vervoerde vracht" en de berekeningen van de energie-efficiëntie op basis van de "vervoerswerkzaamheden" te schrappen. De Raad heeft deze echter als parameters voor monitoring gehandhaafd, overeenkomstig het voorstel van de Commissie;
- e) **versterken van de technische efficiëntie door de gecertificeerde "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) ook voor bestaande schepen verplicht te stellen (amendementen 61 en 71). Verworpen door de Commissie.** Het Parlement heeft voorgesteld certificering van de EEDI verplicht te stellen voor alle onder de MRV-regeling vallende categorieën schepen waarop de EEDI van toepassing is, als tegenwicht voor het schrappen van de vracht en de daarmee samenhangende verzwakking van de operationele efficiëntie. De Raad heeft het door de Commissie voorgestelde toepassingsgebied van EEDI gehandhaafd, waarbij de EEDI alleen van toepassing is op nieuwe schepen (na 2013 gebouwd of gerepareerd);
- f) **toevoegen van de "ijsklasse" van het schip en informatie over strenge winterse omstandigheden aan de informatie in het monitoringplan en de emissieverslagen (amendementen 33, 40, 44, 60 en 70). Aanvaard door de Commissie.** Het Parlement is voorstander van het toevoegen van een pakket amendementen dat tot doel heeft ervoor te zorgen dat de "ijsklasse" (die aangeeft of het schip specifiek is ontworpen om te varen bij zee-ijs) deel uitmaakt van de volgens de MRV-regeling te rapporteren kerngegevens. De Raad heeft het idee van het Parlement op hoofdlijnen gehandhaafd, maar dit tot een vrijwillige rapportage gemaakt;
- g) **opnemen van een verwijzing naar Richtlijn 2003/4/EG inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie (amendement 69). Verworpen door de Commissie.** Het Parlement is bezorgd dat de op grond van de MRV-regeling verzamelde gegevens ten onrechte inzicht kunnen geven in vertrouwelijke commerciële informatie, en heeft derhalve een verwijzing naar bestaande EU-wetgeving inzake de toegang tot milieu-informatie (te weten Richtlijn 2003/4/EG inzake de toegang tot informatie) opgenomen, die alleen op de lidstaten van toepassing is. De Commissie begrijpt dat de geaggregeerde jaargegevens van de MRV-regeling in de regel geen inzicht geven in bedrijfsgeheimen. Zij kan het Parlement echter wel in zoverre tegemoetkomen dat in een concreet geval en wegens bijzondere omstandigheden wordt beoordeeld of de bescherming van een legitiem commercieel belang zou worden ondermijnd. De Raad heeft het idee van het Parlement opnieuw verwoord en verder uitgewerkt tot een verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1367/2006 inzake toegang tot milieu-informatie, die op de instellingen en organen van de EU van toepassing is (de Aarhus-verordening) en een bepaling bevat volgens welke de bescherming van commerciële belangen wordt afgewogen tegen het met de openbaarmaking gediende openbaar belang;

- h) **stilzwijgende verlenging van de machtiging van de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen (artikel 24, lid 1). Aanvaard door de Commissie.** Het Parlement stelt voor dat de bevoegdheidsdelegatie voor vijf jaar wordt verleend en stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur wordt verlengd, tenzij het Parlement of de Raad zich tegen deze verlenging verzet. De Commissie kan instemmen met deze bepaling, die overeenstemt met een standaardformulering. De Raad heeft de gebruikelijke formulering inzake de stilzwijgende verlenging eveneens gehandhaafd;
- i) **tweejaarlijkse beoordeling van de niet-CO₂-effecten (amendement 82). Aanvaard door de Commissie.** Het Parlement heeft een nieuwe verplichting voor de Commissie in het kader van de verordening inzake monitoringmechanismen voorgesteld, volgens welke zij tweejaarlijks de algemene impact van het maritiem vervoer op het mondiale klimaat, met inbegrip van niet-CO₂-emissies, moet beoordelen. De Commissie kan dit voorstel van het Parlement met enige herformulering aanvaarden. De Raad heeft het idee van het Parlement gehandhaafd, maar het omgezet in een (tweejaarlijkse) verplichting die door de Commissie moet worden vervuld wanneer zij overeenkomstig artikel 21, lid 3, het algemene verslag over de op grond van de MRV-regeling gerapporteerde emissies opstelt.

3.3. Door de Raad ingevoerde nieuwe bepalingen en het standpunt van de Commissie

De Raad heeft een aantal wijzigingen aangebracht die het voorstel niet aanzienlijk verzwakken en tevens een aantal nieuwe bepalingen in de tekst opgenomen waarmee de Commissie kan instemmen. Deze bepalingen luiden als volgt:

- a) **opnemen van een minder strikte monitoringregeling voor de "korte vaart" (artikel 9, lid 2 (nieuw)).** De Raad heeft nieuwe bepalingen opgenomen op grond waarvan schepen die alleen op onder het toepassingsgebied van het voorstel vallende reizen opereren en jaarlijks meer dan 300 reizen volgens schema maken, kunnen profiteren van een vrijstelling van de monitoringverplichtingen "per reis" (artikel 9, lid 2 (nieuw)). De formulering van de Raad komt grotendeels overeen met het door het Parlement ingediende amendement (amendement 58) en de Commissie kan akkoord gaan met een dergelijke minder strikte regeling zoals beschreven in de tekst van de Raad (die meer rechtszekerheid verschaft dankzij een jaarlijkse drempel). De monitoring "per reis" van het brandstofverbruik en de CO₂-emissies is voor schepen die een groot aantal, mogelijk vergelijkbare, activiteiten verrichten (bv. veerboten) die uitsluitend binnen het toepassingsgebied van de MRV-verordening vallen, niet absoluut noodzakelijk, aangezien andere reeds aan boord aanwezige documenten en gegevens (bv. bunkerbrandstofleveringsnota's) door de verificateur kunnen worden gebruikt om te beoordelen hoe de jaarlijkse gegevens inzake de CO₂-emissies en het brandstofverbruik zijn berekend. Deze tussenstap is derhalve niet strikt noodzakelijk om te voldoen aan de belangrijkste jaarlijkse rapportageverplichtingen voor het schip overeenkomstig artikel 10 van de MRV-verordening, die op gelijke wijze van toepassing blijven. De vrijstelling van de monitoring "per reis" berust ook op de voorwaarde dat de gegevens niet duidelijk "per reis" hoeven te worden onderscheiden (om te voorkomen dat gegevens worden opgenomen over buiten het toepassingsgebied vallende reizen, zoals die tussen twee aanloophavens buiten de EU). Schepen die niet voldoen aan de twee genoemde objectieve criteria, die van toepassing zijn ongeacht de vlag waaronder de schepen varen, zullen niet van een dergelijke uitzondering kunnen profiteren;
- b) **vrijwillige rapportage door maatschappijen op grond van in het monitoringplan omschreven criteria (artikel 10, lid 3 (nieuw)).** De Raad heeft nieuwe bepalingen

opgenomen op grond waarvan schepen gegevens over het brandstofverbruik en de CO₂-emissies volgens verschillende criteria kunnen monitoren en later kunnen publiceren (d.w.z. reizen met lading/ballastreizen). De Commissie kan akkoord gaan met de tekst van de Raad;

- c) **inspecties van de naleving van de MRV-regeling (artikel 19, lid 3).** De Raad heeft voorgesteld de autoriteiten van de lidstaten minder verplichtingen op te leggen ten aanzien van schepen die een haven onder jurisdictie van een lidstaat aandoen, en waarvoor geen conformiteitsdocument beschikbaar is en waarop ook geen andere handhavingsmechanismen van toepassing zijn. De Commissie kan akkoord gaan met de tekst van de Raad, aangezien deze de handhavingsmechanismen in overeenstemming zou brengen met de van oudsher in deze sector gehanteerde niveaus;
- d) **verwijderingsbevel (artikel 20, lid 3).** De Raad heeft de voorwaarden waaronder de lidstaten een verwijderingsbevel kunnen afgeven voor schepen die niet aan de MRV-verplichtingen hebben voldaan, afgezwakt door de formulering "meer dan één verslagperiode" te vervangen door "twee of meer opeenvolgende verslagperiodes" en de formulering "andere handhavingsmaatregelen er niet toe hebben geleid dat die voorschriften worden nageleefd" toe te voegen. Ook is een verwijzing toegevoegd naar internationale maritieme wetgeving die van toepassing is op gevallen van schepen in nood. De Commissie kan de tekst van de Raad aanvaarden;
- e) **nationale regels inzake sancties en informatie over nationale voorzieningen in rechte (artikel 20, leden 3 bis en 4).** Een afwijking op grond waarvan een lidstaat, indien deze niet aan zee grenst en geen schepen de vlag van die lidstaat voeren, wordt ontheven van de verplichting om nationale regels vast te stellen inzake straffen en sancties, is opgenomen als artikel 20, lid 3 bis (nieuw). Tevens is een nieuwe verwijzing naar de noodzaak maatschappijen te informeren over nationale doeltreffende voorzieningen in rechte in geval van afgifte van een verwijderingsbevel, toegevoegd als artikel 20, lid 4 (nieuw). De Commissie kan akkoord gaan met de tekst van de Raad op deze punten;
- f) **openbaarmaking van geaggregeerde jaargegevens en bescherming van commerciële belangen op grond van Verordening (EG) nr. 1367/2006 (Aarhus-verordening) die op de instellingen en organen van de EU van toepassing is (artikel 21, lid 2 bis (nieuw)).** De Raad heeft voorgesteld de bepaling van het Parlement met betrekking tot de bescherming van commerciële belangen anders te formuleren door een verwijzing op te nemen naar Verordening (EG) nr. 1367/2006 inzake de toegang tot milieu-informatie waarover instellingen en organen van de EU beschikken (de "Aarhus-verordening"). De Commissie kan akkoord gaan met de tekst van de Raad;
- g) **gedelegeerde handelingen inzake verificatie en accreditatie en nieuwe bijlage III inzake de door de Commissie bij de vaststelling van die gedelegeerde handelingen in aanmerking te nemen elementen (artikel 15, lid 5, artikel 16, lid 3, en bijlage III (nieuw)).** De Raad heeft nadere specificaties toegevoegd voor de inhoud van de gedelegeerde handelingen inzake verificatie en accreditatie zoals oorspronkelijk bedoeld in de artikelen 15 en 16 van het voorstel van de Commissie, door een lijst toe te voegen van niet-essentiële elementen die in aanmerking moeten worden genomen bij het opstellen van die gedelegeerde handelingen als een nieuwe bijlage III bij de verordening. Dit helpt bij het afbakenen van het toepassingsgebied

van de gedelegeerde handelingen en kan derhalve door de Commissie worden aanvaard;

- h) **schrappen van de rapportageverplichtingen van de lidstaten inzake maritieme emissies in het kader van de verordening inzake monitoringmechanismen (artikel 26).** De Raad heeft alle extra rapportageverplichtingen van de lidstaten in het kader van de verordening inzake monitoringmechanismen op basis van de op grond van de MRV-regeling verzamelde gegevens geschrapt. Jaarlijkse verslagen van de lidstaten zijn niet strikt noodzakelijk aangezien de Commissie de gegevens rechtstreeks van de maatschappijen zal ontvangen en ook jaarlijks een verslag zal opstellen. De Commissie kan derhalve instemmen met het standpunt van de Raad;
- i) **ontwikkelen van parameters voor vrachtmonitoring "per type schip", onder meer door middel van aanvullende uitvoeringshandelingen (bijlage II, deel B).** In de tekst van de Raad horen "vracht" en "vervoerswerkzaamheid" tot de te monitoren en te rapporteren parameters, net als in het voorstel van de Commissie. De Raad heeft echter een aantal voorstellen gedaan om op elk specifiek type schip afgestemde parameters voor de monitoring van vracht en vervoerswerkzaamheden in de MRV-regeling op te nemen. Bijlage II, deel B, bevat daarom een aantal aanvullende bepalingen die de stand van de techniek weergeven op het gebied van parameters voor vrachtmonitoring bij roll-on/roll-off-schepen en containerschepen (naast de in het voorstel van de Commissie opgenomen bepalingen voor passagiersschepen).

Voor andere schepen stelt de Raad voor in voorkomend geval gewicht en volume als parameters voor monitoring in aanmerking te nemen. Voor het nader specificeren en zo nodig herzien van de wijze waarop de monitoringverplichting voor vracht moet worden toegepast, stelt de Raad de Commissie in staat uitvoeringshandelingen vast te stellen. De Commissie kan zich in deze benadering vinden. Het opnemen van scheepsspecifieke parameters voor vrachtmonitoring is ook van belang voor het bevorderen van internationale ontwikkelingen, met name die binnen de IMO;
- j) **wijziging van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole (artikel 26 bis).** De Raad heeft voorgesteld bijlage IV bij de richtlijn betreffende havenstaatcontrole te wijzigen teneinde het krachtens de MRV-verordening afgegeven conformiteitsdocument toe te voegen aan de lijst van documenten die moeten worden gecontroleerd door de inspecteurs inzake havenstaatcontrole bij het uitvoeren van havenstaatcontrole-inspecties. Dit zou bijdragen tot de tenuitvoerlegging van de handhavingsmechanismen waarin de verordening voorziet, en wordt door de Commissie aanvaard.
- k) **artikel met "geen-advies-bepaling" (artikel 25, lid 2).** De Raad beroept zich op de in Verordening (EU) nr. 182/2011 geboden mogelijkheid een "geen advies"-bepaling op te nemen met betrekking tot de op grond van de MRV-verordening vastgestelde uitvoeringshandelingen. De Commissie blijft zich op het standpunt stellen dat een dergelijke bepaling alleen opgenomen kan worden indien zij vergezeld gaat van specifieke argumenten ter motivering van de toepassing ervan in dit specifieke geval.

4. Conclusie

De Commissie is van oordeel dat de door de Raad goedgekeurde tekst dicht bij het oorspronkelijke voorstel van de Commissie blijft, met een aantal wijzigingen die de Commissie kan steunen teneinde het bereiken van een akkoord met het Parlement op het niveau van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad te vergemakkelijken.

VERKLARING

Verklaring van de Commissie over de herziening van Verordening (EU) nr. xx/20xx

De Commissie benadrukt dat het tegen de letter en de geest van Verordening (EU) nr. 182/2011 (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13) indruist om systematisch gebruik te maken van artikel 5, lid 4, tweede alinea, onder b). Een beroep op deze bepaling moet gegrond zijn op een specifieke behoefte om af te wijken van de basisregel die inhoudt dat de Commissie een ontwerpuitvoeringshandeling kan aannemen indien geen advies is uitgebracht. Aangezien het hier een uitzondering betreft op de algemene regel zoals vastgesteld in artikel 5, lid 4, kan gebruikmaking van de tweede alinea, onder b), niet eenvoudig als een "discretionaire bevoegdheid" van de wetgever worden beschouwd, maar moet het op restrictieve wijze worden uitgelegd en dus worden gemotiveerd.