



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

2013/0224(COD)

5.12.2013

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 80 - 278

Σχέδιο έκθεσης
Θεόδωρος Σκυλακάκης
(PE522.893v01-00)

Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013

Πρόταση κανονισμού
(COM(2013)480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185EL.doc

PE524.761v01-00

EL

Ενωμένη στην πολυμορφία

EL

Τροπολογία 80
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι **ο καθορισμός** συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών **CO₂** με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Τροπολογία

(4) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι **η εφαρμογή ενός αγορακεντρικού μέτρου που να απαιτεί τη θέσπιση** συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών **αερίων θερμοκηπίου** με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. **Η πρόσβαση του κοινού στα δεδομένα για τις εκπομπές θα συμβάλει στην άρση των πολυάριθμων φραγμών της αγοράς που εμποδίζουν την υιοθέτηση πολλών μέτρων με αρνητικό κόστος που θα επέφεραν μείωση των εκπομπών από αυτόν τον τομέα.**

Or. en

Τροπολογία 81
Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι **ο καθορισμός** συστήματος

Τροπολογία

(4) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι **η θέσπιση μέτρων βασιζόμενων στην αγορά. Το**

παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

πρώτο αναγκαίο βήμα για την καθιέρωση συστήματος εμπορίας εκπομπών για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι η θέσπιση συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Or. fr

Τροπολογία 82 Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι ο καθορισμός συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Τροπολογία

(4) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι ο καθορισμός συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων *για τη συλλογή συγκεντρωτικών δεδομένων σχετικών με τις εκπομπές CO₂*, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης *που ενδεχομένως δικαιολογείται από την ανάγκη μείωσης αυτών των εκπομπών.*

Or. en

Τροπολογία 83 Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

PE524.761v01-00

4/107

AM1012185EL.doc

(7) Η καθιέρωση ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ αναμένεται να οδηγήσει, **μέχρι το 2030**, σε μειώσεις των εκπομπών σε **μέγιστο ποσοστό 2 %**, σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, και σε **μέγιστη μείωση του συνολικού καθαρού κόστους κατά 1,2 δισ. ευρώ**, δεδομένου ότι μπορεί να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς, **ιδίως όσων σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων για την απόδοση των πλοίων**. Η κατ' αυτόν τον τρόπο μείωση του κόστους των μεταφορών θα διευκολύνει το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, η ύπαρξη ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο ή **πρότυπο απόδοσης**, ανεξαρτήτως του αν αυτό εφαρμόζεται σε ενωσιακό ή παγκόσμιο επίπεδο. Παρέχει επίσης αξιόπιστα δεδομένα για τον καθορισμό επακριβών στόχων μείωσης των εκπομπών και την αξιολόγηση της συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στην επίτευξη οικονομίας χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

(7) Η καθιέρωση ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ αναμένεται να οδηγήσει, σε μειώσεις των εκπομπών, δεδομένου ότι μπορεί να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς. Η κατ' αυτόν τον τρόπο μείωση του κόστους των μεταφορών θα διευκολύνει το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, η ύπαρξη ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο ή **για άλλα μέτρα που αποσκοπούν στην εξασφάλιση καλύτερης βάσης για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει»**, ανεξαρτήτως του αν αυτό εφαρμόζεται σε ενωσιακό ή παγκόσμιο επίπεδο. Παρέχει επίσης αξιόπιστα δεδομένα για τον καθορισμό επακριβών στόχων μείωσης των εκπομπών και την αξιολόγηση της συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στην επίτευξη οικονομίας χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Or. en

Τροπολογία 84

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

(7α) Είναι αναγκαία η παροχή αξιόπιστων πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την απόδοση καυσίμου των πλοίων, για την εφαρμογή ενός συστήματος τιμολόγησης αυτών των εκπομπών σε μεταγενέστερο στάδιο. Για τον λόγο αυτό, εάν δεν εγκριθεί από τα

κράτη μέλη διεθνής συμφωνία η οποία, στους στόχους μειώσεων που θα ορίζει, θα περιλαμβάνει τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της UNFCCC από την Ένωση τρία έτη μετά την πρώτη δημοσίευση των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 21, η Επιτροπή πρέπει να διατυπώσει πρόταση για εφαρμογή ενός συστήματος τιμολόγησης των εκπομπών της διεθνούς ναυτιλίας.

Or. en

Τροπολογία 85
Françoise Grossetête

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Όλοι οι πλόες εντός της Ένωσης, οι πλόες εισόδου από τον τελευταίο λιμένα εκτός Ένωσης προς τον πρώτο λιμένα κατάπλου στην ΕΕ και οι πλόες εξόδου από λιμένα της ΕΕ προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου εκτός ΕΕ θα πρέπει να θεωρούνται συναφείς με τους σκοπούς της παρακολούθησης. Θα πρέπει επίσης να καλύπτονται οι εκπομπές CO₂ στους λιμένες της Ένωσης, μεταξύ άλλων κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων ή τις κινήσεις τους εντός των λιμένων, ιδίως επειδή είναι διαθέσιμα ειδικά μέτρα για τον περιορισμό ή την αποφυγή των συγκεκριμένων εκπομπών. Οι σχετικοί κανόνες θα πρέπει να ισχύουν χωρίς διακρίσεις, για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους.

Τροπολογία

(8) Όλοι οι πλόες εντός της Ένωσης, οι πλόες εισόδου από τον τελευταίο λιμένα εκτός Ένωσης προς τον πρώτο λιμένα κατάπλου στην ΕΕ και οι πλόες εξόδου από λιμένα της ΕΕ προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου εκτός ΕΕ θα πρέπει να θεωρούνται συναφείς με τους σκοπούς της παρακολούθησης. Θα πρέπει επίσης να καλύπτονται οι εκπομπές CO₂ στους λιμένες της Ένωσης, μεταξύ άλλων κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων ή τις κινήσεις τους εντός των λιμένων, ιδίως επειδή είναι διαθέσιμα ειδικά μέτρα **και εναλλακτικές τεχνολογίες όπως υποδομές με σύνδεση ηλεκτρικού ρεύματος για τα ελλιμενισμένα πλοία για** τον περιορισμό ή την αποφυγή των συγκεκριμένων εκπομπών. Οι σχετικοί κανόνες θα πρέπει να ισχύουν χωρίς διακρίσεις, για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Στις πόλεις που διαθέτουν λιμένες, οι εκπομπές των πλοίων συνιστούν σημαντική πηγή ρύπανσης του αέρα. Εάν τα ελλιμενισμένα πλοία είχαν τη δυνατότητα να συνδεθούν με το δίκτυο παροχής ηλεκτρικού ρεύματος θα έσβηναν τις μηχανές τους, πράγμα που θα έλυne εν μέρει το πρόβλημα αυτό. Αυτή η τεχνολογία βρίσκεται ήδη σε ώριμο στάδιο και, εκτός από το βιομηχανικό δυναμικό που ενδεχομένως ενέχει, προσφέρει πολυάριθμα πλεονεκτήματα για το περιβάλλον.

Τροπολογία 86 Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Το ειδικό για τα πλοία ανθεκτικό ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να βασίζεται στον υπολογισμό των εκπομπών από την κατανάλωση καυσίμων κατά τους πλόες από και προς λιμένες της Ένωσης, δεδομένου ότι τα στοιχεία για τις πωλήσεις καυσίμων δεν μπορούν να παρέχουν δεόντως ακριβείς εκτιμήσεις της κατανάλωσης καυσίμων εντός του συγκεκριμένου πεδίου εφαρμογής, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας των δεξαμενών καυσίμου των πλοίων.

Τροπολογία

(10) Το ειδικό για τα πλοία ανθεκτικό ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να βασίζεται στον υπολογισμό των εκπομπών από την κατανάλωση καυσίμων **ή στην υποβολή ακριβών πληροφοριών σχετικά με τις πραγματικές εκπομπές** κατά τους πλόες από και προς λιμένες της Ένωσης, δεδομένου ότι τα στοιχεία για τις πωλήσεις καυσίμων δεν μπορούν να παρέχουν δεόντως ακριβείς εκτιμήσεις της κατανάλωσης καυσίμων εντός του συγκεκριμένου πεδίου εφαρμογής, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας των δεξαμενών καυσίμου των πλοίων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα πλοία που χρησιμοποιούν συστήματα συνεχούς παρακολούθησης λαμβάνουν ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές τους και δεν θα έπρεπε να είναι αναγκασμένα να τις συνυπολογίζουν εκ νέου στη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου τους.

Τροπολογία 87 Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να καλύπτει και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της απόδοσης των πλοίων ή τη διεξοδικότερη ανάλυση των αιτίων της εξέλιξης των εκπομπών. Το συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής εναρμονίζει επίσης το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην επιβολή προτύπων απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και επιχειρησιακά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 88
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να καλύπτει και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της απόδοσης των πλοίων ή τη διεξοδικότερη ανάλυση των αιτίων της εξέλιξης των εκπομπών. Το συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής εναρμονίζει επίσης το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην

(11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να επιτρέπει τον προσδιορισμό της απόδοσης των πλοίων ή τη διεξοδικότερη ανάλυση των αιτίων της εξέλιξης των εκπομπών. Το συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής εναρμονίζει επίσης το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην επιβολή προτύπων απόδοσης για τα

επιβολή προτύπων απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και επιχειρησιακά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.

υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και επιχειρησιακά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.

Or. en

Τροπολογία 89 **Γεώργιος Κουμουτσάκος**

Πρόταση κανονισμού **Αιτιολογική σκέψη 11**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να καλύπτει και άλλες συναφείς **με το κλίμα** πληροφορίες που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της απόδοσης των πλοίων ή τη διεξοδικότερη ανάλυση των αιτίων της εξέλιξης των εκπομπών. Το συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής εναρμονίζει επίσης το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην επιβολή προτύπων απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και επιχειρησιακά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.

Τροπολογία

(11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να καλύπτει και άλλες συναφείς πληροφορίες που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της απόδοσης των πλοίων ή τη διεξοδικότερη ανάλυση των αιτίων της εξέλιξης των εκπομπών. Το συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής εναρμονίζει επίσης το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην επιβολή προτύπων απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και επιχειρησιακά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.

Or. en

Τροπολογία 90 **Christofer Fjellner**

Πρόταση κανονισμού **Αιτιολογική σκέψη 12**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, ιδίως των

Τροπολογία

(12) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, ιδίως των

μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, **και να βελτιστοποιηθεί η σχέση κόστους-οφέλους του συστήματος ΠΥΕ**, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της κάλυψης του μεγαλύτερου μέρους των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, **οι κανόνες της ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν μόνο για τους μεγάλους προξένους εκπομπών. Μετά από λεπτομερή και αντικειμενική ανάλυση των μεγεθών και των εκπομπών των πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν σε και από λιμένες της Ένωσης, επιλέχθηκε ένα όριο ολικής χωρητικότητας (GT) ίσο με 5000. Τα πλοία άνω των 5000 GT αποτελούν το 55 % του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και αντιπροσωπεύουν περίπου το 90 % των σχετικών εκπομπών. Το αμερόληπτο αυτό όριο θα εξασφαλίσει την κάλυψη των σημαντικότερων προξένων εκπομπών. Η επιλογή χαμηλότερου ορίου θα είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη διοικητική επιβάρυνση, ενώ με υψηλότερο όριο θα περιοριζόταν η κάλυψη των εκπομπών και, κατ' επέκταση, η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος.**

μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της κάλυψης του μεγαλύτερου μέρους των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές, **το σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύει μόνο για τα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 3000 GT.**

Or. en

Τροπολογία 91 Σπύρος Δανέλλης

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, και να βελτιστοποιηθεί η σχέση κόστους-οφέλους του συστήματος ΠΥΕ, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της κάλυψης του

Τροπολογία

(12) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, και να βελτιστοποιηθεί η σχέση κόστους-οφέλους του συστήματος ΠΥΕ, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της κάλυψης του

μεγαλύτερου μέρους των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, οι κανόνες της ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν μόνο για τους μεγάλους προξένους εκπομπών. Μετά από λεπτομερή και αντικειμενική ανάλυση των μεγεθών και των εκπομπών των πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν σε και από λιμένες της Ένωσης, επιλέχθηκε ένα όριο ολικής χωρητικότητας (GT) ίσο με 5000. Τα πλοία άνω των 5000 GT αποτελούν το 55 % του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και αντιπροσωπεύουν περίπου το 90 % των σχετικών εκπομπών. Το αμερόληπτο αυτό όριο θα εξασφαλίσει την κάλυψη των σημαντικότερων προξένων εκπομπών. Η επιλογή χαμηλότερου ορίου θα είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη διοικητική επιβάρυνση, ενώ με υψηλότερο όριο θα περιοριζόταν η κάλυψη των εκπομπών και, κατ' επέκταση, η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος.

μεγαλύτερου μέρους των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, οι κανόνες της ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν μόνο για τους μεγάλους προξένους εκπομπών. Μετά από λεπτομερή και αντικειμενική ανάλυση των μεγεθών και των εκπομπών των πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν σε και από λιμένες της Ένωσης, επιλέχθηκε ένα όριο ολικής χωρητικότητας (GT) ίσο με 5000. Τα πλοία άνω των 5000 GT αποτελούν το 55 % του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και αντιπροσωπεύουν περίπου το 90 % των σχετικών εκπομπών. Το αμερόληπτο αυτό όριο θα εξασφαλίσει την κάλυψη των σημαντικότερων προξένων εκπομπών. Η επιλογή χαμηλότερου ορίου θα είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη διοικητική επιβάρυνση, ενώ με υψηλότερο όριο θα περιοριζόταν η κάλυψη των εκπομπών και, κατ' επέκταση, η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος.

Τούτο θα τεθεί σε εφαρμογή μέσω της θέσπισης εξαίρεσης που προβλέπεται να είναι προσωρινή, εν αναμονή της σύναψης παγκόσμιας συμφωνίας ή μεταγενέστερης αναθεώρησης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα πλοία με ολική χωρητικότητα μεταξύ 400 και 5000 GT εμπίπτουν ορθά στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, όμως πρέπει να θεσπιστεί εξαίρεση έως ότου συναφθεί παγκόσμια συμφωνία ή προσδιοριστούν περισσότερο αποτελεσματικά ως προς το κόστος μέσα επέκτασης του συστήματος ΠΥΕ σε αυτά.

Τροπολογία 92

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 12

(12) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, και να βελτιστοποιηθεί η σχέση κόστους-οφέλους του συστήματος ΠΥΕ, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της κάλυψης του μεγαλύτερου μέρους των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, οι κανόνες της ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν μόνο για τους μεγάλους προξένους εκπομπών. Μετά από λεπτομερή και αντικειμενική ανάλυση των μεγεθών και των εκπομπών των πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν σε και από λιμένες της Ένωσης, επιλέχθηκε ένα όριο ολικής χωρητικότητας (GT) ίσο με 5000. Τα πλοία άνω των 5000 GT αποτελούν το 55 % του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και αντιπροσωπεύουν περίπου το 90 % των σχετικών εκπομπών. Το αμερόληπτο αυτό όριο θα εξασφαλίσει την κάλυψη των σημαντικότερων προξένων εκπομπών. Η επιλογή χαμηλότερου ορίου θα είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη διοικητική επιβάρυνση, ενώ με υψηλότερο όριο θα περιοριζόταν η κάλυψη των εκπομπών και, κατ' επέκταση, η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος.

(12) Για να εξασφαλιστεί η συνοχή του συστήματος ΠΥΕ της Ένωσης με το παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL, οι κανόνες της ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν για τα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 400 GT. Μετά από λεπτομερή και αντικειμενική ανάλυση των μεγεθών και των εκπομπών των πλοίων, επιλέχθηκε σε διεθνές επίπεδο ένα όριο ολικής χωρητικότητας ίσο με 400 GT. Το αμερόληπτο αυτό όριο θα εξασφαλίσει ίσους όρους ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο.

Or. en

Τροπολογία 93
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, οι κανόνες παρακολούθησης θα πρέπει να επικεντρωθούν στο CO₂, καθώς κατέχει μακράν το σημαντικότερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο φθάνει έως και το 98 %.

Or. en

Τροπολογία 94 **Satu Hassi**

Πρόταση κανονισμού **Αιτιολογική σκέψη 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης: χρήση των δελτίων παράδοσης καυσίμου, παρακολούθηση της δεξαμενής καυσίμου, ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. Η πραγματοποιούμενη επιλογή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με ειδικό για το πλοίο σχέδιο παρακολούθησης, το οποίο να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.

Τροπολογία

(14) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες **που έχουν πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 5000 GT** θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης: χρήση των δελτίων παράδοσης καυσίμου, παρακολούθηση της δεξαμενής καυσίμου, ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. Η πραγματοποιούμενη επιλογή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με ειδικό για το πλοίο σχέδιο παρακολούθησης, το οποίο να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.

Or. en

Τροπολογία 95 **Σπύρος Δανέλλης**

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης: χρήση **των δελτίων παράδοσης καυσίμου, παρακολούθηση** της δεξαμενής καυσίμου, ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. Η πραγματοποιούμενη επιλογή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με ειδικό για το πλοίο σχέδιο παρακολούθησης, το οποίο να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.

Τροπολογία

(14) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης: χρήση της **παρακολούθησης της** δεξαμενής καυσίμου, ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. **Τα δελτία παράδοσης καυσίμου μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται από σκάφη που δε διαθέτουν τον αναγκαίο εξοπλισμό αυτόματης παρακολούθησης για μια μεταβατική περίοδο διάρκειας δύο ετών.** Η πραγματοποιούμενη επιλογή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με ειδικό για το πλοίο σχέδιο παρακολούθησης, το οποίο να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρακολούθηση μέσω των δελτίων παράδοσης καυσίμου είναι λιγότερο ακριβής από άλλα μέσα και είναι η μοναδική που δεν μπορεί να αυτοματοποιηθεί. Κατά συνέπεια, αφήνει περισσότερα περιθώρια για ανθρώπινα σφάλματα και απάτη και η επαλήθευσή της από τις αρχές είναι δαπανηρή και χρονοβόρα. Προκειμένου να χρησιμεύσει ως πρότυπο για ένα αποδοτικό παγκόσμιο σύστημα, το σύστημα ΠΥΕ της ΕΕ πρέπει να είναι αξιόπιστο και ακριβές και, κατά συνέπεια, πρέπει να χρησιμοποιεί μόνο αυτόματα συστήματα. Ωστόσο, σε ορισμένα παλαιότερα πλοία ενδέχεται να πρέπει να δοθεί πρόσθετος χρόνος για την εγκατάσταση αυτόματων συστημάτων.

Τροπολογία 96

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

(14) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης: χρήση των δελτίων παράδοσης καυσίμου, παρακολούθηση της δεξαμενής καυσίμου, ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. Η πραγματοποιούμενη επιλογή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με ειδικό για το πλοίο σχέδιο παρακολούθησης, το οποίο να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.

(14) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία. Συνεπώς, **κατά τη διάρκεια πενταετούς μεταβατικής περιόδου μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού** οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης **οι οποίες δεν είναι εξίσου ακριβείς**: χρήση των δελτίων παράδοσης καυσίμου, παρακολούθηση της δεξαμενής καυσίμου, ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. **Μετά από τη μεταβατική αυτή περίοδο, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες δύο μεθόδους παρακολούθησης: ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών.** Η πραγματοποιούμενη επιλογή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με ειδικό για το πλοίο σχέδιο παρακολούθησης, το οποίο να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.

Or. en

Τροπολογία 97

Sabine Wils

εξ ονόματος Ομάδας GUE/NGL

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16) Στο παρόν στάδιο, το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ δεν θα πρέπει να καλύπτει άλλα αέρια θερμοκηπίου ούτε άλλους παράγοντες κλιματικής επιδείνωσης ή

διαγράφεται

ατμοσφαιρικούς ρύπους, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να παρακωλύσουν την εφαρμογή του ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ.

Or. en

Αιτιολόγηση

Πρέπει να ληφθούν υπόψη οι λοιπές εκπομπές - στο παρόν στάδιο και γενικά.

**Τροπολογία 98
Vilja Savisaar-Toomast**

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Στο παρόν στάδιο, το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ δεν θα πρέπει να καλύπτει άλλα αέρια θερμοκηπίου ούτε άλλους παράγοντες κλιματικής επιδείνωσης ή ατμοσφαιρικούς ρύπους, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να παρακωλύσουν την εφαρμογή του ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ.

Τροπολογία

(16) Το σύστημα ΠΥΕ της Ένωσης παρέχει την ευκαιρία για εξασφάλιση συνεκτικής ρύθμισης του τομέα της ναυτιλίας σε συνάρτηση με τις βασικές εκπομπές στον ατμοσφαιρικό αέρα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, με το σύστημα ΠΥΕ θα απαιτηθεί η παρακολούθηση των εκπομπών CO₂, SO_x και NO_x που περιέχονται στο παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL. Αυτό είναι ένα αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστούν η συμμόρφωση με τη νομοθεσία που τίθεται σε εφαρμογή με στόχο τη μείωση των αυξανόμενων αρνητικών επιπτώσεων της μόλυνσης του αέρα από τον τομέα της ναυτιλίας στην υγεία και η ταυτόχρονη αποφυγή των απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο.

Or. en

Τροπολογία 99
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Στο παρόν στάδιο, το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ δεν θα πρέπει να καλύπτει άλλα αέρια θερμοκηπίου ούτε άλλους παράγοντες κλιματικής επιδείνωσης ή ατμοσφαιρικούς ρύπους, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να παρακωλύσουν την εφαρμογή του ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ.

Τροπολογία

(16) Το σύστημα ΠΥΕ συνιστά ευκαιρία για να εξασφαλιστεί η συνεκτική ρύθμιση του τομέα της ναυτιλίας σε συνάρτηση με άλλους τομείς, με αποτέλεσμα να είναι αναγκαίο να συμπεριληφθεί στο σύστημα ΠΥΕ η παρακολούθηση των εκπομπών NOx που περιέχονται επίσης στο παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL και ταυτόχρονα να περιοριστεί η απαίτηση των άμεσων μετρήσεων των εκπομπών στα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT από το 2020 και μετά, εξασφαλίζοντας ότι ο εξοπλισμός μετρήσεων θα είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο. Η ελλιπής καύση μεθανίου (CH₄) στους κυλίνδρους των κινητήρων των πλοίων που κινούνται με φυσικό αέριο και οι συνακόλουθες εκπομπές μεθανίου που εκλύονται από το σύστημα εξάτμισης θα έπρεπε να συμπεριληφθούν επίσης στο σύστημα ΠΥΕ των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη ναυτιλία.

Or. en

Τροπολογία 100
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έως το 2015 προτάσεις που να απαιτούν

την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση άλλων ατμοσφαιρικών ρύπων που καλύπτονται από το παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL από 1ης Ιανουαρίου 2020.

Or. en

Τροπολογία 101
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό των δημοσιευόμενων πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία προβλέπεται ότι θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά ως προς την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat¹⁸.

¹⁸ EE L 251 της 18.9.12, σ. 49.

Τροπολογία

(17) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό των δημοσιευόμενων πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους *ανά διαδρομή* και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία προβλέπεται ότι θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά ως προς την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat¹⁸.

¹⁸ EE L 251 της 18.9.12, σ. 49.

Or. de

Αιτιολόγηση

Είναι σκόπιμο να ζητούνται τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές ανά διαδρομή, ούτως ώστε να

προωθείται η χρήση των φιλικότερων προς το περιβάλλον πλοίων στις εκάστοτε διαδρομές.

Τροπολογία 102 Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό των δημοσιευόμενων πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία προβλέπεται ότι θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά ως προς την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat¹⁸.

¹⁸ ΕΕ L 251 της 18.9.2012, σ. 49.

Τροπολογία

(17) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό των δημοσιευόμενων πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία προβλέπεται ότι θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. ***Εξάλλου, είναι σημαντικό να παρέχονται στους ναυλωτές και τους λοιπούς παράγοντες του τομέα ειδικές πληροφορίες για κάθε δρομολόγιο, ούτως ώστε να εξαλειφθούν οι φραγμοί της αγοράς. Με τον παρόντα κανονισμό επιδιώκεται η επίτευξη της κατάλληλης ισορροπίας εν προκειμένω.*** Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά ως προς την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat¹⁸.

¹⁸ ΕΕ L 251 της 18.9.2012, σ. 49.

Or. fr

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα σχέδια παρακολούθησης και οι εκθέσεις εκπομπών είναι ορθά και πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ως σημαντική συνιστώσα της απλούστευσης της επαλήθευσης, οι ελεγκτές θα πρέπει να εξακριβώνουν την αξιοπιστία των δεδομένων, συγκρίνοντας τα δεδομένα των εκθέσεων με κατ' εκτίμηση δεδομένα που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων. Οι σχετικές εκτιμήσεις θα μπορούσαν να παρέχονται από την Επιτροπή. Οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητα και ικανά φυσικά ή νομικά πρόσωπα και να έχουν διαπιστευθεί από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/9319 του Συμβουλίου¹⁹.

¹⁹ EE L 218 της 13.08.08, σ. 30.

Τροπολογία

(18) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα σχέδια παρακολούθησης και οι εκθέσεις εκπομπών είναι ορθά και πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. **Για τον λόγο αυτό, οι απαιτήσεις όσον αφορά την ικανότητα είναι ουσιώδεις ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να ασκεί τις δραστηριότητες επαλήθευσης που προβλέπονται στο παρόντα κανονισμό.** Ως σημαντική συνιστώσα της απλούστευσης της επαλήθευσης, οι ελεγκτές θα πρέπει να εξακριβώνουν την αξιοπιστία των δεδομένων, συγκρίνοντας τα δεδομένα των εκθέσεων με κατ' εκτίμηση δεδομένα που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων. Οι σχετικές εκτιμήσεις θα μπορούσαν να παρέχονται από την Επιτροπή. Οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητα και ικανά φυσικά ή νομικά πρόσωπα και να έχουν διαπιστευθεί από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/9319 του Συμβουλίου¹⁹.

¹⁹ EE L 218 της 13.08.08, σ. 30.

Or. en

Τροπολογία 104
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ) θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή **στην άσκηση ορισμένων καθηκόντων**, με βάση την πείρα από την άσκηση ανάλογων καθηκόντων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Τροπολογία

(20) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ) θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή **ασκώντας ορισμένα καθήκοντα, όπως για παράδειγμα η διεξαγωγή οριζόντιας ανάλυσης με αντικείμενο την εφαρμογή της νομοθεσίας και η υποβολή εκθέσεων σχετικά με το αποτέλεσμα των επισκέψεων και επιθεωρήσεων που διενεργεί, με βάση την πείρα από την άσκηση ανάλογων καθηκόντων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι σκόπιμο να δοθεί μια ιδέα σχετικά με τα καθήκοντα που θα έπρεπε να ασκεί ο ΕΟΑΘ.

Τροπολογία 105
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για την εφαρμογή παγκόσμιου συστήματος ΠΥΕ. **Το παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ είναι προτιμότερο, καθώς μπορεί να θεωρηθεί αποτελεσματικότερο χάρη στο ευρύτερο πεδίο εφαρμογής. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να ανταλλάσσει τακτικά η Επιτροπή κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους**

Τροπολογία

(24) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για την εφαρμογή παγκόσμιου συστήματος ΠΥΕ. Εφόσον επιτευχθεί συμφωνία για παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ, η Επιτροπή **επανεξετάζει** το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με γνώμονα την εναρμόνισή του με το παγκόσμιο.

σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές προτάσεις στον ΔΝΟ. Εφόσον επιτευχθεί συμφωνία για παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με γνώμονα την εναρμόνισή του με το παγκόσμιο.

Or. en

Τροπολογία 106
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24α) Όλοι οι τομείς της οικονομίας πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα και στη μείωση των εκπομπών. Σε περίπτωση που δεν τεθεί σε ισχύ πριν από το 2019 διεθνής συμφωνία η οποία, στους στόχους μειώσεων που θα ορίζει, θα περιλαμβάνει τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, πρέπει να εφαρμοστεί ένα σύστημα τιμολόγησης για τις εκπομπές του τομέα της ναυτιλίας που αφορούν τα δρομολόγια με προορισμό την Ένωση ενώ την ευθύνη για τα λοιπά δρομολόγια πρέπει να αναλάβουν οι άλλες χώρες.

Or. en

Τροπολογία 107
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 25

(25) Προκειμένου να αξιοποιούνται οι βέλτιστες διαθέσιμες πρακτικές και τα επιστημονικά στοιχεία, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης, όσον αφορά την επανεξέταση ορισμένων τεχνικών πτυχών της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα πλοία, καθώς και την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και τη διαπίστευση των ελεγκτών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και ενδεδειγμένη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

(25) Προκειμένου να αξιοποιούνται οι βέλτιστες διαθέσιμες πρακτικές και τα επιστημονικά στοιχεία, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης, όσον αφορά την επανεξέταση ορισμένων τεχνικών πτυχών της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂, **SOx και NOx** από τα πλοία, καθώς και την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και τη διαπίστευση των ελεγκτών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και ενδεδειγμένη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Or. en

Τροπολογία 108 Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις χρήσης αυτόματων συστημάτων και τυπικών ηλεκτρονικών προτύπων (templates) για τη συνεκτική υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές **και άλλων συναφών με το κλίμα στοιχείων** στην Επιτροπή και στα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, θα πρέπει να

Τροπολογία

(26) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις χρήσης αυτόματων συστημάτων και τυπικών ηλεκτρονικών προτύπων (templates) για τη συνεκτική υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές στην Επιτροπή και στα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές

ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αναγκαίες εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²³.

²³ ΕΕ L 251 της 18.9.12, σ. 49.

αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αναγκαίες εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²³.

²³ ΕΕ L 251 της 18.9.12, σ. 49.

Or. en

Τροπολογία 109 **Γεώργιος Κουμουτσάκος**

Πρόταση κανονισμού **Αιτιολογική σκέψη 26**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις χρήσης αυτόματων συστημάτων και τυπικών ηλεκτρονικών προτύπων (templates) για τη συνεκτική υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές και άλλων συναφών **με το κλίμα** στοιχείων στην Επιτροπή και στα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αναγκαίες εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²³.

Τροπολογία 110
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Ο στόχος της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO₂ από τα πλοία, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για τον περιορισμό των εκπομπών αυτών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς με μονομερή δράση των κρατών μελών, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, και μπορεί συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο. Η Ένωση μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων.

Τροπολογία

(27) Ο στόχος της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO₂, **SOx και NOx** από τα πλοία, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για τον περιορισμό των εκπομπών αυτών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς με μονομερή δράση των κρατών μελών, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, και μπορεί συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο. Η Ένωση μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων.

Τροπολογία 111
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την **1η Ιουλίου 2015**, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο προκειμένου να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς, την **1η Ιανουαρίου 2018**,

Τροπολογία

(29) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την **1η Ιουλίου 2014**, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο προκειμένου να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς, την **1η Ιανουαρίου 2016**,

Or. en

Τροπολογία 112 **Christofer Fjellner**

Πρόταση κανονισμού **Άρθρο 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) **και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών** από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 113
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών **διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)** και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών **CO₂, SO_x και NO_x και** άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Or. en

Τροπολογία 114
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) **και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών** από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία 115 Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών **διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)** και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών **CO₂** από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών **αερίων θερμοκηπίου και την επιστροφή των αντίστοιχων δικαιωμάτων εκπομπών καθώς και** άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών **αερίων θερμοκηπίου** από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Or. en

Τροπολογία 116 Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων συναφών **με το κλίμα** πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων συναφών πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η

προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Or. en

Τροπολογία 117 Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες **μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.**

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες.

Or. en

Αιτιολόγηση

Δε είναι σκόπιμο να εκφράζεται η πρόθεση για επίτευξη της αναγκαίας μείωσης των εκπομπών σε συνάρτηση με την επιλογή οικονομικά αποδοτικών τρόπων.

Τροπολογία 118 Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **5000**

Τροπολογία

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **3000**

GT, όσον αφορά τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

GT, όσον αφορά τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Τροπολογία 119 **Σπύρος Δανέλλης**

Πρόταση κανονισμού **Άρθρο 2 – παράγραφος 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **5000** GT, όσον αφορά τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **400** GT, όσον αφορά τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα πλοία ολικής χωρητικότητας μεταξύ 400 και 5000 GT παράγουν μόνο το 10% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, όμως απαιτούν ενδεχομένως την καταβολή δυσανάλογων προσπαθειών για να συμμορφωθούν σε σύγκριση με τα μεγαλύτερα πλοία. Ορθά εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, όμως προς το παρόν θα ήταν σκόπιμο να εξαιρεθούν μέσω ειδικής διάταξης.

Τροπολογία 120

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **5000** GT, όσον αφορά τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **400** GT, όσον αφορά τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Τροπολογία 121

Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα **πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία, στα αλιευτικά σκάφη και πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων, στα** ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση και στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.

Τροπολογία

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση και στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς. **Όσον αφορά τα πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά πλοία, η υποβολή εκθέσεων περιορίζεται στο άρθρο 10, σημεία α) έως στ).**

Or. en

Τροπολογία 122
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) «εκπομπές»: η έκλυση CO₂ στην ατμόσφαιρα από τα πλοία κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2·

Τροπολογία

(α) «εκπομπές»: η έκλυση CO₂, **SOx και NOx** στην ατμόσφαιρα από τα πλοία κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2·

Or. en

Τροπολογία 123
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ε) «ελεγκτής»: νομική οντότητα που διεξάγει επαληθευτικές δραστηριότητες και έχει διαπιστευθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶ και του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία

(ε) «ελεγκτής»: νομική οντότητα που διεξάγει επαληθευτικές δραστηριότητες και έχει διαπιστευθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶ και του παρόντος κανονισμού **ή οργανισμός αρμόδιος για ένα σύστημα μοντελοποίησης των εκπομπών των πλοίων·**

²⁶ EE L 218 της 13.08.08, σ. 30.

²⁶ EE L 218 της 13.08.08, σ. 30.

Or. en

Αιτιολόγηση

Συμπεριλαμβάνοντας τον οργανισμό ως ελεγκτή, ο κανονισμός επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να χρησιμοποιούν τη μοντελοποίηση ως μέσο παρακολούθησης των εκπομπών.

Τροπολογία 124
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ζ) «άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων, το μεταφορικό έργο και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 125
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ζ) «άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων, **το μεταφορικό έργο** και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την **αξιολόγηση** των επιδόσεων των πλοίων·

Τροπολογία

(ζ) «άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν **τις εκπομπές CO₂ από** την κατανάλωση καυσίμων, **τη διανυθείσα απόσταση** και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την **εξακρίβωση** των επιδόσεων των πλοίων·

Or. en

Αιτιολόγηση

Το μεταφορικό έργο στην προτεινόμενη μορφή θεωρείται ευαίσθητο δεδομένο της εταιρείας και ως εκ τούτου δεν θα έπρεπε να γνωστοποιείται. Προτείνεται η αντικατάστασή του από τη διατύπωση διανυθείσα απόσταση.

Τροπολογία 126
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ζ) «άλλες συναφείς **με το κλίμα** πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν **την κατανάλωση** καυσίμων, **το μεταφορικό έργο** και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την **αξιολόγηση** των επιδόσεων των πλοίων·

Τροπολογία

(ζ) «άλλες συναφείς πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν **τις εκπομπές CO₂ λόγω της κατανάλωσης** καυσίμων, **την απόσταση που έχει διανυθεί** και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την **εξακρίβωση** των επιδόσεων των πλοίων·

Or. en

Τροπολογία 127
Françoise Grossetête

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ζ) «άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων, το μεταφορικό έργο και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων·

Τροπολογία

(ζ) «άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων, το μεταφορικό έργο, **τη δυνατότητα σύνδεσης με το ηλεκτρικό ρεύμα κατά τον ελλιμενισμό** και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων·

Or. fr

Αιτιολόγηση

Στις πόλεις που διαθέτουν λιμένες, οι εκπομπές των πλοίων συνιστούν σημαντική πηγή ρύπανσης του αέρα. Εάν τα ελλιμενισμένα πλοία είχαν τη δυνατότητα να συνδεθούν με το δίκτυο παροχής ηλεκτρικού ρεύματος θα έσβηναν τις μηχανές τους, πράγμα που θα έλυne εν μέρει το πρόβλημα αυτό. Αυτή η τεχνολογία βρίσκεται ήδη σε ώριμο στάδιο και, εκτός από το βιομηχανικό δυναμικό που ενδεχομένως ενέχει, προσφέρει πολυάριθμα πλεονεκτήματα για το

περιβάλλον.

Τροπολογία 128
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(η) «συντελεστής εκπομπών»: **το μέσο ποσοστό εκπομπών αερίου θερμοκηπίου ως προς τα δεδομένα δραστηριότητας μιας ροής πηγής, με την παραδοχή πλήρους οξείδωσης στην περίπτωση της καύσης και πλήρους μετατροπής στην περίπτωση όλων των άλλων χημικών αντιδράσεων·**

Τροπολογία

(η) «συντελεστής εκπομπών»: **ο λόγος της ποσότητας σε μονάδες βάρους των εκλυόμενων εκπομπών προς την ποσότητα σε μονάδες βάρους των καυσίμων που καταναλώνονται κατά τη διαδικασία καύσης του κινητήρα·**

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο σημερινός ορισμός είναι ασαφής και δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός θα έπρεπε να χρησιμεύσει ως αφετηρία για να ενθαρρυνθεί η σύναψη διεθνούς συμφωνίας στον ΔΝΟ, θα ήταν σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί ο ορισμός του συντελεστή εκπομπών που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ονομαστικού δείκτη ενεργειακής απόδοσης.

Τροπολογία 129
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ια) «τόνοι CO₂»: **οι μετρικοί τόνοι CO₂·**

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 130
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – στοιχείο ιβ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ιβα) «κατηγορία πάγου»: ο χαρακτηρισμός που αποδίδει στο πλοίο η αρμόδια διοικητική υπηρεσία ή ένας οργανισμός αναγνωρισμένος από τη διοικητική υπηρεσία, ο οποίος υποδηλώνει ότι το πλοίο έχει σχεδιαστεί για πλοήγηση σε συνθήκες πάγου στη θάλασσα.

Or. en

Τροπολογία 131
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Για κάθε πλοίο, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν **την ποσότητα και το είδος του καυσίμου που καταναλώνεται** στη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους εντός κάθε λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και για **κάθε πλου** προς και από λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6.

1. Για κάθε πλοίο, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν **τις σχετικές παραμέτρους των εκπομπών** στη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους εντός κάθε λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και για **τους πλόες** προς και από λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6.

Or. en

Τροπολογία 132
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν *όλες* τις εκπομπές από την καύση καυσίμων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν τις εκπομπές **CO₂** από την καύση καυσίμων, **κατά τη διάρκεια του πλου και κατά τον ελλειμενισμό**. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Or. en

Τροπολογία 133
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν *όλες* τις εκπομπές από την καύση καυσίμων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν τις εκπομπές από την καύση καυσίμων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Or. en

Τροπολογία 134
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και

Τροπολογία

4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και

δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή τρόπο που επιτρέπει την αναπαραγωγή του προσδιορισμού των εκπομπών από τον ελεγκτή.

δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή, **συγκρίσιμο και εξαντλητικό** τρόπο που επιτρέπει την αναπαραγωγή του προσδιορισμού των εκπομπών από τον ελεγκτή.

Or. en

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση του τρόπου με τον οποίο πρέπει να συλλέγονται τα δεδομένα.

Τροπολογία 135

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Κατά τη συνεπή παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων που πραγματοποιούν, οι εταιρείες λαμβάνουν υπόψη τους τις συστάσεις που περιλαμβάνονται στις εκθέσεις επαλήθευσης που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 13.

Or. en

Τροπολογία 136

Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **3000** GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

παράρτημα I.

Or. en

Τροπολογία 137
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Τροπολογία

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Or. en

Τροπολογία 138
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT, σύμφωνα με **μια από** τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Τροπολογία

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **400** GT, σύμφωνα με τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Or. en

Τροπολογία 139
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές και άλλες συναφείς **με το κλίμα** πληροφορίες για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Τροπολογία

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές και άλλες συναφείς πληροφορίες για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Or. en

Τροπολογία 140
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Τροπολογία

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **400** GT, σύμφωνα με μια από τις **ακόλουθες** μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I:

(α) ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης·

(β) άμεσες μετρήσεις των εκπομπών

Για μία μεταβατική περίοδο διάρκειας πέντε ετών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, οι εταιρείες καθορίζουν τις εκπομπές τους και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που

Τροπολογία 141
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες**, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT.

Τροπολογία

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές **CO₂** για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **3000** GT.

Τροπολογία 142
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες**, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT.

Τροπολογία

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT.

Τροπολογία 143
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες συναφείς **με το κλίμα** πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT.

Τροπολογία

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες συναφείς πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT.

Or. en

Τροπολογία 144
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το αργότερο στις **31 Αυγούστου 2017**, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT.

Τροπολογία

1. Το αργότερο στις **31 Αυγούστου 2015**, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **400** GT.

Or. en

Τροπολογία 145
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το αργότερο στις **31 Αυγούστου 2017**, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000 GT**.

Τροπολογία

1. Το αργότερο στις **31 Αυγούστου 2015**, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **400 GT**.

Or. en

Τροπολογία 146
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, για πρώτη φορά, μετά την **1η Ιανουαρίου 2018**, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου των εν λόγω πλοίων σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, για πρώτη φορά, μετά την **1η Ιανουαρίου 2016**, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου των εν λόγω πλοίων σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Τροπολογία 147
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, για πρώτη φορά, **μετά την 1η Ιανουαρίου 2018**, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου των εν λόγω πλοίων σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, για πρώτη φορά, **από 1ης Ιανουαρίου 2016**, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου των εν λόγω πλοίων σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Κρίνεται σκόπιμη η θέσπιση πιο φιλόδοξου χρονοδιαγράμματος.

Τροπολογία 148

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, για πρώτη φορά, μετά την **1η Ιανουαρίου 2018**, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου των εν λόγω πλοίων σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, για πρώτη φορά, μετά την **1η Ιανουαρίου 2016**, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου των εν λόγω πλοίων σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Τροπολογία 149

Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Το αναφερόμενο στην παράγραφο 1 σχέδιο παρακολούθησης συνίσταται σε πλήρη τεκμηρίωση, **με διαφάνεια**, της μεθοδολογίας παρακολούθησης για συγκεκριμένο πλοίο και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

Τροπολογία

3. Το αναφερόμενο στην παράγραφο 1 σχέδιο παρακολούθησης συνίσταται σε πλήρη, **διαφανή και συγκρίσιμη μεταξύ των κρατών μελών** τεκμηρίωση της μεθοδολογίας παρακολούθησης για συγκεκριμένο πλοίο και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι μετρήσεις πρέπει να είναι συγκρίσιμες.

Τροπολογία 150
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) ταυτότητα και τύπος του πλοίου, όπου περιλαμβάνονται το όνομα, ο αριθμός νηολογίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (αριθμός IMO) και ο λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης του πλοίου, καθώς και το όνομα του πλοιοκτήτη·

Τροπολογία

(α) ταυτότητα και τύπος του πλοίου, όπου περιλαμβάνονται το όνομα, ο αριθμός νηολογίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (αριθμός IMO) και ο λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης του πλοίου, **η κατηγορία πάγου του πλοίου** καθώς και το όνομα του πλοιοκτήτη·

Or. en

Τροπολογία 151
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο η – στοιχείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(i) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της απόστασης ανά πλο,

διαγράφεται

Or. en

**Τροπολογία 152
Christofer Fjellner**

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο η – στοιχείο ii**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ii) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του μεταφερόμενου φορτίου και του αριθμού των επιβατών, κατά περίπτωση,

διαγράφεται

Or. en

**Τροπολογία 153
Christofer Fjellner**

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο η – σημείο iii**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(iii) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του χρόνου παραμονής στη θάλασσα μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης·

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 154
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ηα) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της διανυθείσας απόστασης και του χρόνου που καταναλώνεται για την πλοήγηση στον πάγο·

Or. en

Τροπολογία 155
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η εταιρεία τροποποιεί το σχέδιο παρακολούθησης σε οποιαδήποτε από τις **ακόλουθες** περιπτώσεις:

Η εταιρεία τροποποιεί το σχέδιο παρακολούθησης σε οποιαδήποτε από τις περιπτώσεις **που ορίζονται στα στοιχεία α) έως ε). Το σχέδιο παρακολούθησης τροποποιείται μόνο όσον αφορά τις ειδικές αλλαγές που προέκυψαν ως αποτέλεσμα αυτών των περιπτώσεων.**

Or. en

Τροπολογία 156
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου και ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος Β και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α.

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου **για τους πλόες μεταξύ λιμένων κρατών μελών και λιμένων τρίτων χωρών και** ανά έτος **για τους πλόες μεταξύ λιμένων κρατών μελών**, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος Β και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α.

Or. en

Τροπολογία 157
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά **πλου και ανά** έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος Β και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α.

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος Β και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι πληροφορίες ανά πλου θα προκαλέσουν σοβαρά διοικητικά προβλήματα στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και ως εκ τούτου είναι προτιμότερη η υποβολή εκθέσεων

συγκεντρωτικών δεδομένων.

Τροπολογία 158
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου και ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος B και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A.

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου **ή ανά μήνα ή ανά διαδρομή στις περιπτώσεις των σκαφών που διενεργούν πολλούς πλόες εντός σύντομων χρονικών περιόδων και υποβάλλουν εκθέσεις** ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος B και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A.

Or. en

Τροπολογία 159
Esther de Lange

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου και ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο

Τροπολογία

Από την 1η Ιανουαρίου 2018 και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου **ή ανά μήνα ή ανά διαδρομή για τα πλοία που διενεργούν πολλαπλούς πλόες εντός σύντομων**

παράρτημα I μέρος B και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A.

χρονικών περιόδων και ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος B και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A.

Or. en

Τροπολογία 160 **Satu Hassi**

Πρόταση κανονισμού **Άρθρο 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την **1η Ιανουαρίου 2018** και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου και ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος B και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A.

Τροπολογία

Από την **1η Ιανουαρίου 2016** και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε πλοίο ανά πλου και ανά έτος, εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος B και υπολογίζοντας τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος A.

Or. en

Τροπολογία 161 **Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

Πρόταση κανονισμού **Άρθρο 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από την **1η Ιανουαρίου 2018** και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε

Τροπολογία

Από την **1η Ιανουαρίου 2016** και με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν τις εκπομπές για κάθε

πλοίο ανά πλου και ανά έτος,
εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο
μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο
παράρτημα Ι μέρος Β και υπολογίζοντας
τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα Ι
μέρος Α.

πλοίο ανά πλου και ανά έτος,
εφαρμόζοντας την κατάλληλη μέθοδο
μεταξύ εκείνων που παρατίθενται στο
παράρτημα Ι μέρος Β και υπολογίζοντας
τις εκπομπές σύμφωνα με το παράρτημα Ι
μέρος Α.

Or. en

Τροπολογία 162 Martin Callanan

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Παρακολούθηση ανά πλου

Τροπολογία

Παρακολούθηση ανά πλου *ή σε ημερήσια
βάση*

Or. en

Τροπολογία 163 Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που
έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13
παράγραφος 1, οι εταιρείες
παρακολουθούν, σύμφωνα με το
παράρτημα Ι μέρος Α και το παράρτημα ΙΙ,
τις ακόλουθες πληροφορίες, για κάθε πλοίο
και κάθε πλου *προς και από λιμένα που
υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους
μέλους:*

Τροπολογία

Με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που
έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13
παράγραφος 1, οι εταιρείες
παρακολουθούν, σύμφωνα με το
παράρτημα Ι μέρος Α και το παράρτημα ΙΙ,
τις ακόλουθες πληροφορίες, για κάθε πλοίο
και κάθε πλου *μεταξύ λιμένων κρατών
μελών και λιμένων τρίτων χωρών:*

Or. en

Τροπολογία 164
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου, **συνολικά και με διαφοροποίηση μεταξύ των καυσίμων που χρησιμοποιούνται εντός και εκτός των χώρων ελέγχου των εκπομπών**

Τροπολογία

(β) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η απαίτηση αυτή θα αύξανε χωρίς λόγο τον διοικητικό φόρτο των εταιρειών.

Τροπολογία 165
Martin Callanan

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε **χρησιμοποιούμενο** τύπο καυσίμου, **συνολικά και με διαφοροποίηση μεταξύ των καυσίμων που χρησιμοποιούνται εντός και εκτός των χώρων ελέγχου των εκπομπών**

Τροπολογία

(β) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε τύπο καυσίμου·

Or. en

Τροπολογία 166
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γ) εκπομπές CO₂.

(γ) εκπομπές CO₂, **SOx και NOx**.

Or. en

Τροπολογία 167
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δ) **διανυθείσα απόσταση**.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 168
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ε) **χρόνος παραμονής στη θάλασσα**.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την

αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 169
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ε) χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν υπάρχει λόγος να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το μεταφορικό έργο για τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂. η διανυθείσα απόσταση θα παράσχει συναφείς και επαρκείς πληροφορίες. Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο και το μεταφορικό έργο θεωρούνται ευαίσθητα δεδομένα της εταιρείας και, ως εκ τούτου, δεν θα έπρεπε να αποκαλύπτονται.

Τροπολογία 170
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ε) χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 171
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(εα) ημερομηνία και ώρα της έναρξης και της λήξης των περιόδων κατά τις οποίες η παρακολούθηση αναστέλλεται λόγω καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως δραστηριότητες διάσωσης·

Or. en

Τροπολογία 172
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) μεταφερθέν φορτίο·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 173
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) μεταφερθέν φορτίο·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν υπάρχει λόγος να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το μεταφορικό έργο για τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂· η διανυθείσα απόσταση θα παράσχει συναφείς και επαρκείς πληροφορίες. Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο και το μεταφορικό έργο θεωρούνται ευαίσθητα δεδομένα της εταιρείας και, ως εκ τούτου, δεν θα έπρεπε να αποκαλύπτονται.

Τροπολογία 174 Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) μεταφερθέν φορτίο·

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 175 Esther de Lange

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) μεταφερθέν φορτίο·

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 176 Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) μεταφερθέν φορτίο·

(στ) μάζα του μεταφερθέντος φορτίο·

Τροπολογία 177
Σπύρος Δανέλλης

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) μεταφερθέν φορτίο·

(στ) είδος και ποσότητα του μεταφερθέντος φορτίου·

Αιτιολόγηση

Τόσο το είδος όσο και η ποσότητα του μεταφερθέντος φορτίου είναι σημαντικά.

Τροπολογία 178
Σπύρος Δανέλλης

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στα) καιρικές συνθήκες

Αιτιολόγηση

Οι καιρικές συνθήκες είναι αναγκαίο μέγεθος μέτρησης για τον υπολογισμό της ενεργειακής απόδοσης.

Τροπολογία 179
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ) μεταφορικό έργο.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 180

Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ) μεταφορικό έργο.

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 181

Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ) μεταφορικό έργο.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν υπάρχει λόγος να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το μεταφορικό έργο για τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂. η διανυθείσα απόσταση θα παράσχει συναφείς και επαρκείς πληροφορίες. Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο και το μεταφορικό

έργο θεωρούνται ευαίσθητα δεδομένα της εταιρείας και, ως εκ τούτου, δεν θα έπρεπε να αποκαλύπτονται.

Τροπολογία 182
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ζ) μεταφορικό έργο.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 183
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

**(ζα) για τις θαλάσσιες μεταφορές
μεγάλων αποστάσεων που περιλαμβάνουν
στάσεις σε σειρά λιμένων της ΕΕ, τα
δρομολόγια εντός της Ευρώπης θα
έπρεπε να θεωρούνται ένας πλους.**

Τροπολογία

Or. en

Τροπολογία 184
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

**(ζα) ημερομηνία και ώρα της έναρξης και
της λήξης των περιόδων κατά τις οποίες
η παρακολούθηση αναστέλλεται λόγω**

Τροπολογία

καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως δραστηριότητες διάσωσης·

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εκπομπές ενός πλοίου που συμμετέχει σε επιχειρήσεις αναζήτησης και διάσωσης ή άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης δεν θα έπρεπε να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Τροπολογία 185
Esther de Lange

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζα) στις περιπτώσεις στις οποίες η παρακολούθηση αναστέλλεται για μία χρονική περίοδο λόγω καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως π.χ. δραστηριότητες διάσωσης, οι εταιρείες παρακολουθούν την ημερομηνία και την ώρα έναρξης και λήξης αυτών των περιόδων.

Or. en

Τροπολογία 186
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά παρέκκλιση από την πρώτη παράγραφο, τα σκάφη που εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικά και μόνο στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εξαιρούνται από την παρακολούθηση των εκπομπών ανά

πλου.

Or. en

Τροπολογία 187
Martin Callanan

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η παρακολούθηση σε ημερήσια βάση είναι δυνατή μόνο όταν το πλοίο εκτελεί το ίδιο δρομολόγιο πολλές φορές. Στην περίπτωση αυτή, η έκθεση πρέπει να περιλαμβάνει τον αριθμό των ταξιδιών και τα σύνολα για την ημέρα στην οποία αναφέρεται.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για τα πλοία που εκτελούν το ίδιο δρομολόγιο πολλές φορές την ημέρα πρέπει να θεσπιστεί εξαίρεση όσον αφορά την υποβολή έκθεσης ανά πλου. Πρέπει να αναφέρονται μόνο οι συνολικοί αριθμοί για την ημέρα στην οποία αναφέρεται η έκθεση. Παρόμοια εξαίρεση προβλέπεται στις οδηγίες 2000/59/EK και 2002/59/EK.

Τροπολογία 188
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(α) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου, συνολικά και με διαφοροποίηση μεταξύ των καυσίμων που χρησιμοποιούνται εντός και εκτός των χώρων ελέγχου των εκπομπών

(α) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου συνολικά

Αιτιολόγηση

Η απαίτηση αυτή θα αύξανε χωρίς λόγο τον διοικητικό φόρτο των εταιρειών.

Τροπολογία 189
Martin Callanan

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου, **συνολικά και με διαφοροποίηση μεταξύ των καυσίμων που χρησιμοποιούνται εντός και εκτός των χώρων ελέγχου των εκπομπών**

Τροπολογία

(α) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου·

Or. en

Τροπολογία 190
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) συνολικές εκπομπές CO₂·

Τροπολογία

(β) συνολικές εκπομπές CO₂, **SOx και NOx**·

Or. en

Τροπολογία 191
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία

(γ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂, **SOx και NOx** από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Or. en

Τροπολογία 192
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία

(γ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους **για κάθε πλοο σε κάθε διαδρομή·**

Or. de

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να συγκεντρώνονται πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές ανά διαδρομή είναι σε αυτό το σημείο αναγκαία η προσθήκη των διαδρομών.

Τροπολογία 193
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία

(δ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂, **SOx και NOx** από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Or. en

Τροπολογία 194
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία

(δ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους **για κάθε πλοο σε κάθε διαδρομή**·

Or. de

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να συγκεντρώνονται πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές ανά διαδρομή είναι σε αυτό το σημείο αναγκαία η προσθήκη των διαδρομών.

Τροπολογία 195
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία

(ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂, **SOx και NOx** από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Or. en

Τροπολογία 196
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

(ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους *για κάθε πλοο σε κάθε διαδρομή*·

Or. de

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να συγκεντρώνονται πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές ανά διαδρομή είναι σε αυτό το σημείο αναγκαία η προσθήκη των διαδρομών.

Τροπολογία 197
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) εκπομπές CO₂ που σημειώθηκαν κατά τον ελλιμενισμό εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

(στ) εκπομπές CO₂, **SO_x** και **NO_x** που σημειώθηκαν κατά τον ελλιμενισμό εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Or. en

Τροπολογία 198
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ) *συνολική διανοθείσα απόσταση*·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 199
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 200
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν υπάρχει λόγος να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το μεταφορικό έργο για τον

υπολογισμό των εκπομπών CO₂ η διανυθείσα απόσταση θα παράσχει συναφείς και επαρκείς πληροφορίες. Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο και το μεταφορικό έργο θεωρούνται ευαίσθητα δεδομένα της εταιρείας και, ως εκ τούτου, δεν θα έπρεπε να αποκαλύπτονται.

Τροπολογία 201
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 202
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(θ) συνολικό μεταφορικό έργο·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 203
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(θ) συνολικό μεταφορικό έργο·

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 204
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(θ) συνολικό μεταφορικό έργο·

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν υπάρχει λόγος να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το μεταφορικό έργο για τον υπολογισμό των εκπομπών CO₂· η διανυθείσα απόσταση θα παράσχει συναφείς και επαρκείς πληροφορίες. Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με το μεταφερόμενο φορτίο και το μεταφορικό έργο θεωρούνται ευαίσθητα δεδομένα της εταιρείας και, ως εκ τούτου, δεν θα έπρεπε να αποκαλύπτονται.

Τροπολογία 205
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(θ) συνολικό μεταφορικό έργο·

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 206
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(i) μέση ενεργειακή απόδοση.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 207
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές **CO₂** σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 208
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Τροπολογία

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Or. en

Τροπολογία 209
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από το **2019** και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Τροπολογία

1. Από το **2017** και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Or. en

Τροπολογία 210
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από το **2019** και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Τροπολογία

1. Από το **2017** και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Or. en

Τροπολογία 211
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς **με το κλίμα** πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Τροπολογία

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Or. en

Τροπολογία 212
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο α – σημείο iii α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(iiiα) η κατηγορία πάγου του πλοίου,

Or. en

Τροπολογία 213
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο α – σημείο iv

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(iv) η τεχνική απόδοση του πλοίου (ονομαστικός δείκτης ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI) **ή εκτιμώμενη τιμή δείκτη (Estimated Index Value/EIV)**, σύμφωνα με το ψήφισμα MEPC.215 του ΔΝΟ (63), κατά περίπτωση),

(iv) η τεχνική απόδοση του πλοίου (ονομαστικός δείκτης ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI), σύμφωνα με το ψήφισμα MEPC.215 του ΔΝΟ (63), κατά περίπτωση),

Or. en

Τροπολογία 214
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο α – σημείο iv α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(iva) η πιστοποιημένη τεχνική απόδοση του πλοίου η οποία εκφράζεται από τον ονομαστικό δείκτη ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI), εφόσον είναι εφαρμοστέα για τον εκάστοτε τύπο του πλοίου

Or. en

Τροπολογία 215
Martin Callanan

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο α – σημείο ix

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ix) η διεύθυνση, οι αριθμοί τηλεφώνου και **φαξ και** η διεύθυνση ηλ. ταχυδρομείου του αρμοδίου επικοινωνίας·

Τροπολογία

(ix) η διεύθυνση, οι αριθμοί τηλεφώνου και η διεύθυνση ηλ. ταχυδρομείου του αρμοδίου επικοινωνίας·

Or. en

Τροπολογία 216
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Ειδικότερα, ο ελεγκτής εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές **και οι άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Ο ελεγκτής εξασφαλίζει επίσης ότι οι εκπομπές **και οι άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** που δηλώνονται στις εκθέσεις συμφωνούν με τα δεδομένα που υπολογίζονται από άλλες πηγές σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Τροπολογία

5. Ειδικότερα, ο ελεγκτής εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές **CO₂** που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Ο ελεγκτής εξασφαλίζει επίσης ότι οι εκπομπές **CO₂** που δηλώνονται στις εκθέσεις συμφωνούν με τα δεδομένα που υπολογίζονται από άλλες πηγές σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Or. en

Τροπολογία 217
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Ειδικότερα, ο ελεγκτής εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές **και οι άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Ο ελεγκτής εξασφαλίζει επίσης ότι οι εκπομπές **και οι άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες** που δηλώνονται στις εκθέσεις συμφωνούν με τα δεδομένα που υπολογίζονται από άλλες πηγές σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Τροπολογία

5. Ειδικότερα, ο ελεγκτής εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Ο ελεγκτής εξασφαλίζει επίσης ότι οι εκπομπές που δηλώνονται στις εκθέσεις συμφωνούν με τα δεδομένα που υπολογίζονται από άλλες πηγές σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Or. en

Τροπολογία 218
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Ειδικότερα, ο ελεγκτής εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές και οι άλλες συναφείς **με το κλίμα** πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Ο ελεγκτής εξασφαλίζει επίσης ότι οι εκπομπές και οι άλλες συναφείς **με το κλίμα** πληροφορίες που δηλώνονται στις εκθέσεις συμφωνούν με τα δεδομένα που υπολογίζονται από άλλες πηγές σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Τροπολογία

5. Ειδικότερα, ο ελεγκτής εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές και οι άλλες συναφείς πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Ο ελεγκτής εξασφαλίζει επίσης ότι οι εκπομπές και οι άλλες συναφείς πληροφορίες που δηλώνονται στις εκθέσεις συμφωνούν με τα δεδομένα που υπολογίζονται από άλλες πηγές σύμφωνα με τα παραρτήματα I και II.

Or. en

Τροπολογία 219
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Όταν ο ελεγκτής εντοπίζει τομείς που επιδέχονται βελτίωση στις επιδόσεις της εταιρείας που αφορούν την παρακολούθηση των εκπομπών και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, μεταξύ άλλων και όσον αφορά την επίτευξη μεγαλύτερης ακρίβειας και την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβάνει στην έκθεση επαλήθευσης συστάσεις για βελτίωση.

Or. en

Τροπολογία 220
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(η) των υπολογισμών με τους οποίους προσδιορίζεται η ενεργειακή απόδοση.

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 221
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς

διαγράφεται

κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας τις αναφερόμενες εκπομπές με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς. Εφόσον διαπιστώσει σημαντικές αποκλίσεις, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διαδικασία επαλήθευσης που περιγράφεται στο κείμενο θα έπρεπε να είναι για την εταιρεία προαιρετική για την παρακολούθηση των εκπομπών των πλοίων και ως εκ τούτου προτείνεται η διαγραφή της.

Τροπολογία 222

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Ο ελεγκτής ασκεί τα καθήκοντά του με χρηστό και αντικειμενικό επαγγελματικό τρόπο και κατανοεί:

(α) τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, καθώς και τα σχετικά πρότυπα και ρυθμίσεις που έχουν θεσπισθεί από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 5·

(β) τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές απαιτήσεις σχετικά με τις ελεγχόμενες δραστηριότητες· και

(γ) τη συγκέντρωση όλων των πληροφοριών που αφορούν τη συλλογή, τη μέτρηση και τον υπολογισμό των δεδομένων των πλοίων για τις εκπομπές και την υποβολή σχετικών εκθέσεων.

Or. en

Τροπολογία 223
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι ελεγκτές που αξιολογούν σχέδια παρακολούθησης και εκθέσεις εκπομπών και εκδίδουν έγγραφα επαλήθευσης και συμμόρφωσης κατά τα άρθρα 13 και 17, διαπιστεύονται για τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Τροπολογία

1. Οι ελεγκτές, **εφόσον δεν είναι κυβερνητικοί οργανισμοί**, που αξιολογούν σχέδια παρακολούθησης και εκθέσεις εκπομπών και εκδίδουν έγγραφα επαλήθευσης και συμμόρφωσης κατά τα άρθρα 13 και 17, διαπιστεύονται για τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το πεδίο εφαρμογής του άρθρου δεν πρέπει να καλύπτει του ελεγκτές που υπάγονται στη δικαιοδοσία της κυβέρνησης.

Τροπολογία 224
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Κεφάλαιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IIIα

ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΚΛΙΜΑ

Άρθρο 16 α

Ευθύνη για τις εκπομπές

1. Από το 2019 και μετά, εφόσον μέχρι

τότε δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή παγκόσμιος μηχανισμός μείωσης του αντίκτυπου των θαλάσσιων μεταφορών στο κλίμα, οι εταιρείες επιστρέφουν τα δικαιώματα που εκχωρήθηκαν στο πλαίσιο της οδηγίας 2003/87/ΕΚ στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για ακύρωση κατ'αναλογία προς τις εκπομπές τους από τους πλόες προς λιμένες της ΕΕ κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως επαληθεύονται σύμφωνα με το άρθρο 15, έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι εταιρείες μπορούν, αντ' αυτού να καταβάλουν στο Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα που συστάθηκε στο πλαίσιο της UNFCCC ισοδύναμη συνεισφορά για τους πλόες που διενεργούν προς λιμένες της ΕΕ, με βάση τιμή της τάξης των 25 ευρώ ανά τόνο διοξειδίου του άνθρακα η οποία αυξάνεται γραμμικά κατά 3 ευρώ ανά έτος.

3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνες με το άρθρο 24 για να ορίσει ακριβέστερα ποιες είναι οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την παράγραφο 1 και οι λεπτομέρειες της εφαρμογής της παρέκκλισης που προβλέπεται στην παράγραφο 2.

Or. en

Τροπολογία 225
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από τις **30 Ιουνίου 2019**, τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες

Τροπολογία

Από τις **30 Ιουνίου 2017**, τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες

οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων φέρουν έγκυρο έγγραφο που πιστοποιεί την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης για την εκάστοτε περίοδο αναφοράς και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 17.

οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων φέρουν έγκυρο έγγραφο που πιστοποιεί την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης για την εκάστοτε περίοδο αναφοράς και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 17.

Or. en

Τροπολογία 226
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από τις **30 Ιουνίου 2019**, τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων φέρουν έγκυρο έγγραφο που πιστοποιεί την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης για την εκάστοτε περίοδο αναφοράς και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 17.

Τροπολογία

Από τις **30 Ιουνίου 2017**, τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων φέρουν έγκυρο έγγραφο που πιστοποιεί την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης για την εκάστοτε περίοδο αναφοράς και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 17.

Or. en

Τροπολογία 227
Sabine Wils

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Από τις **30 Ιουνίου 2019**, τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν

Τροπολογία

Από τις **30 Ιουνίου 2017**, τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν

λόγω λιμένων φέρουν έγκυρο έγγραφο που πιστοποιεί την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης για την εκάστοτε περίοδο αναφοράς και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 17.

λόγω λιμένων φέρουν έγκυρο έγγραφο που πιστοποιεί την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης για την εκάστοτε περίοδο αναφοράς και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 17.

Or. en

Αιτιολόγηση

Κρίνεται σκόπιμη η θέσπιση πιο φιλόδοξου χρονοδιαγράμματος.

Τροπολογία 228 **Σπύρος Δανέλλης**

Πρόταση κανονισμού **Άρθρο 19 – παράγραφος 3 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Κατά τη διάρκεια των επισκέψεων και επιθεωρήσεων που πραγματοποιεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ) με σκοπό την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, παρακολουθεί επίσης την εφαρμογή των παραγράφων 1, 2 και 3 από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και υποβάλλει σχετική έκθεση στην Επιτροπή.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο ΕΟΑΘ πραγματοποιεί ήδη 4 - 6 επισκέψεις ετησίως στα κράτη μέλη με σκοπό την αξιολόγηση της εφαρμογής του καθεστώτος ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα.

Τροπολογία 229 **Γεώργιος Κουμουτσάκος**

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8 έως 12 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για τη διασφάλιση της επιβολής των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις **δεν είναι λιγότερο αυστηρές από τις επιβαλλόμενες βάσει της εθνικής νομοθεσίας περί των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, σε περίπτωση αδυναμίας των φορέων εκμετάλλευσης να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, και είναι αποτελεσματικές, ανάλογες με τον επιδιωκόμενο σκοπό** και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή έως την 1η Ιουλίου 2017 και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8 έως 12 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για τη διασφάλιση της επιβολής των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή έως την 1η Ιουλίου 2017 και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

Or. en

Τροπολογία 230
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8 έως 12 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για τη διασφάλιση της επιβολής των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις δεν είναι λιγότερο αυστηρές από τις επιβαλλόμενες

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8 έως 12 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για τη διασφάλιση της επιβολής των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις δεν είναι λιγότερο αυστηρές από τις επιβαλλόμενες

βάσει της εθνικής νομοθεσίας περί των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, σε περίπτωση αδυναμίας των φορέων εκμετάλλευσης να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, και είναι αποτελεσματικές, ανάλογες με τον επιδιωκόμενο σκοπό και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή έως την **1η Ιουλίου 2017** και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

βάσει της εθνικής νομοθεσίας περί των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, σε περίπτωση αδυναμίας των φορέων εκμετάλλευσης να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, και είναι αποτελεσματικές, ανάλογες με τον επιδιωκόμενο σκοπό και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή έως την **1η Ιουλίου 2015** και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

Or. en

Τροπολογία 231
Θεόδωρος Σκυλακάκης

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 21

Δημοσίευση πληροφοριών

1. Έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις εκπομπές που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11, καθώς και πληροφορίες για τη συμμόρφωση των εταιρειών με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, που καθορίζονται στα άρθρα 11 και 17.

2. Η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 δημοσιοποίηση περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

(α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, αριθμός IMO και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·

(β) ταυτότητα του πλοιοκτήτη (όνομα, διεύθυνση και έδρα του πλοιοκτήτη)·

(γ) τεχνική απόδοση του πλοίου (EEDI ή EIV, κατά περίπτωση)·

Τροπολογία

διαγράφεται

(δ) ετήσιες εκπομπές CO₂.

(ε) συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(στ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(ζ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση και μεταφερθέν φορτίο κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(η) συνολικός ετήσιος χρόνος παραμονής στη θάλασσα κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(θ) εφαρμοζόμενη μεθοδολογία παρακολούθησης.

(ι) ημερομηνία έκδοσης και ημερομηνία λήξης του εγγράφου συμμόρφωσης.

(ια) ταυτότητα του ελεγκτή που ενέκρινε την έκθεση εκπομπών.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για τον συγκεκριμένο τομέα.

4. Ο ΕΟΑΘ επικουρεί την Επιτροπή στις εργασίες της για την τήρηση των άρθρων 11, 12, 17 και 21 του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷.

²⁷EE L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

Αιτιολόγηση

Στο παρόν άρθρο προτείνεται η δημοσίευση ευαίσθητων πληροφοριών ναυτιλιακών εταιρειών και προτείνεται η διαγραφή του.

Τροπολογία 232
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 21

διαγράφεται

Δημοσίευση πληροφοριών

1. Έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις εκπομπές που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11, καθώς και πληροφορίες για τη συμμόρφωση των εταιρειών με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, που καθορίζονται στα άρθρα 11 και 17.

2. Η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 δημοσιοποίηση περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

(α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, αριθμός IMO και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·

(β) ταυτότητα του πλοιοκτήτη (όνομα, διεύθυνση και έδρα του πλοιοκτήτη)·

(γ) τεχνική απόδοση του πλοίου (EEDI ή EIV, κατά περίπτωση)·

(δ) ετήσιες εκπομπές CO₂·

(ε) συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

(στ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο

εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

(ζ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση και μεταφερθέν φορτίο κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

(η) συνολικός ετήσιος χρόνος παραμονής στη θάλασσα κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

(θ) εφαρμοζόμενη μεθοδολογία παρακολούθησης·

(ι) ημερομηνία έκδοσης και ημερομηνία λήξης του εγγράφου συμμόρφωσης·

(ια) ταυτότητα του ελεγκτή που ενέκρινε την έκθεση εκπομπών.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για τον συγκεκριμένο τομέα.

4. Ο ΕΟΑΘ επικουρεί την Επιτροπή στις εργασίες της για την τήρηση των άρθρων 11, 12, 17 και 21 του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷.

²⁷EE L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

Or. en

**Τροπολογία 233
Martin Callanan**

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γ) τεχνική απόδοση του πλοίου (EEDI ή

διαγράφεται

EIV, κατά περίπτωση).

Or. en

Τροπολογία 234
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γα) τεχνική απόδοση του πλοίου (Energy Efficiency Design Index/EEDI, εφόσον είναι εφαρμοστέα στον εκάστοτε τύπο του πλοίου)

Or. en

Τροπολογία 235
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – σημείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δ) ετήσιες εκπομπές CO₂.

(δ) ετήσιες εκπομπές CO₂, SO_x και NO_x.

Or. en

Τροπολογία 236
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(στ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση

διαγράφεται

κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

Or. en

Τροπολογία 237
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ζ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση και μεταφερθέν φορτίο κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 238
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

*(ζ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση και **μεταφερθέν φορτίο** κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·*

Τροπολογία

*(ζ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση και **μάζα του μεταφερθέντος φορτίου** κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·*

Or. en

Τροπολογία 239
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(η) συνολικός ετήσιος χρόνος παραμονής στη θάλασσα κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 240
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για τον συγκεκριμένο τομέα.**

Τροπολογία

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές **CO₂** από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Or. en

Τροπολογία 241
Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, **εάν το κρίνει σκόπιμο, μπορεί να προτείνει τροποποιήσεις.**

Τροπολογία

3. Σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και **εξασφαλίζει την ευθυγράμμιση του με τις σχετικές διεθνείς κανονιστικές ρυθμίσεις που ορίζει ο ΔΝΟ.**

Τροπολογία 242

Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 22 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές τρία έτη μετά την πρώτη δημοσίευση των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 21, η Επιτροπή προτείνει την εφαρμογή ενός συστήματος τιμολόγησης των εκπομπών της διεθνούς ναυτιλίας.

Or. en

Τροπολογία 243

Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή, υπό τους όρους του άρθρου 24, να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση των διατάξεων των παραρτημάτων I και II, με σκοπό τη συνεκτίμηση των διαθέσιμων επικαιροποιημένων επιστημονικών στοιχείων, καθώς και των σχετικών δεδομένων που υπάρχουν στα πλοία, των σχετικών διεθνών κανόνων και των σχετικών διεθνώς αποδεκτών προτύπων, τον προσδιορισμό των ακριβέστερων και αποτελεσματικότερων μεθόδων

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή, υπό τους όρους του άρθρου 24, να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση των διατάξεων των παραρτημάτων I και II, με σκοπό τη συνεκτίμηση των διαθέσιμων επικαιροποιημένων επιστημονικών στοιχείων, καθώς και των σχετικών δεδομένων που υπάρχουν στα πλοία, των σχετικών διεθνών κανόνων και των σχετικών διεθνώς αποδεκτών προτύπων, τον προσδιορισμό των ακριβέστερων και αποτελεσματικότερων μεθόδων

παρακολούθησης των εκπομπών και τη βελτίωση της ακρίβειας των ζητούμενων πληροφοριών για την παρακολούθηση των εκπομπών και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, στον βαθμό που οι εν λόγω πράξεις αφορούν μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

παρακολούθησης των εκπομπών CO_2 και τη βελτίωση της ακρίβειας των ζητούμενων πληροφοριών για την παρακολούθηση των εκπομπών CO_2 και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, στον βαθμό που οι εν λόγω πράξεις αφορούν μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 244 Γεώργιος Κουμουτσάκος

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή, υπό τους όρους του άρθρου 24, να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση των διατάξεων των παραρτημάτων I και II, με σκοπό τη συνεκτίμηση των διαθέσιμων επικαιροποιημένων επιστημονικών στοιχείων, καθώς και των σχετικών δεδομένων που υπάρχουν στα πλοία, των σχετικών διεθνών κανόνων και των σχετικών διεθνώς αποδεκτών προτύπων, τον προσδιορισμό των ακριβέστερων και αποτελεσματικότερων μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών και τη βελτίωση της ακρίβειας των ζητούμενων πληροφοριών για την παρακολούθηση των εκπομπών και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, στον βαθμό που οι εν λόγω πράξεις αφορούν μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

Εκχωρείται η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση των διατάξεων των παραρτημάτων I και II με σκοπό την ευθυγράμμιση των παραρτημάτων με τις σχετικές διεθνείς κανονιστικές ρυθμίσεις, όπως έχουν συμφωνηθεί από τον ΔΝΟ, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με τις αυτές τις ρυθμίσεις σε μια προσπάθεια προσδιορισμού των ακριβέστερων και αποτελεσματικότερων μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών και βελτίωσης της ακρίβειας των ζητούμενων πληροφοριών για την παρακολούθηση των εκπομπών και την υποβολή σχετικών εκθέσεων. Η εξουσία αυτή εκχωρείται στην Επιτροπή υπό τους όρους του άρθρου 24 στον βαθμό που αφορά μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 245
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 24 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η αναφερόμενη στα άρθρα 15, 16 και 23 αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την **1η Ιουλίου 2015**.

Τροπολογία

1. Η αναφερόμενη στα άρθρα 15, 16 και 23 αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την **1η Ιουλίου 2014**.

Or. en

Τροπολογία 246
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – σημείο 2
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013
Άρθρο 21 α – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Έως τις 15 Ιανουαρίου κάθε έτους («έτος X») τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή, για το έτος X-2, έκθεση σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX.

Τροπολογία

1. Έως τις 15 Ιανουαρίου κάθε έτους («έτος X») τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή, για το έτος X-2, έκθεση σχετικά με τις εκπομπές CO₂, **SOx και NOx** από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX.

Or. en

Τροπολογία 247
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – σημείο 2
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013
Άρθρο 21 α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το [άρθρο 25 του παρόντος κανονισμού] για την εξειδίκευση των απαιτήσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, τις συναφείς αποφάσεις των οργάνων της σύμβασης UNFCCC και του πρωτοκόλλου του Κιότο ή συμφωνίες που απορρέουν από αυτές ή τις διαδέχονται ή αποφάσεις που εκδίδονται στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Τροπολογία

2. Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το [άρθρο 25 του παρόντος κανονισμού] για την εξειδίκευση των απαιτήσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂, **SO_x και NO_x** από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, τις συναφείς αποφάσεις των οργάνων της σύμβασης UNFCCC και του πρωτοκόλλου του Κιότο ή συμφωνίες που απορρέουν από αυτές ή τις διαδέχονται ή αποφάσεις που εκδίδονται στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Or. en

Τροπολογία 248
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – σημείο 2
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013
Άρθρο 21 α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της δομής, της μορφής και της διαδικασίας υποβολής, από τα κράτη μέλη, των εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο [άρθρο 26 παράγραφος 2].»

Τροπολογία

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της δομής, της μορφής και της διαδικασίας υποβολής, από τα κράτη μέλη, των εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂, **SO_x και NO_x** από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο [άρθρο 26 παράγραφος 2].»

Or. en

Τροπολογία 249
Σπύρος Δανέλλης

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 26α

Εξαιρέση

**Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού
δεν εφαρμόζονται στα πλοία με ολική
χωρητικότητα μεταξύ 400 και 5000 GT.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα πλοία με ολική χωρητικότητα μεταξύ 400 και 5000 GT παράγουν μόνο το 10% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, όμως απαιτούν ενδεχομένως την καταβολή δυσανάλογων προσπαθειών για να συμμορφωθούν σε σύγκριση με τα μεγαλύτερα πλοία. Ορθά emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, όμως, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην πρόταση της Επιτροπής, προς το παρόν θα ήταν σκόπιμο να εξαιρεθούν μέσω ειδικής διάταξης.

Τροπολογία 250
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την
1η Ιουλίου 2015.**

**Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την
1η Ιουλίου 2014.**

Or. en

Τροπολογία 251
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – τίτλος

AM\1012185EL.doc

93/107

PE524.761v01-00

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Μέθοδοι παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για τις εκπομπές **αερίων θερμοκηπίου και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες**

Τροπολογία

Μέθοδοι παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για τις εκπομπές **CO₂**

Or. en

Τροπολογία 252
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Μέθοδοι παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου **και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες**

Τροπολογία

Μέθοδοι παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου

Or. en

Τροπολογία 253
Κρίτων Αρσένης, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τα βιοκαύσιμα και τα εναλλακτικά μη ορυκτά καύσιμα εφαρμόζονται κατάλληλοι συντελεστές εκπομπών.

Τροπολογία

Για τα βιοκαύσιμα και τα εναλλακτικά μη ορυκτά καύσιμα εφαρμόζονται κατάλληλοι συντελεστές εκπομπών **από το παράρτημα V της οδηγίας 2009/28/ΕΚ και το παράρτημα IV της οδηγίας 98/70/ΕΚ. Στο βαθμό που δεν προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία της Ένωσης κατάλληλοι συντελεστές εκπομπών για τα βιοκαύσιμα και τα εναλλακτικά μη ορυκτά καύσιμα, χρησιμοποιούνται προκαθορισμένες τιμές για τους**

Τροπολογία 254
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου·

Τροπολογία

(α) δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου **και παρακολούθηση των δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο·**

Αιτιολόγηση

Οι μέθοδοι α) και β) θεωρούνται ουσιαστικά ταυτόσημες και ως εκ τούτου προτείνεται η σύμπτυξή τους.

Τροπολογία 255
Σπύρος Δανέλλης

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου·

Τροπολογία

(α) δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου **έως την 1η Ιουλίου 2017·**

Αιτιολόγηση

Η παρακολούθηση μέσω των δελτίων παράδοσης καυσίμου είναι λιγότερο ακριβής από άλλα μέσα και είναι η μοναδική που δεν μπορεί να αυτοματοποιηθεί. Κατά συνέπεια, αφήνει περισσότερα περιθώρια για ανθρώπινα σφάλματα και απάτη και η επαλήθευσή της από τις αρχές είναι δαπανηρή και χρονοβόρα. Προκειμένου να χρησιμεύσει ως πρότυπο για ένα

αποδοτικό παγκόσμιο σύστημα, το σύστημα ΠΥΕ της ΕΕ πρέπει να είναι αξιόπιστο και ακριβές και, κατά συνέπεια, πρέπει να χρησιμοποιεί μόνο αυτοματοποιημένα συστήματα. Ωστόσο, σε ορισμένα παλαιότερα πλοία ενδέχεται να πρέπει να δοθεί πρόσθετος χρόνος για την εγκατάσταση αυτόματων συστημάτων.

Τροπολογία 256
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος Β – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**(β) παρακολούθηση των δεξαμενών
καυσίμου στο πλοίο·**

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι μέθοδοι α) και β) θεωρούνται ουσιαστικά ταυτόσημες και ως εκ τούτου προτείνεται η σύμπτυξή τους.

Τροπολογία 257
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος Β – παράγραφος 3 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**(δα) μοντελοποίηση με πληροφορίες για
τις κινήσεις του πλοίου (AIS) και ειδικά
δεδομένα για το πλοίο**

Or. en

Τροπολογία 258
Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος Β – παράγραφος 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τα πλοία με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 5000 GT είναι εφαρμοστέες οι μέθοδοι γ) και δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019, ενώ απατείται άμεση μέτρηση των εκπομπών από 1ης Ιανουαρίου 2020.

Or. en

Τροπολογία 259
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται σε συνδυασμό της ποσότητας και του τύπου καυσίμου, όπως ορίζονται στα BDN, με περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου βάσει μετρήσεων στις δεξαμενές. Το καύσιμο που καταναλώνεται στη διάρκεια μιας περιόδου είναι το άθροισμα του διαθέσιμου καυσίμου στην αρχή της περιόδου και των παραδόσεων, από το οποίο αφαιρούνται το διαθέσιμο καύσιμο στο τέλος της περιόδου και οι εκκενώσεις των δεξαμενών μεταξύ της αρχής και του τέλους της περιόδου.

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται σε συνδυασμό της ποσότητας και του τύπου καυσίμου, όπως ορίζονται στα BDN ***(εφόσον υπάρχουν)***, με περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου βάσει μετρήσεων στις δεξαμενές. Το καύσιμο που καταναλώνεται στη διάρκεια μιας περιόδου είναι το άθροισμα του διαθέσιμου καυσίμου στην αρχή της περιόδου και των παραδόσεων, από το οποίο αφαιρούνται το διαθέσιμο καύσιμο στο τέλος της περιόδου και οι εκκενώσεις των δεξαμενών μεταξύ της αρχής και του τέλους της περιόδου.

Or. en

Τροπολογία 260
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 1 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Περίοδος είναι ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να **προσδιορίζονται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο** του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Τροπολογία

Το καύσιμο που καταναλώνεται στη διάρκεια μιας περιόδου **αναφοράς είναι το άθροισμα του διαθέσιμου καυσίμου στην αρχή της περιόδου αναφοράς και των παραδόσεων, από το οποίο αφαιρούνται το διαθέσιμο καύσιμο στο τέλος της περιόδου αναφοράς και οι εκκενώσεις των δεξαμενών μεταξύ της αρχής και του τέλους της περιόδου αναφοράς. Επιπλέον, διενεργούνται μετρήσεις στις δεξαμενές καυσίμου στην αρχή και στο τέλος κάθε πλου με σκοπό την εξακρίβωση της ποσότητας του καυσίμου που καταναλώνεται ανά πλου.**

Περίοδος είναι ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να **προσδιορίζεται** ο τύπος του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Or. en

Τροπολογία 261
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 1 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η προσέγγιση αυτή δεν εφαρμόζεται όταν δεν υπάρχουν BDN στο πλοίο, ιδίως όταν χρησιμοποιείται το φορτίο ως καύσιμο, π.χ. απαέρια δεξαμενών υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ).

Τροπολογία

Όταν δεν υπάρχουν BDN στο πλοίο, ιδίως όταν χρησιμοποιείται το φορτίο ως καύσιμο, π.χ. απαέρια δεξαμενών υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ), **χρησιμοποιούνται μόνο η απογραφή δεξαμενών καυσίμου και οι μετρήσεις στις δεξαμενές.**

Or. en

Τροπολογία 262
Σπύρος Δανέλλης

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 1 – παράγραφος 5 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(aa) την πυκνότητα που μετράται σε δοκιμή ανάλυσης που διενεργείται σε διαπιστευμένο εργαστήριο δοκιμής καυσίμων, εφόσον υπάρχει·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πραγματική πυκνότητα των καυσίμων που εξακριβώνεται σε εργαστήριο δοκιμής καυσίμων, στις περιπτώσεις στις οποίες η εταιρεία διαθέτει τέτοιο εργαστήριο είναι πιο ακριβής από τη συνήθη πυκνότητα του χρησιμοποιούμενου τύπου καυσίμου και πρέπει ως εκ τούτου να συμπεριληφθεί ως επιλογή.

Τροπολογία 263
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 1 – παράγραφος 5 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(aa) χρήση των συνήθων τιμών πυκνότητας από τους πίνακες στο παράρτημα III

Or. en

Τροπολογία 264
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 2

2. Μέθοδος Β: Παρακολούθηση των δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο

διαγράφεται

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται σε μετρήσεις σε όλες τις δεξαμενές καυσίμου του πλοίου. Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται καθημερινά κατά τον πλου, καθώς σε κάθε πλήρωση ή εκκένωση των δεξαμενών καυσίμου του πλοίου.

Το καύσιμο που καταναλώνεται στη διάρκεια μιας περιόδου είναι οι σωρευτικές μεταβολές της στάθμης των δεξαμενών καυσίμου μεταξύ δύο μετρήσεων.

Ως περίοδος νοείται ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται με κατάλληλες μεθόδους, όπως αυτόματα συστήματα, βυθόμετρα και βολίδες. Η μέθοδος βυθομέτρησης δεξαμενών και η συνδεόμενη με αυτήν αβεβαιότητα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Εάν η ποσότητα ανεφοδιασμού με καύσιμο ή η ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές προσδιορίζεται σε μονάδες όγκου, εκφραζόμενη σε λίτρα, η εταιρεία μετατρέπει την ποσότητα αυτή από όγκο σε μάζα χρησιμοποιώντας τις τιμές πραγματικής πυκνότητας. Η εταιρεία προσδιορίζει την πραγματική πυκνότητα χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα μέσα:

(α) συστήματα μέτρησης στο πλοίο·

(β) την πυκνότητα που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμων κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και

καταγράφεται στο τιμολόγιο ή δελτίο παράδοσης καυσίμου.

Η πραγματική πυκνότητα εκφράζεται σε kg/λίτρο και προσδιορίζεται στην εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τιμές πραγματικής πυκνότητας, εφαρμόζεται συντελεστής τυπικής πυκνότητας για τον σχετικό τύπο καυσίμου, μετά από έγκριση του ελεγκτή.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι μέθοδοι α) και β) θεωρούνται ουσιαστικά ταυτόσημες και ως εκ τούτου προτείνεται η σύμπτυξή τους.

Τροπολογία 265
Σπύρος Δανέλλης

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 2 – παράγραφος 5 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(βα) την πυκνότητα που μετράται σε δοκιμή ανάλυσης που διενεργείται σε διαπιστευμένο εργαστήριο δοκιμής καυσίμων, εφόσον υπάρχει·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πραγματική πυκνότητα των καυσίμων που εξακριβώνεται σε εργαστήριο δοκιμής καυσίμων, στις περιπτώσεις στις οποίες η εταιρεία διαθέτει τέτοιο εργαστήριο είναι πιο ακριβής από τη συνήθη πυκνότητα του χρησιμοποιούμενου τύπου καυσίμου και πρέπει ως εκ τούτου να συμπεριληφθεί ως επιλογή.

Τροπολογία 266
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 3 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ως περίοδος νοείται ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να παρακολουθούνται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Τροπολογία

Οι μετρήσεις της ροής του καυσίμου διενεργούνται στην αρχή και στο τέλος μιας περιόδου αναφοράς και στην αρχή και στο τέλος κάθε πλου, ούτως ώστε να εξακριβώνεται η ποσότητα του καυσίμου που καταναλώνεται ανά πλου.

Or. en

Τροπολογία 267
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 3 – παράγραφος 4 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(βα) χρήση των συνήθων τιμών πυκνότητας από τους πίνακες στο παράρτημα III

Or. en

Τροπολογία 268
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τις εκπομπές που σημειώνονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τις εκπομπές που σημειώνονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂, SO_x

περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂ από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου. *Στην περίπτωση των πλοίων για τα οποία οι υποβαλλόμενες εκθέσεις βασίζονται στην παρούσα μέθοδο, η κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται από τις μετρούμενες εκπομπές CO₂ και τον εφαρμοστέο συντελεστή εκπομπών των αντίστοιχων καυσίμων.*

και NO_x περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂, SO_x και NO_x από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου.

Or. en

Τροπολογία 269 Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τις εκπομπές που σημειώνονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂ περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂ από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου. *Στην περίπτωση των πλοίων για τα οποία οι υποβαλλόμενες εκθέσεις βασίζονται στην παρούσα μέθοδο, η κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται από τις μετρούμενες εκπομπές CO₂ και τον εφαρμοστέο συντελεστή εκπομπών των αντίστοιχων καυσίμων.*

Τροπολογία

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τις εκπομπές που σημειώνονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂ περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂ από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου.

Or. en

Τροπολογία 270 Satu Hassi

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – μέρος Β – σημείο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τις εκπομπές που σημειώνονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂ περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂ από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου. **Στην περίπτωση των πλοίων για τα οποία οι υποβαλλόμενες εκθέσεις βασίζονται στην παρούσα μέθοδο, η κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται από τις μετρούμενες εκπομπές CO₂ και τον εφαρμοστέο συντελεστή εκπομπών των αντίστοιχων καυσίμων.**

Τροπολογία

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τις εκπομπές που σημειώνονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂ περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂ από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα πλοία που χρησιμοποιούν συστήματα συνεχούς παρακολούθησης λαμβάνουν ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές του και δεν θα έπρεπε είναι αναγκασμένα να τις συνυπολογίζουν εκ νέου στη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου τους.

Τροπολογία 271
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – μέρος Β – σημείο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται στον προσδιορισμό της ροής των εκπομπών CO₂ στις καπνοδόχους (τσιμινιέρες) με πολλαπλασιασμό της συγκέντρωσης CO₂ στα καυσαέρια επί την ροή των καυσαερίων.

Τροπολογία

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται στον προσδιορισμό της ροής των εκπομπών CO₂, **SO_x και NO_x** στις καπνοδόχους (τσιμινιέρες) με πολλαπλασιασμό της συγκέντρωσης CO₂ στα καυσαέρια επί την ροή των καυσαερίων.

Τροπολογία 272
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – σημείο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Μέθοδος Δα: μοντελοποίηση με πληροφορίες για τις κινήσεις του πλοίου (AIS) και ειδικά δεδομένα για το πλοίο.

Ο οργανισμός που είναι αρμόδιος για το σύστημα μοντελοποίησης συνάπτει γραπτή συμφωνία με την πλοιοκτήτρια εταιρεία στην οποία ανήκει το εκάστοτε πλοίο. Στο τέλος της περιόδου παρακολούθησης, οι υπολογισθείσες εκπομπές CO₂ συγκρίνονται με το βιβλίο πετρελαίου του πλοίου και τα δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) προκειμένου να βρεθούν και να διορθωθούν οποιεσδήποτε διαφορές.

Or. en

Τροπολογία 273
Christofer Fjellner

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

[...]

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Το σύστημα ΠΥΕ πρέπει, σε αυτό το αρχικό στάδιο, να καλύπτει μόνο τις εκπομπές CO₂. Το σύστημα θα μπορούσε να διευρυνθεί με άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε μεταγενέστερο στάδιο. Υπάρχει κίνδυνος οι απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με την

αποτελεσματικότητα των εκθέσεων σε αυτό το στάδιο να παρεμποδίσουν τις εξελίξεις στον ΔΝΟ.

Τροπολογία 274
Nils Torvalds

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

[...]

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 275
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – μέρος Β – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για την παρακολούθηση της μέσης ενεργειακής απόδοσης χρησιμοποιούνται τουλάχιστον **τέσσερις** δείκτες: κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση, κατανάλωση καυσίμου ανά μεταφορικό έργο, εκπομπές CO₂ ανά απόσταση και εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο.

Για την παρακολούθηση της μέσης ενεργειακής απόδοσης χρησιμοποιούνται τουλάχιστον **δύο** δείκτες: κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση, κατανάλωση καυσίμου ανά μεταφορικό έργο, εκπομπές CO₂, **SO_x και NO_x** ανά απόσταση και εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο.

Or. en

Τροπολογία 276
Vilja Savisaar-Toomast

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – μέρος Β – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κατανάλωση καυσίμου ανά μεταφορικό

διαγράφεται

**έργο = συνολική ετήσια κατανάλωση
καυσίμου / συνολικό μεταφορικό έργο**

Or. en

**Τροπολογία 277
Vilja Savisaar-Toomast**

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – μέρος Β – παράγραφος 6**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

εκπομπές CO₂ ανά απόσταση = συνολικές
ετήσιες εκπομπές CO₂ / συνολική
διανυθείσα απόσταση

Τροπολογία

εκπομπές CO₂, **SO_x και NO_x** ανά
απόσταση = συνολικές ετήσιες εκπομπές
CO₂, **SO_x και NO_x** / συνολική διανυθείσα
απόσταση

Or. en

**Τροπολογία 278
Vilja Savisaar-Toomast**

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – μέρος Β – παράγραφος 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο =
συνολικές ετήσιες εκπομπές CO₂ /
συνολικό μεταφορικό έργο

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en