



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7 0201/2013 – 2013/0224(COD))

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Εισηγητής: Θεόδωρος Σκυλακάκης

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης.)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που διαγράφονται σημαίνονται με το σύμβολο **■** ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	42

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 ((2013)0480 – C7 0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2013)0480),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7 0201/2013),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3, της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, που εκδόθηκε στις ...¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της ...²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, καθώς και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A7-0000/2013),
1. εγκρίνει τη θέση κατά την πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον/στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ ΕΕ C ... /Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

² ΕΕ C ... /Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Τίτλος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Τροπολογία

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών *αερίου θερμοκηπίου* από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Or. en

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν επιπτώσεις στο παγκόσμιο κλίμα και στην ποιότητα του αέρα, ως αποτέλεσμα των εκπομπών CO₂ και άλλων εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NO_x), οξειδίου του θείου (SO₂), μεθανίου (CH₄), σωματιδίων (PM) και μαύρου άνθρακα (BC).

Or. en

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Λαμβάνοντας υπόψη τις ταχύτατα αναπτυσσόμενες επιστημονικές γνώσεις όσον αφορά τις εν λόγω επιπτώσεις, είναι σκόπιμο να διενεργείται τακτικά στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού επικαιροποιημένη εκτίμηση των επιπτώσεων των θαλάσσιων μεταφορών στο παγκόσμιο κλίμα που δεν σχετίζονται με το CO₂. Με βάση τις αξιολογήσεις της και λαμβάνοντας υπόψη το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Σεπτεμβρίου 2011 σχετικά με μια σφαιρική προσέγγιση όσον αφορά τις εκπομπές που δε σχετίζονται με το CO₂, η Επιτροπή πρέπει να αναλύσει τις επιπτώσεις στις πολιτικές και τα μέτρα, προκειμένου να μειωθούν οι εν λόγω εκπομπές.

Or. en

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1γ) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να αναλάβει δράση με στόχο άλλες δραστηριότητες που προκαλούν εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων που δε συμπεριλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό, όπως η χρήση ψυκτικών μέσων από αλιευτικά σκάφη, και οι εκπομπές εξαερούμενων καυσίμων από τη φόρτωση - εκφόρτωση καυσίμων

και χύδην εμπορευμάτων (π.χ. πτητικές οργανικές ενώσεις και αιωρούμενα σωματίδια).

Or. en

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1δ) Στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» του 2011 ζητείται μείωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές κατά 40% (50% εάν είναι εφικτό) σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005 έως το 2050.

Or. en

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1ε) Στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ζητείται ενιαία σε επίπεδο ΕΕ μείωση κατά 30% των εκπομπών CO₂ και ρυπογόνων ουσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, στην οποία θα συμβάλουν οι συμφωνίες του ΔΝΟ για τον ονομαστικό δείκτη ενεργειακής απόδοσης και το σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης στα

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Σύμφωνα με στοιχεία του ΔΝΟ, η ειδική ενεργειακή κατανάλωση και οι εκπομπές CO₂ των πλοίων θα μπορούσαν να μειωθούν **έως και** κατά 75% με την εφαρμογή επιχειρησιακών μέτρων και υφιστάμενων τεχνολογιών. Σημαντικό μέρος των εν λόγω μέτρων μπορούν να θεωρηθούν οικονομικώς αποδοτικά, δεδομένου ότι με τη μείωση του κόστους των καυσίμων εξασφαλίζεται η κάλυψη των ενδεχόμενων λειτουργικών ή επενδυτικών δαπανών.

Τροπολογία

(3) Σύμφωνα με στοιχεία του ΔΝΟ, η ειδική ενεργειακή κατανάλωση και οι εκπομπές CO₂ των πλοίων θα μπορούσαν να μειωθούν κατά **25 - 75%** με την εφαρμογή επιχειρησιακών μέτρων και υφιστάμενων τεχνολογιών. Σημαντικό μέρος των εν λόγω μέτρων μπορούν να θεωρηθούν οικονομικώς αποδοτικά **και ικανά να προσφέρουν καθαρά οφέλη στον τομέα**, δεδομένου ότι με τη μείωση του κόστους των καυσίμων εξασφαλίζεται η κάλυψη των ενδεχόμενων λειτουργικών ή επενδυτικών δαπανών.

Or. en

Τροπολογία 8

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

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 **αερίων θερμοκηπίου** με βάση την κατανάλωση

πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

καυσίμου των πλοίων, **ούτως ώστε να συλλεχθούν συγκεντρωτικά δεδομένα σχετικά με αυτές τις εκπομπές**, 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. en

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Από τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και των συζητήσεων με διεθνείς εταίρους προκύπτει ότι θα πρέπει να υιοθετηθεί μια κλιμακωτή προσέγγιση της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, με την εφαρμογή ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ για τις εκπομπές **CO2** από τις θαλάσσιες μεταφορές ως πρώτο βήμα και την **τιμολόγηση** των εν λόγω εκπομπών σε μεταγενέστερο στάδιο. Η προσέγγιση αυτή διευκολύνει την επίτευξη σημαντικής προόδου σε διεθνές επίπεδο, όσον αφορά τη συμφωνία σχετικά με στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και περαιτέρω μέτρα για την υλοποίηση των σχετικών μειώσεων με ελάχιστο κόστος.

Τροπολογία

(6) Από τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και των συζητήσεων με διεθνείς εταίρους προκύπτει ότι θα πρέπει να υιοθετηθεί μια κλιμακωτή προσέγγιση της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, με την εφαρμογή ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ για τις εκπομπές **αερίων θερμοκηπίου** από τις θαλάσσιες μεταφορές ως πρώτο βήμα και τη **θέσπιση νέων μέσων πολιτικής, όπως συγκεκριμένα της τιμολόγησης** των εν λόγω εκπομπών **ή της καθιέρωσης εισφοράς**, σε μεταγενέστερο στάδιο. Η προσέγγιση αυτή διευκολύνει την επίτευξη σημαντικής προόδου σε διεθνές επίπεδο, όσον αφορά τη συμφωνία σχετικά με στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και περαιτέρω μέτρα για την υλοποίηση των σχετικών μειώσεων με ελάχιστο κόστος.

Or. en

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(7) Η καθιέρωση ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ αναμένεται να οδηγήσει, μέχρι το 2030, σε **ορισμένες** μειώσεις των εκπομπών, 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.

Or. en

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Όλοι οι πλόες εντός της Ένωσης, οι πλόες εισόδου από τον τελευταίο λιμένα

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 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.

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 **αερίων θερμοκηπίου** 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.

Or. en

Τροπολογία 12

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 με το κλίμα πληροφορίες **με στόχο** 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 13

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 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.

Τροπολογία

(12) Για να εξασφαλιστεί η συνοχή με το ισχύον διεθνές δίκαιο και ειδικότερα με το παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, το σύστημα ΠΥΕ πρέπει να ισχύει για πλοία με χωρητικότητα άνω των 400 GT.

Or. en

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Για να μειωθεί ακόμη περισσότερο η 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 %.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 15

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 αποτελεί ευκαιρία για να εξασφαλιστεί η συνεκτική ρύθμιση του ναυτιλιακού τομέα σε σχέση με άλλους τομείς και, κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο η παρακολούθηση των εκπομπών NO_x που περιλαμβάνεται επίσης στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL να συμπεριληφθεί στο ΠΥΕ και ταυτόχρονα να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο.

Or. en

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16α) Η σύμβαση MARPOL συμπεριλαμβάνει την υποχρεωτική εφαρμογή του ονομαστικού δείκτη ενεργειακής απόδοσης (EEDI) στα καινούργια πλοία και τη χρήση του σχεδίου διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης στα πλοία (SEEMP) σε ολόκληρο τον παγκόσμιο στόλο.

Or. en

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.** 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/EE

(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. 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/EE της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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 εμπειρογνομώνων. 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.

Τροπολογία

(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 **αερίων θερμοκηπίου** 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 εμπειρογνομώνων. 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.

Τροπολογία 19

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 **αερίων θερμοκηπίου** από τα πλοία, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για τον περιορισμό των εκπομπών αυτών **και την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών»**, 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.

Or. en

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή

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 μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών **αερίων θερμοκηπίου** 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 21

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 22

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 πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση και στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.

Or. en

Τροπολογία 23

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 **και NO_x** στην ατμόσφαιρα από τα πλοία κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2·

Or. en

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, εξαιρουμένων των στάσεων με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, τη νέα τροφοδοσία ή/και την

Τροπολογία

(β) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, εξαιρουμένων των στάσεων με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, τη νέα τροφοδοσία ή/και την

αντικατάσταση του πληρώματος·

αντικατάσταση του πληρώματος, των
στάσεων σε ναυπηγικές δεξαμενές, των
επισκευών των πλοίων και των στάσεων
σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης
ανάγκης ή κινδύνου ή με μοναδικό σκοπό
την αναζήτηση καταφυγίου λόγω
κακοκαιρίας·

Or. en

Τροπολογία 25

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 και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων·

Or. en

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ι) «συντηρητική»: με τον όρο αυτό νοείται ότι έχει καθοριστεί σειρά παραδοχών, ώστε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υποεκτίμησης των ετήσιων εκπομπών ή υπερεκτίμησης των **αποστάσεων ή των ποσοτήτων μεταφερόμενου φορτίου**·

Τροπολογία

(ι) "συντηρητική" : με τον όρο αυτό νοείται ότι έχει καθοριστεί σειρά παραδοχών, ώστε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υποεκτίμησης των ετήσιων εκπομπών ή υπερεκτίμησης των αποστάσεων·

Or. en

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο ιβ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ιβα) ελλιμενισμένα πλοία: πλοία που βρίσκονται ασφαλώς προσδεμένα ή αγκυροβολημένα σε κοινοτικό λιμένα κατά τη διάρκεια της παραμονής τους για φόρτωση, εκφόρτωση ή διανυκτέρευση, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύουν όταν δεν εκτελούν εργασίες φορτοεκφόρτωσης·

Or. en

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για κάθε πλοίο, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν την ποσότητα και το είδος του καυσίμου που καταναλώνεται στη διάρκεια **ενός**

Τροπολογία

1. Για κάθε πλοίο, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν την ποσότητα και το είδος του καυσίμου που καταναλώνεται στη διάρκεια **μιας**

ημερολογιακού έτους εντός κάθε λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και για κάθε πλοιοπλοία προς και από λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6.

περιόδου αναφοράς εντός όλων των λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και για κάθε πλοιοπλοία προς και από λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6.

Or. en

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1

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 μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Or. en

Τροπολογία 31

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

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 με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα

άνω των **5000** GT.

άνω των **400** GT.

Or. en

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) περιγραφή των πηγών εκπομπών του πλοίου, *όπως οι κύριοι και βοηθητικοί κινητήρες, οι λέβητες και οι γεννήτριες αδρανούς αερίου, και των χρησιμοποιούμενων τύπων καυσίμων·*

Τροπολογία

(γ) περιγραφή των *ακόλουθων* πηγών εκπομπών *και των συναφών με αυτές τύπων καυσίμων* του πλοίου *ως εξής:*

(i) κύρια(ες) μηχανή(ές)

(ii) βοηθητική(ες) μηχανή(ές)

(iii) λέβητας(ες)

(iv) γεννήτρια(ες) αδρανούς αερίου·

Or. en

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών και συστημάτων και των αρμοδιοτήτων για την επικαιροποίηση της πληρότητας του καταλόγου των πηγών εκπομπών κατά **το έτος** παρακολούθησης, ώστε να εξασφαλίζεται η πληρότητα της παρακολούθησης και της αναφοράς των εκπομπών του πλοίου·

Τροπολογία

(δ) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών και συστημάτων και των αρμοδιοτήτων για την επικαιροποίηση της πληρότητας του καταλόγου των πηγών εκπομπών κατά **την περίοδο** παρακολούθησης, ώστε να εξασφαλίζεται η πληρότητα της παρακολούθησης και της αναφοράς των εκπομπών του πλοίου·

Or. en

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο η – σημείο 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 35

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(i) την ημερομηνία της τελευταίας τροποποίησης του σχεδίου παρακολούθησης.

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 36

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ια) φύλλο καταγραφής των αναθεωρήσεων για την καταγραφή όλων των λεπτομερειών του ιστορικού

αναθεωρήσεων·

Or. en

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) αλλαγή ιδιοκτησίας του πλοίου·

Τροπολογία

(α) αλλαγή ιδιοκτησίας του πλοίου *ή*
αλλαγή του κατόχου των εγγράφων ή της
σημαίας·

Or. en

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η παρακολούθηση δύναται να ανασταλεί
κατά τη διάρκεια περιόδων κατά τις
οποίες ένα πλοίο εμπλέκεται σε
καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων
διάσωσης.

Or. en

Τροπολογία 39

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, συνολικά·

Or. en

Τροπολογία 40

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο γ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γα) εκπομπές NO_x

Or. en

Τροπολογία 41

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ε**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ε) χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

Τροπολογία

(ε) χρόνος παραμονής στη θάλασσα **και σε λιμένες**·

Or. en

Τροπολογία 42

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο στ**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή
(στ) μεταφερθέν φορτίο·

Τροπολογία
διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή
(ζ) μεταφορικό έργο.

Τροπολογία
διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία
**(στα) ενεργειακή απόδοση όπως ορίζεται
στο παράρτημα II·**

Or. en

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία
**(ga) ημερομηνία και ώρα έναρξης και
λήξης των περιόδων κατά τη διάρκεια
των οποίων ανεστάλη η παρακολούθηση**

λόγω καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπως δραστηριότητες διάσωσης, με ταυτόχρονη περιγραφή των εν λόγω δραστηριοτήτων.

Or. en

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά παρέκκλιση από την πρώτη παράγραφο, τα σκάφη που εκτελούν αποκλειστικά και μόνο δρομολόγια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και πραγματοποιούν πολλαπλά ταξίδια την ημέρα εξαιρούνται από την παρακολούθηση των εκπομπών ανά πλου.

Or. en

Τροπολογία 47

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·

Or. en

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) συνολικές εκπομπές CO₂.

Τροπολογία

(β) συνολικές εκπομπές CO₂ **και NO_x**.

Or. en

Τροπολογία 49

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 **και NO_x** από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Τροπολογία 50

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 **και NO_x** από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Or. en

Τροπολογία 51

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 **και NO_x** από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Or. en

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

Τροπολογία

(η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα **και σε λιμένες**·

Or. en

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(θ) *συνολικό μεταφορικό έργο·*

Τροπολογία

(θ) *ενεργειακή απόδοση όπως ορίζεται στο παράρτημα II·*

Or. en

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(j) *μέση ενεργειακή απόδοση.*

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 56

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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),

Τροπολογία

(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 57

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γα) λεπτομέρειες σχετικά με τις περιόδους αναστολής της παρακολούθησης λόγω καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και δραστηριοτήτων διάσωσης.

Or. en

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

(η) των υπολογισμών με τους οποίους προσδιορίζεται η ενεργειακή απόδοση, όπως ορίζεται στο παράρτημα II.

Or. en

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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**

1. Έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις εκπομπές που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11, **τηρώντας το απόρρητο των πληροφοριών εμπορικού χαρακτήρα προκειμένου να προστατευθεί θεμιτό οικονομικό συμφέρον, σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4**

στα άρθρα 11 και 17.

της οδηγίας 2003/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Οδηγία 2003/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιανουαρίου 2003, για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες (ΕΕ L 41 της 14.02.2003, σ. 26).

Or. en

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) ετήσιες εκπομπές CO₂·

Τροπολογία

(δ) ετήσιες εκπομπές CO₂ και NO_x·

Or. en

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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**·

Τροπολογία

(στ) μέση ετήσια **ενεργειακή απόδοση όπως ορίζεται στο παράρτημα II**·

Or. en

Τροπολογία 65

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

Or. en

Τροπολογία 66

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 **με σκοπό να εναρμονιστούν οι ρυθμίσεις της Ένωσης με τις διεθνείς ρυθμίσεις.**

Or. en

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή, υπό τους

PR\1008614EL.doc

Τροπολογία

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή, υπό τους

35/44

PE522.893v01-00

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.

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, 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, **μόνο** στον βαθμό που οι εν λόγω πράξεις αφορούν μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ.525/2013

Άρθρο 21 α – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο

(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

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 **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.

Οργανισμού.

Or. en

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ.525/2013

Άρθρο 21 α – παράγραφος 3 α (νέα)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

(3α) Η Επιτροπή εκτιμά ανά διετία τις συνολικές επιπτώσεις του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο κλίμα του πλανήτη, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν σχετίζονται με τις εκπομπές CO₂ ή τα αποτελέσματά τους, με βάση τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 7 και/ή παρέχονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX και βελτιώνει την εκτίμηση αυτή, λαμβάνοντας υπόψη τις επιστημονικές εξελίξεις και τα δεδομένα θαλάσσιας κυκλοφορίας, κατά περίπτωση.

Or. en

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – στοιχείο Β – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κάθε συνδυασμός των προαναφερόμενων μεθόδων, ο οποίος εγκρίνεται από τον ελεγκτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί εάν ενισχύει τη συνολική ακρίβεια της μέτρησης.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – στοιχείο Β – παράγραφος 3 – σημείο 1 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 καυσίμων και οι μετρήσεις στις δεξαμενές.

Or. en

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – στοιχείο Β – παράγραφος 3 – 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 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**

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

αντίστοιχων καυσίμων.

Or. en

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – στοιχείο Β – παράγραφος 3 – 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 **και NO_x** στις καπνοδόχους (τσιμινιέρες) με πολλαπλασιασμό της συγκέντρωσης CO₂ **και NO_x** στα καυσαέρια επί την ροή των καυσαερίων.

Or. en

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – στοιχείο Α – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για την έκφραση του μεταφερθέντος φορτίου στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων, χρησιμοποιείται ο αριθμός επιβατών. Για όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων, το μεταφερθέν φορτίο εκφράζεται σε μετρικούς τόνους και κυβικά μέτρα φορτίου.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – στοιχείο Α – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το μεταφορικό έργο προσδιορίζεται με πολλαπλασιασμό της διανυθείσας απόστασης επί το μεταφερθέν φορτίο.

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – στοιχείο Β – παράγραφος 3 - σημείο 1

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 και εκπομπές CO₂ **και NO_x** ανά απόσταση.

Or. en

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – στοιχείο Β – παράγραφος 3 - σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – στοιχείο Β – παράγραφος 3 - σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – στοιχείο Β – παράγραφος 3 - σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Εισαγωγή

Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών διαδραματίζει καίριο ρόλο στην ευρωπαϊκή οικονομία. Αφορά μεγάλο τμήμα των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ των 27 και του υπόλοιπου κόσμου, ενώ συνεισφέρει σημαντικά στις ενδοευρωπαϊκές μεταφορές εμπορευμάτων. Σύμφωνα με το στατιστικό εγχειρίδιο "EU transport in figures 2012" («Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς - 2012»), το 2010 ο ναυτιλιακός κλάδος αντιπροσώπευε εμπορευματικές μεταφορές περίπου 1400 δισ. τονοχιλιομέτρων (tkm) στην ΕΕ-27, αποτελώντας τον δεύτερο κατά σειρά κλάδο μετά τις οδικές μεταφορές (1800 δισ. τονοχιλιόμετρα). Η ναυτιλία είναι λιγότερο σημαντική για τη μεταφορά επιβατών στην ΕΕ-27, όσον αφορά τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών· ωστόσο, παραμένει σημαντικός τρόπος μεταφοράς σε περιοχές όπου οι άλλοι τρόποι μεταφοράς είναι περιορισμένοι εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης (π.χ. νησιά).

Εξαιτίας της εξάρτησης του κλάδου από την καύση ορυκτών καυσίμων και λόγω του γεγονότος ότι αποτελεί μία από τις λιγότερο ρυθμιζόμενες ανθρωπογενείς πηγές εκπομπών, οι εκπομπές του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών συντελούν τόσο στην ατμοσφαιρική ρύπανση όσο και την κλιματική αλλαγή. Ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος του κλάδου ως αποτέλεσμα εκπομπών, όπως για παράδειγμα διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), οξειδίου του αζώτου (NO_x), οξειδίου του θείου (SO_x), μεθανίου (CH₄), σωματιδίων (PM) και μαύρου άνθρακα (BC), που προέρχονται από τη ναυτιλία, στα ευρωπαϊκά ύδατα μπορεί να ανέλθει σε έως και 10–20% επί των συνολικών εκπομπών που προέρχονται από τη ναυτιλία παγκοσμίως. Λαμβάνοντας υπόψη όλη την κυκλοφορία των πλοίων από την εθνική και διεθνή ναυτιλία προς και από τους λιμένες της ΕΕ-27 το ποσοστό μπορεί να φτάσει σε έως και 30% για τις εκπομπές CO₂. Σε πρόσφατη τεχνική έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) (αριθ. 4/2013) εξετάζεται ο αντίκτυπος του κλάδου στην ποιότητα του αέρα και την κλιματική μεταβολή στην Ευρώπη. Οι εκπομπές NO_x από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στα ευρωπαϊκά ύδατα αναμένεται να αυξηθούν και ενδέχεται να φτάσουν τις εκπομπές των χερσαίων πηγών από το 2020 και μετά. Σε παγκόσμια κλίμακα, παρατηρείται ότι τόσο οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων όσο και οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου των πλοίων που συντελούν στην άμεση ή έμμεση κλιματική μεταβολή, έχουν καθαρό αντίκτυπο μείωσης της θερμοκρασίας, παρά τη σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂. Η αναμενόμενη μείωση των εκπομπών SO₂ και PM από τη διεθνή ναυτιλία θα οδηγήσει σε περιορισμό της άμεσης επίδρασης μείωσης της θερμοκρασίας από τα αερολύματα σε όλη την Ευρώπη. Η έκθεση του ΕΟΠ καταδεικνύει ότι είναι σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη ο διττός αντίκτυπος των εκπομπών που προέρχονται από τη διεθνή ναυτιλία στην ποιότητα του αέρα και τη κλιματική μεταβολή. Κατά συνέπεια, ένα ενσωματωμένο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ), το οποίο θα καλύπτει τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και αερίων θερμοκηπίου, θα συνεισφέρει στην παροχή καλύτερης πληροφόρησης για τα πιθανά παράλληλα οφέλη και αντισταθμίσιμα των σχετικών πολιτικών στην Ευρώπη.

Κανονιστικό υπόβαθρο και τεχνολογικές προκλήσεις

Στη χάραξη πολιτικής σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με την ποιότητα του αέρα

και το κλίμα έχει εντοπισθεί η ανάγκη για διεθνείς ρυθμίσεις για τις εκπομπές των πλοίων. Το 1997 προστέθηκε νέο παράρτημα στη διεθνή σύμβαση για την Πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL). Το παράρτημα VI της MARPOL αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση των εκπομπών ρύπων στην ατμόσφαιρα από πλοία (SO_x, NO_x, ουσίες που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος (ODS), πτητικές οργανικές ενώσεις (VOC)) και της συμβολής τους στην τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση και τα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα. Το παράρτημα VI τέθηκε σε ισχύ την 19η Μαΐου 2005, ενώ το αναθεωρημένο παράρτημα VI, με σημαντικά αυστηρότερα όρια εκπομπών, τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2010. Το 2007, η συμβολή της διεθνούς ναυτιλίας στις παγκόσμιες εκπομπές CO₂ υπολογιζόταν σε περίπου 2,7%. Ο ΔΝΟ έχει επίσης εγκρίνει υποχρεωτικά τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα για την ενεργειακή απόδοση, με σκοπό να μειωθεί το σύνολο των εκπομπών CO₂ από τη διεθνή ναυτιλία.

Σε επίπεδο ΕΕ, στην οδηγία 2009/29/ΕΚ προβλέπεται «μία πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας... στην δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013». Στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής του 2011 για τις μεταφορές ζητείται «μείωση έως το 2050 των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές κατά 40 % (κατά 50 %, εάν είναι εφικτό) σε σχέση με τα επίπεδα του 2005». Η Επιτροπή ανακοίνωσε πέρυσι ότι δεν θα τηρήσει αυτή την προθεσμία ούτε θα υποβάλει προς το παρόν πρόταση για περιορισμό των εκπομπών. Τον Ιούνιο του 2013, η Επιτροπή υπέβαλε την παρούσα πρόταση για ένα σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τη διεθνή ναυτιλία. Παράλληλα, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση με θέματα ανοιχτής συζήτησης σχετικά με το πώς μπορούν να ενσωματωθούν μελλοντικά οι εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές στις πολιτικές μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ.

Στο μέλλον, αναμένεται μεγάλη ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου λόγω της αναμενόμενης αύξησης του παγκόσμιου πληθυσμού κατά 2 δισεκατομμύρια τις επόμενες δεκαετίες, καθώς και λόγω της ενεργούς συμμετοχής άλλων 2 δισεκατομμυρίων στην παγκόσμια οικονομία. Αυτή η ανάπτυξη αποτελεί πρόκληση για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών όσον αφορά την επίτευξη του στόχου για τις εκπομπές που απαιτείται προκειμένου να επιτευχθεί σταθεροποίηση της θερμοκρασίας του πλανήτη. Κατά συνέπεια, είναι ταυτόχρονα αναγκαία η ανάπτυξη και η εφαρμογή στο μέλλον καινοτόμων τεχνολογιών και πρακτικών όσον αφορά την ποιότητα/εναλλαγή των καυσίμων, τις τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών και τα μέτρα λειτουργίας των πλοίων.

Παρατηρήσεις του εισηγητή

Ο παρών κανονισμός προσφέρει μια ευκαιρία για μια πανευρωπαϊκή προσέγγιση για το ΠΥΕ τόσο για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου όσο και για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από τον ναυτιλιακό τομέα. Αυτή η προσέγγιση θα επιτρέψει στην Ευρώπη να αναπτύξει πολιτικές μείωσης των εκπομπών για τον ναυτιλιακό τομέα στο εγγύς μέλλον, σύμφωνα με τις συνολικές πολιτικές για το κλίμα, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την προστασία της υγείας του ανθρώπου. Συνεπώς, είναι αναγκαία η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής με την ενσωμάτωση στην ΠΥΕ και των εκπομπών NO_x εκτός από τις εκπομπές CO₂. Τόσο οι εκπομπές CO₂ όσο και οι εκπομπές NO_x από τις θαλάσσιες μεταφορές αυξάνονται σημαντικά, προκαλώντας σημαντική κλιματική μεταβολή. Ομοίως με τον

κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 525/2013 για τον μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για τον τομέα των αερομεταφορών, προτείνεται, μέσω τροποποίησης του εν λόγω κανονισμού, η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των θαλάσσιων μεταφορών στο παγκόσμιο κλίμα. Η Επιτροπή, βασιζόμενη σε αυτή την αξιολόγηση, πρέπει να εξετάσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως π.χ. των εκπομπών σωματιδίων, μαύρου άνθρακα και μεθανίου, καθώς και άλλες δραστηριότητες που προκαλούν εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και αερίων θερμοκηπίου, δηλαδή τη χρήση ψυκτικών μέσων από αλιευτικά σκάφη, και τις εκπομπές εξαερούμενων καυσίμων από τη φόρτωση - εκφόρτωση καυσίμων και χύδην εμπορευμάτων (π.χ. πτητικές οργανικές ενώσεις και αιωρούμενα σωματίδια).

Η Επιτροπή πρότείνει τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού σε πλοία χωρητικότητας άνω των 5000 GT. Προκειμένου να βελτιωθεί η κάλυψη των εκπομπών και να εξασφαλιστεί η συνοχή με άλλους διεθνείς κανόνες, όπως εκείνους που ορίζει το Παράρτημα VI της MARPOL, το πεδίο εφαρμογής πρέπει να επεκταθεί σε όλα τα πλοία χωρητικότητας άνω των 400 GT. Δεδομένου ότι το όριο αυτό έχει προταθεί και στις συζητήσεις του ΔΝΟ, με τον τρόπο αυτόν οι κανόνες της ΕΕ θα ευθυγραμμίζονταν με ένα πιθανό μελλοντικό διεθνές πλαίσιο.

Ενώ είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι ο παρών κανονισμός θα καλύπτει τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές με όσο το δυνατόν πιο συνεκτικό τρόπο, έχει επίσης κρίσιμη σημασία να εστιασθεί η προσοχή στα ουσιώδη ζητήματα και να περιοριστούν το κόστος εφαρμογής και ο διοικητικός φόρτος. Ομοίως, οι επιχειρήσεις δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωμένες να δημοσιοποιούν πληροφορίες που αποτελούν ευαίσθητα στοιχεία της επιχείρησης και οι οποίες ενδέχεται να είναι παραπλανητικές. Συνεπώς, ο εισηγητής προτείνει να εξαιρεθεί το μεταφορικό έργο από τις άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, καθώς δεν σχετίζεται με τις μετρήσεις των εκπομπών. Η αγορά των θαλάσσιων μεταφορών, εξαιτίας του υψηλού κόστους των καυσίμων, έχει ήδη πολύ ισχυρά κίνητρα για την αύξηση της ενεργειακής της απόδοσης, και η ενεργειακή απόδοση του μεταφορικού έργου στην πραγματικότητα αποτελεί πολύ πιο περίπλοκο ζήτημα, το οποίο δεν μπορεί να προσδιοριστεί χωρίς γνώση των ειδικών συνθηκών της αγοράς οι οποίες υπαγορεύουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν οι πλοιοκτήτες και οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων. Χωρίς αυτή τη γνώση σχετικά με τα διαθέσιμα φορτία, τη μάζα τους σε σχέση με το βάρος τους, τις καιρικές συνθήκες, τις σχετικές τιμές, τους γεωγραφικούς και άλλους περιορισμούς, το χρονικό πλαίσιο της παράδοσης, κ.ο.κ., δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί η πραγματική ενεργειακή απόδοση ενός ταξιδιού και η επίδρασή του στα συστήματα κοινωνικής προστασίας. Αντιθέτως, η μερική επώνυμη δημοσιοποίηση αυτών των πληροφοριών ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την παραπληροφόρηση του κοινού όσον αφορά την πραγματική ενεργειακή απόδοση και να δημιουργήσει περιττές διαφωνίες.