



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Έγγραφο συνόδου

A7-0080/2014

31.1.2014

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

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 | 49 |
| ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ... | 52 |
| ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ | 73 |
| ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ | 104 |

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, της 16ης Οκτωβρίου 2013¹,
 - κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A7-0080/2014),
1. εγκρίνει τη θέση του σε 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 Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1 β) Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβάνεται στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών

αερίων θερμοκηπίου. Σύμφωνα με την εκτίμηση αντικτύπου που συνοδεύει την παρούσα πρόταση κανονισμού, οι εκπομπές CO₂ από διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης αυξήθηκαν κατά 48% μεταξύ 1990 και 2007.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1 γ) Με γνώμονα την ταχύτητα αναπτυσσόμενη επιστημονική κατανόηση του μη σχετιζόμενου με το CO₂ αντικτύπου των θαλάσσιων μεταφορών στο παγκόσμιο κλίμα, θα πρέπει να διενεργείται τακτικά επικαιροποιημένη αξιολόγηση του αντικτύπου στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Με βάση τις αξιολογήσεις της και λαμβάνοντας υπόψη το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Σεπτεμβρίου 2011 σχετικά με μια συνολική προσέγγιση στις ανθρωπογενείς εκπομπές αερίων πλην του CO₂ που αφορούν το κλίμα, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύσει τις επιπτώσεις στις πολιτικές και τα μέτρα προκειμένου να μειωθούν οι εν λόγω εκπομπές.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1 δ) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να αναλάβει δράση με στόχο άλλες δραστηριότητες που προκαλούν εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών

ρύπων οι οποίες δεν καλύπτονται από τον 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).

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1 ε) Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» του 2011 ζητεί να προβλεφθεί μείωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές της τάξεως του 40% (50% εφόσον είναι εφικτό) σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005 έως το 2050, και συγκεκριμένα μέσω της εφαρμογής των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 στ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1 στ) 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 Ένωσης 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 πλοία.

Τροπολογία 8

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.

Τροπολογία 9

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

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, συγκεκριμένα η τιμολόγηση των εν λόγω εκπομπών ή η καθιέρωση εισφοράς, που θα απαιτεί καθορισμό** συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών **αερίων θερμοκηπίου** με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων. **Η συλλογή δεδομένων για τις εκπομπές**

εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

αυτές αποτελεί πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης, που δικαιολογείται από την ανάγκη μείωσης αυτών των εκπομπών, 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.

Τροπολογία 10

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.

Τροπολογία 11

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 12

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

Τροπολογία

(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. **Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυσιπλοΐας, μια συμφωνηθείσα σε παγκόσμιο επίπεδο προσέγγιση θα αποτελούσε την προτιμώμενη και πλέον αποτελεσματική μέθοδο για τη μείωση των εκπομπών από τις διεθνείς πλωτές μεταφορές**. 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

(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.

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 **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.

Αιτιολόγηση

Στις πόλεις που διαθέτουν λιμένες, οι εκπομπές των πλοίων συνιστούν σημαντική πληγή 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 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8 α) Έχοντας υπόψη το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και τη συνακόλουθη ανάγκη παρακολούθησης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εκτός της δικαιοδοσίας των κρατών μελών, καθώς και τη συμμετοχή εταιρειών με έδρα σε όλο τον κόσμο, η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώσει εγκαίρως και με τον κατάλληλο τρόπο τις τρίτες χώρες, προκειμένου να επιτευχθεί ο μέγιστος δυνατός βαθμός διεθνούς αποδοχής.

Τροπολογία 14

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.

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 15

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**

Τροπολογία

(11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να καλύπτει και άλλες συναφείς **πληροφορίες με στόχο** τη διεξοδικότερη ανάλυση των αιτίων της εξέλιξης των εκπομπών, **την εναρμόνιση του ενωσιακού συστήματος** ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες **στον ΔΝΟ** που αποσκοπούν στην επιβολή προτύπων απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και

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.

επιχειρησιακά μέτρα, και **τη συμβολή** στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.

Τροπολογία 16

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 του συστήματος ΠΥΕ της Ένωσης με το ισχύον διεθνές δίκαιο και ειδικότερα με το παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, οι κανόνες του ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν για πλοία με χωρητικότητα άνω των 400 GT. Το αμερόληπτο αυτό όριο, το οποίο θα πρέπει να εφαρμοσθεί με την ελάχιστη διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, θα εξασφαλίσει την κάλυψη όλων των προξένων εκπομπών, θα δημιουργήσει ίσους όρους και θα συμβάλει στην επίτευξη διεθνούς συμφωνίας για την ΠΥΕ.**

Τροπολογία 17

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

Τροπολογία 18

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 ενωσιακό 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 ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

(16 α) 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.

Τροπολογία 20

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 Συμβουλίου.

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 Συμβουλίου.

¹⁹ ΕΕ L 218, 13.8.2008, σ. 30.

¹⁹ ΕΕ L 218, 13.8.2008, σ. 30.

Τροπολογία 21

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 CO_2 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 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

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.

(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.

(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 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.

²³ ΕΕ L 251, 18.9.2012, σ. 49

²³ ΕΕ L 251, 18.9.2012, σ. 49

Τροπολογία 23

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 κλιμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο. Η Ένωση μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της

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

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.

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 24

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 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 μείωση των εκπομπών **αερίων θερμοκηπίου** από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία 25

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

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.

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 26

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.

Τροπολογία 27

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.

Τροπολογία 28

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·

²⁶ ΕΕ L 218, 13.8.2008, σ. 30.

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 το σύστημα μοντελοποίησης για την παρακολούθηση των εκπομπών πλοίων·**

²⁶ ΕΕ L 218, 13.8.2008, σ. 30.

Αιτιολόγηση

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

Τροπολογία 29

**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 αερίων θερμοκηπίου από** την κατανάλωση καυσίμων, **τη διανυθείσα απόσταση, 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 **τον προσδιορισμό** των επιδόσεων των πλοίων·

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – 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.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – σημείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) «τόνοι CO₂»: **οι μετρικοί τόνοι CO₂**.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο ιβ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιβ α) «ελλιμενισμένο πλοίο»: πλοίο που βρίσκεται ασφαλώς προσδεμένο ή αγκυροβολημένο σε λιμένα της Ένωσης κατά τη διάρκεια της παραμονής του για φόρτωση, εκφόρτωση ή διανυκτέρευση, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύει όταν δεν εκτελεί εργασίες φορτοεκφόρτωσης.

Τροπολογία

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – στοιχείο ιβ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιβ β) «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.

Τροπολογία 34

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 την ποσότητα και το είδος του καυσίμου που καταναλώνεται στη διάρκεια **μιας περιόδου αναφοράς** εντός **όλων των λιμένων που υπάγονται** στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και για **όλους τους πλόες** προς και από λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν τις εκπομπές **CO₂ και NO_x** από την καύση καυσίμων, **κατά τη διάρκεια του πλου και κατά τον ελλιμενισμό**. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την

στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6 α. 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.

Τροπολογία 37

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 παράρτημα I.

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 **400** GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα I.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Όταν επιτευχθεί διεθνής συμφωνία για την παρακολούθηση των εκπομπών

αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή επανεξετάζει τις μεθόδους που περιγράφονται στο παράρτημα I και της ανατίθεται η εξουσία να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24, όσον αφορά, εάν κριθεί σκόπιμο, τροποποιήσεις του εν λόγω παραρτήματος προκειμένου να προσδιορισθεί η χρήση ροομέτρων για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης και των άμεσων μετρήσεων των εκπομπών.

Τροπολογία 39

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 **400** GT.

Τροπολογία 40

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·

Τροπολογία 41

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·

Τροπολογία 42

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·

Τροπολογία 43

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

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

η α) 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·

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι) την ημερομηνία της τελευταίας τροποποίησης του σχεδίου παρακολούθησης.

διαγράφεται

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ι α) φύλλο καταγραφής των αναθεωρήσεων για την καταγραφή όλων των λεπτομερειών του ιστορικού αναθεωρήσεων·

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε ηλεκτρονικά πρότυπα. **Οι** τεχνικοί κανόνες που αφορούν τα ηλεκτρονικά πρότυπα για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 σχέδια παρακολούθησης **καθορίζονται με εκτελεστικές πράξεις. Οι** εν λόγω εκτελεστικές πράξεις **εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.**

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε ηλεκτρονικά πρότυπα. **Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24 με σκοπό να καθοριστούν τεχνικοί κανόνες που αφορούν τα ηλεκτρονικά πρότυπα για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 σχέδια παρακολούθησης. Τα εν λόγω πρότυπα είναι όσο το δυνατόν πιο απλά και δεν οδηγούν σε περιττή γραφειοκρατία.**

Τροπολογία 48

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.

Τροπολογία 49

**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*·

Τροπολογία 50

**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.

Τροπολογία 51

**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·

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) εκπομπές CO₂.

Τροπολογία

γ) εκπομπές CO₂ και NO_x.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) μεταφερθέν φορτίο.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*στ α) ενεργειακή απόδοση όπως ορίζεται
στο παράρτημα II.*

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) μεταφορικό έργο.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ α) 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·

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τις θαλάσσιες μεταφορές μεγάλων αποστάσεων που περιλαμβάνουν στάσεις σε σειρά λιμένων της Ένωσης, τα δρομολόγια εντός της Ευρώπης θα πρέπει να θεωρούνται ένας πλους.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 β (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.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 10

Παρακολούθηση ανά έτος

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 παραμέτρους, για κάθε πλοίο και κάθε ημερολογιακό έτος:

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**.

β) συνολικές εκπομπές CO₂.

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

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

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

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

ζ) συνολική διανυθείσα απόσταση.

η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα.

θ) συνολικό μεταφορικό έργο.

Τροπολογία

Άρθρο 10

Παρακολούθηση ανά έτος

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 παραμέτρους, για κάθε πλοίο και κάθε ημερολογιακό έτος:

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

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

γ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ **και NO_x** από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

δ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ **και NO_x** από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ **και NO_x** από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

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

ζ) συνολική διανυθείσα απόσταση.

η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα **και σε λιμένες**.

ι) μέση ενεργειακή απόδοση.

ι) μέση ενεργειακή απόδοση.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

iii α) η κατηγορία πάγου του πλοίου,

Τροπολογία 61

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 ***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,***

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο α – σημείο ix

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 63

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

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.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7 α. 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.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς 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.

διαγράφεται

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 67

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 19 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3 α. Κατά τη διάρκεια των επισκέψεων και επιθεωρήσεων που πραγματοποιεί ο

ΕΟΑΘ με σκοπό την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, ο EMSA παρακολουθεί επίσης την εφαρμογή των παραγράφων 1, 2 και 3 από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και υποβάλλει σχετική έκθεση στην Επιτροπή.

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 68

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.

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.**

Τροπολογία

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 της οδηγίας 2003/4/EK^{1α} του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.**

^{1α} Οδηγία 2003/4/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιανουαρίου 2003, για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες (EE L 41, 14.2.2003, σ. 26)

Τροπολογία 70

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

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

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τεχνική απόδοση του πλοίου (EEDI **ή**

Τροπολογία

γ) τεχνική απόδοση του πλοίου (EEDI, **εφόσον είναι εφαρμοστέα στον εκάστοτε**

EIV, κατά περίπτωση).

τύπο του πλοίου).

Τροπολογία 72

**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.

Τροπολογία 73

**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

Τροπολογία 74

**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

Τροπολογία 75

PE522.893v02-00

38/104

RR\1017772EL.doc

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 από τις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες συναφείς πληροφορίες για τον συγκεκριμένο τομέα.

Τροπολογία 76

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 ευθυγράμμισή του με τις σχετικές διεθνείς κανονιστικές ρυθμίσεις που ορίζει ο ΔΝΟ.**

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 23
Εξουσιοδότηση

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

Τροπολογία

Άρθρο 23
Εξουσιοδότηση

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία 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 **την ευθυγράμμιση**

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.

των *παραρτημάτων με τις σχετικές διεθνείς κανονιστικές ρυθμίσεις, όπως έχουν συμφωνηθεί από τον ΔΝΟ, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με αυτές τις διεθνείς ρυθμίσεις, να προσδιορισθούν οι ακριβέστερες και αποτελεσματικότερες μέθοδοι* παρακολούθησης των εκπομπών και *να βελτιωθεί η ακρίβεια* των ζητούμενων πληροφοριών για την παρακολούθηση των εκπομπών και την υποβολή σχετικών εκθέσεων. *Η εξουσία αυτή ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του άρθρου 24 μόνο* στον βαθμό που *αφορά* μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 78

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 *προβλεπόμενη* στα άρθρα 5 *παράγραφος 1α, 6 παράγραφος 4, 15, 16 και 23 εξουσία* έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών *[ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]*. *Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.*

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η αναφερόμενη στο άρθρο 23 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης **επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης** που προσδιορίζεται **σε αυτήν**. **Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ** την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

Τροπολογία

2. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 5 παράγραφος 1α, 6 παράγραφος 4, 15, 16 και 23 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης **περατώνει την εξουσιοδότηση** που προσδιορίζεται **στην** εν λόγω απόφαση. **Αρχίζει να ισχύει** την επομένη της δημοσίευσής της **απόφασης** στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των **ήδη εν ισχύι** κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 23 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία

4. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 5 παράγραφος 1α, 6 παράγραφος 4, 15, 16 και 23 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013

Άρθρο 21 α – παράγραφοι 1 έως 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 21α:

«Άρθρο 21 α

Υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές

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.

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.

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

Τροπολογία

2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 21α:

«Άρθρο 21 α

Υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές

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, **και NO_x** από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX.

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.

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 **και NO_x** από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων

του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX.
Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις
εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία
εξέτασης που προβλέπεται στο [άρθρο 26
παράγραφος 2].»

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 82

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

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

**3 α) 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.**

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος Β – παράγραφος 3 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – μέρος B – 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 85

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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).

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.***

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – μέρος B – 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.

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) την πυκνότητα που μετράται σε δοκιμή ανάλυσης που διενεργείται σε διαπιστευμένο εργαστήριο δοκιμής καυσίμων, εφόσον υπάρχει.

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 88

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 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.***

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.

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – μέρος B – 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.

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4 α. 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.

Τροπολογία 91

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – μέρος A – παράγραφος 4**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

διαγράφεται

Τροπολογία 92

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – μέρος A – παράγραφος 5**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 93

**Πρόταση κανονισμού
Παράγραφος II – μέρος B – 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**. Οι δείκτες αυτοί υπολογίζονται ως εξής:

κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση =
συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου /
συνολική διανυθείσα απόσταση

Για την παρακολούθηση της μέσης ενεργειακής απόδοσης χρησιμοποιούνται τουλάχιστον **δύο** δείκτες: κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση και εκπομπές CO₂ **και NO_x** ανά **απόσταση**. Οι δείκτες αυτοί υπολογίζονται ως εξής:

κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση =
συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου /
συνολική διανυθείσα απόσταση

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

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

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

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

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 αντισταθμίσματα 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, σύμφωνες 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.

20.1.2014

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

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))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Marita Ulvskog

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής για την έκδοση κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η εξαίρεση της διεθνούς ναυτιλίας από τις δεσμεύσεις της ΕΕ σχετικά με τις εκπομπές εξακολουθεί να αποτελεί μείζον πρόβλημα. Δεν είναι λογικό να εξαιρείται ένα μέσο μεταφοράς από την πολιτική για το κλίμα, και συνεπώς η Επιτροπή θα έπρεπε, παρά την απουσία διεθνούς συμφωνίας, να έχει ήδη προτείνει μέσα για τη μείωση των εκπομπών στον συγκεκριμένο τομέα. Η διαδικασία του ΔΝΟ δεν έχει αποδώσει αποτελέσματα, παρά το γεγονός ότι οι σχετικές εργασίες διεξάγονται εδώ και χρόνια. Η πολιτική της ΕΕ στον συγκεκριμένο τομέα είναι ανεπαρκής, και θα πρέπει να αυξηθεί το επίπεδο φιλοδοξίας.

Τα μέτρα που προτείνονται στον παρόντα κανονισμό είναι αναγκαία προκειμένου να υπάρξει συγκεκριμένη δέσμευση σχετικά με τις εκπομπές από τη διεθνή ναυτιλία και να αναπτυχθούν το συντομότερο δυνατόν κατάλληλα μέσα, βασιζόμενα στην αγορά.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί σκόπιμο να δοθεί άλλη μια ευκαιρία στη διαδικασία του ΔΝΟ, αν όμως δεν υπογραφεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015 διεθνής συμφωνία που να περιλαμβάνει δεσμεύσεις για μείωση των εκπομπών, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει νομοθετική πρόταση για στόχους και μέσα μείωσης των εκπομπών.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί ότι το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα για την έναρξη ισχύος και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είναι υπερβολικά χαλαρό. Προτείνει συνεπώς ένα πιεστικότερο χρονοδιάγραμμα, που να αντικατοπτρίζει τη σημασία

της γρήγορης δράσης στα θέματα που αφορούν το κλίμα.

Η Επιτροπή προτείνει την εξαίρεση των αλιευτικών σκαφών ολικής χωρητικότητας άνω των 5.000 τόνων από τον παρόντα κανονισμό, χωρίς να αναφέρει τους λόγους. Η συντάκτρια της γνωμοδότησης προτείνει την απαλοιφή της εξαίρεσης αυτής.

Η συντάκτρια της γνωμοδότησης θεωρεί επίσης ότι ο κανονισμός θα πρέπει να προωθεί τις μεθόδους προσδιορισμού των εκπομπών που παρέχουν ακριβέστερα στοιχεία και προσφέρουν σαφή κίνητρα για τη μείωση των εκπομπών από τα αντίστοιχα σκάφη. Προτείνεται συνεπώς να δοθεί στις επιχειρήσεις που υπάγονται στον κανονισμό η δυνατότητα να επιλέγουν ανάμεσα στη χρήση ροομέτρων στις σχετικές διεργασίες καύσης και την άμεση μέτρηση των εκπομπών.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια¹⁷, **η οποία ζητεί** να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας, **συμπεριλαμβανομένων** των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, στις εν λόγω μειώσεις των εκπομπών, αναθέτει σαφή εντολή: «... Εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 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 (IMO), ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της UNFCCC από την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας στη δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013. Η πρόταση θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τις

Τροπολογία

(1) Η δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια **απαιτεί** να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας, **εξαιρουμένων** των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, στις εν λόγω μειώσεις των εκπομπών, αναθέτει **ωστόσο** σαφή εντολή: «Εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 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 (IMO), ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της UNFCCC από την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας στη δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013. Η πρόταση θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τις τυχόν αρνητικές

τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δυνητικά περιβαλλοντικά οφέλη.»

¹⁷ Απόφαση αριθ. 2009/406/EK και οδηγία 2009/29/EK

επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δυνητικά περιβαλλοντικά οφέλη.»

¹⁷ Απόφαση αριθ. 2009/406/EK και οδηγία 2009/29/EK

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβάνεται στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Σύμφωνα με την εκτίμηση αντικτύπου που συνοδεύει την παρούσα πρόταση κανονισμού, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης αυξήθηκαν κατά 48% μεταξύ 1990 και 2008.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Το 2011, με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές καθορίστηκε για το 2050 στόχος μείωσης των εκπομπών από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης κατά 40% σε σχέση με το 2005.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Τον Ιούλιο του 2011 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα, ειδικότερα τον ονομαστικό δείκτη ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI) για τα νέα πλοία και το σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης στα πλοία (Ship Energy Efficiency Management Plan/SEEMP), τα οποία θα επιφέρουν βελτιώσεις όσον αφορά τον περιορισμό της αναμενόμενης αύξησης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, χωρίς όμως να είναι ικανά να οδηγήσουν μόνα στις μειώσεις των εν λόγω εκπομπών από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, σε απόλυτες τιμές, που είναι αναγκαίες για να συνάδουν οι προσπάθειες με τον παγκόσμιο στόχο να συγκρατηθεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη σε 2°C.

Τροπολογία 5

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

Τροπολογία

(2) Τον Ιούλιο του 2011 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα, ειδικότερα τον ονομαστικό δείκτη ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI) για τα νέα πλοία και το σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης στα πλοία (Ship Energy Efficiency Management Plan/SEEMP), τα οποία θα επιφέρουν βελτιώσεις όσον αφορά τον περιορισμό της αναμενόμενης αύξησης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, χωρίς όμως να είναι ικανά να οδηγήσουν μόνα στις μειώσεις των εν λόγω εκπομπών από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, σε απόλυτες τιμές, που είναι αναγκαίες για να συνάδουν οι προσπάθειες με τον παγκόσμιο στόχο να συγκρατηθεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη σε 2°C. **Ακόμα και με αυτά τα μέτρα του ΔΝΟ, σύμφωνα με τις προβλέψεις για το παγκόσμιο εμπόριο οι εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης θα αυξηθούν περαιτέρω κατά 51% έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2010, και συνεπώς απαιτείται να ληφθούν πρόσθετα μέτρα.**

Τροπολογία

διαγράφεται

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 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24α) Η Ένωση αποφεύγει να θέσει στόχους μείωσης για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, εν αναμονή συμφωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Μια παγκόσμια δέσμευση θα ήταν προτιμότερη από τη μονομερή δράση της Ένωσης, δεδομένου ότι η διεύρυνση του πεδίου δράσης θα ήταν αποτελεσματικότερη για την επίτευξη της μείωσης των εκπομπών.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24β) Η Ένωση δεν έχει θέσει ακόμη στόχους μείωσης του CO₂ για τη διεθνή ναυτιλία, καθώς θα ήταν προτιμότερη μια παγκόσμια συμφωνία στο πλαίσιο του ΔΝΟ στον τομέα αυτόν. Ωστόσο, σε περίπτωση που δεν είναι εφικτή η σύναψη συμφωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο πριν το τέλος του 2015, η Ευρωπαϊκή

Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τις πιθανότητες δημιουργίας ενός στόχου σε επίπεδο Ένωσης για μείωση του CO₂ για τη διεθνή ναυτιλία και πιθανών μηχανισμών στήριξης.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 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.

διαγράφεται

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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.

διαγράφεται

²³ *EE L 251, 18.9.2012, σ. 49.*

Τροπολογία 10

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 11

Πρόταση κανονισμού

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 σε ή αποπλέουν 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.

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

Τροπολογία 12

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 καλύπτουν τις εκπομπές **CO₂** από την καύση καυσίμων, **τόσο όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω όσο και όταν είναι προσορμισμένο**. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία 13

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 5000 GT.

Τροπολογία 14

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.

Τροπολογία 15

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της απόστασης ανά πλου,

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 16

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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,

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο η – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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·

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 18

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.

Τροπολογία 19

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·

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) διανυθείσα απόσταση·

διαγράφεται

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

διαγράφεται

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στ) μεταφερθέν φορτίο·

διαγράφεται

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ) μεταφορικό έργο.

διαγράφεται

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 - εδάφιο 2 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά παρέκκλιση της πρώτης παραγράφου, πλοία που λειτουργούν αποκλειστικά εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, εξαιρούνται από την παρακολούθηση εκπομπών ανά πλου.

Τροπολογία 25

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·

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ) **συνολική διανυθείσα απόσταση**·

διαγράφεται

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

η) **συνολικός χρόνος παραμονής στη**

διαγράφεται

θάλασσα·

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

θ) συνολικό μεταφορικό έργο·

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) μέση ενεργειακή απόδοση.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 30

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 **CO₂** 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 31

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 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 33

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

3. 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.

Τροπολογία

διαγράφεται

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.

Τροπολογία 34

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 35

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 36

Πρόταση κανονισμού

PE522.893v02-00

66/104

RR\1017772EL.doc

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 **2015** και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

διαγράφεται

Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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·

διαγράφεται

Τροπολογία 37

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 38

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

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

Τροπολογία 39

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής

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.

συμφωνία σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή αναλαμβάνει να προτείνει αμέσως την ενσωμάτωση των συμφωνηθεισών σε διεθνές επίπεδο διατάξεων στην κοινοτική νομοθεσία.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 23

Εξουσιοδότηση

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

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Εν αναμονή διεθνούς συμφωνίας για την έγκριση παγκόσμιων μέτρων, δεν είναι πρέπον να δοθεί η δυνατότητα στην Επιτροπή να παρακάμψει τους συννομοθέτες με υπερβολικές κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές αρμοδιότητες.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 24

διαγράφεται

Άσκηση των ανατιθέμενων αρμοδιοτήτων

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.

2. Η αναφερόμενη στο άρθρο 23 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

3. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

4. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 23 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο

**μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.**

Αιτιολόγηση

Εν αναμονή διεθνούς συμφωνίας για την έγκριση παγκόσμιων μέτρων, δεν είναι πρόπον να δοθεί η δυνατότητα στην Επιτροπή να παρακάμψει τους συννομοθέτες με υπερβολικές κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές αρμοδιότητες.

Τροπολογία 42

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 25

διαγράφεται

Εκτελεστικές πράξεις

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 8 της απόφασης 93/389/ΕΚ. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Αιτιολόγηση

Εν αναμονή διεθνούς συμφωνίας για την έγκριση παγκόσμιων μέτρων, δεν είναι πρόπον να δοθεί η δυνατότητα στην Επιτροπή να παρακάμψει τους συννομοθέτες με υπερβολικές κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές αρμοδιότητες.

Τροπολογία 43

**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**.

Τροπολογία 44

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

[...]

Τροπολογία

διαγράφεται

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

| | |
|---|---|
| Τίτλος | Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 |
| Έγγραφο αναφοράς | COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD) |
| Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια | ENVI 4.7.2013 |
| Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια | ITRE 4.7.2013 |
| Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού | Marita Ulvskog 4.9.2013 |
| Ημερομηνία έγκρισης | 9.1.2014 |
| Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας | + : 24 - : 14 0 : 1 |
| Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski, Владимир Уручев |
| Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Jerzy Buzek, Elisabetta Gardini, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Seán Kelly, Zofija Mazej Kukovič, Lambert van Nistelrooij, Владко Тодоров Панаѝотов |
| Αναπληρωτές (άρθρο 187 παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Sandrine Bélier, Jean Lambert |

31.1.2014

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

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))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Brian Simpson

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

1. Εισαγωγή

Σύμφωνα με έκθεση του 2009, την οποία συνέταξε ομάδα εμπειρογνομόνων του ΙΜΟ, οι εκπομπές αερίων από την παγκόσμια ναυτιλία αυξάνονται με ραγδαίο ρυθμό κατά τα τελευταία έτη και, απουσία σχετικής ρυθμίσεως, υπολογίζεται να ανέλθουν μέχρι το 2020 στα 1.475 εκατομμύρια τόνους, ήτοι το 6% του παγκόσμιου συνόλου των εκπομπών CO₂. Το 2007, στη ναυτιλία αναλογούσε το 2,7% του παγκόσμιου συνόλου των εκπομπών CO₂.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στα πλοία κατά τον κατάπλου σε λιμένες των κρατών μελών της ΕΕ των 27, και τον απόπλου από αυτούς, αναλογεί ποσοστό μέχρι και το 30% των εκπομπών CO₂ επί του συνόλου της παγκόσμιας ναυτιλίας¹. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος υποδεικνύει επίσης ότι η ναυτιλία στα ευρωπαϊκά ύδατα ευθύνεται για ένα μεγάλο ποσοστό NO_x (10-20%), SO₂ (10-25%) και αιωρούμενων σωματιδίων στην ατμόσφαιρα (ΑΣ_{2.5}) (10-25%), με περίπου το 70% των παγκόσμιων εκπομπών εντός 400 χιλιομέτρων ακτογραμμής. Επιδημιολογικές μελέτες κατέδειξαν ότι οι εκπομπές από τη ναυτιλία έχουν επιπτώσεις στην υγεία με περίπου 50.000 θανάτους ετησίως αποκλειστικά και μόνο λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές του τομέα της ναυτιλίας².

Η θέσπιση το 2011 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) ενός υποχρεωτικού δείκτη

¹ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος/τεχνική έκθεση αριθ. 4/2013 – "The impact of international shipping on European air quality and climate forcing" (Οι επιπτώσεις της διεθνούς ναυτιλίας στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στην Ευρώπη και η κλιματική μεταβολή)

² http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf

σχεδιασμού ενεργειακής απόδοσης (EEDI) για ορισμένες κατηγορίες νέων πλοίων και η υποχρεωτική χρήση των Σχεδίων Διαχείρισης Ενεργειακής Απόδοσης Σκαφών (SEEMP) για τον υπάρχοντα στόλο αποτελούν το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα πλοία. Ωστόσο, όπως αναγνωρίζει η Επιτροπή, αυτά τα μέτρα δεν θα επαρκέσουν για την αναχαίτιση της αυξανόμενης τάσης εκπομπών CO₂ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την επίτευξη των στόχων μείωσης που ετέθησαν στη Λευκή Βίβλο του 2011 της Επιτροπής "Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών" της τάξεως του 40% (50% εάν είναι εφικτό) σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005 έως το 2050.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» του 2011 ζητεί να προβλεφθεί μείωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές της τάξεως του 40% (50% εφόσον είναι εφικτό) σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005 έως το 2050, και συγκεκριμένα μέσω της εφαρμογής των αρχών "ο χρήστης πληρώνει" και "ο ρυπαίνων πληρώνει".

Τροπολογία 2

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)**

(1β) Το Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (2011/2096(INI)) καλεί να προβλεφθεί "ενιαία σε επίπεδο ΕΕ μείωση κατά 30% των εκπομπών CO₂ και ρυπογόνων ουσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, στην οποία θα συμβάλλουν οι συμφωνίες του ΔΝΟ για τον ονομαστικό δείκτη ενεργειακής απόδοσης και το σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης στα πλοία, και ζητεί να θεωρηθούν όλοι οι στόχοι που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο προτεραιότητα και, ως εκ τούτου, να επανεξετάζονται σε ετήσια βάση."

Τροπολογία 3

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 έως και κατά 75% με την εφαρμογή επιχειρησιακών μέτρων και υφιστάμενων τεχνολογιών. Σημαντικό μέρος των εν λόγω μέτρων μπορούν να θεωρηθούν οικονομικώς αποδοτικά - **ή ότι παρέχουν καθαρά οφέλη στον τομέα** - δεδομένου ότι με τη μείωση του κόστους των καυσίμων εξασφαλίζεται η κάλυψη των ενδεχόμενων λειτουργικών ή επενδυτικών δαπανών.

Τροπολογία 4

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 στο πλαίσιο του οποίου** ο καθορισμός συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων συνιστά ένα πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Τροπολογία 5

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

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 **στο παρόν στάδιο μόνο** 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

σχετικών μειώσεων με ελάχιστο κόστος.

ελάχιστο κόστος.

Τροπολογία 6

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

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Τροπολογία

(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. **Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυσιπλοΐας, μια συμφωνηθείσα σε παγκόσμιο επίπεδο προσέγγιση θα αποτελούσε την προτιμώμενη και πλέον αποτελεσματική μέθοδο για τη μείωση των εκπομπών από τις διεθνείς πλωτές μεταφορές**. 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.

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 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, ***εφόσον η Επιτροπή διασφαλίσει ότι δεν διατυπώνονται επιφυλάξεις από τρίτες χώρες.***

Τροπολογία 8

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Δεδομένου του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής και της σχετικής με αυτό παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ εκτός της επικράτειας των κρατών μελών, καθώς και της συμμετοχής εταιρειών με έδρα σε όλο τον κόσμο, η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώσει εγκαίρως και με δέοντα τρόπο τις τρίτες χώρες σχετικά με το σύστημα ΠΥΕ, προκειμένου να επιτευχθεί ο μέγιστος δυνατός βαθμός διεθνούς αποδοχής.

Τροπολογία 9

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 10

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**

Τροπολογία

(11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει **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 υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και επιχειρησιακά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.

Τροπολογία

(12) Για να **εξασφαλιστεί συνοχή με το ισχύον διεθνές δίκαιο, ιδίως με τη σύμβαση MARPOL VI, το σύστημα ΠΥΕ** θα πρέπει να **εφαρμόζεται σε πλοία ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω.**

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 11

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 12

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

Τροπολογία

(13) Για να μειωθεί ακόμη περισσότερο η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, οι κανόνες παρακολούθησης θα πρέπει **στο παρόν στάδιο** να επικεντρωθούν **μόνο** στο CO₂, καθώς κατέχει μακράν το σημαντικότερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο φθάνει έως και το 98 %.

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 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.

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. ***Η Επιτροπή θα πρέπει, μετά το πέρας δύο περιόδων αναφοράς, να υποβάλει συστάσεις σχετικά με τις μεθόδους παρακολούθησης ως προς την ακρίβεια, τη συνάφεια με τη μείωση των εκπομπών, την οικονομική αποδοτικότητα και τη διοικητική επιβάρυνση για το πλήρωμα.***

Τροπολογία 13

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) 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. ***Σε περίπτωση που η μελλοντική τεχνολογική πρόοδος καταστήσει εφικτή τη μέτρηση άλλων συναφών με το κλίμα ουσιών χωρίς σημαντική πρόσθετη επιβάρυνση για τους πλοιοκτήτες, τότε οι εν λόγω ουσίες θα εισαχθούν στο σύστημα ΠΥΕ. Η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο***

Τροπολογία 14

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, 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. ***Από την άλλη πλευρά, είναι σημαντικό να παρέχονται στους ναυλωτές και σε άλλους ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου συγκεκριμένα δεδομένα που αφορούν τη διαδρομή προκειμένου να εξασφαλιστεί η εξάλειψη των φραγμών αγοράς και η επιβράβευση των πλέον αποδοτικών πλοίων.*** 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, 18.9.2012, σ. 49

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και υποβολής άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την κλιματική αλλαγή²² θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καθοριστούν απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τις εκπομπές CO₂ που οφείλονται στις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

²² ΕΕ L 165,18.06.2013, σ. 13-40.

Τροπολογία

(23) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και υποβολής άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την κλιματική αλλαγή²² θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καθοριστούν απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τις εκπομπές **μόνον** CO₂ που οφείλονται στις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

²² ΕΕ L 165,18.06.2013, σ. 13-40.

Τροπολογία 16

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 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.

Τροπολογία 17

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 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

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 *στο παρόν στάδιο μόνο* 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.

(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.

(27) Ο στόχος της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση **μόνο** 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 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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.

(29) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την 1η Ιουλίου **2017**, 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 2022.

Αιτιολόγηση

Κρίνεται σκόπιμο να δοθεί επαρκής χρόνος για την αντιμετώπιση της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης πριν από τη λήψη υπερβολικά περιοριστικών από άποψη γραφειοκρατίας μέτρων.

Κρίνεται επίσης σκόπιμο να δοθεί χρόνος στο επόμενο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την επόμενη Επιτροπή να εξετάσουν τα εν λόγω κείμενα για να επιφέρουν τυχόν τροποποιήσεις πριν από την εφαρμογή τους.

Τροπολογία 20

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 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 **μόνο** των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) **στο παρόν στάδιο - καθώς το CO₂ κατέχει μακράν το σημαντικότερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές** - 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 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

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.

μέλους.

Αιτιολόγηση

Το διεθνές δίκαιο, ιδίως η σύμβαση MARPOL VI, εφαρμόζεται σε πλοία ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω. Επιπλέον, τα πλοία χωρητικότητας 500 GT είναι συχνά επιβατηγά οχηματαγωγά που εκτελούν, για παράδειγμα, δρομολόγια κατά μήκος των ακτών και μεταξύ νησιών. Συνεπώς, θα πρέπει να καλύπτονται επίσης από τον κανονισμό.

Τροπολογία 22

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»: **μόνο** η έκλυση CO₂ στην ατμόσφαιρα από τα πλοία κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2·

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο ιβ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**ιβ α) «κατηγορία πάγου (ice class)»
ένδειξη που παρέχεται στο πλοίο από τη
διοίκηση, ή από οργανισμό
αναγνωρισμένο από τη διοίκηση, η οποία
πιστοποιεί ότι το πλοίο είναι ειδικά
σχεδιασμένο για πλεύση σε παγωμένες
θάλασσες·**

Τροπολογία 24

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 *διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)* από την καύση καυσίμων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία 25

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.

Αιτιολόγηση

Λαμβάνοντας υπόψη τη σταθερή δέσμευση που είχαν αναλάβει τα όργανα της ΕΕ όσον αφορά την επέκταση και στον τομέα της ναυτιλίας του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας μέχρι το 2013, δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο καθορισμός χρονοδιαγράμματος που δεν επιτρέπει να λαμβάνονται συγκεκριμένα μέτρα εντός μικρού χρονικού διαστήματος.

Τροπολογία 26

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

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 **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.

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.

Τροπολογία 27

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·

Τροπολογία 28

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

iii α) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της διανυθείσας απόστασης και του χρόνου παραμονής κατά την πλεύση σε παγωμένες θάλασσες·

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα **σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε ηλεκτρονικά πρότυπα. Οι τεχνικοί κανόνες που αφορούν τα ηλεκτρονικά πρότυπα** για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 σχέδια παρακολούθησης καθορίζονται με **εκτελεστικές** πράξεις. Οι εν λόγω **εκτελεστικές** πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **25 παράγραφος 2** του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα ηλεκτρονικά πρότυπα **για να υποβάλουν τα σχέδια παρακολούθησής τους. Η παρουσίαση και το περιεχόμενο των ηλεκτρονικών προτύπων** για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 σχέδια παρακολούθησης καθορίζονται με **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις. **Τα ηλεκτρονικά πρότυπα είναι όσο το δυνατόν πιο απλά και δεν συνεπάγονται περιττή γραφειοκρατία.** Οι εν λόγω **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **24** του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 30

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, **ή, για τις μεταφορές μικρών αποστάσεων, σε μηνιαία βάση**, 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 31

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 προς και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους **ή, για τις μεταφορές μικρών αποστάσεων, σε μηνιαία βάση:**

Τροπολογία 32

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο γ**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) εκπομπές CO₂.

Τροπολογία

γ) **μόνο** εκπομπές CO₂.

Τροπολογία 33

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο ε**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) **χρόνος παραμονής στη θάλασσα.**

Τροπολογία

ε) **ημερομηνία και ώρα έναρξης και λήξης των περιόδων κατά τη διάρκεια των οποίων διακόπτεται η παρακολούθηση λόγω έκτακτων καταστάσεων, όπως σε περίπτωση επιχειρήσεων διάσωσης.**

Τροπολογία 34

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο στ**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στ) μεταφερόμενο φορτίο

διαγράφεται

Τροπολογία 35

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ α) ημερομηνία και ώρα έναρξης και λήξης των περιόδων κατά τη διάρκεια των οποίων διακόπτεται η παρακολούθηση λόγω έκτακτων καταστάσεων και καταστάσεων κινδύνου, όπως σε περίπτωση επιχειρήσεων διάσωσης.

Αιτιολόγηση

Οι έκτακτες καταστάσεις και οι καταστάσεις κινδύνου δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

Τροπολογία 36

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα πλοία οι δραστηριότητες των οποίων εμπίπτουν αποκλειστικά στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και τα οποία πραγματοποιούν πολλούς πλόες ανά ημέρα εξαιρούνται από την υποχρέωση παρακολούθησης των εκπομπών ανά πλου.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) συνολικές εκπομπές CO₂.

Τροπολογία

β) **μόνο** συνολικές εκπομπές CO₂.

Τροπολογία 38

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

Τροπολογία 39

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

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες προς λιμένες που

Τροπολογία

ε) **μόνο** συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες προς λιμένες που

υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία 41

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

Τροπολογία 42

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.

Τροπολογία 43

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

iii α) η κατηγορία πάγου του πλοίου,

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η αναφερόμενη στο άρθρο 11 έκθεση εκπομπών υποβάλλεται με αυτοματοποιημένα συστήματα **και άρτιους μορφότυπους** ανταλλαγής δεδομένων, **συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων**.

Τροπολογία

1. **Για να περιοριστεί η διοικητική επιβάρυνση των εταιρειών, η** αναφερόμενη στο άρθρο 11 έκθεση εκπομπών υποβάλλεται με αυτοματοποιημένα συστήματα, **πρότυπα ανταλλαγής δεδομένων και ηλεκτρονικά πρότυπα**.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι **τεχνικοί κανόνες που αφορούν τους αναφερόμενους** στην παράγραφο 1 **άρτιους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων**, καθορίζονται με **εκτελεστικές** πράξεις. Οι εν λόγω **εκτελεστικές** πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **25 παράγραφος 2** του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

2. Οι **διευθετήσεις για την υποβολή των δεδομένων στην Επιτροπή, περιλαμβανομένων και προτύπων ανταλλαγής δεδομένων και μορφοτύπων των ηλεκτρονικών προτύπων που αναφέρονται στην** παράγραφο 1, καθορίζονται με **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις. Οι εν λόγω **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **24** του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ο ελεγκτής ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή και την αρχή

Τροπολογία

4. Ο ελεγκτής ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή και την αρχή

του κράτους σημαίας σχετικά με την έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης και διαβιβάζει τις αναφερόμενες στην παράγραφο 2 πληροφορίες με αυτοματοποιημένα συστήματα και **άρτιους μορφότυπους** ανταλλαγής δεδομένων, **συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων** που καθορίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την προβλεπόμενη στον παρόντα κανονισμό διαδικασία.

του κράτους σημαίας σχετικά με την έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης και διαβιβάζει τις αναφερόμενες στην παράγραφο 2 πληροφορίες με αυτοματοποιημένα συστήματα και **πρότυπα** ανταλλαγής δεδομένων, **και ηλεκτρονικά πρότυπα**, που καθορίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την προβλεπόμενη στον παρόντα κανονισμό διαδικασία.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι **τεχνικοί κανόνες που αφορούν τους αναφερόμενους** στην παράγραφο 4 **άρτιους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων**, καθορίζονται με **εκτελεστικές** πράξεις. Οι εν λόγω **εκτελεστικές** πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **25 παράγραφος 2** του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

5. Οι **διευθετήσεις για την υποβολή των δεδομένων** στην **Επιτροπή, περιλαμβανομένων και προτύπων ανταλλαγής δεδομένων και μορφοτύπων των ηλεκτρονικών προτύπων που αναφέρονται στην** παράγραφο 4, καθορίζονται με **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις. Οι εν λόγω **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **24** του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 1

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

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.

αναφοράς και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 17.

Τροπολογία 49

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 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 **2015** και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί **σε συγκεντρωτική μορφή** τις εκπομπές που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11, καθώς και πληροφορίες για τη συμμόρφωση των εταιρειών με τις απαιτήσεις

εκθέσεων, που καθορίζονται στα άρθρα 11 και 17.

παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, που καθορίζονται στα άρθρα 11 και 17.

Τροπολογία 51

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

α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, αριθμός IMO, λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης **και κατηγορία πάγου του πλοίου**).

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) ετήσιες εκπομπές CO₂.

Τροπολογία

(δ) **μόνο** ετήσιες εκπομπές CO₂.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, με **απώτερο σκοπό να διευκολύνει την κατάρτιση διεθνών κανόνων** στο πλαίσιο του ΔΝΟ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, με σκοπό **την ευθυγράμμιση του κανονισμού με την πρόοδο που σημειώνεται** στο πλαίσιο του ΔΝΟ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τροπολογία 54

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 εναρμόνισή του με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς του ΔΝΟ.**

Τροπολογία 55

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

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις **σύμφωνα με το άρθρο 24 που τροποποιεί το παράρτημα I για την προσαρμογή των μεθόδων παρακολούθησης στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο και σε διεθνώς αποδεκτά πρότυπα για τη βελτίωση της αξιοπιστίας, του κύρους και της ακρίβειας των δεδομένων για τις εκπομπές.**

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24 που τροποποιεί το παράρτημα II για την περαιτέρω διευκρίνιση και προσαρμογή των μεθόδων παρακολούθησης των συναφών με το κλίμα πληροφοριών στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο και σε διεθνώς αποδεκτά πρότυπα για τη βελτίωση της αξιοπιστίας, του κύρους και της ακρίβειας των δεδομένων για τις εκπομπές.

Τροπολογία 56

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 12 παράγραφος α, 15, 16 και 23 αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την **[ηη/μμ/εεεε] [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]**. **Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από το πέρας της πενταετίας. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας, εφόσον δεν διατυπωθεί σχετική αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της εκάστοτε περιόδου.**

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η αναφερόμενη **στο άρθρο 23** εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά

Τροπολογία

2. Η αναφερόμενη **στα άρθρα 12α, 15, 16 και 23** εξουσιοδότηση μπορεί να

πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει **του άρθρου 23** αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία

4. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει **των άρθρων 12α, 15, 16 και 23** αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Αιτιολόγηση

Για την προετοιμασία της εφαρμογής του κανονισμού το 2015, χρειάζεται επαρκής χρόνος για την εκπόνηση των σχετικών διατάξεων.

Τροπολογία 60

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται σε συνδυασμό της ποσότητας και του τύπου καυσίμου, όπως ορίζονται στα BDN (**κατά περίπτωση**), 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.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

| | | |
|---|---|-----------|
| Τίτλος | Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 | |
| Έγγραφο αναφοράς | COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD) | |
| Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια | ENVI | 4.7.2013 |
| Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια | TRAN | 4.7.2013 |
| Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού | Michael Cramer | 11.9.2013 |
| Εξέταση στην επιτροπή | 14.11.2013 | 20.1.2014 |
| Ημερομηνία έγκρισης | 21.1.2014 | |
| Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας | +: 28 –: 11 0: 3 | |
| Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Carlo Fidanza, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle | |
| Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Phil Bennion, Σπύρος Δανέλλης, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool | |
| Αναπληρωτές (άρθρο 187 παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Vittorio Prodi | |

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

| | | |
|---|---|------------------|
| Τίτλος | Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 | |
| Έγγραφο αναφοράς | COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD) | |
| Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ | 28.6.2013 | |
| Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια | ENVI 4.7.2013 | |
| Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια | ITRE 4.7.2013 | TRAN 4.7.2013 |
| Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού | Θεόδωρος Σκυλακάκης 5.9.2013 | |
| Εξέταση στην επιτροπή | 28.11.2013 | 22.1.2014 |
| Ημερομηνία έγκρισης | 30.1.2014 | |
| Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας | + : 44 - : 6 0 : 5 | |
| Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis, Θεόδωρος Σκυλακάκης | |
| Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Andrea Zanoni, Κρίτων Αρσένης, Владимир Уручев | |
| Αναπληρωτές (άρθρο 187 παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Fabrizio Bertot, Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn | |
| Ημερομηνία κατάθεσης | 31.1.2014 | |