



Έγγραφο συνόδου

A9-0233/2022

4.10.2022

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Jörgen Warborn

Συντάκτες γνωμοδότησης συνδεδεμένων επιτροπών σύμφωνα με το άρθρο 57 του Κανονισμού:
Tiemo Wölken, Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων
Rasmus Andresen, Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας

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 απαλείφονται 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.....	105
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ.....	108
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ.....	110
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ..	225
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	349
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	350

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2021)0562),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C9-0333/2021),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υποβλήθηκε από την Ιρλανδική Γερουσία, στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με την οποία υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 8ης Δεκεμβρίου 2021¹,
 - αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων και της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0233/2022),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. **Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων από ή προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ.** 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η αγορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων στην Ένωση και πέραν αυτής, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι διαχειριστές πλοίων ή οι λιμένες σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολούθως,

Τροπολογία

(1) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η αγορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων στην Ένωση και πέραν αυτής, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού **σε παγκόσμιο επίπεδο.** Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι διαχειριστές πλοίων ή οι λιμένες σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολούθως, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, **σε λιγότερες θέσεις εργασίας** και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις

αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

επιχειρήσεις.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Ο ναυτιλιακός τομέας απασχολεί 2 εκατομμύρια Ευρωπαίους και συνεισφέρει 149 δισεκατομμύρια EUR στην οικονομία. Για κάθε 1 εκατομμύριο EUR που παράγεται στον ναυτιλιακό κλάδο, παράγονται 1,8 εκατομμύρια EUR σε άλλους τομείς της οικονομίας της ΕΕ^{1α}.

^{1α} Έκθεση της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο «The Economic Value of the EU Shipping Industry» (Η οικονομική αξία του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ), 2020.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο πλέον φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς με σημαντικά χαμηλότερες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά τόνο μεταφερόμενων εμπορευμάτων σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς^{1α}. Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων από ή προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου των

συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ. Οι εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν, εκτός εάν ληφθούν περαιτέρω μέτρα. Όλοι οι τομείς της οικονομίας πρέπει να συμβάλουν στην ταχεία μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με στόχο την επίτευξη μηδενικών καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050, όπως κατοχυρώνεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119. Επομένως, είναι σημαντικό η Ένωση να καθορίσει μια φιλόδοξη πορεία για την ταχεία οικολογική μετάβαση του ναυτιλιακού τομέα, η οποία θα συμβάλει επίσης στη διατήρηση και την περαιτέρω προώθηση της παγκόσμιας ηγετικής θέσης της στις πράσινες τεχνολογίες, υπηρεσίες και λύσεις, και στην περαιτέρω τόνωση της δημιουργίας θέσεων εργασίας στις σχετικές αλυσίδες αξίας, διατηρώντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα.

^{1α} Μελέτη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/ra-il-and-waterborne-transport>

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Τροπολογία

(2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 **το αργότερο**, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού

Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα)¹⁹, καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030»²⁰. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ως εκ τούτου, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για την **ενθάρρυνση** της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των αναγκαίων τεχνολογιών **πρέπει να έχει γίνει** μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα)¹¹, καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030»¹². Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ως εκ τούτου, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για την **προώθηση και επιτάχυνση της παραγωγής μεγάλης κλίμακας** και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, **με σεβασμό στην αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας**. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των αναγκαίων τεχνολογιών **θα πρέπει να υποστηριχθεί το συντομότερο δυνατόν και πρέπει να έχει ξεκινήσει** μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές. **Είναι επίσης σημαντικό να προωθηθεί η καινοτομία και να υποστηριχθεί η έρευνα για αναδύμενες και μελλοντικές καινοτομίες, όπως τα αναδύμενα εναλλακτικά καύσιμα, ο οικολογικός σχεδιασμός, τα υλικά βιολογικής προέλευσης, η αιολική πρόωση και η υποβοηθούμενη με αιολική ενέργεια πρόωση**.

¹¹ COM(2020) 563 final

¹² COM(2020) 562 final

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

(2α) Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) είναι πιθανό να διαδραματίσει μεταβατικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, καθιστώντας δυνατή τη σταδιακή μετάβαση σε εναλλακτικές λύσεις μηδενικών εκπομπών, ιδίως όταν δεν υπάρχει επί του παρόντος οικονομικά βιώσιμο τεχνολογικό σύστημα μετάδοσης κίνησης μηδενικών εκπομπών. Στην ανακοίνωση για τη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επισημαίνεται ότι τα ποντοπόρα πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα να διατεθούν στην αγορά το 2030. Ο στόλος αναμένεται να ανανεωθεί σταδιακά λόγω του μεγάλου χρόνου ζωής των πλοίων. Τα καύσιμα κίνησης, όπως το ΥΦΑ, πρέπει όλο και περισσότερο να απαλλάσσονται από τις ανθρακούχες εκπομπές με την ανάμειξη με υγροποιημένο βιομεθάνιο (βιο-ΥΦΑ) ή με συνθετικά αέρια καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών από ανανεώσιμες πηγές (ηλεκτρονικό αέριο), για παράδειγμα.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις

Τροπολογία

(3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων, **συνήθως μεταξύ 35% και 53% των ναύλων θαλασσιών μεταφορών. Επομένως, τα μέτρα πολιτικής πρέπει να**

οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με καύσιμα σε τρίτες χώρες και να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε διαρροή άνθρακα και επιζήμιες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, εάν η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους δεν συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείδυση των ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

είναι οικονομικά αποδοτικά και να αποσκοπούν στην επίτευξη της μέγιστης δυνατής απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με καύσιμα σε τρίτες χώρες και να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων, *κάτι που θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στον κίνδυνο απώλειας της ανταγωνιστικότητας των λιμένων της Ένωσης έναντι λιμένων εκτός Ένωσης.* Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε διαρροή άνθρακα και *απώλεια επιχειρηματικότητας και να έχει* επιζήμιες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, εάν η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους δεν συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείδυση των ανανεώσιμων καυσίμων *και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ, παρέχοντας στους ναυτιλιακούς διαχειριστές την επιλογή μικρότερου κόστους μείωσης των εκπομπών. Η ύπαρξη μιας τέτοιας επιλογής είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων και της σημασίας των οδών εφοδιαστικής που συνδέουν*

τους ευρωπαϊκούς λιμένες με το παγκόσμιο εμπόριο.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) Ο ναυτιλιακός τομέας χαρακτηρίζεται από έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Οι μεγάλες διαφορές στις κανονιστικές επιβαρύνσεις μεταξύ των κρατών σημαίας έχουν επιδεινώσει τις ανεπιθύμητες πρακτικές, όπως η μετανηολόγηση των σκαφών. Ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας του τομέα υπογραμμίζει τη σημασία μιας ουδέτερης ως προς τη σημαία προσέγγισης και ενός ευνοϊκού ρυθμιστικού περιβάλλοντος, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για την προσέλκυση νέων επενδύσεων και τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών λιμένων και των Ευρωπαϊκών πλοιοκτητών και διαχειριστών πλοίων.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Για να υπάρξει αντίκτυπος σε όλες τις δραστηριότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καλύπτει μέρος των πλόων μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα

(4) Για να υπάρξει αντίκτυπος σε όλες τις δραστηριότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καλύπτει μέρος των πλόων μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα

εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέει σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται σε ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η εν λόγω κάλυψη μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο τόσο στους πλόες εισόδου όσο και στους πλόες εξόδου μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αυξάνοντας τον θετικό αντίκτυπο του εν λόγω πλαισίου στο περιβάλλον.

Ταυτόχρονα, το εν λόγω πλαίσιο περιορίζει τον κίνδυνο κατάπλου σε άλλους λιμένες για λόγους παράκαμψης του κανονισμού και τον κίνδυνο μετατόπισης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων, και για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, όλοι οι πλόες με κατάπλου ή απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, καθώς και η παραμονή πλοίων στους λιμένες αυτούς θα πρέπει να καλύπτονται από ενιαίους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό.

εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέει σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται σε ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η εν λόγω κάλυψη μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο τόσο στους πλόες εισόδου όσο και στους πλόες εξόδου μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αυξάνοντας τον θετικό αντίκτυπο του εν λόγω πλαισίου στο περιβάλλον. ***Αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να περιορίζει τον κίνδυνο κατάπλου σε άλλους λιμένες για λόγους παράκαμψης του κανονισμού και τον κίνδυνο μετατόπισης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων, και για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, όλοι οι πλόες με κατάπλου ή απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, καθώς και η παραμονή πλοίων στους λιμένες αυτούς θα πρέπει να καλύπτονται από ενιαίους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ένα σύστημα παρακολούθησης ειδικά για την αξιολόγηση της διαρροής άνθρακα και της απώλειας επιχειρηματικότητας καθώς και των πιθανών πρακτικών παράκαμψης του κανονισμού, και να καταρτίσει κατάλογο πιθανών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που δεν εμπίπτουν σε σημαντικές επιχειρηματικές***

δραστηριότητες που ασκούνται κατά τον ελλειμενισμό σε λιμένες γειτονικούς στην ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, εάν αναφέρονται σημαντικές διαρροές άνθρακα και απώλεια επιχειρηματικότητας, καθώς και πρακτικές παράκαμψης του κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός θα επιβάλει πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης στον τομέα, πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση του συνολικού επιπέδου της κανονιστικής επιβάρυνσης. Πριν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει συνεπώς να υποβάλει προτάσεις για την αντιστάθμιση της κανονιστικής επιβάρυνσης που εισάγει ο παρών κανονισμός, μέσω της τροποποίησης ή της κατάργησης διατάξεων άλλων νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που συνεπάγονται κανονιστική επιβάρυνση για τον ναυτιλιακό τομέα.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) Προκειμένου να διασφαλιστεί ο αναγκαίος βαθμός νομικής και επενδυτικής βεβαιότητας, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί στενά και να συνάδει με τον κανονισμό

XXXX-XXX (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων), την οδηγία 2003/87/EK (ΣΕΛΕ της ΕΕ), την οδηγία XXXX-XXX (οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας) και την οδηγία 2003/96/EK (οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας). Η ευθυγράμμιση αυτή θα πρέπει να οδηγήσει σε ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για τον ναυτιλιακό τομέα, το οποίο να συμβάλλει στη σημαντική αύξηση της παραγωγής βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, να διασφαλίζει την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών και να παρέχει κίνητρα για τη χρήση αυτών των καυσίμων σε ένα σταθερά αυξανόμενο ποσοστό πλοίων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνολική συνοχή με τους στόχους της Ένωσης για το κλίμα, την ανταγωνιστικότητα και τη «βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη», οι γενικές, συνδυασμένες και σωρευτικές κλιματικές και οικονομικές επιπτώσεις των εν λόγω νομοθετικών πράξεων θα πρέπει να αξιολογούνται κατά τρόπο ολοκληρωμένο και συνεχώς.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4γ) Η υποχρέωση των λιμένων να παρέχουν ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς θα πρέπει να συνοδεύεται από αντίστοιχη υποχρέωση των πλοίων να συνδέονται με την υποδομή φόρτισης που έχει σχεδιαστεί για την παροχή της εν λόγω ηλεκτρικής τροφοδότησης ενόσω είναι ελλιμενισμένα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των εν λόγω υποδομών και να αποφεύγεται ο κίνδυνος μη αξιοποιήσιμων περιουσιακών στοιχείων. Επιπλέον, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες προκειμένου να μειωθεί το κόστος που

συνδέεται με την από ξηράς φόρτιση με τη μόνιμη απαλλαγή της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται σε πλοία εντός λιμένων από τη φορολογία μέσω τροποποιήσεων της οδηγίας XXXX-XXXX (οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας).

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Με το αυξημένο κόστος της ναυτιλίας για τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος παράκαμψης και καταστρατήγησης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά το τμήμα των εμπορευματικών μεταφορών μέσω πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ο ελλειμισμός σε λιμένες γειτονικούς στην Ένωση προκειμένου να περιοριστεί το κόστος συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό όχι μόνο μειώνει τα αναμενόμενα περιβαλλοντικά οφέλη και υπονομεύει σημαντικά τους στόχους που επιδιώκονται με τον παρόντα κανονισμό, αλλά ενδέχεται να επιφέρει πρόσθετες εκπομπές λόγω της επιπλέον απόστασης που διανύεται προκειμένου να αποφευχθεί η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν από την έννοια του λιμένα κατάπλου ορισμένες στάσεις σε λιμένες εκτός Ένωσης. Η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να στοχεύει σε λιμένες που βρίσκονται κοντά στην Ένωση, όπου ο κίνδυνος παράκαμψης του κανονισμού είναι ο μεγαλύτερος. Το όριο των 300 ναυτικών μιλίων αποτελεί ανάλογη απάντηση στον κίνδυνο αυτό, εξισορροπώντας την πρόσθετη επιβάρυνση και τον κίνδυνο παράκαμψης

του κανονισμού. Επιπλέον, η εξαίρεση από την έννοια του λιμένα κατάπλου θα πρέπει να αφορά μόνο τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τους λιμένες των οποίων η κύρια δραστηριότητα είναι η μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Για τις εν λόγω αποστολές, ο κίνδυνος παράκαμψης του κανονισμού συνίσταται επίσης στη μετατόπιση του λιμενικού κόμβου σε λιμένες εκτός της Ένωσης, πράγμα το οποίο επιδεινώνει τις επιπτώσεις της παράκαμψης. Για τον λόγο αυτό, και ελλείψει υποχρεωτικού συστήματος του ΔΝΟ για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για διεθνείς πλόες σε παγκόσμιο επίπεδο, το οποίο να έχει παρόμοιο επίπεδο φιλοδοξίας με εκείνο των απαιτήσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι στάσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων δεν θα πρέπει να θεωρούνται στάσεις σε λιμένες κατάπλου κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το μέτρο είναι ανάλογο προς τους επιδιωκόμενους στόχους και οδηγεί σε ίση μεταχείριση, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μέτρα σε τρίτες χώρες που έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση των νησιωτικών περιοχών, όπως υπογραμμίζεται στο άρθρο 174 της Συνθήκης, και η ανάγκη να διατηρηθεί η συνδεσιμότητα μεταξύ νησιωτικών και περιφερειακών περιοχών με κεντρικές περιοχές της Ένωσης, θα

πρέπει να επιτρέπονται προσωρινές εξαιρέσεις για πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία πλην των επιβατηγών κρουαζιερόπλοιων μεταξύ λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία του ίδιου κράτους μέλους και βρίσκεται σε νησί με λιγότερους από 100 000 μόνιμους κατοίκους.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5γ) Λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των εξόχως απόκεντρων περιοχών της Ένωσης, ιδίως του απομακρυσμένου και νησιωτικού χαρακτήρα τους, καθώς και των περιορισμών στους οποίους υπόκεινται, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη διατήρηση της προσβασιμότητάς τους και της δυνατότητας αποτελεσματικής σύνδεσής τους μέσω θαλάσσιων μεταφορών. Συνεπώς, στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να συμπεριληφθεί μόνο το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση από ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή. Για τον ίδιο λόγο, θα πρέπει να επιτρέπονται προσωρινές εξαιρέσεις για πλόες μεταξύ ενός λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή και άλλου λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, καθώς και για την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα κατάπλου των αντίστοιχων εξόχως απόκεντρων περιοχών.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5δ) Για να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είναι κατασκευασμένα για να εκτελούν δρομολόγια σε ύδατα καλυμμένα με πάγο κατά την πορεία τους προς, από ή μεταξύ λιμένων των κρατών μελών, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ειδικές πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου ενός πλοίου και με την πλοήγηση μέσω πάγου, κατά τον υπολογισμό των μειώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά σκάφος, καθώς και στα δεδομένα που παρακολουθούνται και υποβάλλονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹ και συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορούσε, μέσω συμβατικής ρύθμισης, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που αφορούν την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από το πλοίο ως υπεύθυνη για το κόστος συμμόρφωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Υπεύθυνη οντότητα θα είναι συνήθως η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή του καυσίμου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Για να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, ιδίως ο διοικητικός φόρτος των μικρότερων διαχειριστών, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής **και στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση** και θα πρέπει να εστιάζει σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων. Παρόλο που τα εν λόγω τελευταία πλοία αντιπροσωπεύουν μόνο το 55 % περίπου του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν

Τροπολογία

(7) Για να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, ιδίως ο διοικητικός φόρτος των μικρότερων διαχειριστών, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής και θα πρέπει να εστιάζει σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων. Παρόλο που τα εν λόγω τελευταία πλοία αντιπροσωπεύουν μόνο το 55 % περίπου του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες σύμφωνα με τον κανονισμό

σε λιμένες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, είναι υπεύθυνα για το 90 % των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τον τομέα της ναυτιλίας.

(ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, είναι υπεύθυνα για το 90 % των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τον τομέα της ναυτιλίας.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί τη λειτουργία του, διενεργώντας εκτιμήσεις επιπτώσεων όσον αφορά το κατώτατο όριο ολικής χωρητικότητας και τους τύπους πλοίων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή θα πρέπει, ειδικότερα, να αποφασίσει κατά πόσον υπάρχουν σοβαροί λόγοι να συμπεριληφθούν μικρότερα πλοία και πρόσθετοι τύποι πλοίων στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή θα πρέπει ιδίως να λαμβάνει υπόψη ζητήματα όπως η διαθεσιμότητα σχετικών δεδομένων, η δυνητική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και η αποτελεσματικότητα ενός διευρυνόμενου πεδίου όσον αφορά τον αντίκτυπο στο κλίμα, το μέγεθος του διοικητικού φόρτου, καθώς και οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

(9) Μολονότι μέσα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα ή οι στόχοι σχετικά με την ένταση άνθρακα μιας δραστηριότητας, προωθούν βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση, δεν είναι κατάλληλα ώστε να επιφέρουν σημαντική στροφή προς τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία μια ειδική κανονιστική προσέγγιση για την ανάπτυξη ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια.

(9) Μολονότι μέσα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα ή οι στόχοι σχετικά με την ένταση άνθρακα μιας δραστηριότητας, προωθούν βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση, δεν είναι κατάλληλα ώστε να επιφέρουν σημαντική στροφή προς τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία μια ειδική κανονιστική προσέγγιση για την ανάπτυξη ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια. **Η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να εφαρμοστεί με τρόπο τεχνολογικά ουδέτερο και οικονομικά αποδοτικό που θα βασίζεται σε στόχους.**

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

(10) Οι παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να βασίζονται σε στόχους και να τηρούν την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, χωρίς να επιβάλλεται η χρήση συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας.

(10) Οι παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να βασίζονται σε στόχους και να τηρούν την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν **φιλόδοξα όρια, σύμφωνα με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού**, για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, χωρίς να επιβάλλεται η χρήση συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Θα πρέπει να συσταθεί ειδικό Ταμείο Ωκεανών, το οποίο θα διοχετεύει στον τομέα της ναυτιλίας τα έσοδα που προέρχονται από τον πλειστηριασμό ναυτιλιακών δικαιωμάτων στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ. Τα κονδύλια που παρέχονται στο πλαίσιο του Ταμείου Ωκεανών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη στήριξη έργων και επενδύσεων που σχετίζονται με τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων και των λιμένων, με καινοτόμες τεχνολογίες και υποδομές για την απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, με την παραγωγή και την ανάπτυξη βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων και με την ανάπτυξη τεχνολογιών πρόωσης μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών με υψηλό δυναμικό βιωσιμότητας, εμπορική ωριμότητα και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης με στόχο την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων ναυτιλιακών

(11) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών **και τεχνολογιών πρόωσης** με υψηλό δυναμικό βιωσιμότητας, εμπορική ωριμότητα και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης με στόχο την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων ναυτιλιακών

καυσίμων σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση των μεταφορών, με παράλληλη ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Για τον σκοπό αυτόν, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και τα συνθετικά ναυτιλιακά καύσιμα θα πρέπει να είναι επιλέξιμα. Ειδικότερα, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν ουσιαστική σημασία, καθώς αυτήν τη στιγμή αποτελούν την πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

καυσίμων σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση των μεταφορών, με παράλληλη ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Για τον σκοπό αυτόν, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και τα συνθετικά ναυτιλιακά καύσιμα θα πρέπει να είναι επιλέξιμα. Ειδικότερα, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν ουσιαστική σημασία, καθώς αυτήν τη στιγμή αποτελούν την πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η έγκαιρη ανάπτυξη της αγοράς και η χρήση των πλέον βιώσιμων και καινοτόμων τεχνολογιών καυσίμων με δυναμικό ανάπτυξης για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών, απαιτείται ειδικό κίνητρο για τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές (RFNBO). Αυτή η οικογένεια καυσίμων έχει μεγάλες δυνατότητες εισαγωγής ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα καυσίμων για τον ανεφοδιασμό πλοίων. Δεδομένου του σημαντικά υψηλότερου κόστους παραγωγής των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές βραχυπρόθεσμα και

μεσοπρόθεσμα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ένας βαθμός ζήτησης που θα στηρίζει τις επενδύσεις σε αυτή την οικογένεια καυσίμων. Ο παρών κανονισμός εισάγει έναν συνδυασμό μέτρων για να εξασφαλιστεί η στήριξη της υιοθέτησης βιώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές. Σε αυτά περιλαμβάνονται η θέσπιση α) έως το 2035 ενός πολλαπλασιαστική για την επιβράβευση των εταιρειών που αποφασίζουν να επιλέξουν αυτά τα καύσιμα παρά τη σχετικά υψηλή τιμή τους και β) από το 2030 ενός σταθερού ελάχιστου μεριδίου των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές στο ενεργειακό μείγμα καυσίμων. Για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με το ελάχιστο μερίδιο των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, θα πρέπει να εφαρμόζονται μέτρα ευελιξίας σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 του παρόντος κανονισμού. Οι εταιρείες μπορούν, μέσω συμβατικών ρυθμίσεων, να καθιστούν τους προμηθευτές καυσίμων υπόλογους για το κόστος συμμόρφωσης βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές δεν παραδόθηκαν σύμφωνα με τους συμφωνηθέντες όρους.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή πρέπει να είναι αυστηρότερη στον τομέα της ναυτιλίας. Στον εν λόγω τομέα, η ζήτηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των ναυτιλιακών καυσίμων που

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης του τομέα μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετακίνηση των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετακίνηση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές επί του παρόντος χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο καύσιμα ορυκτής προέλευσης. Επομένως, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Τα μακρά διαστήματα που **μεσολαβούν έως** την ανάπτυξη και τη χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών

Τροπολογία

(14) Τα μακρά διαστήματα που **χαρακτηρίζουν** την ανάπτυξη και τη χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών

λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν ταχεία δράση και τη θέσπιση σαφούς και προβλέψιμου μακροπρόθεσμου κανονιστικού πλαισίου που θα διευκολύνει τον προγραμματισμό και τις επενδύσεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Με σαφές και σταθερό μακροπρόθεσμο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να καθορίζει όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθίστανται πιο φιλόδοξα με την πάροδο του χρόνου, ώστε να αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και την αυξημένη παραγωγή ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές, **σε συνδυασμό με τη μακρόχρονη μέση διάρκεια ζωής των πλοίων, που φθάνει συνήθως τα 25 έως 30 έτη**, απαιτούν ταχεία δράση και τη θέσπιση σαφούς και προβλέψιμου μακροπρόθεσμου κανονιστικού πλαισίου που θα διευκολύνει τον προγραμματισμό και τις επενδύσεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Με σαφές και σταθερό μακροπρόθεσμο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να καθορίζει όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, **τόσο κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας όσο και κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού**, μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθίστανται πιο φιλόδοξα με την πάροδο του χρόνου, ώστε να αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και την αυξημένη παραγωγή ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. **Για να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου και να δοθεί επαρκής χρόνος στον τομέα να προγραμματίσει και να προετοιμαστεί μακροπρόθεσμα, καθώς και για να αποφευχθεί ο κίνδυνος μη αξιοποιήσιμων περιουσιακών στοιχείων, τυχόν μελλοντικές προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να έχουν περιορισμένο πεδίο εφαρμογής και να αποφεύγουν σημαντικές αλλαγές στις απαιτήσεις.**

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει τη μεθοδολογία και τον τύπο που θα πρέπει να εφαρμόζονται για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου. Ο τύπος αυτός θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των εν λόγω καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει τη μεθοδολογία και τον τύπο που θα πρέπει να εφαρμόζονται για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου. Ο τύπος αυτός θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των εν λόγω καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ή η **ηλιακή ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου ή η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στη θέση ελλιμενισμού**, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16

(16) Για να παρέχεται πληρέστερη εικόνα των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων πηγών ενέργειας, οι επιδόσεις των καυσίμων όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου θα πρέπει να αξιολογούνται με βάση «από το φρέαρ έως τα απόνερα» («well-to-wake»), λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων της παραγωγής, της μεταφοράς, της διανομής και της χρήσης ενέργειας επί του πλοίου. Με τον τρόπο αυτόν, παρέχονται κίνητρα για τεχνολογίες και οδούς παραγωγής που παρέχουν χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου και πραγματικά οφέλη σε σύγκριση με τα υφιστάμενα συμβατικά καύσιμα.

(16) Για να παρέχεται πληρέστερη εικόνα των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων πηγών ενέργειας, οι επιδόσεις των καυσίμων όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου θα πρέπει να αξιολογούνται με βάση «από το φρέαρ έως τα απόνερα» («well-to-wake»), λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων της παραγωγής, της μεταφοράς, της διανομής και της χρήσης ενέργειας επί του πλοίου, **που αντιστοιχούν στα αποτυπώματα των διαφόρων σταδίων του κύκλου ζωής των καυσίμων**. Με τον τρόπο αυτόν, παρέχονται κίνητρα για τεχνολογίες και οδούς παραγωγής που παρέχουν χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου και πραγματικά οφέλη σε σύγκριση με τα υφιστάμενα συμβατικά

καύσιμα.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Οι επιδόσεις «από το φρέαρ έως τα απόνερα» των **ανανεώσιμων** ναυτιλιακών καυσίμων **και των ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** θα πρέπει να καθορίζονται με τη χρήση προκαθορισμένων ή πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που να καλύπτουν τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα». **Ωστόσο, οι επιδόσεις των ορυκτών καυσίμων θα πρέπει να αξιολογούνται μόνο με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.**

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολοένα και περισσότερο καθαρής ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα πλοία, λόγω **του αυξανόμενου μεριδίου** των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία

Τροπολογία

(17) Οι επιδόσεις «από το φρέαρ έως τα απόνερα» των ναυτιλιακών καυσίμων θα πρέπει να καθορίζονται με τη χρήση προκαθορισμένων ή πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που να καλύπτουν τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα».

Τροπολογία

(21) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα **ελλιμενισμένα** πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές **κατά τον ελλιμενισμό**. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολοένα και περισσότερο καθαρής ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα πλοία, λόγω **των αυξανόμενων μεριδίων** των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας **και των πηγών ενέργειας απαλλαγμένης από**

σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. **Ως εκ τούτου**, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς από τα πλέον ρυπογόνα πλοία.

ορυκτά καύσιμα στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. **Για να εξασφαλιστεί η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στη θέση ελλιμενισμού, καθώς και η οικονομική βιωσιμότητα των υποδομών ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς και η απόδοση των σχετικών επενδύσεων**, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς από τα πλέον ρυπογόνα πλοία **σε περιπτώσεις όπου η χρήση αυτή θα μείωνε αποτελεσματικά τις εκπομπές με εύλογο κόστος.**

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Εκτός από την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, άλλες τεχνολογίες ενδέχεται να είναι σε θέση να προσφέρουν ισοδύναμα περιβαλλοντικά οφέλη στους λιμένες. Όταν αποδεικνύεται ότι η χρήση εναλλακτικής τεχνολογίας είναι ισοδύναμη με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Τροπολογία

(22) Εκτός από την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, άλλες τεχνολογίες **μηδενικών εκπομπών** ενδέχεται να είναι σε θέση να προσφέρουν ισοδύναμα περιβαλλοντικά οφέλη στους λιμένες. Όταν αποδεικνύεται ότι η χρήση εναλλακτικής τεχνολογίας είναι ισοδύναμη με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, **όσον αφορά τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου**, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23) Εξαιρέσεις από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει επίσης να προβλέπονται για διάφορους αντικειμενικούς λόγους, πιστοποιημένους από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα κατάπλου **και περιοριζόμενους** σε μη προγραμματισμένους ελλιμενισμούς για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα, για βραχεία παραμονή των ελλιμενισμένων πλοίων κάτω των δύο ωρών, δεδομένου ότι πρόκειται για τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται για τη σύνδεση, και για τη χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Τροπολογία

(23) Εξαιρέσεις από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει επίσης να προβλέπονται για διάφορους αντικειμενικούς λόγους, πιστοποιημένους από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα κατάπλου, **τον διαχειριστή του τερματικού σταθμού ή την αρμόδια αρχή, ανάλογα με το μοντέλο διακυβέρνησης για τους λιμένες στα διάφορα κράτη μέλη. Αυτές οι εξαιρέσεις θα πρέπει να περιορίζονται** σε μη προγραμματισμένους ελλιμενισμούς για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα, για βραχεία παραμονή των ελλιμενισμένων πλοίων κάτω των δύο ωρών, δεδομένου ότι πρόκειται για τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται για τη σύνδεση, και για τη χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. **Σε περίπτωση που είναι αδύνατη η παροχή επαρκούς ισχύος από ξηράς λόγω της ανεπαρκούς δυναμικότητας του τοπικού δικτύου σύνδεσης με τον λιμένα, αυτό δεν θα πρέπει να θεωρείται αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού από την πλευρά του λιμένα ή του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου, εφόσον η ανεπαρκής δυναμικότητα του τοπικού δικτύου πιστοποιείται δεόντως από τον διαχειριστή του δικτύου στους ελεγκτές.**

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα

Τροπολογία

(24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα

πρέπει να είναι περιορισμένες, αφού δοθεί στους διαχειριστές πλοίων και λιμένων επαρκής χρόνος για να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να παρασχεθούν τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Από το 2035 οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό και να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα περιστασιακών αλλαγών της τελευταίας στιγμής σε προγραμματισμένους ελλιμενισμούς και κατάπλου σε λιμένες με ασύμβατο εξοπλισμό.

πρέπει να είναι περιορισμένες, αφού δοθεί στους διαχειριστές πλοίων και λιμένων επαρκής χρόνος για να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να παρασχεθούν τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός. **Προκειμένου να εξασφαλιστεί πλήρης διαλειτουργικότητα, οι λιμένες θα πρέπει να εξοπλίσουν τις θέσεις ελλιμενισμού τους και οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξοπλίσουν τα πλοία τους με εγκαταστάσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας που συμμορφώνονται με τα ισχύοντα πρότυπα.** Από το 2035 οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους σε λιμένες ΔΕΔ-Μ που καλύπτονται από τον κανονισμό XXXX-XXX (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων) ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό και να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα περιστασιακών αλλαγών της τελευταίας στιγμής σε προγραμματισμένους ελλιμενισμούς και κατάπλου σε λιμένες με ασύμβατο εξοπλισμό. **Προκειμένου να μετριαστεί ο κίνδυνος να υπάρχουν μη αξιοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία, ασυμβατότητα των υποδομών ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς επί του πλοίου και στη θέση ελλιμενισμού, καθώς και ανισορροπίες ζήτησης και προσφοράς εναλλακτικών καυσίμων, θα πρέπει να διοργανώνονται συχνές διαβουλεύσεις μεταξύ των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών με σκοπό τη συζήτηση και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις απαιτήσεις και τα μελλοντικά σχέδια.**

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24α) Οι στόχοι για την παροχή ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς που καθορίζονται στον κανονισμό XXXX-XXX (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων) λαμβάνουν υπόψη τους τύπους πλοίων που εξυπηρετούνται και τον αντίστοιχο όγκο κυκλοφορίας των θαλάσσιων λιμένων. Η απαίτηση σύνδεσης των πλοίων με ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς ενόσω είναι ελλιμενισμένα δεν θα πρέπει να ισχύει για τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες εκτός του πεδίου εφαρμογής της απαίτησης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς του εν λόγω κανονισμού, εκτός εάν ο λιμένας έχει εγκατεστημένες και διαθέσιμες υποδομές για ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς στη θέση ελλιμενισμού. Εάν ένα πλοίο καταπλέει σε λιμένα εκτός ΔΕΔ-Μ στον οποίο διατίθεται ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, το εν λόγω πλοίο θα πρέπει να συνδέεται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς ενόσω είναι ελλιμενισμένο.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24β) Ακόμη και αν η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τη μείωση των τοπικών εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, η δυνατότητα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προσφέρει εξαρτάται εξ ολοκλήρου από

το ενεργειακό μείγμα που τροφοδοτείται μέσω των καλωδίων. Για να αξιοποιηθεί πλήρως το κλιματικό και περιβαλλοντικό δυναμικό της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αυξήσουν τη δυναμικότητα και τη συνδεσιμότητα των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και να συνεχίσουν να μειώνουν την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των ενεργειακών τους μειγμάτων, ώστε να παρέχουν στους λιμένες οικονομικά προσιτή, προβλέψιμη και απαλλαγμένη από ορυκτά καύσιμα ηλεκτρική ενέργεια.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24γ) Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα διαφορετικά μοντέλα διακυβέρνησης για τους λιμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ιδίως όσον αφορά την ευθύνη για την έκδοση πιστοποιητικού που απαλλάσσει ένα πλοίο από την υποχρέωση σύνδεσης με ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24δ) Ο συντονισμός μεταξύ λιμένων και διαχειριστών πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση ομαλών διαδικασιών σύνδεσης με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς στους λιμένες. Οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να ενημερώνουν τους λιμένες κατάπλου

σχετικά με τις προθέσεις τους να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, την ποσότητα ενέργειας που χρειάζονται κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου κατάπλου, ιδίως όταν αυτή υπερβαίνει τις εκτιμώμενες ανάγκες για τη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα άρτιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλα τα πλοία και να απαιτεί την επαλήθευση από τρίτους ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που έχουν ήδη υποβληθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις ναυτιλιακές αρχές.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι

Τροπολογία

(25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα άρτιο **και διαφανές** σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλα τα πλοία και να απαιτεί την επαλήθευση από τρίτους ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που έχουν ήδη υποβληθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις ναυτιλιακές αρχές.

(26) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι

υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του πλοίου ή **την παρουσία** αιολικών τεχνολογιών υποβοήθησης, με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης από τους ελεγκτές, παρόμοια με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι εταιρείες θα πρέπει να τεκμηριώνουν την προβλεπόμενη μέθοδο παρακολούθησης και να παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Η πιστοποίηση των καυσίμων είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού και τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που αναμένεται να διαδοθούν στον τομέα της ναυτιλίας. Η πιστοποίηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω

υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του πλοίου **και τις τεχνικές προδιαγραφές** των αιολικών τεχνολογιών υποβοήθησης **ή σχετικά με κάθε εναλλακτική ενεργειακή πηγή επί του πλοίου**, με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης από τους ελεγκτές, παρόμοια με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι εταιρείες θα πρέπει να τεκμηριώνουν την προβλεπόμενη μέθοδο παρακολούθησης και να παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή.

Τροπολογία

(27) Η **ισχυρή πιστοποίηση και παρακολούθηση** των καυσίμων είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού και τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που αναμένεται να διαδοθούν στον τομέα της ναυτιλίας. Η πιστοποίηση

διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει διακρίσεις. Για να διευκολυνθεί η πιστοποίηση και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, η πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα θα πρέπει να βασίζεται στους κανόνες που θεσπίζει η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Αυτή η προσέγγιση πιστοποίησης θα πρέπει να ισχύει και για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα εκτός της Ένωσης, τα οποία θα πρέπει να θεωρούνται εισαγόμενα καύσιμα, κατά τρόπο παρόμοιο με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Όταν οι εταιρείες προτίθενται να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία ή στο νέο αυτό πλαίσιο, αυτό θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν οι τιμές μπορούν να πιστοποιηθούν από ένα από τα εθελοντικά καθεστώτα που αναγνωρίζονται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 (για τις τιμές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή») ή μέσω **εργαστηριακών δοκιμών ή** μετρήσεων των άμεσων εκπομπών («από τη δεξαμενή έως τα απόνερα»).

αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει διακρίσεις. Για να διευκολυνθεί η πιστοποίηση και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, η πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα θα πρέπει να βασίζεται στους κανόνες που θεσπίζει η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Αυτή η προσέγγιση πιστοποίησης θα πρέπει να ισχύει και για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα εκτός της Ένωσης, τα οποία θα πρέπει να θεωρούνται εισαγόμενα καύσιμα, κατά τρόπο παρόμοιο με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Όταν οι εταιρείες προτίθενται να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία ή στο νέο αυτό πλαίσιο, αυτό θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν οι τιμές μπορούν να πιστοποιηθούν από ένα από τα εθελοντικά καθεστώτα που αναγνωρίζονται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 (για τις τιμές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή») ή μέσω μετρήσεων των άμεσων εκπομπών («από τη δεξαμενή έως τα απόνερα»).

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(27α) Η αξιοπιστία και η ακρίβεια των πληροφοριών σχετικά με τα χαρακτηριστικά των καυσίμων είναι απαραίτητες για την επιβολή του παρόντος κανονισμού. Οι προμηθευτές καυσίμων για τους οποίους έχει αποδειχθεί ότι έχουν παράσχει παραπλανητικές ή ανακριβείς πληροφορίες σχετικά με την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων που προμηθεύουν θα πρέπει να υπόκεινται σε ποινή. Οι προμηθευτές

καυσίμων που έχουν επανειλημμένα παράσχει ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνονται σε μαύρη λίστα από τα καθεστώτα πιστοποίησης που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 (οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας). Σε αυτές τις περιπτώσεις, οποιαδήποτε καύσιμα παρέχονται από τέτοιες εγκαταστάσεις εφοδιασμού θα πρέπει να θεωρείται ότι έχουν τον ίδιο συντελεστή εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να διασφαλίζει την ακρίβεια και την πληρότητα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων από τις εταιρείες, καθώς και τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να έχουν διαπιστευθεί από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴.

²⁴ Κανονισμός (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. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218

Τροπολογία

(28) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να διασφαλίζει την ακρίβεια και την πληρότητα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων από τις εταιρείες, καθώς και τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας **και της αποτελεσματικότητας**, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να έχουν διαπιστευθεί **και να επιβλέπονται** από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴.

²⁴ Κανονισμός (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. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218

της 13.8.2008).

της 13.8.2008).

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 31 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(31α) Οι εταιρείες και οι προμηθευτές καυσίμων θα μπορούσαν, μέσω συμβατικών ρυθμίσεων, να συμφωνήσουν σε αμοιβαίες δεσμεύσεις για την παραγωγή, προμήθεια και αγορά προκαθορισμένων ποσοτήτων ορισμένων καυσίμων. Οι εν λόγω συμβατικές ρυθμίσεις θα πρέπει επίσης να καλύπτουν την ευθύνη και να θεσπίζουν όρους για οικονομική αποζημίωση σε περιπτώσεις που δεν διατίθενται καύσιμα όπως έχει συμφωνηθεί.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(36) Η ποινή που επιβάλλεται για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας και σε επαρκές επίπεδο ώστε να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας. Η ποινή θα πρέπει να βασίζεται στην ισχύ που είναι εγκατεστημένη επί του πλοίου, εκφραζόμενη σε megawatt, πολλαπλασιαζόμενη επί μια πάγια ποινή σε EUR ανά ώρα παραμονής στη θέση ελλιμενισμού. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται στη μέση τιμή ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ για τους μη

(36) Η ποινή που επιβάλλεται για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας και σε επαρκές επίπεδο ώστε να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας. Η ποινή θα πρέπει να βασίζεται στην ισχύ που είναι εγκατεστημένη επί του πλοίου, εκφραζόμενη σε megawatt, πολλαπλασιαζόμενη επί μια πάγια ποινή σε EUR ανά ώρα παραμονής στη θέση ελλιμενισμού. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται στην **πλέον επικαιροποιημένη** μέση τιμή ηλεκτρικής

οικιακούς καταναλωτές
πολλαπλασιαζόμενη επί δύο για να
ληφθούν υπόψη άλλες χρεώσεις που
σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας,
συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του
κόστους σύνδεσης και των στοιχείων
ανάκτησης των επενδύσεων.

ενέργειας της ΕΕ για τους μη οικιακούς
καταναλωτές πολλαπλασιαζόμενη επί δύο
για να ληφθούν υπόψη άλλες χρεώσεις που
σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας,
συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του
κόστους σύνδεσης και των στοιχείων
ανάκτησης των επενδύσεων.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(37) Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή ποινών θα πρέπει να **χρησιμοποιούνται για την προώθηση της διανομής και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας και για να βοηθηθούν οι ναυτιλιακοί φορείς εκμετάλλευσης να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα και το περιβάλλον.** Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα αυτά θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο **καινοτομίας** που αναφέρεται στο άρθρο **10α παράγραφος 8** της οδηγίας 2003/87/EK.

Τροπολογία

(37) Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή ποινών θα πρέπει να **προορίζονται για τον τομέα της ναυτιλίας και να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της απαλλαγής του από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένης της στήριξης για την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και υποδομές ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, καθώς και για νέες καινοτόμες τεχνολογίες.** Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα αυτά θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο **για τους ωκεανούς** που αναφέρεται στο άρθρο **3ζαβ** της οδηγίας 2003/87/EK.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(39) Δεδομένης της σημασίας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις οικείες εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών, τον υπολογισμό των ποσών

Τροπολογία

(39) Δεδομένης της σημασίας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις οικείες εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών, **τη συγκέντρωση**

των ποινών και την άρνηση έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU, οι εν λόγω εταιρείες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των μέτρων αυτών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ήταν διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το θεμελιώδες δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές και τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(40) Για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», την τροποποίηση του καταλόγου των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή των κριτηρίων για τη χρήση τους, τη θέσπιση κανόνων για τη διενέργεια *εργαστηριακών δοκιμών και* μετρήσεων των άμεσων εκπομπών, τη διαπίστευση των ελεγκτών, την προσαρμογή του συντελεστή ποινής και τις λεπτομέρειες πληρωμής των ποινών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες

πληροφοριών για τον υπολογισμό των ποσών των ποινών και την άρνηση έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU, οι εν λόγω εταιρείες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των μέτρων αυτών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ήταν διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το θεμελιώδες δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές και τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

Τροπολογία

(40) Για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», την τροποποίηση του καταλόγου των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή των κριτηρίων για τη χρήση τους, τη θέσπιση *κανόνων για την πιστοποίηση πραγματικών εκπομπών «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή»,* κανόνων για τη διενέργεια μετρήσεων των άμεσων εκπομπών, τη διαπίστευση των ελεγκτών, την προσαρμογή του συντελεστή ποινής και τις λεπτομέρειες πληρωμής των ποινών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά

διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(42) Δεδομένης της διεθνούς διάστασης του ναυτιλιακού τομέα, είναι προτιμότερη η παγκόσμια προσέγγιση για τον περιορισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς θα **μπορούσε να θεωρηθεί** πιο αποτελεσματική λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές παρατηρήσεις στον ΔΝΟ. Όταν επιτυγχάνεται συμφωνία για παγκόσμια προσέγγιση σε θέματα που αφορούν τον παρόντα κανονισμό, η

Τροπολογία

(42) Δεδομένης της διεθνούς διάστασης του ναυτιλιακού τομέα, είναι προτιμότερη η παγκόσμια προσέγγιση για τον περιορισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς θα **ήταν σημαντικά** πιο αποτελεσματική λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές συντονισμένες παρατηρήσεις στον ΔΝΟ, **κατά τρόπο συνεκτικό με τις προσπάθειες της ΕΕ για την προώθηση φιλόδοξων στόχων για την απαλλαγή των θαλάσσιων**

Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό **με σκοπό την εναρμόνισή του, κατά περίπτωση**, με τους διεθνείς κανόνες.

μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές σε διεθνές επίπεδο. Όταν επιτυγχάνεται συμφωνία για παγκόσμια προσέγγιση σε θέματα που αφορούν τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό **ώστε αυτός να ευθυγραμμίζεται** με τους διεθνείς κανόνες.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(42α) Για να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο και να μεγιστοποιηθεί ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος της νομοθεσίας για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν στο πλαίσιο του ΔΝΟ και άλλων διεθνών οργανισμών ισχυρά συστήματα πιστοποίησης και παρακολούθησης για τα ανανεώσιμα καύσιμα.

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(42β) Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει την υλοποίηση και τη διαθεσιμότητα εργαλείων για συνεργασία και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας^{1α}.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(43) Η διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας από πλοία που καταπλέουν, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους σε ολόκληρη την Ένωση δεν αποτελεί στόχο που μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη χωρίς να υπάρχει ο κίνδυνος εισαγωγής φραγμών στην εσωτερική αγορά και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και μεταξύ ναυτιλιακών φορέων εκμετάλλευσης. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με τη θέσπιση ενιαίων κανόνων σε επίπεδο Ένωσης, οι οποίοι να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους ναυτιλιακούς φορείς εκμετάλλευσης ώστε να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται απρόσκοπτα, τηρώντας παράλληλα τις υποχρεώσεις σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Κατά συνέπεια, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

Τροπολογία

(43) Η **ανάπτυξη και** διάδοση **σε μεγάλη κλίμακα** ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας από πλοία που καταπλέουν, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους σε ολόκληρη την Ένωση δεν αποτελεί στόχο που μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη χωρίς να υπάρχει ο κίνδυνος εισαγωγής φραγμών στην εσωτερική αγορά και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και μεταξύ ναυτιλιακών φορέων εκμετάλλευσης. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με τη θέσπιση ενιαίων κανόνων σε επίπεδο Ένωσης, οι οποίοι να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους ναυτιλιακούς φορείς εκμετάλλευσης ώστε να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται απρόσκοπτα, τηρώντας παράλληλα τις υποχρεώσεις σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Κατά συνέπεια, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) ορίου της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου κατά τον κατάπλου, την παραμονή εντός λιμένων ή τον απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και

Τροπολογία

α) **ενός** ορίου της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου κατά τον κατάπλου, την παραμονή εντός λιμένων ή τον απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) υποχρέωσης χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους,

Τροπολογία

β) **μιας** υποχρέωσης χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους,

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ώστε να αυξηθεί η συνεπής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας σε ολόκληρη την Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία

Στόχος είναι να αυξηθεί η συνεπής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας **στις θαλάσσιες μεταφορές** σε ολόκληρη την Ένωση, **σύμφωνα με τον στόχο της Ένωσης για επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας το αργότερο έως το 2050 και τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού**, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας, **δημιουργία ευκαιριών**

ανάπτυξης για τον ναυτιλιακό κλάδο και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, **όσον αφορά:**

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, **αναφορικά με:**

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) το σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους **και**

Τροπολογία

β) το σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους,

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση από ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση από ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, όταν ο τελευταίος ή ο επόμενος λιμένας κατάπλου υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας.

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, στα αλιευτικά σκάφη ή πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής ή στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για την κατάρτιση του καταλόγου των γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων οι οποίοι εξαιρούνται από τον ορισμό των λιμένων κατάπλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προβλέπεται

στον παρόντα κανονισμό.

Στη συνέχεια, τουλάχιστον ανά διετία, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων οι οποίοι εξαιρούνται από τον ορισμό των λιμένων κατάπλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις απαριθμούν γειτονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που βρίσκονται εκτός της Ένωσης αλλά σε απόσταση μικρότερη των 300 ναυτικών μιλίων από το έδαφος της Ένωσης, όταν το μερίδιο της μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, μετρούμενο σε ισοδύναμο είκοσι ποδών (TEU), υπερβαίνει το 65 % της συνολικής κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων των εν λόγω λιμένων κατά τη διάρκεια της πλέον πρόσφατης δωδεκάμηνης περιόδου για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα σχετικά στοιχεία.

Για τους σκοπούς του καταλόγου αυτού, τα εμπορευματοκιβώτια θεωρείται ότι μεταφορτώνονται όταν εκφορτώνονται από πλοίο σε λιμένα με μοναδικό σκοπό τη φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο. Δεν περιλαμβάνονται λιμένες που βρίσκονται σε τρίτη χώρα η οποία εφαρμόζει αποτελεσματικά μέτρα εξίσου φιλόδοξα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Τροπολογία 60

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2 β (νέο)**

2β. Τα κράτη μέλη μπορούν, όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται σε πλόες εκτελούμενους από επιβατηγά πλοία πλην των επιβατηγών κρουαζιερόπλοιων μεταξύ λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία του ίδιου κράτους μέλους ο οποίος βρίσκεται σε νησί με λιγότερους από 100 000 μόνιμους κατοίκους, και όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά την παραμονή τους σε λιμένα κατάπλου του αντίστοιχου νησιού, να εξαιρούν ειδικές διαδρομές και συγκεκριμένους λιμένες από την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β). Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω εξαιρέσεις πριν από την έναρξη ισχύος τους στην Επιτροπή, η οποία τις δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 2 γ (νέο)

2γ. Τα κράτη μέλη μπορούν, όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται σε πλόες μεταξύ ενός λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή και άλλου λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, και όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά την παραμονή τους στους λιμένες κατάπλου των αντίστοιχων εξόχως απόκεντρων περιοχών, να εξαιρούν ειδικές διαδρομές και συγκεκριμένους λιμένες από την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β). Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις

εν λόγω εξαιρέσεις πριν από την έναρξη ισχύος τους στην Επιτροπή, η οποία τις δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029. Τίποτα δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη, τις περιφέρειες και τα εδάφη τους να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν την εν λόγω εξαίρεση ή να θέσουν τέλος σε εξαίρεση που έχουν χορηγήσει πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2029.

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2 δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2δ. Τα κράτη μέλη μπορούν, όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται σε πλόες που εκτελούνται στο πλαίσιο σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή σε πλόες που πραγματοποιούνται από πλοία τα οποία υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, να εξαιρούν ειδικά δρομολόγια από την εφαρμογή της παραγράφου 1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω εξαιρέσεις πριν από την έναρξη ισχύος τους στην Επιτροπή, η οποία τις δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2 ε (νέο)

2ε. Η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην εκτροπή μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδίως μέσω λιμένων μεταφόρτωσης σε γειτονικές χώρες. Όταν η Επιτροπή εντοπίζει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στους λιμένες της Ένωσης, η Επιτροπή υποβάλλει νομοθετικές προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού. Ειδικότερα, η Επιτροπή αναλύει τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στις εξόχως απόκεντρες περιοχές και στα νησιά και, κατά περίπτωση, προτείνει τροποποιήσεις στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η) «υποκατάστατες πηγές ενέργειας»: η ανανεώσιμη **αιολική ή ηλιακή** ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου ή η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται μέσω ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς·

Τροπολογία

η) «υποκατάστατες πηγές ενέργειας»: η ανανεώσιμη ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου ή η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται μέσω ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς·

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ηα) «**αιολική πρόωση**» ή «**αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση**»: **τεχνική πρόωσης που συμβάλλει κυρίως ή με βοηθητικό τρόπο στην πρόωση οποιουδήποτε τύπου πλοίου μέσω της**

αιολικής ενέργειας , η οποία αξιοποιείται κατά την πλεύση του πλοίου.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

θ) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας κατάπλου όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

Τροπολογία

θ) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση σημαντικού μέρους του φορτίου του ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών κατά συνέπεια, εξαιρούνται οι στάσεις με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την τροφοδοσία, την αντικατάσταση του πληρώματος, τον δεξαμενισμό ή τις επισκευές στο πλοίο ή στον εξοπλισμό του, οι στάσεις σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή κινδύνου, οι μεταφορές μεταξύ πλοίων έξω από λιμένες και οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων αναζήτησης και διάσωσης, καθώς και οι στάσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων.

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) «ελλιμενισμένο πλοίο»: το ελλιμενισμένο πλοίο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιδ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

Τροπολογία

γ) «ελλιμενισμένο πλοίο»: πλοίο που βρίσκεται ασφαλώς προσδεμένο στον προβλήτα σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους κατά τη διάρκεια της παραμονής του για φόρτωση, εκφόρτωση, επιβίβαση ή

αποβίβαση επιβατών ή διανυκτέρευση, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύει όταν δεν εκτελεί εργασίες φορτοεκφόρτωσης ή υπηρεσίες για τους επιβάτες·

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιδ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιδ) «χρήση ενέργειας επί του πλοίου»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του πλοίου, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού·

Τροπολογία

ιδ) «χρήση ενέργειας επί του πλοίου»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του πλοίου, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού **χωρίς την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου, και χωρίς την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου·**

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιζα) «κατηγορία πάγου»: **χαρακτηρισμός πλοίου που του αποδίδεται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές του κράτους σημαίας ή από φορέα αναγνωρισμένο από το εν λόγω κράτος, ο οποίος σημαίνει ότι το πλοίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για ναυσιπλοΐα σε θάλασσες σε συνθήκες πάγου·**

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιζβ) «πλεύση σε συνθήκες πάγου»: η πλεύση πλοίου κατηγορίας πάγου σε θαλάσσια περιοχή εντός της παρυφής πάγου·

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιζ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιζγ) «παρυφή πάγου»: η οριοθέτηση, ανά πάσα στιγμή, μεταξύ της ανοικτής θάλασσας και του θαλάσσιου πάγου κάθε είδους, σταθερού ή παρασυρόμενου·

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιη

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιη) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς»: το σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, χαμηλής ή υψηλής τάσης, εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων από την πλευρά του πλοίου και από ξηράς, **όταν τροφοδοτείται απευθείας ο κύριος πίνακας** διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων παραμονής στον λιμένα και εξυπηρέτησης του πλοίου ή φόρτισης επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·

ιη) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς»: το σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, χαμηλής ή υψηλής τάσης, εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος, συμπεριλαμβανομένων των **σταθερών, πλωτών και κινητών** εγκαταστάσεων από την πλευρά του πλοίου και από ξηράς, **που τροφοδοτεί τον κύριο πίνακα** διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων παραμονής στον λιμένα και εξυπηρέτησης του πλοίου ή φόρτισης επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	<i>Τροπολογία</i>
— -13 % από την 1η Ιανουαρίου 2035·	— -20 % από την 1η Ιανουαρίου 2035·

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 4

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	<i>Τροπολογία</i>
— -26 % από την 1η Ιανουαρίου 2040·	— -38 % από την 1η Ιανουαρίου 2040·

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 5

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	<i>Τροπολογία</i>
— -59 % από την 1η Ιανουαρίου 2045·	— -64 % από την 1η Ιανουαρίου 2045·

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 6

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	<i>Τροπολογία</i>
— -75 % από την 1η Ιανουαρίου 2050.	— -80 % από την 1η Ιανουαρίου 2050.

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	<i>Τροπολογία</i>
[Αστερίσκος: Η τιμή αναφοράς, η οποία θα	[Αστερίσκος: Η τιμή αναφοράς, η οποία θα

υπολογιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας, αντιστοιχεί στη μέση για τον στόλο ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από πλοία επί του πλοίου το 2020, η οποία καθορίζεται με βάση τα δεδομένα που παρακολουθούνται και αναφέρονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και με τη χρήση της μεθοδολογίας και των προκαθορισμένων τιμών που καθορίζονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού.]

υπολογιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας, αντιστοιχεί στη μέση για τον **ενωσιακό** στόλο ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από πλοία επί του πλοίου το 2020, η οποία καθορίζεται με βάση τα δεδομένα που παρακολουθούνται και αναφέρονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και με τη χρήση της μεθοδολογίας και των προκαθορισμένων τιμών που καθορίζονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού.]

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου υπολογίζεται ως η ποσότητα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο παράρτημα I.

Τροπολογία

3. Η ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου υπολογίζεται ως η ποσότητα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο παράρτημα I. ***Για πλοία κατηγορίας πάγου, εφαρμόζεται διορθωτικός συντελεστής, με αποτέλεσμα την αφαίρεση της υψηλότερης κατανάλωσης καυσίμου που συνδέεται με την πλεύση σε πάγο.***

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Οι προκαθορισμένες τιμές παρέχονται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού ως βάση για τον υπολογισμό των συντελεστών εκπομπών.

Όταν υπάρχουν πραγματικές τιμές που επαληθεύονται μέσω πιστοποίησης ή άμεσων μετρήσεων εκπομπών, οι εν λόγω πραγματικές τιμές μπορούν να χρησιμοποιηθούν αντ' αυτών.

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος II προκειμένου να συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αφορούν νέες πηγές ενέργειας *ή* να προσαρμοστούν οι υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με τα μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή τη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας.

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος II προκειμένου να συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αφορούν νέες πηγές ενέργειας, να προσαρμοστούν οι υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με τα μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή τη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας *και να διασφαλιστεί ότι είναι όσο το δυνατόν αντιπροσωπευτικοί των πραγματικών εκπομπών σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής του καυσίμου, σύμφωνα με τις βέλτιστες διαθέσιμες επιστημονικές και τεχνικές γνώσεις.*

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Διοργανώνονται διαβουλεύσεις μεταξύ των διαχειριστικών φορέων των λιμένων, των διαχειριστών τερματικών σταθμών, των πλοιοκτητών, των διαχειριστών πλοίων, των προμηθευτών καυσίμων και άλλων σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, προκειμένου να

διασφαλιστεί η συνεργασία όσον αφορά τον εφοδιασμό με εναλλακτικά καύσιμα που σχεδιάζεται και αναπτύσσεται σε μεμονωμένους λιμένες, καθώς και όσον αφορά τη ζήτηση που αναμένεται από τα πλοία που καταπλέουν στους εν λόγω λιμένες.

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 4α

Χρήση καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές

- 1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, εν ανάγκη αξιοποιώντας τον μηχανισμό ανταλλαγής πιστώσεων που θεσπίστηκε με τον κανονισμό XXXX [οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας], προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές (RFNBO) διατίθενται σε λιμένες στην επικράτειά τους.***
- 2. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, χρησιμοποιείται πολλαπλασιαστής «2» στον παρονομαστή της εξίσωσης (1) του παραρτήματος I για τον υπολογισμό της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, προκειμένου να ανταμείβονται οι εταιρείες για τη χρήση καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές.***
- 3. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, τουλάχιστον το 2 % της ετήσιας μέσης ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου καλύπτεται με καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές που συμμορφώνονται με το άρθρο***

9 παράγραφος 1 στοιχείο β).

4. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, η παράγραφος 3 δεν εφαρμόζεται στις εταιρείες και τις θυγατρικές τους που εκμεταλλεύονται τρία ή λιγότερα πλοία υπαγόμενα στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1.

5. Το αργότερο έως το 2028, η Επιτροπή αξιολογεί την υποχρέωση που προβλέπεται στην παράγραφο 3 προκειμένου να την προσαρμόσει εάν:

– υπάρχουν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την παραγωγική δυναμικότητα, τη διαθεσιμότητα ή την τιμή των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές ή

– υπάρχει σημαντική μείωση του κόστους και γεωγραφικά ολοκληρωμένη διαθεσιμότητα καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και χρειάζεται να αυξηθεί το επίπεδο των επιμέρους ποσοτώσεων για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα.

6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τον καθορισμό των κριτηρίων για την εν λόγω αξιολόγηση και για την προσαρμογή των υποχρεώσεων του άρθρου 4α παράγραφος 3 και του παραρτήματος V, εφόσον κρίνεται αναγκαίο από την αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με την παράγραφο 5.

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2030 ένα ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους συνδέεται με την ηλεκτρική

Τροπολογία

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2030 ένα ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα κατάπλου που καλύπτεται από το άρθρο 9 του κανονισμού XXXX-XXX (κανονισμός για

τροφοδότηση από ξηράς και τη χρησιμοποιεί για όλες τις *ενεργειακές* ανάγκες κατά τον ελλιμενισμό.

τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων) συνδέεται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και τη χρησιμοποιεί για όλες τις ανάγκες *ηλεκτροδότησης* κατά τον ελλιμενισμό. *Σε περίπτωση που λιμένας μη ΔΕΔ-Μ έχει εγκαταστήσει οικειοθελώς ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, τα πλοία που καταπλέουν στον εν λόγω λιμένα και διαθέτουν συμβατό εξοπλισμό επί του πλοίου για ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς συνδέονται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, όταν είναι διαθέσιμη στη θέση ελλιμενισμού που επισκέπτονται.*

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα III·

Τροπολογία

β) χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζονται στο παράρτημα III, *υπό την προϋπόθεση ότι επιτυγχάνουν συνεχώς εκπομπές ισοδύναμες με τις μειώσεις εκπομπών που θα επιτυγχάνονταν με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς·*

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς λόγω μη διαθέσιμων σημείων σύνδεσης σε λιμένα·

Τροπολογία

δ) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς λόγω μη διαθέσιμων σημείων σύνδεσης σε λιμένα, *μεταξύ άλλων λόγω (προσωρινής) έλλειψης δυναμικότητας δικτύου, όπως κατά τη διάρκεια (εποχιακών) κορυφώσεων της ζήτησης ενέργειας από σκάφη κατά τον ελλιμενισμό·*

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, διότι η εγκατάσταση από ξηράς στον λιμένα δεν είναι συμβατή με τον εξοπλισμό ισχύος επί του πλοίου·

Τροπολογία

ε) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, διότι η εγκατάσταση από ξηράς στον λιμένα δεν είναι συμβατή με τον εξοπλισμό ισχύος επί του πλοίου, ***υπό την προϋπόθεση ότι η εγκατάσταση για τη σύνδεση με ηλεκτροδότηση από ξηράς επί του πλοίου έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού XXXX-XXX (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων) για τα συστήματα χειρσαίας σύνδεσης των ποντοπόρων πλοίων***

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Οι διαχειριστές πλοίων ενημερώνουν εκ των προτέρων τους λιμένες όπου καταπλέουν σχετικά με την πρόθεσή τους να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς ή σχετικά με την πρόθεσή τους να χρησιμοποιήσουν τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού. Οι διαχειριστές πλοίων αναφέρουν επίσης, κατά περίπτωση, την ποσότητα ισχύος που αναμένουν να ζητήσουν κατά τη διάρκεια του εν λόγω ελλιμενισμού και ενημερώνουν σχετικά με τον διαθέσιμο εξοπλισμό ισχύος επί του πλοίου.

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να εισάγονται αναφορές σε νέες τεχνολογίες στον κατάλογο των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή κριτήρια για τη χρήση τους, όταν οι εν λόγω νέες τεχνολογίες κρίνονται ισοδύναμες με τις τεχνολογίες που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να εισάγονται αναφορές σε νέες τεχνολογίες στον κατάλογο των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή **αλλαγές στα** κριτήρια για τη χρήση τους, όταν οι εν λόγω νέες τεχνολογίες **ή τα κριτήρια για τη χρήση** κρίνονται **ισοδύναμα** με **ή καλύτερα από** τις τεχνολογίες που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα κατάπλου καθορίζει αν εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 και εκδίδει ή αρνείται να εκδώσει το πιστοποιητικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV.

Τροπολογία

5. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα κατάπλου **ή κατά περίπτωση ο διαχειριστής του τερματικού σταθμού ή η αρμόδια αρχή** καθορίζει αν εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 και εκδίδει ή αρνείται να εκδώσει το πιστοποιητικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV.

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. **Από την 1η Ιανουαρίου 2035 οι**

Τροπολογία

διαγράφεται

εξαιρέσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε) δεν μπορούν να εφαρμόζονται σε συγκεκριμένο πλοίο περισσότερες από πέντε φορές συνολικά, κατά τη διάρκεια ενός έτους αναφοράς. Ο ελλειμματισμός δεν προσμετράται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με την παρούσα διάταξη όταν η εταιρεία αποδεικνύει ότι δεν θα μπορούσε ευλόγως να γνωρίζει ότι το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να συνδεθεί για τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε).

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Οργανώνονται διαβουλεύσεις μεταξύ των διαχειριστικών φορέων των λιμένων, των διαχειριστών τερματικών σταθμών, των πλοιοκτητών, των διαχειριστών πλοίων, των παρόχων ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, των διαχειριστών δικτύου και άλλων σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεργασία όσον αφορά την υποδομή ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς που σχεδιάζεται και αναπτύσσεται σε μεμονωμένους λιμένες, καθώς και τη ζήτηση που αναμένεται από τα πλοία που καταπλέουν στους εν λόγω λιμένες.

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν

4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν

και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή και ακριβή τρόπο, έτσι ώστε ο ελεγκτής να μπορεί να προσδιορίσει την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από τα πλοία επί του πλοίου.

και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και δεδομένων δραστηριότητας, **καθώς και κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό**, με διαφανή και ακριβή τρόπο, έτσι ώστε ο ελεγκτής να μπορεί να προσδιορίσει την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από τα πλοία επί του πλοίου.

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) περιγραφή της ή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του πλοίου κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλειμνισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5·

Τροπολογία

ε) περιγραφή της ή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του πλοίου κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλειμνισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5, **καθώς και τις απαιτήσεις των παραρτημάτων I και III, αντίστοιχα**·

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 1 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων δεδομένων για τη συμπλήρωση κενών των δεδομένων·

Τροπολογία

ια) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων δεδομένων για τη συμπλήρωση κενών των δεδομένων **ή για τον εντοπισμό και τη διάρθωση σφαλμάτων δεδομένων**·

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. *Εάν η πρόσθετη ενέργεια που απαιτείται λόγω της κατηγορίας πάγου του πλοίου πρόκειται να εξαιρεθεί από τον υπολογισμό της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, το σχέδιο παρακολούθησης περιλαμβάνει επίσης:*

α) *πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου·*

β) *περιγραφή της διαδικασίας παρακολούθησης της διανυθείσας απόστασης για το σύνολο του πλου· και*

γ) *σε περίπτωση πλεύσης σε συνθήκες πάγου, την ημερομηνία και την ώρα πλεύσης σε συνθήκες πάγου, την κατανάλωση καυσίμου και την ενέργεια που παρέχεται από υποκατάστατες πηγές ενέργειας, ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα III, κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου.*

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι εταιρείες ελέγχουν τακτικά και τουλάχιστον ετησίως αν το σχέδιο παρακολούθησης του πλοίου αντικατοπτρίζει τη φύση και τη λειτουργία του και αν τα δεδομένα που περιέχει επιδέχονται βελτίωση.

1. Οι εταιρείες ελέγχουν τακτικά και τουλάχιστον ετησίως αν το σχέδιο παρακολούθησης του πλοίου αντικατοπτρίζει τη φύση και τη λειτουργία του και αν τα δεδομένα που περιέχει επιδέχονται βελτίωση, **διόρθωση ή επικαιροποίηση.**

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

2. Η εταιρεία τροποποιεί **χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση** το σχέδιο παρακολούθησης σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) όταν διαπιστώνεται ότι οι μέθοδοι για την πρόληψη κενών των δεδομένων και τον εντοπισμό σφαλμάτων δεδομένων είναι ανεπαρκείς για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας και της διαφάνειας των δεδομένων.

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι εταιρείες παρέχουν ακριβή και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αειφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα, τα οποία επαληθεύονται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

2. Οι εταιρείες παρέχουν ακριβή, **ολοκληρωμένα** και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αειφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα, τα οποία επαληθεύονται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται με **εργαστηριακές δοκιμές ή** μετρήσεις των άμεσων εκπομπών. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους κανόνες για τη διεξαγωγή **εργαστηριακών δοκιμών και** μετρήσεων των άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται με μετρήσεις των άμεσων εκπομπών **σύμφωνα με τα υφιστάμενα συστήματα πιστοποίησης και επαλήθευσης που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και την οδηγία (ΕΕ) XXXX/XXXX (οδηγία για το φυσικό αέριο)**. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους κανόνες για τη διεξαγωγή μετρήσεων των άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία

Άρθρο 9α

Πιστοποίηση άλλων καυσίμων

1. **Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» όλων των άλλων καυσίμων, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές ορίζονται με πιστοποίηση ή με μετρήσεις των άμεσων εκπομπών.**
2. **Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους**

συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» όλων των άλλων καυσίμων, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές ορίζονται με πιστοποίηση ή με μετρήσεις των άμεσων εκπομπών.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας κανόνες για την πιστοποίηση των πραγματικών εκπομπών «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και κανόνες για τη διεξαγωγή των μετρήσεων άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία αναθεωρεί το σχέδιό της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

Τροπολογία

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία αναθεωρεί **χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση** το σχέδιό της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς δηλώσεις ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εν λόγω εταιρεία τροποποιεί τις ανακριβείς δηλώσεις ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.

Τροπολογία

3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς δηλώσεις ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εν λόγω εταιρεία τροποποιεί **χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση** τις ανακριβείς δηλώσεις ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή της παρουσίας εξαιρέσεων που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5.

Τροπολογία

δ) της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή της παρουσίας εξαιρέσεων που **παρατίθενται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 και** έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5.

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη και συνεπή.

Τροπολογία

δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη, **διαφανή** και συνεπή.

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας την αναφερόμενη ποσότητα, τύπο και συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται από τα πλοία επί του πλοίου με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών. Εφόσον διαπιστώσει σημαντικές αποκλίσεις, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.

Τροπολογία

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας την αναφερόμενη ποσότητα, τύπο και συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται από τα πλοία επί του πλοίου με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών. Εφόσον διαπιστώσει σημαντικές αποκλίσεις **οι οποίες θα υπονόμωσαν την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού**, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.

Τροπολογία 107

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για δραστηριότητες που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Τροπολογία

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για δραστηριότητες που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008. **Ο εθνικός οργανισμός διαπίστευσης κοινοποιεί τακτικά στην Επιτροπή τον κατάλογο των διαπιστευμένων ελεγκτών, μαζί με όλα τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας.**

Τροπολογία 108

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 1 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Οι εθνικοί οργανισμοί διαπίστευσης διασφαλίζουν ότι ο

ελεγκτής:

α) έχει γνώσεις σε θέματα ναυτιλίας·

β) διαθέτει ανά πάσα στιγμή σημαντικό τεχνικό και βοηθητικό προσωπικό κατ' αναλογία με τον αριθμό πλοίων προς έλεγχο·

γ) έχει την ικανότητα να κατανέμει σε κάθε τόπο εργασίας, κατά περίπτωση και ανάλογα με τις ανάγκες, μέσα και προσωπικό κατ' αναλογία με τα προς εκτέλεση καθήκοντα σύμφωνα με τις διάφορες εργασίες που απαριθμούνται στο κεφάλαιο V του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β. *Προκειμένου να αποκλειστούν πιθανές συγκρούσεις συμφερόντων, ο ελεγκτής δεν εξαρτάται ουσιαστικά από μία και μόνη εταιρεία για τα έσοδά του.*

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών. Οι μέθοδοι που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών **και άλλων κανόνων για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας και της αμεροληψίας των ελεγκτών**. Οι μέθοδοι που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται

στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω·

Τροπολογία

γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, **συμπεριλαμβανομένης της ποσότητας ηλεκτρικής ενέργειας που λαμβάνεται στη θέση ελλιμενισμού για σκοπούς ναυσιπλοΐας·**

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τους συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» για κάθε τύπο καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, με ανάλυση «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή», «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» και «διαφεύγουσες εκπομπές», που καλύπτουν όλα τα σχετικά αέρια του θερμοκηπίου·

Τροπολογία

δ) τους συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» για κάθε τύπο καυσίμου, **συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρικής ενέργειας που λαμβάνεται με ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς**, που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, με ανάλυση «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή», «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» και «διαφεύγουσες εκπομπές», που καλύπτουν όλα τα σχετικά αέρια του θερμοκηπίου·

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) την ποσότητα κάθε τύπου

Τροπολογία

ε) την ποσότητα κάθε τύπου

υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω.

υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, **συμπεριλαμβανομένων καυσίμων, ηλεκτρικής, αιολικής και ηλιακής ενέργειας.**

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Εάν η πρόσθετη ενέργεια που απαιτείται λόγω της κατηγορίας πάγου του πλοίου πρόκειται να εξαιρεθεί από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, το σχέδιο παρακολούθησης περιλαμβάνει επίσης:

α) την κατηγορία πάγου του πλοίου·

β) την ημερομηνία και την ώρα πλεύσης σε συνθήκες πάγου,

γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου·

δ) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου·

ε) τη διανυθείσα απόσταση πλεύσης σε συνθήκες πάγου,

στ) τη διανυθείσα απόσταση κατά τη διάρκεια του πλου,

ζ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται εν πλω, και·

η) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται εν πλω.

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **σε ετήσια βάση** με διαφανή τρόπο, ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, **εγκαίρως και** με διαφανή τρόπο, **και τα συγκεντρώνουν σε ετήσια βάση**, ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) συγκεντρώνει τις εν λόγω πληροφορίες, που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3, και τις υποβάλλει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) υπολογίζει το ποσό των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

διαγράφεται

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 3 α (νέα)

3α. Βάσει των πληροφοριών που παρέχει ο ελεγκτής, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους υπολογίζει το ποσό των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2, και το κοινοποιεί στην εταιρεία.

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 4 α (νέα)

4α. Η διαχειριστική αρχή ναυτιλιακής εταιρείας είναι:

α) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας εγγεγραμμένης σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγγεγραμμένη η ναυτιλιακή εταιρεία·

β) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος με τον μεγαλύτερο εκτιμώμενο αριθμό ελλιμενισμών από πλόες που εκτέλεσε η εν λόγω ναυτιλιακή εταιρεία κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης οι οποίοι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2·

γ) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος και κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης δεν εκτέλεσε κανέναν πλου ο οποίος εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2, η διαχειριστική αρχή είναι το κράτος μέλος από το οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία ξεκίνησε τον πρώτο της πλου ο οποίος εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2·

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, εξασφαλίζει τη λειτουργία και ενημερώνει ηλεκτρονική βάση δεδομένων συμμόρφωσης για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα άρθρα 4 και 5. Η βάση δεδομένων συμμόρφωσης χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου σχετικά με το ισοζύγιο συμμόρφωσης των πλοίων και τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 17 και 18. Είναι προσβάσιμη από τις εταιρείες, τους ελεγκτές, τις αρμόδιες αρχές και την Επιτροπή.

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 122

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, εξασφαλίζει τη λειτουργία και ενημερώνει ηλεκτρονική βάση δεδομένων συμμόρφωσης **ενσωματωμένη στο σύστημα THETIS-MRV που καταρτίστηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757**, για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα άρθρα 4 και 5. Η βάση δεδομένων συμμόρφωσης χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου σχετικά με το ισοζύγιο συμμόρφωσης των πλοίων, **τη χρήση των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 και τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που προβλέπονται στα άρθρα 17 και 18, καθώς και τις ποινές που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 20**. Είναι προσβάσιμη από τις εταιρείες, τους ελεγκτές, τις αρμόδιες αρχές και την Επιτροπή.

Τροπολογία

1α. Δίνεται η δυνατότητα στις εταιρείες να αποταμιεύουν το πλεόνασμα συμμόρφωσης από πλοία που δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό τα οποία λειτουργούν πλήρως με ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, όπως η αιολική ή ηλιακή ενέργεια, εφόσον τα εν λόγω πλοία δεν χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς αναψυχής.

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η εταιρεία καταγράφει στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης για καθένα από τα πλοία της τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όπως βεβαιώνονται από τον ελεγκτή, καθώς και πληροφορίες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του πλοίου, της εταιρείας, καθώς και την ταυτότητα του ελεγκτή που διενήργησε την αξιολόγηση.

Τροπολογία

3. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η εταιρεία καταγράφει στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης για καθένα από τα πλοία της τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όπως βεβαιώνονται **και υπολογίζονται** από τον ελεγκτή, **τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 17 και 18, τις εξαιρέσεις κατ' έτος που εφαρμόζονται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3, εάν υπάρχουν**, καθώς και πληροφορίες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του πλοίου, της εταιρείας, καθώς και την ταυτότητα του ελεγκτή που διενήργησε την αξιολόγηση.

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν το πλοίο έχει **πλεόνασμα συμμόρφωσης** για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να το μεταφέρει στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του ίδιου πλοίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η εταιρεία καταγράφει την αποταμίευση του πλεονάσματος συμμόρφωσης στην επόμενη περίοδο αναφοράς στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ελεγκτή της. Η εταιρεία δεν μπορεί πλέον να αποταμιεύσει το πλεόνασμα συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU.

Τροπολογία

1. **Με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2**, όταν το πλοίο έχει, για την περίοδο αναφοράς, **πλεόνασμα συμμόρφωσης όσον αφορά την ένταση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ή την ποσόστωση καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και στο άρθρο 4α παράγραφος 3, αντίστοιχα**, η εταιρεία μπορεί να το μεταφέρει στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του ίδιου πλοίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η εταιρεία καταγράφει την αποταμίευση του πλεονάσματος συμμόρφωσης στην επόμενη περίοδο αναφοράς στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ελεγκτή της. Η εταιρεία δεν μπορεί πλέον να

αποταμιεύσει το πλεόνασμα συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU. **Το μη χρησιμοποιηθέν πλεόνασμα συμμόρφωσης για την επόμενη περίοδο αναφοράς ισχύει για τρία έτη.**

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα ισοζύγια συμμόρφωσης δύο ή περισσότερων πλοίων, τα οποία επαληθεύονται από τον ίδιο ελεγκτή, μπορούν να ομαδοποιούνται για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του άρθρου 4. Το ισοζύγιο συμμόρφωσης ενός πλοίου δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε περισσότερες από μία ομάδες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία

1. Τα ισοζύγια συμμόρφωσης **όσον αφορά την ένταση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ή την ποσότητα καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και στο άρθρο 4α παράγραφος 3, αντίστοιχα**, δύο ή περισσότερων πλοίων, τα οποία επαληθεύονται από τον ίδιο ελεγκτή, μπορούν να ομαδοποιούνται για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του άρθρου 4 **και του άρθρου 4α**. Το ισοζύγιο συμμόρφωσης ενός πλοίου δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε περισσότερες από μία ομάδες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, η εταιρεία καταβάλλει ποινή. Ο ελεγκτής υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση **τον τύπο που καθορίζεται** στο παράρτημα V.

Τροπολογία

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, η εταιρεία καταβάλλει **διορθωτική** ποινή. **Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, με βάση τις πληροφορίες που παρέχει ο ελεγκτής, υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση τους τύπους που καθορίζονται**

στο παράρτημα V, για τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και, κατά περίπτωση, την ποσόστωση καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και στο άρθρο 4α παράγραφος 3, αντίστοιχα.

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εταιρεία καταβάλλει ποινή για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. Ο ελεγκτής υπολογίζει το ποσό της ποινής πολλαπλασιάζοντας το ποσό των 250 EUR επί τα megawatt της εγκατεστημένης επί του πλοίου ισχύος και επί τον αριθμό των συμπληρωμένων ωρών ελλιμενισμού.

Τροπολογία

2. Η εταιρεία καταβάλλει ποινή για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. **Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους υπολογίζει, με βάση τις πληροφορίες που παρέχει ο ελεγκτής, το ποσό της ποινής πολλαπλασιάζοντας το ποσό των 250 EUR σε τιμές 2022 επί τα megawatt της εγκατεστημένης επί του πλοίου ισχύος και επί τον αριθμό των συμπληρωμένων ωρών ελλιμενισμού. Για τους σκοπούς του υπολογισμού αυτού, ο χρόνος που απαιτείται για τη σύνδεση με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς θεωρείται ότι είναι δύο ώρες και ο χρόνος αυτός αφαιρείται εξ ορισμού από τον υπολογισμό του αριθμού των συμπληρωμένων ωρών ελλιμενισμού, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος που απαιτείται για τη σύνδεση με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς.**

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Το εντεταλμένο κράτος σε σχέση με μια εταιρεία εξασφαλίζει ότι, για οποιοδήποτε από τα πλοία της που

παρουσιάζουν έλλειμμα συμμόρφωσης την 1η Ιουνίου του έτους αναφοράς, μετά από ενδεχόμενη επικύρωση από την αρμόδια αρχή του, η εταιρεία καταβάλλει, έως τις 30 Ιουνίου του έτους αναφοράς, ποσό ίσο με την ποινή που προκύπτει από την εφαρμογή των τύπων που καθορίζονται στο παράρτημα V μέρος B.

Τροπολογία 128

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 3 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. *Όταν η εταιρεία συνάπτει σύμβαση με εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης, στην οποία διευκρινίζεται ότι ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης φέρει την ευθύνη για την αγορά του καυσίμου και τη λειτουργία του πλοίου, η εταιρεία και ο εν λόγω εμπορικός φορέας εκμετάλλευσης καθορίζουν, μέσω συμβατικής ρύθμισης, ότι ο τελευταίος είναι υπόχρεος για την καταβολή του κόστους που προκύπτει από τις ποινές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Για τους σκοπούς αυτής της παραγράφου, ως ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου νοείται ο καθορισμός του φορτίου που μεταφέρεται, του δρομολογίου, της διαδρομής και/ή της ταχύτητας του πλοίου.*

Τροπολογία 129

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 3 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3γ. *Όταν η εταιρεία ή ο εμπορικός φορέας εκμετάλλευσης συνάπτει σύμβαση με προμηθευτή καυσίμων, η οποία καθιστά τον τελευταίο υπεύθυνο για την*

προμήθεια συγκεκριμένων καυσίμων, η εν λόγω σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις που καθορίζουν την ευθύνη του προμηθευτή καυσίμων να αποζημιώσει την εταιρεία ή τον εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης για την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, αν τα καύσιμα δεν παραδόθηκαν σύμφωνα με τους συμφωνηθέντες όρους. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, τα καύσιμα που παρέχονται στο πλαίσιο των προαναφερόμενων συμβάσεων πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο β).

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με σκοπό την προσαρμογή του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την τροποποίηση του ποσού της πάγιας ποινής που ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, *λαμβάνοντας υπόψη τις* εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας.

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με σκοπό την προσαρμογή του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την τροποποίηση του ποσού της πάγιας ποινής που ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, *αμέσως μόλις υπάρξουν* εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας *που αναιρούν την αποτρεπτική επίδραση των υφισταμένων ποινών. Όσον αφορά τον τύπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η προκύπτουσα ποινή πρέπει να είναι μεγαλύτερη από την ποσότητα και το κόστος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που θα είχαν χρησιμοποιήσει τα πλοία εάν πληρούσαν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.*

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα ποσά των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 και στο άρθρο 20 παράγραφος 2 κατανέμονται για τη στήριξη κοινών έργων που αποσκοπούν στην ταχεία διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα ποσά που εισπράττονται από τις ποινές τονώνουν την παραγωγή μεγαλύτερων ποσοτήτων ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τον τομέα της ναυτιλίας, διευκολύνουν την κατασκευή κατάλληλων εγκαταστάσεων εφοδιασμού με καύσιμα ή σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες και στηρίζουν την ανάπτυξη, τη δοκιμή και τη χρήση των πλέον καινοτόμων ευρωπαϊκών τεχνολογιών στον στόλο με στόχο την επίτευξη σημαντικών μειώσεων των εκπομπών.

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο **καινοτομίας** που αναφέρεται στο άρθρο **10α παράγραφος 8** της οδηγίας 2003/87/EK. Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με

Τροπολογία

1. Τα ποσά των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 και στο άρθρο 20 παράγραφος 2 κατανέμονται για τη στήριξη κοινών έργων που αποσκοπούν στην ταχεία διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα ποσά που εισπράττονται από τις ποινές τονώνουν την παραγωγή μεγαλύτερων ποσοτήτων ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τον τομέα της ναυτιλίας, διευκολύνουν την κατασκευή κατάλληλων εγκαταστάσεων εφοδιασμού με καύσιμα ή σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες **ή προσαρμόζουν την υπερκατασκευή, εφόσον χρειάζεται**, και στηρίζουν την ανάπτυξη, τη δοκιμή και τη χρήση των πλέον καινοτόμων ευρωπαϊκών τεχνολογιών στον στόλο με στόχο την επίτευξη σημαντικών μειώσεων των εκπομπών.

Τροπολογία

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο **για τους ωκεανούς** που αναφέρεται στο άρθρο **3ζαβ** της οδηγίας 2003/87/EK. **Τα έσοδα αυτά προορίζονται για τον ναυτιλιακό τομέα και συμβάλλουν στην απαλλαγή του από τις ανθρακούχες εκπομπές.** Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για

τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο *καινοτομίας*.

ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο *για τους ωκεανούς*.

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι εταιρείες δικαιούνται να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των υπολογισμών και των μέτρων που τους υποδεικνύει ο ελεγκτής δυνάμει του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της άρνησης έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1.

Τροπολογία

1. Οι εταιρείες δικαιούνται να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των υπολογισμών και των μέτρων που τους υποδεικνύει *η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή* ο ελεγκτής δυνάμει του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της άρνησης έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 6, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, *στο άρθρο 4α παράγραφος 6*, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, *στο άρθρο 9α παράγραφος 3*, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 7, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 7, του άρθρου 5 παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 3, του άρθρου 13 παράγραφος 3, του άρθρου 20 παράγραφος 4 και του άρθρου 21 παράγραφος 3 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εάν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν

Τροπολογία

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος **4, στο άρθρο 4a παράγραφος 6**, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, **στο άρθρο 9a παράγραφος 3**, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Τροπολογία

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος **4, του άρθρου 4a παράγραφος 6**, του άρθρου 5 παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 3, **του άρθρου 9a παράγραφος 3**, του άρθρου 13 παράγραφος 3, του άρθρου 20 παράγραφος 4 και του άρθρου 21 παράγραφος 3 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εάν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος -1 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2024, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με τον κοινωνικό αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει πρόβλεψη του αντικτύπου του παρόντος κανονισμού στις ανάγκες απασχόλησης και κατάρτισης έως το 2030 και έως το 2050.

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, **έως την 1η Ιανουαρίου 2030**, σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις:

1. **Έως την 1η Ιανουαρίου 2027 και στη συνέχεια ανά πέντε έτη**, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση. **Η εν λόγω έκθεση δίνει ιδιαίτερη προσοχή στη συμβολή του παρόντος κανονισμού στην επίτευξη των συνολικών και ειδικών ανά τομέα στόχων της Ένωσης για το κλίμα, όπως ορίζονται**

στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα, στους στόχους της Ένωσης όσον αφορά τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση. Η έκθεση αξιολογεί επίσης τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, στην ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα, στους ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων και στο μέγεθος της διαρροής άνθρακα και της απώλειας επιχειρηματικότητας. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στη μείωση των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών, καθώς και στην ανάπτυξη των παγκόσμιων και περιφερειακών εμπορικών ροών. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις:

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά:

- τη μείωση του κατώτατου ορίου ολικής χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 2 εδάφιο 1, σε 400 τόνους·

- την αύξηση του μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία κατά τον πλου προς και από τρίτες χώρες που αναφέρεται στο άρθρο 2, στοιχείο γ).

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αβ) των προκαθορισμένων τιμών που

προβλέπονται στο παράρτημα II, βάσει των ακριβέστερων διαθέσιμων επιστημονικών γνώσεων και στοιχείων·

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο α γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αγ) του καταλόγου των ρύπων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, ιδίως τη δυνατότητα συμπερίληψης των εκπομπών αιθάλης (BC)·

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) των τύπων πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 1·

β) της επέκτασης των τύπων πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 1·

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) της μεθοδολογία που ορίζεται στο παράρτημα I·

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 α (νέα)

1α. Για να εξασφαλιστεί μια προσέγγιση βασισμένη σε στόχους και τεχνολογικά ουδέτερη, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επανεξεταστεί και, όταν χρειάζεται, να τροποποιηθεί, καθώς οι νέες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως η δέσμευση άνθρακα επί του πλοίου, τα νέα ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και οι νέες μέθοδοι πρόωσης, όπως η αιολική πρόωση, καθίστανται ώριμες από τεχνική και οικονομική άποψη. Η Επιτροπή αξιολογεί συνεχώς την ωριμότητα των διαφόρων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και υποβάλλει σχετική πρώτη επανεξέταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως την 1η Ιανουαρίου 2027.

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 β (νέα)

1β. Η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς την ποσότητα των εναλλακτικών καυσίμων που διατίθενται σε ναυτιλιακές εταιρείες στην Ένωση και υποβάλλει έκθεση με τα πορίσματά της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως την 1η Ιανουαρίου 2027 και στη συνέχεια ανά πέντε έτη έως το 2050. Εάν η προσφορά των εν λόγω καυσίμων δεν ανταποκρίνεται στη ζήτηση από ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες υποχρεούνται να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει μέτρα για να διασφαλίσει ότι οι προμηθευτές καυσίμων για τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ένωση διαθέτουν επαρκείς ποσότητες εναλλακτικών

καυσίμων στις ναυτιλιακές εταιρείες που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης.

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1γ. Η Επιτροπή προτείνει τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού σε περίπτωση που ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός εγκρίνει παγκόσμια όρια όσον αφορά την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε επίπεδο ισοδύναμο με τον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης ευθυγράμμιση με τη διεθνή συμφωνία.

Τροπολογία 147

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1δ. Έως την 1η Ιανουαρίου 2027, και κάθε πέμπτο έτος έως το 2050, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα ολοκληρωμένης αξιολόγησης των σωρευτικών μακροοικονομικών επιπτώσεων της νομοθετικής δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %^{1α}. Η εν λόγω έκθεση δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Ένωσης, στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στους ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων, στην αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών και στην έκταση της διαρροής άνθρακα.

^{1α} Ανακοίνωση της Επιτροπής

(COM(2021)0550), 14 Ιουλίου 2021.

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1ε. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού με στόχο την απλούστευση των κανονιστικών ρυθμίσεων. Η Επιτροπή και οι αρμόδιες αρχές προσαρμόζονται διαρκώς στις βέλτιστες πρακτικές διοικητικών διαδικασιών και λαμβάνουν όλα τα μέτρα για την απλούστευση της επιβολής του παρόντος κανονισμού, ώστε να διατηρούν στο ελάχιστο τη διοικητική επιβάρυνση για τους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές πλοίων, τους λιμένες και τους ελεγκτές.

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 28α

Αντισταθμιστική κανονιστική μείωση
Σύμφωνα με την ανακοίνωσή της σχετικά με την αρχή «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση», η Επιτροπή υποβάλλει, έως την 1η Ιανουαρίου 2024, προτάσεις για την αντιστάθμιση της κανονιστικής επιβάρυνσης που εισάγει ο παρών κανονισμός, μέσω της τροποποίησης ή της κατάργησης διατάξεων άλλων νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που προκαλούν κανονιστική επιβάρυνση στον τομέα της ναυτιλίας.

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – εξίσωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
$\text{index} \left[\frac{\text{GHG intensity}}{M_j} \right] =$	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_i M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^n E_k \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},k}}{\sum_i^n \text{fuel}_i M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^n E_k}$	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_i \sum_j^n \text{engine slip}_j M_{i,j} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{engine slip}_j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq TtW},j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{engine slip}_j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW, slipage}_j} \right) \right)}{\sum_i^n \text{fuel}_i M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^n E_k}$

Τροπολογία

Δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
$\text{index} \left[\frac{\text{GHG intensity}}{M_j} \right] =$	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_i M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^n E_k \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},k}}{\sum_i^n \text{fuel}_i M_i \times \text{LCV}_i [\text{MULT}_i] + \sum_k^n E_k}$	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_i \sum_j^n \text{engine slip}_j M_{i,j} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{engine slip}_j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq TtW},j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{engine slip}_j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW, slipage}_j} \right) \right)}{\sum_i^n \text{fuel}_i M_i \times \text{LCV}_i [\text{MULT}_i] + \sum_k^n E_k}$

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – πίνακας 1 – σειρά 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

n fuel

Αριθμός καυσίμων που παρασχέθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – πίνακας 1 – σειρά 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

MULTi

Πολλαπλασιαστής που εφαρμόζεται σε καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – πίνακας 1 – σειρά 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

M_{i,j} A

Προσαρμοσμένη μάζα συγκεκριμένου καυσίμου i οξειδωμένου στον καταναλωτή j [gFuel] λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου, στην περίπτωση πλοίου κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου^{1α}, και λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου. Η προσαρμοσμένη μάζα M_{i,j} A χρησιμοποιείται στην εξίσωση 1 αντί της μάζας M_{i,j} κατά περίπτωση.

^{1α} Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την αντιστοιχία μεταξύ κατηγοριών πάγου, βλ. σύσταση 25/7 της HELCOM στη διεύθυνση <http://www.helcom.fi>.

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – εδάφιο 4 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Στην περίπτωση των ορυκτών καυσίμων, χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του παραρτήματος II.

Τροπολογία

Στην περίπτωση των ορυκτών καυσίμων, χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του παραρτήματος II, *εκτός εάν μπορούν να παρασχεθούν πραγματικές τιμές μέσω πιστοποίησης ή μετρήσεων άμεσων εκπομπών.*

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – εδάφιο 4 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος $\Sigma \times 2$, στον αριθμητή της εξίσωσης 1 ορίζεται σε μηδέν.

Τροπολογία

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος $\Sigma \times 2$, στον αριθμητή της εξίσωσης 1 ορίζεται σε μηδέν.

Ο όρος MULT στον παρονομαστή της εξίσωσης 1 ορίζεται στην τιμή του πολλαπλασιαστική RNFBO που αναφέρεται στο άρθρο 4α παράγραφος 2 σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β). Για όλα τα άλλα καύσιμα, ο πολλαπλασιαστής ορίζεται στη μονάδα.

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η μάζα καυσίμου $[M_i]$ προσδιορίζεται με βάση την αναφερόμενη ποσότητα σύμφωνα με το πλαίσιο υποβολής εκθέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, βάσει της μεθοδολογίας παρακολούθησης που έχει επιλέξει η εταιρεία.

Τροπολογία

Η μάζα $[M_i]$ καυσίμου προσδιορίζεται με βάση την αναφερόμενη ποσότητα σύμφωνα με το πλαίσιο υποβολής εκθέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, βάσει της μεθοδολογίας παρακολούθησης που έχει επιλέξει η εταιρεία. ***Μπορεί να χρησιμοποιηθεί η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου $[M_{iA}]$ αντί της μάζας καυσίμου $[M_i]$ για πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου. Η προσαρμοσμένη μάζα $[M_{iA}]$ ορίζεται στο παράρτημα X.***

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – εδάφιο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σύμφωνα με το σχέδιο συμμόρφωσης του άρθρου 6 και κατόπιν αξιολόγησης από τον

Τροπολογία

Σύμφωνα με το σχέδιο συμμόρφωσης του άρθρου 6 και κατόπιν αξιολόγησης από τον

ελεγκτή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι, όπως η απευθείας μέτρηση CO_{2eq} **ή οι εργαστηριακές δοκιμές**, υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού.

ελεγκτή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι, όπως η απευθείας μέτρηση CO_{2eq}, υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού.

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – πίνακας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατηγορία καυσίμου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
Ορυκτά καύσιμα	Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού.	Χρησιμοποιούνται οι συντελεστές άνθρακα του κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO ₂ για όσα καύσιμα προβλέπεται ο εν λόγω συντελεστής Για όλους τους άλλους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών
Βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα (υγρά βιοκαύσιμα, βιοαέρια, συνθετικά καύσιμα)	Μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO _{2eq} που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορεί να	Για τους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών.

χρησιμοποιείται
σύστημα
πιστοποίησης
εγκεκριμένο βάσει
της οδηγίας RED II

Άλλα
(συμπεριλαμβ
ανομένης της
ηλεκτρικής
ενέργειας)

Μπορούν να
χρησιμοποιούνται,
εναλλακτικά, οι τιμές
CO₂eq που
προβλέπονται στην
οδηγία RED II (χωρίς
καύση) για όλα τα
καύσιμα των οποίων
οι οδοί παραγωγής
περιλαμβάνονται
στην οδηγία RED II

Για τους συντελεστές εκπομπών,
μπορούν να χρησιμοποιούνται,
εναλλακτικά, προκαθορισμένες
τιμές όπως προβλέπεται στον
πίνακα 1 του παρόντος
κανονισμού

Πιστοποιημένες τιμές μέσω
εργαστηριακών δοκιμών ή
απευθείας μετρήσεων εκπομπών.

Μπορεί να
χρησιμοποιείται
σύστημα
πιστοποίησης
εγκεκριμένο βάσει
της οδηγίας RED II

Τροπολογία

Κατηγορία
καυσίμου

Από το φρέαρ έως τη
δεξαμενή (WtT)

Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα
(TtW)

Ορυκτά
καύσιμα

Χρησιμοποιούνται οι
προκαθορισμένες
τιμές όπως
προβλέπεται στον
πίνακα 1 του
παρόντος
κανονισμού, **εκτός**
εάν μπορούν να
παρασχεθούν
πραγματικές τιμές
μέσω πιστοποίησης
ή μετρήσεων άμεσων
εκπομπών.

Χρησιμοποιούνται οι
συντελεστές άνθρακα του
κανονισμού για την
παρακολούθηση, την υποβολή
εκθέσεων και επαλήθευση των
εκπομπών CO₂ για όσα καύσιμα
προβλέπεται ο εν λόγω
συντελεστής

Για όλους τους άλλους
συντελεστές εκπομπών, μπορούν
να χρησιμοποιούνται,
εναλλακτικά, οι προκαθορισμένες
τιμές όπως προβλέπεται στον
πίνακα 1 του παρόντος
κανονισμού

Πιστοποιημένες τιμές μέσω
απευθείας μετρήσεων εκπομπών

Βιώσιμα

Μπορούν να

Για τους συντελεστές εκπομπών,

ανανεώσιμα
καύσιμα

(υγρά
βιοκαύσιμα,
βιοαέρια,
συνθετικά
καύσιμα)

χρησιμοποιούνται,
εναλλακτικά, οι τιμές
CO₂eq που
προβλέπονται στην
οδηγία RED II (χωρίς
καύση) για όλα τα
καύσιμα των οποίων
οι οδοί παραγωγής
περιλαμβάνονται
στην οδηγία RED II

***Μπορούν να
χρησιμοποιούνται
σύστημα
πιστοποίησης
εγκεκριμένο βάσει
της οδηγίας RED II ή
μετρήσεις άμεσων
εκπομπών***

Άλλα
(συμπεριλαμβ
ανομένης της
ηλεκτρικής
ενέργειας)

Μπορούν να
χρησιμοποιούνται,
εναλλακτικά, οι τιμές
CO₂eq που
προβλέπονται στην
οδηγία RED II (χωρίς
καύση) για όλα τα
καύσιμα των οποίων
οι οδοί παραγωγής
περιλαμβάνονται
στην οδηγία RED II

***Μπορούν να
χρησιμοποιούνται
σύστημα
πιστοποίησης
εγκεκριμένο βάσει
της οδηγίας RED II ή
μετρήσεις άμεσων
εκπομπών***

μπορούν να χρησιμοποιούνται,
εναλλακτικά, προκαθορισμένες
τιμές όπως προβλέπεται στον
πίνακα 1 του παρόντος
κανονισμού

Πιστοποιημένες τιμές μέσω
απευθείας μετρήσεων εκπομπών

Για τους συντελεστές εκπομπών,
μπορούν να χρησιμοποιούνται,
εναλλακτικά, προκαθορισμένες
τιμές όπως προβλέπεται στον
πίνακα 1 του παρόντος
κανονισμού

Πιστοποιημένες τιμές μέσω
απευθείας μετρήσεων εκπομπών

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι συντελεστές εκπομπών των

Τροπολογία

Οι συντελεστές εκπομπών των

βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα προσδιορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που καθορίζονται στο παράρτημα 5 μέρος Γ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα προσδιορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που καθορίζονται στο παράρτημα 5 μέρος Γ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Οι συντελεστές εκπομπών για κάθε είδος καυσίμου μπορούν εναλλακτικά να προσδιοριστούν με βάση πραγματικές πιστοποιημένες τιμές ή τιμές που καθορίζονται με μετρήσεις άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – πίνακας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Βιολογικό υγροποιημένο φυσικό αέριο (Bio-LNG)	0,05	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι)				3,1
Κύρια προϊόντα/απόβλητα/μείγμα πρώτων υλών	0,05	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)	2,755			1,7
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)	MEPC245 (66), Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757	0,00005	0,00018	0.2
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				M/Δ

Τροπολογία

Βιολογικό υγροποιημένο φυσικό αέριο (Bio-LNG)	0,05	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι)				3,1
Κύρια προϊόντα/απόβλητα/μείγμα πρώτων υλών	0,05	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)	2,755			1,7
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)	MEPC245 (66), Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757	0	0,00011	0.2
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				M/Δ

Τροπολογία 161

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – εδάφιο 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η στήλη 4 περιέχει τις τιμές των εκπομπών CO_{2eq} εκφραζόμενες σε [gCO_{2eq}/MJ]. Για τα ορυκτά καύσιμα χρησιμοποιούνται **μόνο** οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Για όλα τα άλλα καύσιμα (εκτός εάν αναφέρεται ρητά), οι τιμές υπολογίζονται βάσει της μεθοδολογίας ή των προκαθορισμένων τιμών σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, μείον τις εκπομπές καύσης με την παραδοχή πλήρους οξειδωσης του καυσίμου³³.

³³ Στο παράρτημα V μέρος Γ σημείο 1 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 γίνεται αναφορά στον όρο e_u «εκπομπές από το χρησιμοποιούμενο καύσιμο».

Τροπολογία 162

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα III – πίνακας – σειρά 4 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Οποιαδήποτε άλλη πηγή ενέργειας
μηδενικών εκπομπών**

**Οποιαδήποτε τεχνολογία που επιτυγχάνει
μειώσεις εκπομπών ισοδύναμες με ή
μεγαλύτερες από αυτές που θα
επιτυγχάνονταν με τη χρήση ηλεκτρικής
τροφοδότησης από ξηράς.**

Τροπολογία 163

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΤΥΠΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΠΟΙΝΗΣ που προβλέπονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

Ισοζύγιο συμμόρφωσης [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^n \text{fuel}_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	---

όπου:

gCO_{2eq}	Γραμμάρια ισοδύναμου CO ₂
$GHGIE_{\text{target}}$	Όριο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού
$GHGIE_{\text{actual}}$	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο υποβολής εκθέσεων

Τύπος για τον υπολογισμό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

Το ποσό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 υπολογίζεται ως εξής:

Χρηματική ποινή =	$(\text{Ισοζύγιο συμμόρφωσης} / GHGIE_{\text{actual}}) \times \text{συντελεστή μετατροπής από MJ σε τόνους VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
-------------------	---

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΤΥΠΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΠΟΙΝΗΣ που προβλέπονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

A. Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

α) Ισοζύγιο συμμόρφωσης όσον αφορά την ένταση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου του πλοίου, σε σχέση με το άρθρο 4 παράγραφος 2

Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

Ισοζύγιο συμμόρφωσης [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^n \text{fuel}_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	---

όπου:

gCO_{2eq}	Γραμμάρια ισοδύναμου CO ₂
GHGIE _{target}	Όριο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού
GHGIE _{actual}	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο υποβολής εκθέσεων

β) Ισοζύγιο συμμόρφωσης όσον αφορά το ποσοστό RFNBO σε σχέση με το άρθρο 4α παράγραφος 3

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\% RFNBO_{quota} - \% RFNBO_{actual})$
----------------------------	--

όπου:

CB_RFNBO	Ισοζύγιο συμμόρφωσης όσον αφορά το ποσοστό RFNBO σε σχέση με το άρθρο 4α παράγραφος 3
$\% RFNBO_{quota}$	Ποσοστό RFNBO της ετήσιας μέσης χρήσης ενέργειας επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4α παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού
$\% RFNBO_{actual}$	Ποσοστό της ετήσιας μέσης χρήσης ενέργειας επί του πλοίου, όπως αναφέρεται από πλοίο το οποίο πράγματι καλύπτεται από RFNBO σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β)

B. Τύπος για τον υπολογισμό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

α) Διορθωτική ποινή για το ισοζύγιο συμμόρφωσης όσον αφορά την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου του πλοίου, σε σχέση με το άρθρο 4 παράγραφος 2

Το ποσό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 υπολογίζεται ως εξής:

Χρηματική ποινή =	$(\text{Ισοζύγιο συμμόρφωσης} / \text{GHGIE}_{actual}) \times \text{συντελεστή μετατροπής από MJ σε τόνους VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
-------------------	---

β) Διορθωτική ποινή όσον αφορά το ποσοστό RFNBO σε σχέση με το άρθρο 4α παράγραφος 3

Το ποσό της διορθωτικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1α υπολογίζεται ως εξής:

Διορθωτική ποινή (RFNBO) =	$abs(CB_RFNBO) \times Pd \times 3$
----------------------------	-------------------------------------

όπου:

Διορθωτική ποινή	σε EUR
$abs(CB_RFNBO)$	Η απόλυτη τιμή του ισοζυγίου συμμόρφωσης για RFNBO
Pd	Η διαφορά τιμής μεταξύ RFNBO και ορυκτών καυσίμων συμβατών με

Τροπολογία 164

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Vα

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΗΣ ΜΑΖΑΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ
ΠΡΟΣΘΕΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Πρώτον, το παρόν παράρτημα περιγράφει τον τρόπο υπολογισμού της προσαρμοσμένης μάζας καυσίμου με χρήση πρόσθετης ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου^{1α} και την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου. Δεύτερον, περιγράφει τον τρόπο υπολογισμού των πρόσθετων ποσοτήτων ενέργειας.

Προσαρμοσμένη μάζα [M_{jA}]

Η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου [M_{iA}] υπολογίζεται με βάση την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται για πλεύση σε συνθήκες πάγου και την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου. Η εταιρεία μπορεί να επιλέξει σε ποιο καύσιμο i κατανέμεται η πρόσθετη ενέργεια. Το επιλεγμένο καύσιμο i πρέπει να είναι ένα από τα καύσιμα που καταναλώνει το πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς. Η ποσότητα της ενέργειας που αντιστοιχεί στην καταναλωθείσα μάζα του καυσίμου i μπορεί να είναι μικρότερη από την ποσότητα της πρόσθετης ενέργειας.

Η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου i [M_{iA}] υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice class}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

όπου $M_{i \text{ total}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμου i , $M_{i \text{ additional due to ice class}}$ είναι η μάζα καυσίμου λόγω της πρόσθετης κατανάλωσης ενέργειας ενός πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου και $M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$ είναι η μάζα καυσίμου λόγω πρόσθετης κατανάλωσης ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου.

Η μάζα του καυσίμου i που αντιπροσωπεύει την πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

όπου $E_{\text{additional due to ice class}}$ είναι η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας

πάγου και LCV_i είναι η χαμηλότερη θερμογόνος τιμή του καυσίμου i .

Ομοίως, η μάζα καυσίμου που οφείλεται στην πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (Ax.3)$$

όπου $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ είναι η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου.

Πρόσθετη ενέργεια λόγω της κατηγορίας πάγου και λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου

Η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (Ax.4)$$

όπου $E_{\text{voyages, total}}$ είναι η συνολική ενέργεια που καταναλώνεται για όλους τους πλόες, και $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου.

Η συνολική ενέργεια που καταναλώνεται για όλους τους πλόες υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^n f_{\text{fuel}} M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \quad (Ax.5)$$

όπου $M_{i, \text{voyages, total}}$ είναι η μάζα του καυσίμου i που καταναλώνεται για όλους τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, LCV_i η χαμηλότερη θερμογόνος τιμή του καυσίμου i και $E_{\text{elect., voyages, total}}$ η ποσότητα παρασχεθείσας στο πλοίο ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται για όλους τους πλόες.

Η μάζα καυσίμου $M_{i, \text{voyages, total}}$ που καταναλώνεται για όλους τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (Ax.6)$$

όπου $M_{i, \text{voyages between MS}}$ είναι η συνολική μάζα των καυσίμων που καταναλώνεται κατά τη διάρκεια όλων των πλόων μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνεται κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και $M_{i, \text{voyages to MS}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνεται κατά τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η παρασχεθείσα στο πλοίο ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται $E_{\text{elect., voyages total}}$ μπορεί να υπολογιστεί κατά τον ίδιο τρόπο.

Η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} \quad (Ax.7)$$

όπου $E_{\text{voyages, open water}}$ είναι η ενέργεια που καταναλώνεται κατά τους πλόες σε ελεύθερα ύδατα, και $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ η προσαρμοσμένη ενέργεια που καταναλώνεται σε συνθήκες πάγου.

Η ενέργεια που καταναλώθηκε για πλόες που περιλαμβάνουν πλεύση μόνο σε ελεύθερα

ύδατα υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

όπου $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ είναι η ενέργεια που καταναλώνεται για πλεύση σε συνθήκες πάγου, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, ice conditions}}^{\text{fuel}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}} \quad (\text{Ax.9})$$

όπου $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ είναι η μάζα του καυσίμου i που καταναλώνεται για πλεύση σε συνθήκες πάγου και $E_{\text{elect., voyages, total}}$ είναι η ποσότητα της παρασχεθείσας στο πλοίο ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου.

Η μάζα του καυσίμου i που καταναλώνεται για πλεύση σε συνθήκες πάγου ορίζεται ως εξής:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

όπου $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνει ένα πλοίο κατηγορίας πάγου όταν πλέει σε συνθήκες πάγου μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνει ένα πλοίο κατηγορίας πάγου όταν πλέει σε συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και $M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνει ένα πλοίο κατηγορίας πάγου όταν πλέει σε συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια πλόων προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η παρασχεθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται στο πλοίο $E_{\text{ice conditions}}$ μπορεί να υπολογιστεί κατά τον ίδιο τρόπο.

Η προσαρμοσμένη ενέργεια που καταναλώνεται σε συνθήκες πάγου υπολογίζεται ως εξής:

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} \quad (\text{Ax.11})$$

με τη διανυθείσα απόσταση κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου $D_{\text{ice conditions}}$ και με την ενέργεια που καταναλώνεται ανά διανυθείσα απόσταση σε ελεύθερα ύδατα $\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$.

Η διανυθείσα απόσταση κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου $D_{\text{ice conditions}}$ υπολογίζεται ως εξής:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

όπου $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ είναι η συνολική διανυθείσα απόσταση κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $D_{\text{voyages from MS, ice cond}}$ είναι η συνολική απόσταση κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και $D_{\text{voyages to MS, ice cond}}$ είναι η συνολική απόσταση κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια πλόων προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία

κράτους μέλους.

Η τελευταία ορίζεται ως εξής:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

όπου $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ είναι η κατανάλωση ενέργειας κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου και D_{total} η συνολική ετήσια διανυθείσα απόσταση.

Η συνολική ετήσια διανυθείσα απόσταση υπολογίζεται ως εξής:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

όπου $D_{\text{voyages between MS}}$ είναι η συνολική διανυθείσα απόσταση μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $D_{\text{voyages from MS}}$ είναι η συνολική διανυθείσα απόσταση κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και $D_{\text{voyages to MS}}$ είναι η συνολική διανυθείσα απόσταση κατά τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

^{1α} Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την αντιστοιχία μεταξύ κατηγοριών πάγου, βλ. σύσταση 25/7 της HELCOM στη διεύθυνση <http://www.helcom.fi>.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Πλαίσιο

Το σχέδιο κανονισμού σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές (FuelEU Maritime) αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %. Η πρόταση της Επιτροπής θεσπίζει ένα κοινό πλαίσιο της ΕΕ για την αύξηση της ανάπτυξης, της παραγωγής και της χρήσης καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στη ναυτιλία. Η πρόταση καθορίζει μια τεχνολογικά ουδέτερη πορεία μείωσης των εκπομπών, η οποία αναγκάζει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές να μειώσουν σταδιακά τις εκπομπές των σκαφών τους. Η πρόταση θεσπίζει επίσης την απαίτηση για τα πλοία να συνδέονται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς σε ορισμένες περιπτώσεις, προκειμένου να περιοριστεί η επιβλαβής ατμοσφαιρική ρύπανση.

Οικονομικό πλαίσιο της πρότασης

Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την ευρωπαϊκή οικονομία.

Προκειμένου ο ναυτιλιακός τομέας να συμβάλει στις συνολικές προσπάθειες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, πρέπει να αναπτυχθούν νέα καύσιμα και τεχνολογίες πρόωσης και ο τομέας έχει εκτεταμένες φιλοδοξίες εν προκειμένω. Ωστόσο, είναι τόσο περίπλοκο όσο και δαπανηρό να υλοποιηθεί η μετάβαση. Το κόστος των καυσίμων ανέρχεται μεταξύ 35 % και 53 % του συνολικού λειτουργικού κόστους στη ναυτιλία. Ο προτεινόμενος κανονισμός θα αυξήσει σημαντικά τις τιμές των καυσίμων και, συνεπώς, θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στο συνολικό κόστος της ναυτιλίας. Επιπλέον, ο εισηγητής τονίζει ότι το πρόσθετο κόστος του σταδίου της μεταφοράς μετακυλιέται στα στάδια της κατασκευής και της λιανικής πώλησης, πλήττοντας τελικά τους καταναλωτές. Οι οικονομικές επιβαρύνσεις θα γίνουν πιο αισθητές από τις βιομηχανίες με χαμηλό περιθώριο κέρδους και τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, γεγονός που απαιτεί τη λήψη αντισταθμιστικών μέτρων για τη συγκράτηση των ναύλων μεταφοράς εμπορευμάτων και τη διατήρηση της αγοραστικής δύναμης του πληθυσμού. Ο εισηγητής προτείνει να υποχρεωθεί η Επιτροπή να υποβάλει μέτρα για την αντιστάθμιση του νέου κόστους συμμόρφωσης που εισάγεται, προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση του συνολικού επιπέδου κανονιστικής επιβάρυνσης.

Πεδίο εφαρμογής και επίπεδο φιλοδοξίας

Η πορεία της Επιτροπής για τη μείωση των εκπομπών στοχεύει σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 τόνων και περιλαμβάνει το 100 % των πλόων τους εντός της ΕΕ και το 50 % των πλόων τους μεταξύ λιμένων της ΕΕ και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες. Ο εισηγητής υποστηρίζει το επίπεδο φιλοδοξίας που προτείνει η Επιτροπή, καθώς και το πεδίο εφαρμογής ως προς τον τύπο των πλοίων και τη γεωγραφική εμβέλεια. Ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας του τομέα της ναυτιλίας υπογραμμίζει τη σημασία των ισότιμων όρων ανταγωνισμού, σύμφωνα με τους οποίους οι κανόνες εφαρμόζονται

ανεξάρτητα από το κράτος σημαίας του πλοίου. Η αναζήτηση διεθνών λύσεων που θα ισχύουν εξίσου σε ολόκληρο τον κόσμο θα είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη των σημαντικών μειώσεων των εκπομπών που απαιτούνται. Ο εισηγητής θεωρεί ότι ο παρών κανονισμός αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την ταχεία διεξαγωγή διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) σχετικά με τα παγκόσμια πρότυπα για τα αέρια του θερμοκηπίου, καθώς και για την προώθηση αλλαγής συμπεριφοράς όσον αφορά τη χρήση καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και ανανεώσιμων καυσίμων μεταξύ των ναυτιλιακών φορέων εκμετάλλευσης που δραστηριοποιούνται στις ευρωπαϊκές θάλασσες και καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ.

Δεδομένου ότι ο κανονισμός είναι ο πρώτος του είδους του, με κίνδυνο άγνωστων παρενεργειών, ο εισηγητής πιστεύει ότι θα πρέπει να δοθεί έμφαση στους μεγαλύτερους παράγοντες, οι οποίοι παράγουν το μερίδιο του λέοντος όσον αφορά τις εκπομπές, ώστε το κόστος συμμόρφωσης να μην πλήξει τις μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες. Ωστόσο, στον κανονισμό θα συμπεριληφθούν σαφείς ρήτρες επανεξέτασης, προκειμένου να παρακολουθείται κατά πόσον υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι για την αλλαγή του πεδίου εφαρμογής, ιδίως σε περίπτωση που ο ΔΝΟ εγκρίνει δεσμευτικά παγκόσμια πρότυπα για τα αέρια του θερμοκηπίου. Στην περίπτωση αυτή, ο εισηγητής προτείνει να εξορθολογιστούν πλήρως οι κανόνες ώστε να εξαλειφθεί κάθε ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες.

Υπολογισμός των συντελεστών εκπομπών και συμμόρφωση

Ο κανονισμός παρέχει πίνακες με προκαθορισμένες τιμές αναφοράς για τον υπολογισμό των συντελεστών εκπομπών για καύσιμα «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα». Αυτές οι προκαθορισμένες τιμές θα πρέπει, ανάλογα με το μείγμα καυσίμων που προμηθεύεται ένα σκάφος, να αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης ή της μη συμμόρφωσης του πλοίου. Ο εισηγητής προτείνει η χρήση των προκαθορισμένων τιμών που ορίζονται στα παραρτήματα να συμπληρώνεται με τη δυνατότητα του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου να χρησιμοποιεί πραγματικές τιμές για τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή μετρήσεων των άμεσων εκπομπών. Οι προκαθορισμένες τιμές μπορούν στη συνέχεια να συμβάλουν στην αποφυγή χρονοβόρων και γραφειοκρατικών διαδικασιών δοκιμών για τη συντριπτική πλειονότητα των ιδιοκτητών και των διαχειριστών, ενώ όσοι είναι πρωτοπόροι όσον αφορά την τεχνολογική ανάπτυξη και την πρόωση χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών μπορούν να ανταμείβονται εάν υπερβαίνουν τις προκαθορισμένες τιμές.

Ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς

Η τόνωση της χρήσης ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς όταν τα σκάφη είναι ελλιμενισμένα μπορεί να αποκαταστήσει τους επιβλαβείς ατμοσφαιρικούς ρύπους σε τοπικό επίπεδο και να αποτελέσει ένα από τα πολλά μέτρα προκειμένου να μειωθεί το αποτύπωμα άνθρακα του ναυτιλιακού τομέα. Ο κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR), ο οποίος ανήκει επίσης στη δέσμη με τον κανονισμό FuelEU Maritime, θεσπίζει διατάξεις σχετικά με τους λιμένες που παρέχουν τη δυνατότητα σύνδεσης, ενώ ο κανονισμός FuelEU Maritime επιβάλλει στους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων να χρησιμοποιούν αυτές τις συνδέσεις όταν είναι ελλιμενισμένα. Οι αντίστοιχες διατάξεις των δύο αυτών κανονισμών

πρέπει να εξορθολογιστούν πλήρως ώστε να αποφευχθούν τα μη αξιοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία και να διασφαλιστεί ότι οι επενδύσεις πραγματοποιούνται όπου αυτό είναι εύλογο και αποτελεσματικό. Ο εισηγητής προτείνει η υποχρέωση σύνδεσης με ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς να ισχύει για τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και όχι σε όλους τους λιμένες της ΕΕ, προκειμένου να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα των μικρότερων λιμένων οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται στο ΔΕΔ-Μ και να αποφευχθεί η δραματική ανακατανομή της κυκλοφορίας που θα έβλαπτε τη συνδεσιμότητα και την οικονομική κατάσταση των περιοχών που εξαρτώνται από τους εν λόγω λιμένες. Ο εισηγητής θεωρεί αναγκαία τη μείωση του οικονομικού ορίου για την ανάπτυξη και χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, μέσω μόνιμης φορολογικής απαλλαγής για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται μέσω ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Συμπέρασμα

Ο εισηγητής συμμερίζεται τη φιλοδοξία για απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και εκτιμά την τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση που προτείνει η Επιτροπή, η οποία θα διασφαλίσει ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα μπορούν να αναπτύξουν τις πλέον αποτελεσματικές λύσεις χωρίς πολιτική μικροδιαχείριση. Η ουδέτερη ως προς τη σημαία προσέγγιση και το εκτός Ένωσης πεδίο εφαρμογής αυξάνουν τις πιθανότητες επίτευξης διεθνούς λύσης στο πλαίσιο του ΔΝΟ. Ο εισηγητής επαναλαμβάνει ότι πρέπει να διαφυλαχθεί η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και ότι οι επαναλαμβανόμενες διαδικασίες υποβολής εκθέσεων και επανεξέτασης θα είναι υψίστης σημασίας για τον εντοπισμό πιθανών ανεπιθύμητων συνεπειών και την πρόληψη της διαρροής άνθρακα και της απώλειας επενδύσεων και θέσεων εργασίας. Ο εισηγητής υπογραμμίζει ότι τα όρια εκπομπών πρέπει να εφαρμοστούν σταδιακά, με ρυθμό που να επιτρέπει στα ενδιαφερόμενα μέρη να προσαρμοστούν με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, διασφαλίζοντας την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές σε τιμή που θα είναι προσιτή για τους καταναλωτές.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ
ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ**

Clean Air Task Force
CLECAT
Costa Group
Cruise Lines Industry Association (CLIA)
D'Amico Shipping Group
Danish Shipowners' Association
DFDS
EU-kommissionens generaldirektorat för klimat (GD CLIMA)
EU-kommissionens generaldirektorat för transporter (GD MOVE)
Eurogas
European Biodiesel Board
European Community Shipowners' Association
European Energy Forum
European Sea Ports Organisation
European Transport Workers' Federation
Feport
Finlands EU-representation
Finlands miljödepartement
Finlands transport- och kommunikationsdepartement
Finnish Shipowners' Association
FuelsEurope
Future Proof Shipping
Gas Infrastructure Europe
Gasum
GoodFuels
Grimaldi Group
Hydrogen Europe
International Shipowners' Association of Portugal
Kongsberg Maritime
Liquid Wind
Maersk
Methanol Institute
MSC Group
Nederländernas EU-representation
Norges EU-representation
Norges miljödepartement
North Sea Port
Port of Rotterdam
Research Institutes of Sweden (RISE)
Rina Services
Scandlines
Sea Europe (Shipyards and Maritime Equipment Association)
Sea-LNG
Siemens Energy
Skogsindustrierna

Stena
Svensk Sjöfart
Sveriges EU-representation
Tärntank Rederi Donsö
Teneo
Tjeckiens EU-representation
Trafigura
Transport & Environment
Wärtsilä
World Shipping Council
X Shore Electric Boats
Yara

20.6.2022

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Tiemo Wölken

(*) Συνδεδεμένη επιτροπή – Άρθρο 57 του Κανονισμού

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η ναυτιλία ευθύνεται για το 3-4 % των εκπομπών CO₂ της ΕΕ. Ενώ η μετάβαση σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών επιταχύνθηκε σε άλλους τομείς, η πορεία του ναυτιλιακού τομέα προς την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών έως το 2050 δεν είναι ακόμη σαφής. Η έκτη έκθεση αξιολόγησης της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC) κατέδειξε την αυξανόμενη επείγουσα ανάγκη κάθε τομέα να επιταχύνει την απαλλαγή του από τις ανθρακούχες εκπομπές, προκειμένου να εκπληρωθούν οι στόχοι της ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Δεδομένου ότι απομένουν λιγότερα από 30 χρόνια, και λαμβανομένης υπόψη της μακράς διάρκειας ζωής των πλοίων, πρέπει τώρα να γίνουν τα σωστά βήματα για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Πρωτοβουλία «Fuel EU maritime» - Προώθηση της καινοτομίας και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας

Νέες τεχνολογίες και καύσιμα καθίστανται διαθέσιμα και προωθούνται ενεργά σε άλλους τομείς. Παρόμοια μετάβαση προς τα ανανεώσιμα καύσιμα πρέπει να πραγματοποιηθεί και στη ναυτιλία, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο τομέας μπορεί να αξιοποιήσει τα οφέλη των νέων βιομηχανικών ευκαιριών. Η μετάβαση αυτή μπορεί να είναι επωφελής τόσο για τις καινοτόμους βιομηχανίες στην Ευρώπη όσο και για το υφιστάμενο εργατικό δυναμικό που παρέχει οικονομικά σημαντικό έργο σε ναυτιλιακούς συνεργατικούς σχηματισμούς στην ΕΕ. Η εκτίμηση επιπτώσεων που πραγματοποίησε η Επιτροπή για τον παρόντα κανονισμό επιβεβαίωσε ότι η εξέλιξη των τεχνολογιών μπορεί να ωφελήσει τόσο τους εργαζομένους όσο και τις υφιστάμενες εταιρείες, προσελκύνοντας νέες επενδύσεις.

Ταυτόχρονα, η ανάγκη αναβάθμισης των δεξιοτήτων απαιτεί σημαντικές επενδύσεις στην κατάρτιση και την πιστοποίηση των ναυπηγών και των ναυτικών, καθώς η εκμάθηση του τρόπου εργασίας με τις νέες τεχνολογίες δεν περιλαμβάνεται επί του παρόντος στα προγράμματα κατάρτισης και εκπαίδευσης ούτε απαιτείται από τους ισχύοντες κανονισμούς. Η αναβάθμιση των δεξιοτήτων και η επανεπίδραση των εργαζομένων στον τομέα της

ναυπηγικής και της ναυτιλιακής τεχνολογίας θα αποκτήσουν όντως σημασία, ιδίως όσον αφορά τις πράσινες και τις ψηφιακές δεξιότητες. Το σύμφωνο δεξιοτήτων της ΕΕ για τον τομέα θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των εργοδοτών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων, των πανεπιστημίων και των παρόχων επαγγελματικής κατάρτισης, μπορούν να προετοιμάζουν το εργατικό δυναμικό για μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις και να διασφαλίζουν ότι κανένας εργαζόμενος ή περιφέρεια δεν θα μείνει στο περιθώριο. Επιπλέον, ο ποιοτικός κοινωνικός διάλογος σε όλα τα επίπεδα και η τήρηση της οδηγίας της ΕΕ για τα ευρωπαϊκά συνδικάτα επιχειρήσεων είναι ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη δίκαιης μετάβασης προς έναν καινοτόμο ναυτιλιακό κλάδο με ποιοτικές θέσεις εργασίας.

Επιλογή κατάλληλων μέσων για την παροχή κινήτρων για την αναβάθμιση των βιώσιμων τεχνολογιών

Η ναυτιλία έχει αναγνωριστεί από τη στρατηγική της ΕΕ για το υδρογόνο ως βασικός τομέας για την αναβάθμιση του ανανεώσιμου υδρογόνου. Δεδομένου ότι η ναυτιλία πρέπει να ανταγωνιστεί για τον περιορισμένο εφοδιασμό με ανανεώσιμο υδρογόνο, με άλλους τομείς στους οποίους μπορούν να αναπτυχθούν άλλες, αποτελεσματικότερες λύσεις, όπως ο άμεσος εξηλεκτρισμός, θα πρέπει να ληφθούν πρόσθετα μέτρα για την ενθάρρυνση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης στον ναυτιλιακό τομέα. Διαφορετικά, η σημαντική ζήτηση σε άλλους τομείς θα μπορούσε να εκτρέψει τα αναγκαία καύσιμα από τον ναυτιλιακό τομέα και να δημιουργήσει έναν εγκλωβισμό λόγω των επιπτώσεων της εξάρτησης από την πεπατημένη.

Ως εκ τούτου, ο εισηγητής προτείνει τη θέσπιση ελάχιστης ποσόστωσης για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης ως μέσο προώθησης της καινοτομίας. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι αυτή η επιλογή πολιτικής θα έχει θετικές επιπτώσεις στη ναυτιλία, τη ναυπηγική βιομηχανία και τον ναυτιλιακό εξοπλισμό. Για να εξασφαλιστεί ο εφοδιασμός, ο εισηγητής προτείνει να θεσπιστεί ίση υποχρέωση για τους προμηθευτές καυσίμων σε επίπεδο λιμένα.

Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, ακόμη και με μεικτά μέσα, τα κύρια οφέλη της ώθησης της καινοτομίας θα αποδεσμευτούν μόνο μετά το 2030. Για να ληφθεί υπόψη αυτό, ο εισηγητής προτείνει να προωθηθούν οι στόχοι και να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής, μεταξύ άλλων όσον αφορά την υποχρέωση χρήσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Η καινοτομία πρέπει να ενισχυθεί τώρα, τόσο για την επίτευξη των στόχων μας για το κλίμα όσο και για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ο εισηγητής προτείνει να επικεντρωθούν τα μέσα πολιτικής στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, χωρίς να παρέχονται κίνητρα για συγκεκριμένες τεχνολογίες. Όσον αφορά τα βιοκαύσιμα, ο εισηγητής δεν συµμερίζεται την αισιοδοξία της Επιτροπής όσον αφορά τη δυνατότητα επεκτάσεώς τους, δεδομένου ότι η καταβόθρα άνθρακα της ΕΕ πρέπει να αναπτυχθεί ταυτόχρονα. Η εστίαση στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης συνοδεύεται επίσης από άλλα πλεονεκτήματα, όπως η μείωση της ολίσθησης του μεθανίου.

Η ΕΕ ως πρωτοπόρος στην απαλλαγή της ναυτιλίας από τις ανθρακούχους εκπομπές - παροχή κινήτρων για τη δράση για το κλίμα σε διεθνές επίπεδο

Ο παρών κανονισμός έχει σημαντική διεθνή διάσταση. Στο πλαίσιο του ΔΝΟ, συζητείται επί του παρόντος η διεθνής στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

από τη ναυτιλία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν συμφωνήσει με την εκτίμηση ότι η επίτευξη μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία έως το 2050 είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού για τη θερμοκρασία. Για να αυξηθεί η διεθνής φιλοδοξία και να δοθούν κίνητρα για την ανάπτυξη πράσινων θαλάσσιων διαδρόμων, ο εισηγητής προτείνει να επεκταθεί η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στο πλήρες πεδίο εφαρμογής των διεθνών δρομολογίων.

Για την πρόληψη της απάτης όσον αφορά τον εφοδιασμό με υδρογόνο και καύσιμα που παράγονται από υδρογόνο σε διεθνές επίπεδο και για να καταστεί δυνατή η διεθνής εμπορία βιώσιμου υδρογόνου, η ΕΕ θα πρέπει να επιταχύνει τις εργασίες σχετικά με τα διεθνή πρότυπα βιώσιμου υδρογόνου και την πλήρη τεκμηρίωση, πιστοποίηση και έλεγχο του βιώσιμου υδρογόνου. Στο πλαίσιο του ΔΝΟ και άλλων διεθνών οργανισμών, πρέπει να προωθηθούν γρήγορα ισχυρά συστήματα εντοπισμού και επαλήθευσης για τα βιοκαύσιμα και τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ

Ο κατωτέρω κατάλογος καταρτίζεται σε καθαρά εθελοντική βάση, υπό την αποκλειστική ευθύνη του εισηγητή. Στον εισηγητή κατατέθηκαν απόψεις από τις ακόλουθες οντότητες ή τα ακόλουθα πρόσωπα κατά την εκπόνηση του σχεδίου γνωμοδότησης:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürssen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agentur für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth

Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
T&E - Transport and Environment
IndustriAll Global Union
Διεθνές Συμβούλιο Καθαρών Μεταφορών (International Council on Clean Transportation)
Getting to Zero coalition
Οργανισμός Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO)
SEA-LNG LTD

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, 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) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων από ή προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του *ευρωπαϊκού* συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν καίριο ρόλο *για την*

Τροπολογία

(1) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία *των* πλοίων *προς* ή *από* λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει *περίπου* το 11 % *του συνόλου των* εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂, *ενώ η ρύπανση που προκαλείται από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου έχει ιδιαίτερο αντίκτυπο στα θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματα, στη θαλάσσια βιοποικιλότητα καθώς και στην ανθρώπινη υγεία. Εάν δεν αναληφθούν πρόσθετες δράσεις, οι εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές, σε πλανητικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, αναμένεται να*

ευρωπαϊκή οικονομία. **Η αγορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων στην Ένωση και πέραν αυτής, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι διαχειριστές πλοίων ή οι λιμένες σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολούθως, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.**

αυξηθούν μέχρι το 2050 κατά 90 % έως 130 % αντιστοίχως, σε σχέση με τα επίπεδα του έτους 2008, και κατά 86 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του έτους 1990^{1α}. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του συστήματος μεταφορών της Ευρώπης και διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην ευρωπαϊκή οικονομία, **ωστόσο πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα οι ανάγκες που γεννούν οι περιβαλλοντικές και κλιματικές επιπτώσεις. Όλοι οι τομείς της οικονομίας πρέπει να συμβάλουν στην άμεση μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για την επίτευξη καθαρών μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050, όπως κατοχυρώνεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Συνεπώς έχει ουσιαστική σημασία για την Ένωση να χαράξει φιλόδοξη πορεία για ταχεία οικολογική μετάβαση του τομέα της ναυτιλίας, η οποία θα συνέβαλε στη διατήρηση και επέκταση της διεθνούς της υπεροχής και του ανταγωνιστικού της πλεονεκτήματος στις οικολογικές τεχνολογίες, υπηρεσίες και λύσεις στον εν λόγω τομέα, και θα συνέβαλε επίσης στην υγεία των πολιτών και τη μείωση της καταπόνησης των θαλάσσιων οικοσυστημάτων μέσω της μείωσης του θορύβου και της μόλυνσης του αέρα και του νερού.**

^{1α} Τέταρτη μελέτη του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου, 2020, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Λονδίνο, 2021.

^{1β} ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1.

Τροπολογία 2

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*1α) Αναγνωρίζοντας τον αρνητικό αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής, και ιδιαίτερα των θαλάσσιων μεταφορών στα ωκεάνια οικοσυστήματα και τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, καθώς και στην ευπάθεια των παράκτιων περιοχών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την «Ειδική έκθεση της IPCC για τους ωκεανούς και την κρυσφαίρα σε ένα μεταβαλλόμενο κλίμα»^{1α}, και να συντονιστεί με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (ΠΥΕ)^{1β}, καθώς και τους στόχους που έχουν συμφωνηθεί στη *Mission Starfish 2030* αποκατάσταση των ωκεανών και των υδάτων μας^{1γ}.*

*^{1α} IPCC, *Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (Ειδική έκθεση της IPCC σχετικά με τους ωκεανούς και την κρυσφαίρα σε ένα μεταβαλλόμενο κλίμα), 2019, Ηνωμένα Έθνη, Συμφωνία των Παρισίων, 2015.*

^{1β} Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

*^{1γ} Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Έρευνας και Καινοτομίας Lamy, P., Citores, A., Deidun, A. et al., *Mission Starfish 2030: restore our ocean and waters* (Αποστολή Αστερίας 2030: αποκατάσταση των ωκεανών και των υδάτων μας), Υπηρεσία Εκδόσεων, 2020.*

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β) Ο ναυτιλιακός τομέας απασχολεί 2 εκατομμύρια Ευρωπαίους και συνεισφέρει 149 δισεκατομμύρια ευρώ στην οικονομία. Για κάθε εκατομμύριο ευρώ που παράγονται στον ναυτιλιακό κλάδο, παράγονται 1,8 εκατομμύρια EUR σε άλλους τομείς της οικονομίας της ΕΕ^{1α}.

^{1α} European Community Shipowners' Association report "The Economic Value of the EU Shipping Industry", 2020.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1γ) Η επιτυχής μετάβαση στη ναυτιλία μηδενικών εκπομπών απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και το κατάλληλο ευνοϊκό περιβάλλον, ώστε να τονωθεί η καινοτομία, τόσο στα πλοία όσο και στους λιμένες. Το εν λόγω ευνοϊκό περιβάλλον συνεπάγεται δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και την καινοτομία, καθώς και τεχνολογικά και επιχειρησιακά μέτρα για να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση των πλοίων και να αναπτυχθούν βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υδρογόνο και η αμμωνία, που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αλλά και τεχνολογίες πρόωσης μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων και οι αναγκαίες υποδομές ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης στους λιμένες. Θα πρέπει να συσταθεί Ταμείο για τους ωκεανούς με

σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων και τη στήριξη των επενδύσεων που αποσκοπούν στην απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των λιμένων. Παραλλήλως τα έσοδα θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται για τη στήριξη της κατάρτισης, της επανακατάρτισης και της αναβάθμισης δεξιοτήτων των εργαζομένων σε όλο το μήκος της ναυτιλιακής αλυσίδας, συμπεριλαμβανομένων των ναυπηγείων, ώστε να είναι εξοπλισμένοι με δεξιότητες φιλικές προς το περιβάλλον και εξοικειωμένοι με τεχνολογίες που απαιτούνται για τη μετάβαση. Ποσοστό 20 % των ετήσιων εσόδων από την καταβολή χρηματικών ποινών θα πρέπει να αξιοποιείται για να συμβάλει στην προστασία, την αποκατάσταση και την καλύτερη διαχείριση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα)¹⁹, καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της

Τροπολογία

(2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 **το αργότερο**, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα)¹⁹, καθώς και την

κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030»²⁰. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ως εκ τούτου, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για την **ενθάρρυνση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των **αναγκαίων τεχνολογιών** πρέπει να **έχει γίνει μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές.**

ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030»²⁰. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ως εκ τούτου, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για **τη βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης του τομέα και την προώθηση της ταχείας υιοθέτησης ανανεώσιμων καυσίμων και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, με παράλληλη τήρηση της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας. Η προώθηση της καινοτομίας και η υποστήριξη της έρευνας για αναδυόμενες και μελλοντικές καινοτομίες όπως τα αναδυόμενα εναλλακτικά καύσιμα, ο οικολογικός σχεδιασμός, τα προϊόντα βιολογικής προέλευσης και η αιολική πρόωση μέσω της κατασκευής άκαμπτων φτερών με πάχος για τα ιστιοφόρα πλοία, ενώ ενθαρρύνεται η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι ζωτικής σημασίας.** Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των τεχνολογιών πρέπει να **υποστηριχθεί το συντομότερο δυνατόν, ώστε να διασφαλιστεί ότι η Ένωση είναι σε πορεία υλοποίησης του στόχου για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030 καθώς και του στόχου για την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 το αργότερο, και για περαιτέρω ταχύτερες αλλαγές στη συνέχεια.**

¹⁹ COM(2020) 563 τελικό

²⁰ COM(2020) 562 τελικό

¹⁹ COM(2020) 563 τελικό

²⁰ COM(2020) 562 τελικό

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

2α) Το μεθάνιο είναι ένα ισχυρό αέριο του θερμοκηπίου, πάνω από 80 φορές ισχυρότερο από το διοξείδιο του άνθρακα σε διάστημα 20 ετών, γεγονός που το καθιστά το δεύτερο σημαντικότερο αέριο του θερμοκηπίου, υπεύθυνο για το ένα τέταρτο περίπου της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη που παρατηρείται σήμερα. Επιπλέον, αποτελεί πρόδρομη ουσία του τροποσφαιρικού όζοντος (O3), το οποίο είναι σημαντικός ρύπος. Στην ειδική έκθεση για την αύξηση της θερμοκρασίας κατά 1,5 °C που εκπόνησε η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC), στην έκτη έκθεση αξιολόγησης της IPCC, καθώς και στην παγκόσμια αξιολόγηση μεθανίου για το 2021 που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον (UNEP), προβλέπονται μοντελοποιημένες οδοί οι οποίες περιορίζουν την αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη στον 1,5 °C με μηδενική ή περιορισμένη υπέρβαση, και οι οδοί αυτές συνεπάγονται μείζονες μειώσεις των εκπομπών μεθανίου. Συνεπώς, για να αποτυπωθούν δεόντως οι βραχυπρόθεσμες συνέπειες της κλιματικής πίεσης που ασκεί το μεθάνιο, και επομένως να υπολογιστεί με ακρίβεια ο κλιματικός αντίκτυπος από τη χρήση ορυκτού ΥΦΑ στη ναυτιλία κατά το προβλεπόμενο χρονικό διάστημα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θεωρείται καταλληλότερη η χρήση της τιμής του δυναμικού υπερθέρμανσης του πλανήτη που διαθέτει το μεθάνιο σε ορίζοντα 20 ετών (GWP20) και όχι 100 ετών.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

2β) Λαμβάνοντας υπόψη τα διαφορετικά σημεία εκκίνησής τους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποστηριχθούν ώστε να βελτιώσουν την ικανότητά τους να επιφέρουν αλλαγές στις πολιτικές που αφορούν τα βιώσιμα θαλάσσια καύσιμα.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε **ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης **μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με καύσιμα σε τρίτες χώρες και να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε διαρροή άνθρακα και επιζήμιες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, εάν η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους **δεν** συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που

Τροπολογία

(3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε **βιώσιμα ανανεώσιμα** καύσιμα και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων, **συνήθως μεταξύ 35 % και 53 % των ναύλων θαλασσιών μεταφορών**. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης, η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείσδυση των ανανεώσιμων καυσίμων στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείσδυση των ανανεώσιμων καυσίμων **χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α) Ο τομέας της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από σκληρό διεθνή ανταγωνισμό, και οι μεγάλες διαφορές στις κανονιστικές επιβαρύνσεις μεταξύ των κρατών σημαίας έχουν επιδεινώσει τις ανεπιθύμητες πρακτικές, όπως η μετανηολόγηση των σκαφών. Ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας του τομέα υπογραμμίζει τη σημασία ενός ευνοϊκού ρυθμιστικού περιβάλλοντος, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για την προσέλκυση νέων επενδύσεων και τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών λιμένων, πλοιοκτητών και φορέων εκμετάλλευσης.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Για να υπάρξει αντίκτυπος σε όλες τις δραστηριότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καλύπτει **μέρος των πλόων** μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα

(4) Για να υπάρξει αντίκτυπος σε όλες τις δραστηριότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καλύπτει **όλους τους πλόες** μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα

που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στο **ήμισυ** της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο **ήμισυ** της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέει σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται σε ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Η εν λόγω κάλυψη μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο τόσο στους πλόες εισόδου όσο και στους πλόες εξόδου μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αυξάνοντας τον θετικό αντίκτυπο του εν λόγω πλαισίου στο περιβάλλον. Ταυτόχρονα, το εν λόγω πλαίσιο περιορίζει τον κίνδυνο κατάπλου σε άλλους λιμένες για λόγους παράκαμψης του κανονισμού και τον κίνδυνο μετατόπισης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων, και για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, όλοι οι πλόες με κατάπλου ή απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, καθώς και η παραμονή πλοίων στους λιμένες αυτούς θα πρέπει να καλύπτονται από ενιαίους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό.

που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στο **σύνολο** της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο **σύνολο** της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέει σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται σε ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Ένα τέτοιο πλαίσιο περιορίζει τον κίνδυνο κατάπλου σε άλλους λιμένες για λόγους παράκαμψης του κανονισμού και τον κίνδυνο μετατόπισης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων, και για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, όλοι οι πλόες με κατάπλου ή απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, καθώς και η παραμονή πλοίων στους λιμένες αυτούς θα πρέπει να καλύπτονται από ενιαίους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α) Ο κανονισμός FuelEU για τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να εθνογραμμιστεί στενά και να συνάδει με την πρόταση κανονισμού XXXX-XXX (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων), την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 2003/87/EK (EUETS), την οδηγία XXXX-XXX (οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας) και την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 2003/96/EK (οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας), προκειμένου να διασφαλιστεί ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για το ναυτιλιακό οικοσύστημα, το οποίο συμβάλλει στη μαζική αύξηση της παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων, διασφαλίζει την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών και παρέχει κίνητρα για τη χρήση αυτών των καυσίμων σε ένα σταθερά αυξανόμενο μερίδιο πλοίων.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α) Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα όριο ολικής χωρητικότητας (GT) ίσο με 5.000 μπορεί στην εφαρμογή του να έχει ανεπιθύμητες αρνητικές επιπτώσεις, καθώς δεν παρέχει σε μικρότερα πλοία το κίνητρο να μειώσουν τις εκπομπές τους και μπορεί να οδηγήσει στην αντικατάσταση ενός πλοίου πάνω από το όριο με αρκετά μικρότερα, με αποτέλεσμα την έλλειψη ίσων όρων ανταγωνισμού, καθώς επίσης και έναν αρνητικό αντίκτυπο στις εκπομπές CO₂

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. **Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορούσε, μέσω συμβατικής ρύθμισης, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που αφορούν την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από το πλοίο ως υπεύθυνη για το κόστος συμμόρφωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Υπεύθυνη οντότητα θα είναι συνήθως η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή του καυσίμου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.**

Τροπολογία

(6) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. **Ωστόσο, η ναυτιλιακή εταιρεία δεν είναι πάντα υπεύθυνη για την αγορά του καυσίμου και/ή για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων που επηρεάζουν την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιεί το πλοίο. Αυτές οι ευθύνες μπορούν να αναλαμβάνονται από οντότητα εκτός της ναυτιλιακής εταιρείας δυνάμει συμβατικής συμφωνίας. Στην περίπτωση αυτή, προκειμένου να εφαρμοστεί ορθά η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και να ενθαρρυνθεί η χρήση καθαρότερων καυσίμων, είναι σημαντικό να συμπεριλαμβάνεται στις εν λόγω συμφωνίες δεσμευτική ρήτρα με σκοπό τη μετακύλιση στην εν λόγω οντότητα του κόστους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, και συγκεκριμένα των κυρώσεων που σχετίζονται με τις χαμηλές επιδόσεις του πλοίου, και η ρήτρα να προβλέπει ότι η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του πλοίου αποζημιώνει τη ναυτιλιακή**

εταιρεία σε σχέση με τις κυρώσεις που επιβάλλονται. Στο πλαίσιο αυτό, ως λειτουργία του πλοίου νοείται ειδικότερα ο καθορισμός του μεταφερόμενου φορτίου, του δρομολογίου (συμπεριλαμβανομένου του ενδιάμεσου λιμένα), της διαδρομής και/ή της ταχύτητας του πλοίου.

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) *Για να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, ιδίως ο διοικητικός φόρτος των μικρότερων διαχειριστών, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής και στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση και θα πρέπει να εστιάζει σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **5 000 τόνων**. **Παρόλο που τα εν λόγω τελευταία πλοία αντιπροσωπεύουν μόνο το 55 % περίπου του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, είναι υπεύθυνα για το 90 % των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τον τομέα της ναυτιλίας.***

Τροπολογία

(7) ***Προκειμένου να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, ιδίως ο διοικητικός φόρτος των μικρότερων διαχειριστών, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής και στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση και θα πρέπει να εστιάζει σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των **400, δεδομένου ότι τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 τόνων** αντιπροσωπεύουν μόνο το 55 % περίπου όλων των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και για να αποφευχθούν κίνητρα για την εκμετάλλευση του συστήματος με τη ναπήγηση μικρότερων πλοίων λίγο κάτω από το όριο. Η επέκταση του εν λόγω πεδίου εφαρμογής θα πρέπει επίσης να προωθεί την ανάπτυξη και την εφαρμογή***

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Η ανάπτυξη και χρήση **νέων** καυσίμων και ενεργειακών λύσεων απαιτεί συντονισμένη προσέγγιση για την αντιστοίχιση προσφοράς, ζήτησης και παροχής κατάλληλων υποδομών διανομής. Μολονότι το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο αντιμετωπίζει ήδη εν μέρει την παραγωγή καυσίμων με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²² και τη διανομή με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, υπάρχει επίσης ανάγκη για ένα εργαλείο που θα καθορίζει τα αυξανόμενα επίπεδα ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και για **ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών**.

²² Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2001, σ. 82).

²³ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

Τροπολογία

(8) Η ανάπτυξη και χρήση **βιώσιμων ανανεώσιμων** καυσίμων και ενεργειακών λύσεων απαιτεί συντονισμένη προσέγγιση για την αντιστοίχιση προσφοράς, ζήτησης και παροχής κατάλληλων υποδομών διανομής. Μολονότι το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο αντιμετωπίζει ήδη εν μέρει την παραγωγή καυσίμων με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²² και τη διανομή με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, υπάρχει επίσης ανάγκη για ένα εργαλείο που θα καθορίζει τα αυξανόμενα επίπεδα ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και **την προμήθεια τους από μεμονωμένους προμηθευτές καυσίμων για να εξασφαλιστεί επαρκής κάλυψη ανανεώσιμων καυσίμων πλοίων**.

²² Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2001, σ. 82).

²³ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

Τροπολογία 16

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Μολονότι μέσα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα **ή οι στόχοι σχετικά με την ένταση άνθρακα μιας δραστηριότητας, προωθούν βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση**, δεν είναι κατάλληλα ώστε να επιφέρουν σημαντική **στροφή προς τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία μια ειδική κανονιστική προσέγγιση **για την ανάπτυξη ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια.

Τροπολογία 17

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Μολονότι μέσα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα **ενδέχεται να προωθούν κάποιες βελτιώσεις στην ενεργειακή και στην επιχειρησιακή απόδοση**, δεν είναι κατάλληλα ώστε να επιφέρουν σημαντική **εφαρμογή επιχειρησιακών μέτρων και μέτρων ενεργειακής απόδοσης, ούτε στροφή προς τα ανανεώσιμα καύσιμα** σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία μια ειδική κανονιστική προσέγγιση **με στόχο την προώθηση επιχειρησιακών μέτρων και μέτρων ενεργειακής απόδοσης, καθώς και για την ανάπτυξη ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων** και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια.

Τροπολογία

9α) Σύμφωνα με την αρχή της «προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση», ο κανονισμός συνιστά ολοκληρωμένη προσέγγιση, καθώς θεσπίζονται στόχοι ενεργειακής απόδοσης με τρόπο, ώστε να απαιτείται ελάχιστη ενέργεια για αρκετές ναυτιλιακές δραστηριότητες, ενώ ταυτόχρονα προωθείται η μετάβαση σε βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα. Ο στόχος μείωσης των εκπομπών ανά μεταφορά θα ωθήσει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές να εφαρμόζουν εκείνα τα διαθέσιμα επιχειρησιακά μέτρα και μέτρα ενεργειακής απόδοσης που θεωρούν πιο κατάλληλα για τις ανάγκες τους, όπως βραδεία πλεύση, βελτιστοποίηση

ταχύτητας και προγραμματισμού, αιολική πρόωση, προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού, ηλεκτροκίνηση από ανανεώσιμες πηγές και αποθήκευση ενέργειας, παραλλήλως με ψηφιοποίηση και με τη βελτιστοποίηση του εφοδιασμού. Εξίσου σημαντικό για να γίνει ορθή επιχειρησιακή εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών «προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση» είναι να λειτουργεί ως κίνητρο η χρήση αποδοτικότερων ενεργειακών πηγών ή τεχνολογιών πρόωσης, στο πλαίσιο των ενεργειακών αναγκών επί του πλοίου και κατά τον ελλιμενισμό, προς συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Οι παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να βασίζονται σε στόχους και να τηρούν την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, χωρίς να επιβάλλεται η χρήση συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας.

Τροπολογία

(10) Οι παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να βασίζονται σε στόχους και να τηρούν την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, χωρίς να επιβάλλεται η χρήση συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας. ***Ταυτόχρονα, πρέπει να γίνει διάκριση προκειμένου να δοθούν ιδιαίτερα κίνητρα για κλιμακούμενα καύσιμα μηδενικών εκπομπών που απαιτούνται για την επίτευξη ενδεχόμενης πλήρους κάλυψης της αγοράς. Επιπλέον, θεωρούνται κατάλληλες οι ειδικές πρωτοβουλίες για την ενεργοποίηση της κλιμάκωσης και της αφομοίωσης των καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές μη βιολογικής***

προέλευσης, τα οποία πρόκειται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην απαλλαγή των εν λόγω ναυτιλιακών εφαρμογών από ανθρακούχες εκπομπές χωρίς μια πιο ενεργειακά αποδοτική και βιώσιμη εναλλακτική που βασίζεται σε ανανεώσιμες πηγές, όπως ο άμεσος εξηλεκτρισμός που βασίζεται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και οι ανανεώσιμες τεχνολογίες πρόωσης.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων **και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** με υψηλό δυναμικό βιωσιμότητας, εμπορική ωριμότητα και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης με στόχο την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση των μεταφορών, με παράλληλη ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. **Για τον σκοπό αυτόν, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και τα συνθετικά ναυτιλιακά καύσιμα θα πρέπει να είναι επιλέξιμα. Ειδικότερα, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν**

Τροπολογία

(11) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων με υψηλό δυναμικό βιωσιμότητας, εμπορική ωριμότητα και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης με στόχο την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων **και ανανεώσιμων τεχνολογιών πρόωσης**, σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση **στους τομείς του κλίματος, της ενέργειας και των μεταφορών**, με παράλληλη ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος.

ουσιαστική σημασία, καθώς αυτήν τη στιγμή αποτελούν την πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

Τροπολογία 20

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11α) Η ναυτιλία έχει αναγνωριστεί από τη στρατηγική της ΕΕ για το υδρογόνο^{1α} ως βασικός τομέας για την αναβάθμιση βιώσιμων καυσίμων από ανανεώσιμο υδρογόνο. Δεδομένου ότι η ναυτιλία πρέπει να ανταγωνιστεί σε ότι αφορά τον περιορισμένο εφοδιασμό με ανανεώσιμο υδρογόνο με άλλους τομείς, στους οποίους μπορούν να αναπτυχθούν άλλες, αποτελεσματικότερες λύσεις, όπως ο άμεσος εξηλεκτρισμός, θα πρέπει να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα για την ενθάρρυνση της υιοθέτησης ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης στον ναυτιλιακό τομέα, καθώς πρέπει να αναβαθμιστούν σταθερά για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών από τη ναυτιλία έως το 2050.

^{1α} COM(2020)0301.

Τροπολογία 21

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11β) Η Επιτροπή έχει προσδιορίσει τα πρόσθετα κίνητρα για τα συνθετικά καύσιμα ως σημαντικό στοιχείο για τη

γεφύρωση του χάσματος τιμών με τα ορυκτά καύσιμα και τα βιοκαύσιμα στην εκτίμηση επιπτώσεων του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι αυτή η ελάχιστη ποσόστωση για συνθετικά καύσιμα θα έχει θετικές επιπτώσεις στην καινοτομία, τη ναυτιλία, τη ναυπηγική βιομηχανία και τον ναυτιλιακό εξοπλισμό. Αυτή η ώθηση της καινοτομίας πρέπει να ξεκλειδωθεί ήδη πριν από το 2030, ώστε να επιταχυνθεί η μείωση των αερίων του θερμοκηπίου και να διασφαλιστούν θέσεις εργασίας υψηλής ποιότητας στην ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία και στους συναφείς τομείς. Μια ποσόστωση μπορεί γενικά να αυξήσει την προβλεψιμότητα του κανονιστικού πλαισίου, ελαχιστοποιώντας έτσι ένα σημαντικό εμπόδιο στην ανάπτυξη ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή πρέπει να είναι αυστηρότερη στον τομέα της ναυτιλίας. Στον εν λόγω τομέα, η ζήτηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των ναυτιλιακών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης του τομέα μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετακίνηση

Τροπολογία

(13) Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή πρέπει να είναι αυστηρότερη στον τομέα της ναυτιλίας. Στον εν λόγω τομέα, η ζήτηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των ναυτιλιακών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης του τομέα μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετακίνηση

των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετακίνηση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές επί του παρόντος χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο καύσιμα ορυκτής προέλευσης. Επομένως, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό.

των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετακίνηση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές επί του παρόντος χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο καύσιμα ορυκτής προέλευσης. Επομένως, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό **των ορυκτών καυσίμων. Αυτό ισχύει επίσης για ενδιάμεσες καλλιέργειες καθώς και για αποστάγματα λιπαρών οξέων φοινικέλαιου που αποτελούν το κύριο υποπροϊόν του φοινικέλαιου. Τα εισαγόμενα βιοκαύσιμα πρέπει να πληρούν τα ευρωπαϊκά κριτήρια βιωσιμότητας που προβλέπονται στην οδηγία για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.**

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

13α) Τα χρησιμοποιημένα έλαια μαγειρικής μπορεί να είναι βιώσιμο καύσιμο με βάση τα απόβλητα. Ωστόσο,

υπάρχουν ενδείξεις απάτης σε τρίτες χώρες όσον αφορά την παράνομη επισήμανση των χρησιμοποιημένων μαγειρικών ελαίων. Τα στοιχεία από τις ετήσιες έρευνες της OLAF^{1a} διαπιστώνουν ανησυχητικό αριθμό παράνομων εισαγωγών βιοντίζελ που εισάγεται στην ΕΕ από την παγκόσμια αγορά με ψευδή περιγραφή, καθώς δηλώνεται ότι έχει παραχθεί από χρησιμοποιημένο μαγειρικό λάδι (UCO). Όσον αφορά τον διεθνή χαρακτήρα του παρόντος κανονισμού, η επιβολή και ο έλεγχος των προτύπων αειφορίας των βιοκαυσίμων ανεφοδιασμού είναι ακόμη δυσκολότερα από ό,τι για τα εισαγόμενα βιοκαύσιμα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον τα χρησιμοποιημένα μαγειρικά έλαια θα πρέπει να θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με την δυσμενέστερη επιλογή των ορυκτών καυσίμων.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

13β) Για την πρόληψη της απάτης όσον αφορά τον εφοδιασμό με ανανεώσιμο υδρογόνο και καύσιμα που παράγονται από υδρογόνο σε διεθνές επίπεδο, και για να καταστεί δυνατή η διεθνής εμπορία ανανεώσιμου υδρογόνου, η ΕΕ θα πρέπει να επιταχύνει τις εργασίες σχετικά με τα διεθνή πρότυπα ανανεώσιμου υδρογόνου και ισχυρά συστήματα παρακολούθησης, πιστοποίησης και επαλήθευσης για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης.

Τροπολογία 25

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Τα μακρά διαστήματα που μεσολαβούν έως την ανάπτυξη και τη χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν ταχεία δράση και τη θέσπιση σαφούς και προβλέψιμου μακροπρόθεσμου κανονιστικού πλαισίου που θα διευκολύνει τον προγραμματισμό και τις επενδύσεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Με σαφές και σταθερό μακροπρόθεσμο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να καθορίζει όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθίστανται πιο φιλόδοξα με την πάροδο του χρόνου, ώστε να αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και την αυξημένη παραγωγή ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και **ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών**.

Τροπολογία

(14) Τα μακρά διαστήματα που μεσολαβούν έως την ανάπτυξη και τη χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές, **σε συνδυασμό με τη μακρόχρονη μέση διάρκεια ζωής των πλοίων, που φθάνει από 25 έως 30 έτη**, απαιτούν ταχεία δράση και τη θέσπιση σαφούς και προβλέψιμου μακροπρόθεσμου κανονιστικού πλαισίου που θα διευκολύνει τον προγραμματισμό και τις επενδύσεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. **Λόγω της επιτάχυνσης στην κλιματική κρίση, αυξάνεται η βαρύτητα των μέτρων που λαμβάνονται στον τομέα σήμερα.** Με σαφές, **φιλόδοξο** και σταθερό μακροπρόθεσμο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να καθορίζει όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, **τόσο κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας όσο και κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού**, μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθίστανται πιο φιλόδοξα με την πάροδο του χρόνου, ώστε να αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και την αυξημένη παραγωγή ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων. **Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου και να παρασχεθεί επαρκής χρόνος στον τομέα ώστε να προγραμματίσει και να προετοιμαστεί μακροπρόθεσμα, καθώς και να αποφύγει τα μη αξιοποιήσιμα στοιχεία ενεργητικού. Οι πιθανές μελλοντικές αναθεωρήσεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη το γεγονός αυτό.**

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει τη μεθοδολογία και τον τύπο που θα πρέπει να εφαρμόζονται για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου. Ο τύπος αυτός θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των εν λόγω καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.

Τροπολογία

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει τη μεθοδολογία και τον τύπο που θα πρέπει να εφαρμόζονται για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου. Ο τύπος αυτός θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των εν λόγω καυσίμων **συμπεριλαμβανομένου επί της βάσης των πληροφοριών που παρέχονται από τους προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων της ΕΕ**. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια, **η ηλιακή ενέργεια** ή η ηλεκτρική ενέργεια, **τόσο κατά τη διάρκεια της ναυσιπλοΐας όσο και κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού**, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Οι επιδόσεις «από το φρέαρ έως τα απόνερα» των ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων **και των ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** θα πρέπει να καθορίζονται με τη χρήση προκαθορισμένων ή πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που να καλύπτουν τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές

Τροπολογία

(17) Οι επιδόσεις «από το φρέαρ έως τα απόνερα» **όλων** των ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων θα πρέπει να καθορίζονται με τη χρήση προκαθορισμένων ή πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που να καλύπτουν τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα».

«από τη δεξαμενή έως τα απόνερα».
Ωστόσο, **οι επιδόσεις των ορυκτών καυσίμων** θα πρέπει να αξιολογούνται μόνο με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.

Ωστόσο, **τα ορυκτά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένου του ορυκτού αερίου**, θα πρέπει να αξιολογούνται μόνο με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) **Μια** ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλες τις σημαντικότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO₂, CH₄ **and** N₂O) **είναι αναγκαία** για την προαγωγή της χρήσης πηγών ενέργειας που παρέχουν συνολικά χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου. Συνεπώς, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη για το μεθάνιο **και** τα υποξείδια του αζώτου, **το όριο που καθορίζεται** στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκφράζεται σε «ισοδύναμο CO₂».

Τροπολογία

(18) **Είναι αναγκαία μια** ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλες τις σημαντικότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO₂, CH₄ **και** N₂O), **συμπεριλαμβανομένου του αντίκτυπου των εκπομπών αιθάλης στο κλίμα**, για την προαγωγή της χρήσης πηγών ενέργειας που παρέχουν συνολικά χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου. Συνεπώς, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη για το μεθάνιο, τα υποξείδια του αζώτου **και την αιθάλη, η τιμή αναφοράς και τα όρια που καθορίζονται** στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκφράζεται σε «ισοδύναμο CO₂».

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

18α) Σύμφωνα με την έκθεση αξιολόγησης της IPCC^{1α}, είναι υπαρκτός ο κίνδυνος υπέρβασης σε παγκόσμιο επίπεδο του ορίου θερμοκρασίας του 1,5 °C εντός των επόμενων 20 ετών. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να υπολογιστεί το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη από το μεθάνιο, την αιθάλη και το οξείδιο

του αζώτου σε χρονικό πλαίσιο 20 ετών, ώστε να αποφευχθεί η υποτίμηση των πραγματικών βραχυχρόνιων επιπτώσεων στην υπερθέρμανση του πλανήτη.

^{1α} IPCC, 2021: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (Κλιματική αλλαγή 2021: τα δεδομένα των φυσικών επιστημών. Συμβολή της ομάδας εργασίας I στην έκτη έκθεση αξιολόγησης της διακυβερνητικής επιτροπής για την κλιματική αλλαγή).

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

18β) Η αιθάλη είναι τόσο ατμοσφαιρικός ρύπος όσο και βραχύβιο παράγοντα κλιματικής πίεσης που σχηματίζεται μαζί με αιωρούμενα σωματίδια (PM) κατά την καύση, με σημαντική θερμαντική επίδραση. Σε ανακοίνωση του Οκτωβρίου 2021^{1α}, η ΕΕ ανέλαβε να «ηγηθεί των προσπαθειών για τη ναυτιλία μηδενικών εκπομπών και μηδενικής ρύπανσης στον Αρκτικό Ωκεανό, σύμφωνα με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας και τη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %».

^{1α} Κοινή ανακοίνωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου, της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών, για μια ισχυρότερη δέσμευση της ΕΕ για μια ειρηνική, βιώσιμη και ενημερούσα Αρκτική JOIN(2021)27 final.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια, μειώνει σημαντικά την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στη συνολική χρήση ενέργειας από τα πλοία. Η **δυσκολία της ακριβούς μέτρησης και ποσοτικοποίησης αυτών των πηγών ενέργειας (διαλείπουσα χρήση της ενέργειας, άμεση μεταφορά ως πρόωση κ.λπ.)** δεν θα πρέπει να **παρεμποδίζει την αναγνώρισή τους στη συνολική χρήση ενέργειας από τα πλοία μέσω της κατά προσέγγιση συνεισφοράς τους στο ενεργειακό ισοζύγιο του πλοίου.**

Τροπολογία

(19) Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια, μειώνει σημαντικά την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στη συνολική χρήση ενέργειας από τα πλοία. **Αυξάνεται διαρκώς η διαθεσιμότητα λύσεων ακριβούς μέτρησης και ποσοτικοποίησης αυτών των πηγών ενέργειας, όπως είναι οι αισθητήρες επί του πλοίου και το λογισμικό αξιολόγησης των συνθηκών πορείας. Συνεπώς η συνεισφορά των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της εναλλακτικής πρόωσης στο συνολικό ενεργειακό ισοζύγιο του πλοίου θα πρέπει να καταγράφεται και να αιτιολογείται όσο το δυνατόν ακριβέστερα, με τα βέλτιστα όργανα μέτρησης που διατίθενται μέχρι σήμερα ή, όταν η μέτρηση είναι τεχνικώς αδύνατη, με τις βέλτιστες διαθέσιμες προσεγγίσεις. Για παράδειγμα, η εγκύκλιος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) με αριθμό πρωτοκόλλου MEPC.1/Circ.896, περιέχει οδηγίες για την αξιοποίηση της καινοτόμου τεχνολογίας ενεργειακής απόδοσης, μεταξύ άλλων για τον υπολογισμό της ενέργειας από την αιολική υποβοήθηση πρόωσης.**

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Η ατμοσφαιρική ρύπανση που

Τροπολογία

(20) Η ατμοσφαιρική ρύπανση που

προκαλείται από τα ελλιμενισμένα πλοία (οξείδια του θείου, οξείδια του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) αποτελεί σημαντική πηγή ανησυχίας για τις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να **αναπτυχθούν** ειδικές και αυστηρές υποχρεώσεις για τη μείωση των εκπομπών ελλιμενισμένων πλοίων που αντλούν ενέργεια από τις μηχανές τους κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 το 2018, τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι οι κατηγορίες πλοίων που παράγουν την υψηλότερη ποσότητα εκπομπών ανά ελλιμενισμένο πλοίο. Κατά συνέπεια, οι εκπομπές από αυτές τις κατηγορίες πλοίων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα.

προκαλείται από τα ελλιμενισμένα πλοία (οξείδια του θείου, οξείδια του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) αποτελεί σημαντική πηγή ανησυχίας για τις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες **και εκτιμάται πως ο αντίκτυπός της είναι πάνω από 50 000 θάνατοι τον χρόνο στην Ένωση**. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να **επιβληθούν** ειδικές και αυστηρές υποχρεώσεις για τη μείωση των εκπομπών ελλιμενισμένων πλοίων που αντλούν ενέργεια από τις μηχανές **εσωτερικής καύσης** τους κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 το 2018, τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι οι κατηγορίες πλοίων που παράγουν την υψηλότερη ποσότητα εκπομπών ανά ελλιμενισμένο πλοίο. Κατά συνέπεια, οι εκπομπές από αυτές τις κατηγορίες πλοίων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα **και να ακολουθούν άμεσα μέτρα και στόχοι για την αντιμετώπιση των εκπομπών που προέρχονται από όλα τα υπόλοιπα πλοία, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες, καθώς αυτά τα πλοία αντιπροσωπεύουν μόνο το 40% από ελλιμενισμό. Για την καλύτερη προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος, το πεδίο εφαρμογής θα πρέπει να επεκταθεί σε άλλους τύπους πλοίων.**

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

20α) Δεδομένου ότι η αιθάλη είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος συνεισφέρων στην κλιματική υπερθέρμανση που προκαλείται από τα πλοία, πρέπει να συμπεριληφθούν στον παρόντα κανονισμό

μέτρα μείωσης της αιθάλης, προκειμένου να καταπολεμηθούν έτσι το ταχύτερο δυνατό η ατμοσφαιρική ρύπανση και η κλιματική αλλαγή. Η θέσπιση αυστηρών ορίων έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και ενός επιχειρησιακού στόχου ενεργειακής απόδοσης, θα βοηθήσει στη μείωση τόσο του CO₂ όσο και των εκπομπών αιθάλης. Καθώς όμως οι εν λόγω στόχοι απαιτούν χρόνο για να εφαρμοστούν, χρειάζονται πρόσθετα μέτρα για να αντιμετωπιστεί κατά προτεραιότητα η έκλυση αιθάλης κοντά στην Αρκτική. Συνεπώς θα ζητηθεί από όλα τα πλοία που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό και πλέουν στην Αρκτική, να χρησιμοποιούν μόνον προϊόντα απόσταξης ή ανανεώσιμα καύσιμα ή μεθόδους πρόωσης μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολοένα και περισσότερο καθαρής ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα πλοία, λόγω του αυξανόμενου μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. Ως

Τροπολογία

(21) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα **ελλιμενισμένα** πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές **κατά τον ελλιμενισμό**. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολοένα και περισσότερο καθαρής ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα πλοία, λόγω του αυξανόμενου μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς (**OPS**) καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), **ενώ εξαιρούνται οι**

εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης **ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς** από τα πλέον ρυπογόνα πλοία.

λιμένες από την υποχρέωση να προσφέρουν σημεία σύνδεσης OPS όταν δεν υπάρχει ζήτηση, η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης **OPS** από τα πλέον ρυπογόνα πλοία, **ενώ η οδηγία 2014/94/EE θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι λιμένες αναπτύσσουν υποδομές μηδενικών εκπομπών και αποφεύγουν τον εγκλωβισμό σε ορυκτά καύσιμα ήδη από τις υποδομές. Θα απαιτηθεί παράλληλη υποχρέωση των λιμένων στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού να μεριμνούν για την αναγκαία υποδομή, προκειμένου επίσης να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων. Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης, οι λιμένες θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την καταβολή προστίμου.**

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Εκτός από την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, άλλες τεχνολογίες ενδέχεται να είναι σε θέση να προσφέρουν ισοδύναμα περιβαλλοντικά οφέλη στους λιμένες. Όταν αποδεικνύεται ότι η χρήση εναλλακτικής τεχνολογίας είναι ισοδύναμη με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Τροπολογία

(22) Εκτός από την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, άλλες τεχνολογίες ενδέχεται να είναι σε θέση να προσφέρουν ισοδύναμα περιβαλλοντικά οφέλη στους λιμένες, **όπως εγκαταστάσεις ανανεώσιμων πηγών επί του πλοίου, συσσωρευτές και αντικαταστάσεις συσσωρευτών**. Όταν αποδεικνύεται ότι η χρήση εναλλακτικής τεχνολογίας είναι ισοδύναμη με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς **(όσον αφορά τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου)**, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση **μη διαθεσιμότητας ή** ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει να **είναι περιορισμένες**, αφού δοθεί στους διαχειριστές πλοίων και λιμένων επαρκής χρόνος για να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να παρασχεθούν τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Από το **2035** οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό και να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας **ή ασυμβατότητας** ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα περιστασιακών αλλαγών της τελευταίας στιγμής σε προγραμματισμένους ελλιμενισμούς **και κατάπλου σε λιμένες με ασύμβατο εξοπλισμό**.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Τροπολογία

(24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς **δεν** θα πρέπει να **γίνονται** αφού δοθεί στους διαχειριστές πλοίων και λιμένων επαρκής χρόνος για να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να παρασχεθούν τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός. **Οι λιμένες θα πρέπει να εφοδιάζουν τους τόπους ελλιμενισμού τους και οι πλοιοκτήτες τα σκάφη τους με εγκαταστάσεις ηλεκτροπαραγωγής που συμμορφώνονται με τα ισχύοντα πρότυπα, προκειμένου να διασφαλίζεται η πλήρης συμβατότητα των συστημάτων.** Από το **2030** οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό και να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον **και την ανθρώπινη υγεία** σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα περιστασιακών αλλαγών της τελευταίας στιγμής σε προγραμματισμένους ελλιμενισμούς.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

24α) *Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων προκαλεί μεγάλη ανησυχία για την ανθρώπινη υγεία, αλλά τεχνικές λύσεις όπως τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων δεν θα πρέπει να οδηγούν σε επαναπροσανατολισμό της ρύπανσης. Οι απορρίψεις αποβλήτων από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων μπορούν να επιδεινώσουν το άμεσο περιβάλλον των θαλασσιών αρτηριών και μπορούν να αποφευχθούν με την κατάλληλη διάθεσή τους στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.*

Τροπολογία 38

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

24β) *Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα διαφορετικά μοντέλα διακυβέρνησης για τους λιμένες σε ολόκληρη την Ένωση.*

Τροπολογία 39

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

24γ) *Ο συντονισμός μεταξύ λιμένων και φορέων εκμετάλλευσης πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση ομαλών διαδικασιών σύνδεσης με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά στους λιμένες. Οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων θα πρέπει να ενημερώνουν τους λιμένες ελλιμενισμού τους σχετικά με τις προθέσεις τους να συνδεθούν με την*

ηλεκτροδότηση από την ξηρά, τις ενεργειακές ανάγκες τους κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου κατάπλου, ιδίως όταν αυτές υπερβαίνουν τις εκτιμώμενες ανάγκες για τη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα άρτιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλα τα πλοία και να απαιτεί την επαλήθευση από τρίτους ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που έχουν ήδη υποβληθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις ναυτιλιακές αρχές.

Τροπολογία

(25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα άρτιο **και διαφανές** σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλα τα πλοία και να απαιτεί την επαλήθευση από τρίτους ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που έχουν ήδη υποβληθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις ναυτιλιακές **και διοικητικές** αρχές.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την

Τροπολογία

(26) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την

υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του πλοίου **ή την παρουσία** αιολικών τεχνολογιών υποβοήθησης, με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης από τους ελεγκτές, παρόμοια με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι εταιρείες θα πρέπει να τεκμηριώνουν την προβλεπόμενη μέθοδο παρακολούθησης και να παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Η πιστοποίηση των καυσίμων είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού και τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας των ανανεώσιμων καυσίμων **και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** που αναμένεται να διαδοθούν στον τομέα της ναυτιλίας. Η

υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του πλοίου, **τις τεχνικές προδιαγραφές των** αιολικών τεχνολογιών υποβοήθησης **ή σχετικά με κάθε εναλλακτική ενεργειακή πηγή που βρίσκεται επί του πλοίου, καθώς και στοιχεία καταγραφής της ενεργειακής τροφοδοσίας**, με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης από τους ελεγκτές, παρόμοια με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι εταιρείες θα πρέπει να τεκμηριώνουν την προβλεπόμενη μέθοδο παρακολούθησης και να παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή.

Τροπολογία

(27) Η πιστοποίηση των καυσίμων είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού και τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας των ανανεώσιμων καυσίμων που αναμένεται να διαδοθούν στον τομέα της ναυτιλίας. Η πιστοποίηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω

πιστοποίηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει διακρίσεις. Για να διευκολυνθεί η πιστοποίηση και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, η πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα θα πρέπει να βασίζεται στους κανόνες που θεσπίζει η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Αυτή η προσέγγιση πιστοποίησης θα πρέπει να ισχύει και για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα εκτός της Ένωσης, τα οποία θα πρέπει να θεωρούνται εισαγόμενα καύσιμα, κατά τρόπο παρόμοιο με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Όταν οι εταιρείες προτίθενται να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία ή στο νέο αυτό πλαίσιο, αυτό θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν οι τιμές μπορούν να πιστοποιηθούν από ένα από τα εθελοντικά καθεστώτα που αναγνωρίζονται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 (για τις τιμές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή») ή μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή μετρήσεων των άμεσων εκπομπών («από τη δεξαμενή έως τα απόνερα»).

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να διασφαλίζει την ακρίβεια και την πληρότητα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων από τις εταιρείες, καθώς και τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να *έχουν διαπιστευθεί* από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που

διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει διακρίσεις. Για να διευκολυνθεί η πιστοποίηση και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, η πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα θα πρέπει να βασίζεται στους κανόνες που θεσπίζει η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Αυτή η προσέγγιση πιστοποίησης θα πρέπει να ισχύει και για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα εκτός της Ένωσης, τα οποία θα πρέπει να θεωρούνται εισαγόμενα καύσιμα, κατά τρόπο παρόμοιο με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Όταν οι εταιρείες προτίθενται να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία ή στο νέο αυτό πλαίσιο, αυτό θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν οι τιμές μπορούν να πιστοποιηθούν από ένα από τα εθελοντικά καθεστώτα που αναγνωρίζονται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 (για τις τιμές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή») ή μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή μετρήσεων των άμεσων εκπομπών («από τη δεξαμενή έως τα απόνερα»).

Τροπολογία

(28) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να διασφαλίζει την ακρίβεια και την πληρότητα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων από τις εταιρείες, καθώς και τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας *και της αποτελεσματικότητας*, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να *διαπιστεύονται*

έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴.

και επιβλέπονται από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{23α,24}

²⁴ Κανονισμός (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. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008).

²⁴ Κανονισμός (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. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008).

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) Με βάση τα δεδομένα και τις πληροφορίες που παρακολουθούνται και υποβάλλονται από τις εταιρείες, οι ελεγκτές θα πρέπει να υπολογίζουν και να καθορίζουν την ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και το ισοζύγιο του πλοίου σε σχέση με το όριο, συμπεριλαμβανομένου τυχόν πλεονάσματος ή ελλείμματος συμμόρφωσης, καθώς και την τήρηση των απαιτήσεων για τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. Ο ελεγκτής θα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στην οικεία εταιρεία. Όταν ο ελεγκτής είναι η ίδια οντότητα με τον ελεγκτή για τους

Τροπολογία

(29) Με βάση τα δεδομένα και τις πληροφορίες που παρακολουθούνται και υποβάλλονται από τις εταιρείες, οι ελεγκτές θα πρέπει να υπολογίζουν και να καθορίζουν την ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και το ισοζύγιο του πλοίου σε σχέση με το όριο, συμπεριλαμβανομένου τυχόν πλεονάσματος ή ελλείμματος συμμόρφωσης, καθώς και την τήρηση των απαιτήσεων για τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. **Ο εκάστοτε ελεγκτής θα πρέπει επίσης να καταγράφει συγκεντρωτικά, σε ετήσια βάση, κάθε τύπο καυσίμου ή ενέργειας που**

σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η κοινοποίηση αυτή θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μαζί με την έκθεση επαλήθευσης δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει στη συνέχεια να κοινοποιούνται από την οικεία εταιρεία στην Επιτροπή.

καταναλώνεται στον λιμένα ή εν πλω, συμπεριλαμβάνοντας κάθε υποκατάστατη πηγή κατανάλωσης ενέργειας όπως το ηλεκτρικό ρεύμα, η αιολική και η ηλιακή ενέργεια. Ο ελεγκτής θα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές *και να τις διαβιβάζει* στην οικεία εταιρεία. Όταν ο ελεγκτής είναι η ίδια οντότητα με τον ελεγκτή για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η κοινοποίηση αυτή θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μαζί με την έκθεση επαλήθευσης δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει στη συνέχεια να κοινοποιούνται από την οικεία εταιρεία στην Επιτροπή.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει και να **εξασφαλίσει** τη λειτουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που θα καταγράφει τις επιδόσεις κάθε πλοίου και θα **διασφαλίζει τη συμμόρφωσή** του με τον παρόντα κανονισμό. **Για** να διευκολυνθεί η υποβολή εκθέσεων και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος για τις εταιρείες, τους ελεγκτές και άλλους χρήστες, η εν λόγω ηλεκτρονική βάση δεδομένων θα πρέπει να βασίζεται στην υφιστάμενη ενότητα του **συστήματος** THETIS-MRV και να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Τροπολογία

(30) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει και να **διασφαλίσει** τη λειτουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων υπό κεντρική διαχείριση για την **καταγραφή των επιδόσεων** κάθε πλοίου και τη **διασφάλιση της συμμόρφωσής** του με τις **διάφορες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις ενεργειακές χρήσεις, τις κυρώσεις, τις δυνατότητες ευελιξίας, τις εξαιρέσεις και κάθε άλλη σχετική πληροφορία που σχετίζεται με τον** κανονισμό. **Προκειμένου** να διευκολυνθεί η υποβολή εκθέσεων και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος για τις εταιρείες, τους ελεγκτές και άλλους χρήστες, η εν λόγω ηλεκτρονική βάση δεδομένων θα πρέπει να βασίζεται στην υφιστάμενη ενότητα THETIS-MRV και να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ)2015/757. **Τα δεδομένα που εισάγονται σε βάση δεδομένων θα πρέπει**

να είναι συγκρίσιμα και δημοσίως διαθέσιμα σε ανοικτό μορφότυπο, ώστε να μπορεί το κοινό, και ειδικότερα η κοινωνία των πολιτών και η ακαδημαϊκή κοινότητα, να ιχνηλατήσει την οικολογική μετάβαση στον τομέα της ναυτιλίας.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 32

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(32) Για να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός σε συγκεκριμένες τεχνολογίες και να συνεχιστεί η υποστήριξη της ανάπτυξης των πλέον αποδοτικών λύσεων, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ομαδοποιούν τις επιδόσεις των **διαφόρων** πλοίων και να χρησιμοποιούν τις πιθανές υπερβάσεις επιδόσεων ενός πλοίου ώστε να αντισταθμίζουν τις ανεπαρκείς επιδόσεις ενός άλλου πλοίου. Αυτό δημιουργεί τη δυνατότητα ανταμοιβής της υπέρβασης της συμμόρφωσης και παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε πιο προηγμένες τεχνολογίες. Η δυνατότητα επιλογής της συμμόρφωσης σε ομαδοποιημένη βάση θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική και να υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των οικείων εταιρειών.

Τροπολογία

(32) Για να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός σε συγκεκριμένες τεχνολογίες και να συνεχιστεί η υποστήριξη της ανάπτυξης των πλέον **ενεργειακά** αποδοτικών **και βιώσιμων** λύσεων **με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας**, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ομαδοποιούν τις επιδόσεις των πλοίων και να χρησιμοποιούν τις πιθανές υπερβάσεις επιδόσεων ενός πλοίου ώστε να αντισταθμίζουν τις ανεπαρκείς επιδόσεις ενός άλλου πλοίου. Αυτό δημιουργεί τη δυνατότητα ανταμοιβής της υπέρβασης της συμμόρφωσης και παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε πιο προηγμένες τεχνολογίες. Η δυνατότητα επιλογής της συμμόρφωσης σε ομαδοποιημένη βάση θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική και να υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των οικείων εταιρειών.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(33) Έγγραφο συμμόρφωσης («πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU») που εκδίδεται από ελεγκτή σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο παρών

Τροπολογία

(33) Έγγραφο συμμόρφωσης («πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU») που εκδίδεται από ελεγκτή σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο παρών

κανονισμός, θα πρέπει να διατηρείται επί των πλοίων ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και με τις απαιτήσεις για χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. Οι ελεγκτές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την έκδοση των εν λόγω εγγράφων.

κανονισμός, θα πρέπει να διατηρείται επί των πλοίων ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και με τις απαιτήσεις για **τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO), τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό.** Οι ελεγκτές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την έκδοση των εν λόγω εγγράφων. **Οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να ελέγχουν τα πιστοποιητικά όλων των πλοίων που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και είναι ελλιμενισμένα στους λιμένες τους.**

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(35) Με την επιφύλαξη της δυνατότητας συμμόρφωσης μέσω των διατάξεων ευελιξίας και ομαδοποίησης, τα πλοία που δεν τηρούν τα όρια της μέσης ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου υπόκεινται σε ποινή που έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η ποινή θα πρέπει να είναι ανάλογη με την έκταση της μη συμμόρφωσης και να εξαλείφει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να διατηρούνται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα. Θα πρέπει να **βασίζεται στην ποσότητα και το κόστος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που θα έπρεπε να έχουν χρησιμοποιήσει τα πλοία για να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού.**

Τροπολογία 49

Τροπολογία

(35) Με την επιφύλαξη της δυνατότητας συμμόρφωσης μέσω των διατάξεων ευελιξίας και ομαδοποίησης, τα πλοία που δεν τηρούν τα όρια της μέσης ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου υπόκεινται σε ποινή που έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η ποινή θα πρέπει να είναι ανάλογη με την έκταση της μη συμμόρφωσης και να εξαλείφει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να διατηρούνται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα. Θα πρέπει να **είναι τουλάχιστον διπλάσια από τη διαφορά μεταξύ της τιμής του καυσίμου που χρησιμοποιείται από το πλοίο και της ποσότητας και της τιμής του οικονομικά αποδοτικότερου ανανεώσιμου καυσίμου.**

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(36) Η ποινή που επιβάλλεται για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας και σε επαρκές επίπεδο ώστε να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας. Η ποινή θα πρέπει να βασίζεται στην ισχύ που είναι εγκατεστημένη επί του πλοίου, εκφραζόμενη σε megawatt, πολλαπλασιαζόμενη επί μια πάγια ποινή σε EUR ανά ώρα παραμονής στη θέση ελλιμενισμού. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται **στη** μέση τιμή ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ για τους μη οικιακούς καταναλωτές πολλαπλασιαζόμενη επί δύο για να ληφθούν υπόψη άλλες χρεώσεις που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του κόστους σύνδεσης και των στοιχείων ανάκτησης των επενδύσεων.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(37) Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή ποινών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της διανομής και της χρήσης ανανεώσιμων

Τροπολογία

(36) Η ποινή που επιβάλλεται για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας και σε επαρκές επίπεδο ώστε να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας. Η ποινή θα πρέπει να βασίζεται στην ισχύ που είναι εγκατεστημένη επί του πλοίου, εκφραζόμενη σε megawatt, πολλαπλασιαζόμενη επί μια πάγια ποινή σε EUR ανά ώρα παραμονής στη θέση ελλιμενισμού. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται **στην πιο πρόσφατη** μέση τιμή ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ για τους μη οικιακούς καταναλωτές **τη στιγμή που επιβάλλεται η ποινή**, πολλαπλασιαζόμενη επί δύο για να ληφθούν υπόψη άλλες χρεώσεις που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του κόστους σύνδεσης και των στοιχείων ανάκτησης των επενδύσεων. **Σε περίπτωση που το πλοίο δεν είναι σε θέση να συνδεθεί με το OPS λόγω έλλειψης επαρκούς και κατάλληλης υποδομής, ο λιμένας θα πρέπει να καταβάλει το πρόστιμο της ποινής.**

Τροπολογία

(37) Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή ποινών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται **αποκλειστικά** για την προώθηση της διανομής και της χρήσης

καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας και για να βοηθηθούν οι ναυτιλιακοί φορείς εκμετάλλευσης να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα και το περιβάλλον. Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα αυτά θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

ανανεώσιμων καυσίμων στον τομέα της ναυτιλίας και για να βοηθηθούν οι ναυτιλιακοί φορείς εκμετάλλευσης να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα και το περιβάλλον. Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα αυτά θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο υπέρ των ωκεανών που θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 37 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

37α) Η αναβάθμιση των δεξιοτήτων και η επανειδίκευση των εργαζομένων στον τομέα της ναυπηγικής και της ναυτιλιακής τεχνολογίας παραμένουν ζωτικής σημασίας, ιδίως όσον αφορά τις πράσινες και τις ψηφιακές δεξιότητες. Το σύμφωνο δεξιοτήτων της ΕΕ για τον τομέα θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των εργοδοτών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων, των πανεπιστημίων και των παρόχων επαγγελματικής κατάρτισης, θα μπορούν να προετοιμάζουν το εργατικό δυναμικό για τις τεχνολογικές αλλαγές του μέλλοντος και να διασφαλίζουν ότι κανένας εργαζόμενος ή περιφέρεια δεν θα μείνει στο περιθώριο.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 37 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

37β) Ο ποιοτικός κοινωνικός διάλογος σε όλα τα επίπεδα και η τήρηση της οδηγίας της ΕΕ για τα ευρωπαϊκά

συνδικάτα επιχειρήσεων^{1α} είναι ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη δίκαιης μετάβασης προς έναν καινοτόμο ναυτιλιακό κλάδο με ποιοτικές θέσεις εργασίας.

1^α Οδηγία 2009/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Μαΐου 2009 για τη θέσπιση ευρωπαϊκού συμβουλίου εργαζομένων

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(39) Δεδομένης της σημασίας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις οικείες εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών, τον υπολογισμό των ποσών των ποινών και την άρνηση έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU, οι εν λόγω εταιρείες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των μέτρων αυτών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ήταν διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το θεμελιώδες δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές και τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

Τροπολογία

(39) Δεδομένης της σημασίας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις οικείες εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών, **τη συγκέντρωση πληροφοριών για** τον υπολογισμό των ποσών των ποινών και την άρνηση έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU, οι εν λόγω εταιρείες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των μέτρων αυτών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ήταν διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το θεμελιώδες δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές και τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(40) Για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», την τροποποίηση του καταλόγου των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή των κριτηρίων για τη χρήση τους, **τη θέσπιση κανόνων για τη διενέργεια εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών**, τη διαπίστευση των ελεγκτών, **την προσαρμογή του συντελεστή ποινής** και τις **λεπτομέρειες πληρωμής των ποινών**. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία

(40) Για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», την τροποποίηση του καταλόγου των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή των κριτηρίων για τη χρήση τους, **την προσαρμογή του συντελεστή ποινής, τις κυρώσεις για τους λιμένες, τη διαπίστευση των ελεγκτών, τις λεπτομέρειες πληρωμής των ποινών, και τη θέσπιση συστήματος σήμανσης για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων**. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 41 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

41α) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ ενέκριναν δήλωση στην Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, στην οποία επισημαίνεται η ανάλυση της IPCC σχετικά με την ανθρωπογενή υπερθέρμανση του πλανήτη λόγω παρελθουσών και συνεχιζόμενων εκπομπών και υπό το πρίσμα των σημερινών τάσεων που περιγράφονται στις εκθέσεις της IPCC, και αναγνωρίζεται ότι η διεθνής ναυτιλία πρέπει απαραίτητα να επιτύχει μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου έως το 2050 για την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού σχετικά με τη διατήρηση της θερμοκρασίας εντός των ορίων^{1α}.

^{1α} MEPC 77/WP.1/Rev.1

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(42) Δεδομένης της διεθνούς διάστασης του ναυτιλιακού τομέα, είναι προτιμότερη **η παγκόσμια προσέγγιση για τον περιορισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς θα μπορούσε να θεωρηθεί πιο αποτελεσματική** λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού

(42) Δεδομένης της διεθνούς διάστασης του ναυτιλιακού τομέα, είναι προτιμότερη **μια παγκόσμια προσέγγιση, εξίσου αποτελεσματική και φιλόδοξη**, για τον περιορισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς θα μπορούσε να θεωρηθεί **ως πιο επιδραστική** λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους

Οργανισμού (ΔΝΟ), η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές παρατηρήσεις στον ΔΝΟ. Όταν επιτυγχάνεται συμφωνία για παγκόσμια προσέγγιση σε θέματα που αφορούν τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την εναρμόνισή του, κατά περίπτωση, με τους διεθνείς κανόνες.

κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές παρατηρήσεις στον ΔΝΟ, **για να αυξηθεί η φιλοδοξία και να διευκολυνθεί η διεθνής αναβάθμιση των ανανεώσιμων θαλάσσιων καυσίμων και της απαραίτητης υποδομής στα λιμάνια.** Όταν επιτυγχάνεται συμφωνία για **μια παρόμοια αποτελεσματική και φιλόδοξη** παγκόσμια προσέγγιση σε θέματα που αφορούν τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την εναρμόνισή του, κατά περίπτωση, με τους διεθνείς κανόνες, **χωρίς να μειώνεται η φιλοδοξία του.**

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

42α) Η απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές θα πρέπει να περιλαμβάνει τη θέσπιση ζωνών χαμηλών εκπομπών - περιοχή ελέγχου ατμοσφαιρικών εκπομπών (SECA) και περιοχή ελέγχου εκπομπών αζώτου (NECA) όπως έχουν αποφασιστεί στη Μεσόγειο από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης της Βαρκελώνης το 2021 και σχεδιαστεί να τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2025, κατόπιν έγκρισης ψηφίσματος από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Η επέκταση των περιοχών SECA και NECA θα πρέπει να εφαρμοστεί σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες και κυρίως στη Μεσόγειο, η οποία πλήττεται από χρόνιες πηγές ρύπανσης με δυσμενείς επιπτώσεις για

την ανθρώπινη υγεία και τη θαλάσσια βιοποικιλότητα.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

42β) Το εγχείρημα μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου καθώς και της αύξησης της εξάλειψης άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο έχει παγκόσμιο χαρακτήρα και καθώς είναι τέτοιου είδους, η ΕΕ θα πρέπει να ενθαρρύνει διεθνείς εταιρούς σε διεθνή φόρουμ, όπως οι σύνοδοι UNFCCC COP27 και COP 28, να αναλάβουν επίσης πρόσθετες δεσμεύσεις για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου καθώς και την αύξηση της εξάλειψης άνθρακα.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

42γ) Η δήλωση της Clydebank για τους πράσινους θαλάσσιους διαδρόμους προβλέπει μια ευπρόσδεκτη διεθνή πρωτοβουλία για τη διευκόλυνση των υποδομών ανανεώσιμων καυσίμων στις διεθνείς θαλάσσιες οδούς. Δεδομένου ότι αυτό θα μπορούσε να καταστήσει δυνατή την πλήρη απαλλαγή από τις ανθρακούχους εκπομπές όλων των πλόων με προορισμό λιμένες της ΕΕ, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να υποστηρίζουν την ταχεία και φιλόδοξη επιχειρησιακή εφαρμογή και αναβάθμιση της πρωτοβουλίας.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

42δ) Για να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο και να μεγιστοποιηθεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα της νομοθεσίας για τα ανανεώσιμα καύσιμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν στο πλαίσιο του ΔΝΟ και άλλων διεθνών οργανισμών ισχυρά συστήματα εντοπισμού και επαλήθευσης για τα βιοκαύσιμα και τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(43) Η διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και **καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και** υποκατάστατων πηγών ενέργειας από πλοία που καταπλέουν, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους σε ολόκληρη την Ένωση δεν αποτελεί στόχο που μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη χωρίς να υπάρχει ο κίνδυνος εισαγωγής φραγμών στην εσωτερική αγορά και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και μεταξύ ναυτιλιακών φορέων εκμετάλλευσης. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με τη θέσπιση ενιαίων κανόνων σε επίπεδο Ένωσης, οι οποίοι να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους ναυτιλιακούς φορείς εκμετάλλευσης ώστε να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται απρόσκοπτα, τηρώντας παράλληλα τις υποχρεώσεις σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων

(43) Η διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και υποκατάστατων πηγών ενέργειας από πλοία που καταπλέουν, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους σε ολόκληρη την Ένωση δεν αποτελεί στόχο που μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη χωρίς να υπάρχει ο κίνδυνος εισαγωγής φραγμών στην εσωτερική αγορά και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και μεταξύ ναυτιλιακών φορέων εκμετάλλευσης. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με τη θέσπιση ενιαίων κανόνων σε επίπεδο Ένωσης, οι οποίοι να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους ναυτιλιακούς φορείς εκμετάλλευσης ώστε να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται απρόσκοπτα, τηρώντας παράλληλα τις υποχρεώσεις σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Κατά

χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Κατά συνέπεια, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, **η οποία** προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του *εν λόγω στόχου*,

συνέπεια, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, **που** προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του **στόχου αυτού**,

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 43 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

43α) Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει την υλοποίηση και τη διαθεσιμότητα εργαλείων για συνεργασία και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας^{1α}. Είναι σημαντικό οι κανονισμοί που τίθενται σε ισχύ στο πλαίσιο της δέσμης «Fit for 55», της Πράσινης Συμφωνίας, του ΣΕΔΕ της ΕΕ καθώς και του ευρωπαϊκού μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, να έχουν συνοχή και να συνδέουν φορείς από τον τομέα της ναυτιλίας, προκειμένου η ΕΕ να γίνει ο πρωταθλητής των πράσινων πλοίων.

^{1α} Έγγραφο εργασίας των Υπηρεσιών της Επιτροπής, Κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας, SWD(2021) 305 final, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες.

Αιτιολόγηση

Εργαλεία για συνεργασία και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, όπως οι τομεακοί χάρτες πορείας, θα μπορούσαν να βοηθήσουν τον τομέα να εφαρμόσει τις νέες διατάξεις που προβλέπονται από τον κανονισμό και έτσι να μειωθούν οι εκπομπές γρηγορότερα.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 43 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

43β) Αναγνωρίζοντας τη σημασία της αντιμετώπισης των ειδικών αναγκών των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών και προκειμένου να διασφαλιστεί η συνδεσιμότητα, θα πρέπει να παρασχεθεί ευελιξία στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών επιβατών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, προκειμένου να προσαρμοστεί στο καθεστώς χωρίς να διακυβεύεται το σημερινό επίπεδο των υπηρεσιών μεταφορών.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 43 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

43γ) Η πετυχημένη μετάβαση προς τις μηδενικές εκπομπές και τα πράσινα πλοία δεν απαιτεί μια στεγανή προσέγγιση, αλλά την εφαρμογή μιας ενσωματωμένης προσέγγισης για την προώθηση καινοτόμων μέτρων για πιο πράσινα πλοία, εναρμονισμένης με την υπόλοιπη ευρωπαϊκή νομοθεσία, όπως οι κανονισμοί ΠΥΕ και ΣΕΔΕ. Για παράδειγμα όσον αφορά τον σχεδιασμό γάστρας, νέες μηχανές και βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα, την αιολική πρόωση και επιχειρησιακά μέτρα, τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν βραχυπρόθεσμα για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και κατ' επέκταση των εκπομπών, όπως η μείωση της ταχύτητας ή ο καλύτερος σχεδιασμός

των διαδρομών. Η μείωση της ταχύτητας, ή αλλιώς αργή πλεύση, δοκιμάστηκε σε μεγάλη κλίμακα μεταξύ 2006 και 2012 λόγω της κατακόρυφης αύξησης στις τιμές των καυσίμων: η μείωση της ταχύτητας κατά 10 % οδήγησε σε μείωση της κατανάλωσης κατά περίπου 19 %^{1α} και σε αντίστοιχη μείωση των εκπομπών.

^{1α} «The impact of international shipping on European air quality and climate forcing» (Επιπτώσεις της διεθνούς ναυτιλίας πάνω στην ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη και πάνω στην κλιματική πίεση), Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, τεχνική έκθεση αριθ. 4/2013.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο -α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-α) μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά μεταφορά, ως μέσο όρο, για στόλο που τον διαχειρίζεται η ίδια εταιρεία και ο οποίος καταπλέει, έχει ελλιμενιστεί ή αποπλέει από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) ορίου της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου κατά τον κατάπλου, την παραμονή εντός λιμένων ή

α) ορίου της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου κατά τον κατάπλου, την παραμονή εντός λιμένων ή

τον απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους **και**

τον απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α α) υποχρέωση πλοίου που πλέει στην Αρκτική και καταπλέει, έχει ελλιμενιστεί ή αποπλέει από λιμένες επικράτειας κράτους μέλους να κάνει χρήση προϊόντων απόσταξης, βιώσιμων καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές ή τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών για τις ενεργειακές του ανάγκες·

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α β) υποχρέωσης πλοίου που καταπλέει, έχει ελλιμενιστεί ή αποπλέει από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους να κάνει χρήση μεριδίου καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές·

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) την υποχρέωση χρήσης από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ώστε να αυξηθεί η

β) την υποχρέωση χρήσης από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ώστε να αυξηθεί η

συνεπής χρήση ανανεώσιμων **και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** καυσίμων και υποκατάστατων πηγών ενέργειας σε ολόκληρη την Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

συνεπής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και υποκατάστατων πηγών ενέργειας σε ολόκληρη την Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ώστε να αυξηθεί η **συνεπής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** και υποκατάστατων πηγών ενέργειας σε ολόκληρη την Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία

ώστε να αυξηθεί η **ενεργειακή απόδοση των ναυτιλιακών εργασιών και η συνεχής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων** και υποκατάστατων πηγών ενέργειας **για την αντικατάσταση των ορυκτών καυσίμων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στις ναυτιλιακές μεταφορές** σε ολόκληρη την Ένωση **σύμφωνα με τον ενωσιακό στόχο της κλιματικής ουδετερότητας το αργότερο έως το 2050 και σύμφωνα με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού**, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας **άνω των 5 000 τόνων**, ανεξάρτητα από τη σημαία

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται **στους προμηθευτές καυσίμων πλοίων και** σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας **400 τόνων και άνω**, ανεξάρτητα από τη σημαία

τους, όσον αφορά:

τους, όσον αφορά:

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) το **ήμισυ** της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση από ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, όταν ο τελευταίος ή ο επόμενος λιμένας κατάπλου υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας.

Τροπολογία

γ) το **σύνολο** της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση από ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, όταν ο τελευταίος ή ο επόμενος λιμένας κατάπλου υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας.

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) **τη συνολική ενέργεια που δαπανάται επί του πλοίου στους πλόες της Αρκτικής όταν ο απόπλους ή ο κατάπλους γίνεται από ή προς λιμένα κατάπλου της επικράτειας κράτους μέλους·**

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι πλόες πλοίων ολικής χωρητικότητας μεταξύ 400 και 5000 τόνων που εκτελούν δρομολόγια εντός των εθνικών παράκτιων υδάτων κράτους μέλους με μέγιστο χρόνο αδιάλειπτης λειτουργίας που δεν υπερβαίνει τις 72 ώρες υπηρεσίας εξαιρούνται από τη συμβολή στην

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) «εκπομπές αερίων θερμοκηπίου»: η απελευθέρωση διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεθανίου (CH₄) και υποξειδίων του αζώτου (N₂O) στην ατμόσφαιρα

Τροπολογία

α) «εκπομπές αερίων θερμοκηπίου»: η απελευθέρωση διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεθανίου (CH₄) και υποξειδίων του αζώτου (N₂O) στην ατμόσφαιρα **και η άμεση πίεση των εκπομπών αιθάλης (BC)**.

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) «προμηθευτής ναυτιλιακών καυσίμων»: προμηθευτής καυσίμων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 38) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ο οποίος προμηθεύει ναυτιλιακά καύσιμα σε ενωσιακό λιμένα·

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) «τεχνολογία μηδενικών εκπομπών»: η τεχνολογία που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος III και δεν συνεπάγεται την απελευθέρωση των ακόλουθων αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία στην ατμόσφαιρα: διοξείδιο του άνθρακα (CO₂),

Τροπολογία

ζ) «τεχνολογία μηδενικών εκπομπών»: η τεχνολογία που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος III και δεν συνεπάγεται την απελευθέρωση των ακόλουθων αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία στην ατμόσφαιρα: διοξείδιο του άνθρακα (CO₂),

μεθάνιο (CH₄), υποξειδία του αζώτου (N₂O), οξειδία του θείου (SO_x), οξειδία του αζώτου (NO_x) και αιωρούμενα σωματίδια (PM).

αιθάλη (BC), μεθάνιο (CH₄), υποξειδία του αζώτου (N₂O), οξειδία του θείου (SO_x), οξειδία του αζώτου (NO_x) και αιωρούμενα σωματίδια (PM).

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας **κατάπλου όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757**.

Τροπολογία

ι) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας **στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση σημαντικού μέρους των εμπορευμάτων του ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών κατά συνέπεια εξαιρούνται οι στάσεις με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την τροφοδοσία, την αντικατάσταση του πληρώματος, τον δεξαμενισμό ή τις επισκευές στο πλοίο και/ή στον εξοπλισμό του, οι στάσεις σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή κινδύνου, οι μεταφορές μεταξύ πλοίων έξω από λιμένες και οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων αναζήτησης και διάσωσης**.

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) «εταιρεία»: **η εταιρεία όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757**.

Τροπολογία

ια) «εταιρεία»: **ο πλοιοκτήτης ή άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο χρονοναυλωτής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίον ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των καυσίμων που**

καταναλώνει το πλοίο·

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ια α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ια α) «εμπορικός φορέας εκμετάλλευσης πλοίου»: φορέας εκμετάλλευσης ο οποίος, έναντι αμοιβής, παρέχει τακτικές ή έκτακτες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων και έχει το δικαίωμα να αποφασίζει για τις εμπορικές δραστηριότητες του πλοίου, όπως η ποιότητα και η ποσότητα των καυσίμων που χρησιμοποιεί το πλοίο.

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιδ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδ) «χρήση ενέργειας επί του πλοίου»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του πλοίου, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού·

ιδ) «χρήση ενέργειας επί του πλοίου»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του πλοίου, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού **χωρίς την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κλάσης IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου και την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου·**

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιζ α) «κατηγορία πάγου»:
χαρακτηρισμός πλοίου που του αποδίδεται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές του κράτους σημαίας ή από φορέα αναγνωρισμένο από το εν λόγω κράτος, ο οποίος σημαίνει ότι το πλοίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για ναυσιπλοΐα σε θάλασσες υπό συνθήκες πάγου.

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιη

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιη) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς»: το σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, χαμηλής ή υψηλής τάσης, εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων από την πλευρά του πλοίου και από ξηράς, όταν τροφοδοτείται απευθείας ο κύριος πίνακας διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων παραμονής στον λιμένα και εξυπηρέτησης του πλοίου ή φόρτισης επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·

ιη) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς»: το σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, χαμηλής ή υψηλής τάσης, εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων από την πλευρά του πλοίου και από ξηράς, **καθώς και κινητές εγκαταστάσεις στην ξηρά ή στο νερό,** όταν τροφοδοτείται απευθείας ο κύριος πίνακας διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων παραμονής στον λιμένα και εξυπηρέτησης του πλοίου ή φόρτισης επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιθ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιθ α) “διαχειριστική αρχή ναυτιλιακής εταιρείας”: α) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας εγγεγραμμένης σε

κράτος μέλος, το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγγεγραμμένη η ναυτιλιακή εταιρεία· β) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος στο οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία είχε τον μεγαλύτερο αριθμό κατάπλων από πλόες που εκτέλεσε η οικεία ναυτιλιακή εταιρεία κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης και οι οποίοι εμπίπτουν στο πεδίο που ορίζεται στο άρθρο 2· γ) στην περίπτωση ναυτιλιακής εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος και δεν εκτέλεσε κανέναν πλου ο οποίος εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2 κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης, η διαχειριστική αρχή είναι το κράτος μέλος από το οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία ξεκίνησε τον πρώτο της πλου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2·

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο κδ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κδ α) «μη συμμορφούμενος πλους στην Αρκτική»: ο πλους που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 4δ·

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κε) «δυσμενέστερη οδός»: η οδός παραγωγής με τη μεγαλύτερη ένταση άνθρακα που χρησιμοποιείται για οποιοδήποτε δεδομένο καύσιμο·

κε) «δυσμενέστερη οδός»: η οδός παραγωγής με τη μεγαλύτερη ένταση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που χρησιμοποιείται για οποιοδήποτε δεδομένο

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κστ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κστ) «ισοδύναμο CO₂»: δείκτης μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό εκπομπών από CO₂, CH₄ και N₂O με βάση το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, με μετατροπή των ποσοτήτων CH₄ και N₂O σε ισοδύναμες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα με το ίδιο δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη·

Τροπολογία

κστ) «ισοδύναμο CO₂»: δείκτης μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό εκπομπών από CO₂, CH₄, **αιθάλης** και N₂O με βάση το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, με μετατροπή των ποσοτήτων CH₄ και N₂O σε ισοδύναμες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα με το ίδιο δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, **20 χρόνια μετά την εκπομπή στην ατμόσφαιρα (“GWP 20”)**·

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο λα α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

λα α) «ναυσιπλοΐα σε συνθήκες πάγου»: η πλεύση πλοίου κατηγορίας πάγου σε θαλάσσια περιοχή εντός της παρυφής πάγου.

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο λα β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

λα β) «παρυφή πάγου»: σύμφωνα με την παράγραφο 4.4. της ονοματολογίας του WMO Sea-Ice του Μαρτίου 2014, η οριοθέτηση, ανά πάσα στιγμή, μεταξύ της ανοικτής θάλασσας και του θαλάσσιου πάγου κάθε είδους, γρήγορου ή

παρασυρόμενου·

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όριο έντασης εκπομπών αερίων
θερμοκηπίου της ενέργειας που
χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου

Τροπολογία

Όριο έντασης εκπομπών αερίων
θερμοκηπίου της ενέργειας που
χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου
**και εντολή χρήσης καυσίμων μη
βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες
πηγές**

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— - 2 % από την 1η Ιανουαρίου 2025·

Τροπολογία

— **[-5%]** από την 1η Ιανουαρίου 2025·

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— - 6 % από την 1η Ιανουαρίου 2030·

Τροπολογία

— **[-14%]** από την 1η Ιανουαρίου
2030·

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— - 13 % από την 1η Ιανουαρίου
2035·

Τροπολογία

— **[-26%]** από την 1η Ιανουαρίου
2035·

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— - 26 % από την 1η Ιανουαρίου 2040.

Τροπολογία

— ***[-55%]*** από την 1η Ιανουαρίου 2040.

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— - 59 % από την 1η Ιανουαρίου 2045.

Τροπολογία

— ***[-80%]*** από την 1η Ιανουαρίου 2045.

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— - 75 % από την 1η Ιανουαρίου 2050.

Τροπολογία

— ***[-100%]*** από την 1η Ιανουαρίου 2050.

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, για την τροποποίηση του παραρτήματος I, προκειμένου να θεσπίσει ή επικαιροποιήσει πρότυπα αναφοράς με σκοπό την ακριβή μέτρηση

*και αποτύπωση της συμβολής
υποκατάστατων πηγών ενέργειας, με
γνώμονα την επιστημονική και
τεχνολογική πρόοδο.*

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος II προκειμένου να συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αφορούν νέες πηγές ενέργειας ή να προσαρμοστούν οι υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με τα μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή **τη νομοθεσία** της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας.

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος II προκειμένου να **διασφαλίσει ότι οι συντελεστές εκπομπών είναι όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικοί των πραγματικών εκπομπών, στηριζόμενη στα βέλτιστα διαθέσιμα στοιχεία από τους τομείς της επιστήμης και της τεχνολογίας, να** συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αφορούν **την αιθάλη ή οισοδήποτε** νέες πηγές ενέργειας ή να προσαρμοστούν οι υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με τα μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή **νομοθετήματα** της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας, **του περιβάλλοντος και του κλίματος.**

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος II προκειμένου να διαφοροποιηθούν οι συντελεστές εκπομπών από τη γεώτρηση

έως τη δεξαμενή των καυσίμων στην κατηγορία «ορυκτά» με βάση την προέλευσή τους, προσδιορίζοντας και συμπεριλαμβάνοντας τουλάχιστον τις αντίστοιχες εκπομπές ανάντη, μεταφοράς και, στην περίπτωση του ΥΦΑ, επιπλέον τις εκπομπές υγροποίησης, αποθήκευσης και φόρτωσης πλοίων.

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 4α

Ελάχιστη ποσόστωση για ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης για πλοία

1. Το ετήσιο μερίδιο των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης, ή της άμεσης χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς είναι τουλάχιστον οι ακόλουθες τιμές:

- 6 % από την 1η Ιανουαρίου 2030·*
- 12 % από την 1η Ιανουαρίου 2035·*
- 24 % από την 1η Ιανουαρίου 2040·*
- 48 % από την 1η Ιανουαρίου 2045·*
- 70 % από την 1η Ιανουαρίου 2050*

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 4β

Υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για

τους προμηθευτές θαλάσσιων καυσίμων

Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους υποβολής εκθέσεων, οι προμηθευτές θαλάσσιων καυσίμων υποβάλλουν στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 16 τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με την περίοδο αναφοράς:

α) Τον όγκο των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και για κάθε τύπο ενέργειας·

β) Τις εκπομπές κύκλου ζωής, την προέλευση των πρώτων υλών και τη διαδικασία μετατροπής κάθε τύπου ανανεώσιμου καυσίμου και καυσίμου χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παρέχεται σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 4γ

Ελάχιστο μερίδιο ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης διαθέσιμα σε ενωσιακούς λιμένες

1. Οι προμηθευτές καυσίμων πλοίων εξασφαλίζουν ότι το σύνολο των καυσίμων πλοίων που πωλούνται κατά τη διάρκεια ενός έτους σε πλοία σε λιμένες της Ένωσης συμμορφώνεται με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στο άρθρο 4 στοιχείο α), προκειμένου να παρέχονται τα αναγκαία καύσιμα στα πλοία.

Τροπολογία 103

Άρθρο 4δ

***Επιχειρησιακή και ενεργειακή απόδοση:
ένταση των εκπομπών αερίων του
θερμοκηπίου ανά μεταφορά***

- 1. Οι εταιρείες προβαίνουν σε γραμμική ετήσια μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά μεταφορά, η οποία μείωση θα φτάσει μέχρι το 2030 σε ποσοστό τουλάχιστον 40 % κατά μέσο όρο, σε όλα τα πλοία που διευθύνουν, σε σύγκριση με τη μέση επίδοση ανά πλοίο σε κατηγορία πλοίων με το ίδιο μέγεθος και τύπο, με βάση τον παρόντα κανονισμό ή, όταν απαιτείται, τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757.***
- 2. Εάν σε δεδομένη περίοδο αναφοράς κάποια εταιρεία δεν συμμορφωθεί με την ετήσια μείωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η αρμόδια για την εταιρεία διοικητική αρχή επιβάλλει αποτελεσματική, αναλογική και αποτρεπτική χρηματική ποινή. Η καταβολή της ποινής, για τις εκπομπές καθ' υπέρβαση του ορίου, δεν απαλλάσσει την εταιρεία από την υποχρέωση που υπέχει δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Οι διατάξεις του άρθρου 23 παράγραφος 3 ισχύουν για εταιρείες που αδυνατούν να συμμορφωθούν με τα όρια εκπομπών που θεσπίζονται δια του παρόντος άρθρου.***
- 3. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις έως και [6 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού] δυνάμει του άρθρου 26 με σκοπό να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό ως εξής:***
 - i) ορίζει τη μέση επίδοση ανά κατηγορία πλοίου αναφερόμενη στην παράγραφο 1·***

ii) καθορίζει το όριο βάσης και τον συντελεστή ετήσιας γραμμικής μείωσης που θα ισχύει για κάθε κατηγορία πλοίου, αξιοποιώντας τα δεδομένα του συστήματος THETIS-MRV, μαζί με την υποχρεωτική παράμετρο για «μεταφερόμενο φορτίο», καθώς και τα στοιχεία από το σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, όταν υπάρχουν, ενώ παραλλήλως αποδέχεται τις μειώσεις εκπομπών που έχουν ήδη γίνει από τις πρωτοπόρες στην απανθρακοποίηση εταιρείες, ώστε να επιτευχθεί ο στόχος της παραγράφου 1·

iii) περιγράφει τους κανόνες και τα μέσα για τον υπολογισμό και την είσπραξη των χρηματικών ποινών που επιβλήθηκαν λόγω εκπομπών καθ' υπέρβαση του ορίου, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου· iv) περιγράφει κάθε άλλο κανόνα και μέθοδο που απαιτείται για την παρακολούθηση, τη συμμόρφωση και την επαλήθευση της συμμόρφωσης με το παρόν άρθρο, για όλα τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου·

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο β β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β β) πετρελαιοφόρα

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο β γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β γ) όλα τα υπόλοιπα πλοία, όπως ορίζονται στο άρθρο 2, έως [την 1η Ιανουαρίου 2035].

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, διότι η εγκατάσταση από ξηράς στον λιμένα δεν είναι συμβατή με τον εξοπλισμό ισχύος επί του πλοίου.

διαγράφεται

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. 3α. Οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ενημερώνουν εκ των προτέρων τους λιμένες στους οποίους καταπλέουν σχετικά με την πρόθεσή τους να συνδεθούν με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και αναφέρουν την ποσότητα ισχύος που χρειάζονται κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου κατάπλου και τον ενεργειακό εξοπλισμό επί του πλοίου.

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – εδάφιο 3 β (νέο)

3β. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη που καθορίζει το περιεχόμενο, τη μορφή και τις προθεσμίες για την παροχή πληροφοριών από τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, όπως απαιτείται στην παράγραφο 3α, στις αρχές του λιμένα κατάπλου.

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να εισάγονται αναφορές σε νέες τεχνολογίες στον κατάλογο των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή κριτήρια για τη χρήση τους, όταν οι εν λόγω νέες τεχνολογίες κρίνονται ισοδύναμες με τις τεχνολογίες που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να εισάγονται αναφορές σε νέες τεχνολογίες στον κατάλογο των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή **αλλαγές στα** κριτήρια για τη χρήση τους, όταν οι εν λόγω νέες τεχνολογίες **ή κριτήρια χρήσης** κρίνονται ισοδύναμες με τις τεχνολογίες που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5α. Ο λιμένας κατάπλου διασφαλίζει επαρκή παροχή ηλεκτροδότησης από τη ξηρά για τα πλοία και ότι η χερσαία εγκατάσταση επιτρέπει τη χρήση του ευρέως χρησιμοποιούμενου επί του

Τροπολογία

πλοίου εξοπλισμού ηλεκτροδότησης από την ξηρά, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο [AFIR COM(2021) 559 final].

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2035 **οι εξαιρέσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε) δεν μπορούν να εφαρμόζονται** σε συγκεκριμένο πλοίο περισσότερες από πέντε φορές συνολικά, κατά τη διάρκεια ενός έτους αναφοράς. Ο ελλιμενισμός δεν προσμετράται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με την παρούσα διάταξη όταν η εταιρεία αποδεικνύει ότι δεν θα μπορούσε ευλόγως να γνωρίζει ότι το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να συνδεθεί για τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο **3 στοιχεία δ) και ε)**.

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2035 **η εξαίρεση που απαριθμείται στην παράγραφο 3 στοιχείο δ) δεν μπορεί να εφαρμόζεται** σε συγκεκριμένο πλοίο περισσότερες από πέντε φορές συνολικά, κατά τη διάρκεια ενός έτους αναφοράς. Ο ελλιμενισμός δεν προσμετράται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με την παρούσα διάταξη όταν η εταιρεία αποδεικνύει ότι δεν θα μπορούσε ευλόγως να γνωρίζει ότι το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να συνδεθεί για τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο **3 στοιχείο δ)**.

Τροπολογία

Άρθρο 5α

Πρόσθετη απαίτηση σχετικά με την ενέργεια που χρησιμοποιείται στον διάπλου της Αρκτικής

1. Πλοία που διαπλέουν την Αρκτική καλύπτουν τις ενεργειακές τους ανάγκες με προϊόντα απόσταξης ή βιώσιμα καύσιμα από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, εκτός εάν τροφοδοτούνται πλήρως από τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά τα οριζόμενα στο

παράρτημα III.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 ορίζονται με επιφύλαξη πιο φιλόδοξων ενεργειακών απαιτήσεων που ενδέχεται να προκύψουν από την εφαρμογή των άρθρων 4 και 5.

3. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις έως και [6 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού] δυνάμει του άρθρου 26 με σκοπό να συμπληρώσει τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας κανόνες και μεθόδους που απαιτούνται για την παρακολούθηση, τη συμμόρφωση και την επαλήθευση της συμμόρφωσης του παρόντος άρθρου.

Τροπολογία 114

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 β (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 5β

Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων επί του σκάφους

1. Η απόρριψη αποβλήτων από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων ανοικτού βρόχου («πλυντρίδες») σε ανοικτά ύδατα σε διαδρομές που emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού απαγορεύεται από την 1η Ιανουαρίου 2027.

2. Έως την 1η Ιανουαρίου 2024, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον καθορισμό των λεπτομερών απαιτήσεων συμμόρφωσης με την εν λόγω υποχρέωση.

Τροπολογία 115

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων γίνονται με συνέπεια και είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτόν τις ίδιες μεθοδολογίες παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη τροποποιήσεων που αξιολογούνται από τον ελεγκτή. Οι εταιρείες **καθιστούν δυνατή την έκφραση εύλογης βεβαιότητας ως προς** την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων.

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Κατά την ανάληψη των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προβλέπονται στα άρθρα 7 έως 9 και 14 του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιούνται, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες και τα δεδομένα που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) περιγραφή ότι το πλοίο διαθέτει εγκατεστημένο και πιστοποιημένο εξοπλισμό που παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, σε καθορισμένη τάση και συχνότητα, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού που ορίζεται στο IEC/IEEE 80005-1 (υψηλή τάση) και στο IEC/IEEE

Τροπολογία

3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων γίνονται με συνέπεια και είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτόν τις ίδιες μεθοδολογίες παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη τροποποιήσεων που αξιολογούνται από τον ελεγκτή. Οι εταιρείες **διασφαλίζουν** την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων.

Τροπολογία

5. Κατά την ανάληψη των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προβλέπονται στα άρθρα 7, 8 και 14 του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιούνται, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες και τα δεδομένα που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Τροπολογία

δ) περιγραφή ότι το πλοίο διαθέτει εγκατεστημένο και πιστοποιημένο εξοπλισμό που παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, σε καθορισμένη τάση και συχνότητα, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού που ορίζεται στο IEC/IEEE 80005-1 (υψηλή τάση) και στο IEC/IEEE

80005-3 (χαμηλή τάση) ή είναι εξοπλισμένο με υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα III·

80005-3 (χαμηλή τάση) ή είναι εξοπλισμένο με υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών **κατά τον ελλιμενισμό**, όπως ορίζεται στο παράρτημα III, **και παράλληλη περιγραφή των κύριων τεχνικών χαρακτηριστικών τους, μεταξύ των οποίων η χωρητικότητα σε megajoules (MJ), όπου απαιτείται**

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) περιγραφή της ή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του πλοίου κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5·

Τροπολογία

ε) περιγραφή της ή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του πλοίου κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4, 5, **μεταξύ άλλων, περιγραφή των πηγών ενέργειας που πρόκειται να τροφοδοτήσουν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παράρτημα III, όπως η κύρια προβλεπόμενη πηγή ενέργειας για τη φόρτιση των ταμιευτήρων ηλεκτρισμού επί του πλοίου και για την τροφοδοσία κυψελών καυσίμου, και 5α**

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – εδάφιο 3 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων **δεδομένων** για τη συμπλήρωση κενών των δεδομένων·

Τροπολογία

ια) περιγραφή **των μέτρων που έχουν ληφθεί για την αποτροπή κενών στα δεδομένα και απάτης** και της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων **τιμών** για τη συμπλήρωση **αναπόφευκτων** κενών των δεδομένων **καθώς και μεθόδων**

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ιβ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιβ α) πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου πρέπει να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ιβ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιβ β) κατάλογος με το προσωπικό που έχει το δικαίωμα να καταχωρεί δεδομένα στο σχέδιο παρακολούθησης και πιστοποίηση της εκπαίδευσής τους.

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ιβ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιβ γ) περιγραφή της διαδικασίας για την παρακολούθηση της διανυθείσας απόστασης για ολόκληρο το ταξίδι και κατά τον πλου σε συνθήκες πάγου, την ημερομηνία και την ώρα πλεύσης σε συνθήκες πάγου, την κατανάλωση καυσίμου και την ενέργεια που παρέχεται από υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ, όταν πλέει

σε συνθήκες πάγου, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται σε πλεύση σε συνθήκες πάγου πρέπει να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους.

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε υποδείγματα. Η Επιτροπή **καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τα εν λόγω υποδείγματα, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.**

Τροπολογία

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε υποδείγματα. Η Επιτροπή **εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βάσει του άρθρου 26 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης που βασίζονται σε υποδείγματα, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή και χρήση τους.**

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) όταν οι μέθοδοι αποφυγής κενών στα δεδομένα και εντοπισμού σφαλμάτων στα δεδομένα αποδεικνύονται

ακατάλληλες για τη διασφάλιση ακεραιότητας και διαφάνειας των δεδομένων.

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία β), γ) και δ) του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή. Μετά την αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην οικεία εταιρεία αν οι εν λόγω τροποποιήσεις συμμορφώνονται με το άρθρο 6.

Τροπολογία

4. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία β), γ), δ) και εα) του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή. Μετά την αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην οικεία εταιρεία αν οι εν λόγω τροποποιήσεις συμμορφώνονται με το άρθρο 6.

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 8α

Πιστοποιητικό FuelEU καυσίμων διεθνούς ναυτιλίας

1. Οι προμηθευτές θαλάσσιων καυσίμων παρέχουν στον πλοίαρχο «πιστοποιητικό FuelEU καυσίμων διεθνούς ναυτιλίας», το οποίο θα πρέπει να είναι παράρτημα του δελτίου παράδοσης καυσίμου. Ο προμηθευτής καυσίμων είναι υπεύθυνος για την ακρίβεια των πληροφοριών.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τη δημιουργία υποδείγματος για το πιστοποιητικό FuelEU καυσίμων διεθνούς ναυτιλίας που αναφέρεται στην

παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των υγρών και αέριων καυσίμων κίνησης μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων *ανακυκλωμένου άνθρακα*

Τροπολογία

Πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των υγρών και αέριων καυσίμων κίνησης μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και *άλλων* καυσίμων

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν βιοκαύσιμα, βιοαέρια, καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και *καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα*, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς που αναφέρονται στο άρθρο 4 *παράγραφος 1* του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

Τροπολογία

1. Όταν βιοκαύσιμα, βιοαέρια, καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και *άλλα καύσιμα*, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς που αναφέρονται στο άρθρο 4 του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) οι συντελεστές εκπομπών αερίων θερμοκηπίου καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και *καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα* που συμμορφώνονται με τα όρια μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που

Τροπολογία

β) οι συντελεστές εκπομπών αερίων θερμοκηπίου καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και *άλλα καύσιμα* που συμμορφώνονται με τα όρια μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που ορίζονται *στην* οδηγίας

ορίζονται **στο άρθρο 27 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001** καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία·

(ΕΕ)2018/2001, **καθώς και με τις συναφείς κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αφορούν τη συμπλήρωση και τη μεθοδολογία για τα αέρια του θερμοκηπίου**, καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία·

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τα βιοκαύσιμα και τα βιοαέρια που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο α) ή παράγονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου·

Τροπολογία

γ) τα βιοκαύσιμα και τα βιοαέρια που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο α) ή παράγονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών, **συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων καλλιιεργειών καθώς και των αποσταγμάτων λιπαρών οξέων φοίνικα**, θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου·

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης **από ανανεώσιμες πηγές και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο β)** θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου.

Τροπολογία

δ) τα **ανανεώσιμα** καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης **που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο β)** και **όποιο άλλο καύσιμο δεν πληροί τα κριτήρια βιωσιμότητας και περιορισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που θεσπίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001** θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου·

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι εταιρείες παρέχουν ακριβή και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αειφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και **των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα**, τα οποία επαληθεύονται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Τροπολογία

2. Οι εταιρείες παρέχουν ακριβή, **πλήρη** και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αειφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, και **άλλα καύσιμα** τα οποία επαληθεύονται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται με **εργαστηριακές δοκιμές ή** μετρήσεις των άμεσων εκπομπών. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους κανόνες για τη διεξαγωγή **εργαστηριακών δοκιμών και** μετρήσεων των άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία

3. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται με μετρήσεις των άμεσων εκπομπών **σύμφωνα με το άρθρο 30 (5) και (6) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001**. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους κανόνες για τη διεξαγωγή μετρήσεων των άμεσων εκπομπών. **Για τις πραγματικές τιμές που σχετίζονται με τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO), οι τιμές θα πρέπει να αναπτυχθούν σύμφωνα με το παράρτημα V της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και τις επικείμενες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις**

για τις μεθόδους προσθετικότητας και αερίων θερμοκηπίου για μη βιολογικά ανανεώσιμα καύσιμα.

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία αναθεωρεί το σχέδιό της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται **μετά** την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

Τροπολογία

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία αναθεωρεί **αμελλητί** το σχέδιό της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται **πέραν του ενός μηνός πριν από** την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς δηλώσεις ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εν λόγω εταιρεία τροποποιεί τις ανακριβείς δηλώσεις ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.

Τροπολογία

3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς δηλώσεις ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εν λόγω εταιρεία τροποποιεί **αμελλητί** τις ανακριβείς δηλώσεις ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή της παρουσίας εξαιρέσεων που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5.

Τροπολογία

δ) της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή της παρουσίας εξαιρέσεων που **παρατίθενται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 και** έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5.

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) των πηγών ενέργειας που αναφέρεται ότι χρησιμοποιήθηκαν σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 5α·

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ β) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη, διαφανή και συνεπή.

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς

κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας την αναφερόμενη ποσότητα, τύπο και συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται από τα πλοία επί του πλοίου με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών. Εφόσον διαπιστώσει **σημαντικές** αποκλίσεις, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας την αναφερόμενη ποσότητα, τύπο και συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται από τα πλοία επί του πλοίου με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών. Εφόσον διαπιστώσει αποκλίσεις, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.

Τροπολογία

4α. Ο ελεγκτής μεριμνά ώστε κάθε πλοίο που έχει τεθεί υπό την εποπτεία του, να εφαρμόζει ατομικό πρόγραμμα διαχείρισης ποιότητας με μέτρα αποτροπής κενών και σφαλμάτων στα δεδομένα.

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Τροπολογία

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008. **Ο εθνικός φορέας διαπίστευσης αποστέλλει αμελλητί στην Επιτροπή τον κατάλογο πιστοποιημένων ελεγκτών μαζί με στοιχεία που επιτρέπουν την ταυτοποίηση και την καταχώρισή τους στη βάση δεδομένων.**

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών. Οι μέθοδοι που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

Τροπολογία

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης **των ελεγκτών και τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας και της αμεροληψίας** των ελεγκτών. Οι μέθοδοι που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) για κάθε πλοίο για το οποίο ισχύει η απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1, τη σύνδεση και τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή την ύπαρξη οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3·

Τροπολογία

β) για κάθε πλοίο για το οποίο ισχύει η απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1, τη σύνδεση και τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή την ύπαρξη οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, **όπως πιστοποιείται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 5·**

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω·

Τροπολογία

γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού, **στον λιμένα** και εν πλω·

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω.

Τροπολογία

ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω **συμπεριλαμβανομένης της ποσότητας των ενεργειακών πόρων κάθε πηγής που τροφοδοτεί τις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως η αιολική ενέργεια, η ηλιακή ενέργεια, οι συσσωρευτές όπου αποθηκεύεται ηλεκτρική ενέργεια, οι τύποι καυσίμων που τροφοδοτούν τις κυψέλες καυσίμου και συσσωρευτές.**

Τροπολογία 147

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) όπου απαιτείται, την ημερομηνία, ώρα και γεωγραφική τοποθεσία εισόδου/εξόδου από την Αρκτική και την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώθηκε εν πλω και στη θέση ελλιμενισμού·

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε β) την κατηγορία πάγου του πλοίου, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου πρέπει να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της

ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε γ) την ημερομηνία και την ώρα πλεύσης σε συνθήκες πάγου, την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται κατά τον πλου σε συνθήκες πάγου, την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται κατά τον πλου σε συνθήκες πάγου, την απόσταση που διανύεται κατά τον πλου υπό συνθήκες πάγου, την απόσταση που διανύθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θάλασσα, την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θάλασσα, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται σε πλεύση σε συνθήκες πάγου δεν περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **σε ετήσια** βάση με διαφανή τρόπο, ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **στη** βάση **δεδομένων συμμόρφωσης του άρθρου 16, εγκαίρως και** με διαφανή τρόπο, **και τα συγκεντρώνουν σε ετήσια βάση**, ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα

κανονισμό.

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α α) υπολογίζει, όταν απαιτείται, το ποσοστό καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές επί της μέσης ετήσιας ενέργειας που καταναλώθηκε επί του πλοίου από το οικείο πλοίο·

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) αξιολογεί, όταν απαιτείται, τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του άρθρου 5α (νέο)·

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) υπολογίζει το ποσό των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Διαγράφηκε για να καταστεί καθήκον των αρμόδιων αρχών.

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) συγκεντρώνει ξεχωριστά, σε ετήσια βάση και για κάθε πλοίο, τα στοιχεία που προέκυψαν από την παρακολούθηση και την καταχώριση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ), ε) και εα), και τα δίνει στις εταιρείες για να τα υποβάλουν στη βάση δεδομένων δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 3·

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ β) συγκεντρώνει τις προαναφερόμενες πληροφορίες και τις υποβάλλει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ γ) αξιολογεί την ποιότητα και τη συνοχή του σχεδίου παρακολούθησης, της καταχώρισης δεδομένων και της συμμόρφωσης με το σύστημα διαχείρισης της ποιότητας.

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 3 α (νέα)

3α. Με βάση τις πληροφορίες που παρέχει ο ελεγκτής, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους υπολογίζει το ποσό των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Βάση δεδομένων συμμόρφωσης και υποβολή εκθέσεων

Βάση δεδομένων συμμόρφωσης, υποβολή εκθέσεων και δημοσίευση πληροφοριών

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, εξασφαλίζει τη λειτουργία και ενημερώνει ηλεκτρονική βάση δεδομένων συμμόρφωσης για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα άρθρα 4 και 5. Η βάση δεδομένων συμμόρφωσης χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου σχετικά με το ισοζύγιο συμμόρφωσης των πλοίων και τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που **ορίζονται** στα άρθρα 17 και 18. Είναι προσβάσιμη από τις εταιρείες, τους ελεγκτές, τις αρμόδιες αρχές και **την Επιτροπή**.

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, εξασφαλίζει τη λειτουργία και ενημερώνει **την κεντρικής διαχείρισης** ηλεκτρονική βάση δεδομένων συμμόρφωσης, **που θα ενσωματωθεί στο σύστημα THETIS-MRV που έχει συσταθεί βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757**, για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα άρθρα 4, 4α, 4γ, 5, 5α και **την αποθήκευση και δημοσίευση πληροφοριών που υποβάλλονται από εταιρείες της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου**. Η βάση δεδομένων συμμόρφωσης χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου σχετικά με το ισοζύγιο συμμόρφωσης των πλοίων, **τη χρήση των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3** και τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που **προβλέπονται** στα άρθρα 17 και 18, **καθώς και τις ποινές που επιβάλλονται βάσει του άρθρου 20, τις ποινές που**

κοινοποιούνται βάσει του άρθρου 23, τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών που αναφέρονται στο άρθρο 25 και τις πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Η βάση δεδομένων είναι προσβάσιμη από τις εταιρείες, τους ελεγκτές, τις αρμόδιες αρχές, την Επιτροπή, και από το ευρύ κοινό με διαφανή και φιλικό προς τον χρήστη τρόπο. Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη βάση δεδομένων διατίθενται σε μορφότυπο ανοικτών δεδομένων χωρίς ανωνυμοποίηση ή συγκέντρωση.

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τους κανόνες για **τα δικαιώματα πρόσβασης** και τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της βάσης δεδομένων συμμόρφωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τους κανόνες για **την προσβασιμότητα** και τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της βάσης δεδομένων συμμόρφωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Τροπολογία 161

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η εταιρεία καταγράφει στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης για καθένα από τα πλοία της τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όπως βεβαιώνονται από τον ελεγκτή, καθώς και πληροφορίες που επιτρέπουν την

Τροπολογία

3. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η εταιρεία καταγράφει στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης για καθένα από τα πλοία της τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όπως βεβαιώνονται **και υπολογίζονται** από τον ελεγκτή, **τη χρήση των μηχανισμών**

ταυτοποίηση του πλοίου, της εταιρείας, καθώς και την ταυτότητα του ελεγκτή που διενήργησε την αξιολόγηση.

ενελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 17 και 18, τις ετήσιες εξαιρέσεις που εφαρμόζονται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3, εάν υπάρχουν, καθώς και πληροφορίες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του πλοίου, της εταιρείας, καθώς και την ταυτότητα του ελεγκτή που διενήργησε την αξιολόγηση.

Τροπολογία 162

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν το πλοίο έχει πλεόνασμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να το μεταφέρει στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του ίδιου πλοίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η εταιρεία καταγράφει την αποταμίευση του πλεονάσματος συμμόρφωσης στην επόμενη περίοδο αναφοράς στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ελεγκτή της. Η εταιρεία δεν μπορεί πλέον να αποταμιεύσει το πλεόνασμα συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU.

Τροπολογία

1. Όταν το πλοίο έχει πλεόνασμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να το μεταφέρει στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του ίδιου πλοίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η εταιρεία καταγράφει την αποταμίευση του πλεονάσματος συμμόρφωσης στην επόμενη περίοδο αναφοράς στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ελεγκτή της. Η εταιρεία δεν μπορεί πλέον να αποταμιεύσει το πλεόνασμα συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU. ***Το μη χρησιμοποιηθέν πλεόνασμα συμμόρφωσης για την επόμενη περίοδο αναφοράς ισχύει για τρία έτη.***

Τροπολογία 163

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Δίνεται η δυνατότητα στις εταιρείες να αποταμιεύουν το πλεόνασμα συμμόρφωσης από πλοία που λειτουργούν πλήρως με ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, όπως η αιολική ή ηλιακή ενέργεια,

εφόσον τα εν λόγω πλοία δεν χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς αναψυχής.

Τροπολογία 164

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) από πλοίο που διανύει τον τελευταίο χρόνο λειτουργίας του·

Τροπολογία 165

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα ισοζύγια συμμόρφωσης δύο ή περισσότερων πλοίων, τα οποία επαληθεύονται από τον ίδιο ελεγκτή, μπορούν να ομαδοποιούνται για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του άρθρου 4. Το ισοζύγιο συμμόρφωσης ενός πλοίου δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε περισσότερες από μία ομάδες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς.

1. Τα ισοζύγια συμμόρφωσης δύο ή περισσότερων πλοίων, τα οποία επαληθεύονται από τον ίδιο ελεγκτή, μπορούν να ομαδοποιούνται για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του άρθρου 4 ***έως την 31η Δεκεμβρίου 2039***. Το ισοζύγιο συμμόρφωσης ενός πλοίου δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε περισσότερες από μία ομάδες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία 166

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, η εταιρεία καταβάλλει ποινή. ***Ο ελεγκτής*** υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα V.

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, ***το εν λόγω έλλειμμα προστίθεται στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς και*** η εταιρεία

καταβάλλει ποινή. **Η διοικητική αρχή της ναυτιλιακής εταιρείας** υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα V.

Τροπολογία 167

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εταιρεία καταβάλλει ποινή για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. **Ο ελεγκτής** υπολογίζει το ποσό της ποινής πολλαπλασιάζοντας το ποσό των 250 EUR επί τα megawatt της εγκατεστημένης επί του πλοίου ισχύος και επί τον αριθμό των **συμπληρωμένων** ωρών ελλιμενισμού.

Τροπολογία

2. Η εταιρεία καταβάλλει ποινή για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. **Η διοικητική αρχή της ναυτιλιακής εταιρείας** υπολογίζει το ποσό της ποινής πολλαπλασιάζοντας το ποσό των 250 EUR επί τα megawatt της εγκατεστημένης επί του πλοίου ισχύος και επί τον αριθμό των **στρογγυλοποιημένων** ωρών ελλιμενισμού.

Όταν ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με την εντολή RFNBO (ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης) που ορίζεται στο άρθρο 4α, η αντίστοιχη διαφορά της ποσόστωσης σε ποσοστιαίες μονάδες πολλαπλασιάζεται επί 2 και προστίθεται στο όριο του άρθρου 4 παράγραφος 2 ως malus, εκτός εάν η μη συμμόρφωση με την ποσόστωση οφείλεται στην έλλειψη εφοδιασμού με καύσιμα.

Τροπολογία 168

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 26 για τον καθορισμό του υπολογισμού της ποινής στο εδάφιο 2 και για τα κριτήρια εφαρμογής και τους κανόνες εκτέλεσης.

Τροπολογία 169

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – εδάφιο 2 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. *Η εταιρεία καταβάλλει ποινή αποτρεπτικού χαρακτήρα για κάθε μη συμμορφούμενο πλοιο στην Αρκτική. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 26 για τον καθορισμό του μαθηματικού τύπου για τον υπολογισμό του ποσού της ποινής για μη συμμορφούμενους πλοίες στην Αρκτική.*

Τροπολογία 170

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 19 παράγραφος 1, ο ελεγκτής εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU μετά την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, καθώς και η απόδειξη των χρηματικών πληρωμών σύμφωνα με το άρθρο 21, καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 19 παράγραφος 1, ο ελεγκτής εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU μετά την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. **Ο ελεγκτής εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU με την καταβολή των ποινών σε εταιρεία για δύο συναπτά έτη κατ' ανώτατο όριο. Για το δεύτερο συνεχόμενο έτος μη συμμόρφωσης, η ποινή που υπολογίζεται με βάση τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα V και το έλλειμμα συμμόρφωσης του πλοίου διπλασιάζεται κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς. Στις επόμενες περιόδους αναφοράς ο ελεγκτής δεν εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.** Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, καθώς και η απόδειξη των χρηματικών πληρωμών σύμφωνα με το άρθρο 21, καταγράφονται

Τροπολογία 171

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Η εταιρεία δικαιούται έναντι του εμπορικού φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου την επιστροφή του κόστους και των ευθυνών της εταιρείας ως ρυθμιζόμενης οντότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 172

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με σκοπό την προσαρμογή του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την τροποποίηση του ποσού της πάγιας ποινής που ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με σκοπό την προσαρμογή του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την τροποποίηση του ποσού της πάγιας ποινής που ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας **και διασφαλίζοντας την αποτρεπτική επίδραση των εν λόγω ποινών.**
Ειδικότερα, η Επιτροπή διασφαλίζει ότι οι ποινές είναι τουλάχιστον διπλάσιες από τη διαφορά μεταξύ της τιμής του καυσίμου που χρησιμοποιείται από το πλοίο και της ποσότητας και της τιμής του οικονομικά αποδοτικότερου ανανεώσιμου καυσίμου.

Τροπολογία 173

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Ο προμηθευτής καυσίμων πλοίων καταβάλλει πρόστιμο για μη παροχή των αναγκαίων καυσίμων στους λιμένες της Ένωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 4β.

Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 26 για τον καθορισμό του μαθηματικού τύπου για τον υπολογισμό του ποσού της ποινής και για τα κριτήρια εφαρμογής και τους κανόνες εκτέλεσης.

Τροπολογία 174

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – εδάφιο 4 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4β. Ο λιμένας κατάπλου καταβάλλει πρόστιμο για μη παροχή επαρκούς ηλεκτροδότησης από την ξηρά μέσω χειρσαίας εγκατάστασης που επιτρέπει τη χρήση του συχνότερα χρησιμοποιούμενου επί του πλοίου εξοπλισμού ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 26 για τον καθορισμό του μαθηματικού τύπου για τον υπολογισμό του ποσού της ποινής και για τα κριτήρια εφαρμογής και τους κανόνες εκτέλεσης.

Τροπολογία 175

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – τίτλος

Κατανομή του ποσού των ποινών για τη στήριξη των ανανεώσιμων καυσίμων **και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** στον τομέα της ναυτιλίας

Κατανομή του ποσού των ποινών για τη στήριξη των ανανεώσιμων καυσίμων στον τομέα της ναυτιλίας

Τροπολογία 176

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα ποσά των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 και στο άρθρο 20 παράγραφος 2 κατανέμονται για τη στήριξη κοινών έργων που αποσκοπούν στην ταχεία διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα ποσά που εισπράττονται από τις ποινές τονώνουν την παραγωγή μεγαλύτερων ποσοτήτων ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τον τομέα της ναυτιλίας, διευκολύνουν την κατασκευή κατάλληλων εγκαταστάσεων εφοδιασμού με καύσιμα ή σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες και στηρίζουν την ανάπτυξη, τη δοκιμή και τη χρήση των πλέον καινοτόμων ευρωπαϊκών τεχνολογιών στον στόλο με στόχο την επίτευξη σημαντικών μειώσεων των εκπομπών.

1. Τα ποσά των ποινών που **ορίζονται στα άρθρα 20 (1) και 20 (2) διατίθενται για να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση των πλοίων και να υποστηριχθούν οι επενδύσεις σε καινοτόμους τεχνολογίες και υποδομές για την απαλλαγή του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, και να αναπτυχθούν βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υδρογόνο και η αμμωνία, που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές, αλλά και τεχνολογίες πρόωσης μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των αιολικών τεχνολογιών. Ποσοστό 20 % από τα ποσά των ποινών που εισπράττονται ετησίως αξιοποιούνται συμβάλλοντας στην προστασία, την αποκατάσταση και τη βελτιωμένη διαχείριση των θαλασσίων οικοσυστημάτων που βιώνουν τις επιπτώσεις της υπερθέρμανσης του πλανήτη, όπως οι προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, και προάγοντας με οριζόντιο τρόπο τη βιώσιμη γαλάζια οικονομία, για παράδειγμα την ανανεώσιμη γαλάζια ενέργεια. Όλα τα έργα που υποστηρίζονται από τις ποινές δημοσιοποιούνται και συνάδουν με τους στόχους του παρόντος κανονισμού.**

Τροπολογία 177

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο **καινοτομίας** που αναφέρεται στο **άρθρο 10α παράγραφος 8** της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο καινοτομίας.

Τροπολογία

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο **Ωκεανών** που αναφέρεται στο **[άρθρο X]** της οδηγίας 2003/87/ΕΚ **και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1**. Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο καινοτομίας.

Τροπολογία 178

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει **κατ'** εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις λεπτομέρειες για την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

Τροπολογία

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει **κατ'** εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις λεπτομέρειες για την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2 **και τις μεθόδους δημοσιοποίησης των πληροφοριών που αφορούν τα υποστηριζόμενα έργα.**

Τροπολογία 179

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 22α

*Επισήμανση της περιβαλλοντικής
απόδοσης των πλοίων*

1. Προκειμένου να παρασχεθούν κίνητρα για τη μείωση των εκπομπών και να αυξηθεί η διαφάνεια των πληροφοριών, η Επιτροπή θεσπίζει ένα ολιστικό ενωσιακό σύστημα για την επισήμανση της περιβαλλοντικής απόδοσης των πλοίων, το οποίο εφαρμόζεται στα πλοία που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

2. Έως την 1η Ιουλίου 2023, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό λεπτομερών που αφορούν τη λειτουργία του ενωσιακού συστήματος για την επισήμανση της περιβαλλοντικής απόδοσης των πλοίων, καθώς και τα τεχνικά πρότυπα στα οποία αυτή βασίζεται.

Τροπολογία 180

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. **Τα** κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή *έως την (ηη/μμ/20εε)* και την *ειδοποιούν χωρίς καθυστέρηση για* κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. **Τα** κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή **το αργότερο [6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] και κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση. Η Επιτροπή μεριμνά για την υποβολή έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως την [έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] επισκόπηση των εθνικών**

μέτρων που θέσπισαν τα κράτη μέλη, και κοινοποιεί αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση.

Τροπολογία 181

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η Επιτροπή παρέχει τεχνική υποστήριξη στα κράτη μέλη, κατά περίπτωση, για την τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 182

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Εάν ένα πλοίο δεν έχει προσκομίσει έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και εάν άλλα μέτρα επιβολής δεν έχουν εξασφαλίσει τη συμμόρφωση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου **μπορεί**, αφού δώσει στην οικεία εταιρεία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, **να εκδώσει** διαταγή εκδίωξης. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κοινοποιεί τη διαταγή εκδίωξης στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας. Κάθε κράτος μέλος, με εξαίρεση κάθε κράτος μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αρνείται την είσοδο του πλοίου που υπόκειται σε διαταγή εκδίωξης σε οποιονδήποτε λιμένα του έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Εάν το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους, το οικείο κράτος μέλος, αφού δώσει τη δυνατότητα στην οικεία εταιρεία

3. Εάν ένα πλοίο δεν έχει προσκομίσει έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και εάν άλλα μέτρα επιβολής δεν έχουν εξασφαλίσει τη συμμόρφωση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου, αφού δώσει στην οικεία εταιρεία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, **εκδίδει** διαταγή εκδίωξης. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κοινοποιεί τη διαταγή εκδίωξης στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας. Κάθε κράτος μέλος, με εξαίρεση κάθε κράτος μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αρνείται την είσοδο του πλοίου που υπόκειται σε διαταγή εκδίωξης σε οποιονδήποτε λιμένα του έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Εάν το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους, το οικείο κράτος μέλος, αφού δώσει τη δυνατότητα στην οικεία εταιρεία

να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, διατάσσει απαγόρευση της σημαίας έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της.

να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, διατάσσει απαγόρευση της σημαίας έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της.

Τροπολογία 183

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 25 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές ως υπεύθυνες για την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού (στο εξής: αρμόδιες αρχές). Ανακοινώνουν τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας τους στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον δικτυακό τόπο της τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες **ανεξάρτητες** αρμόδιες αρχές ως υπεύθυνες για την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού (στο εξής: αρμόδιες αρχές). Ανακοινώνουν τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας τους στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον δικτυακό τόπο της **και στη βάση δεδομένων** τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών.

Τροπολογία 184

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 6, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, **στο άρθρο 4 παράγραφος 4**, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο **8 (β) νέο και 9** παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 185

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 3

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 7, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος **3, στο άρθρο 4 παράγραφος 4**, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο **8 (β) νέο και 9** παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Τροπολογία 186

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 6

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 7, του άρθρου 5 παράγραφος 4, του άρθρου **9 παράγραφος 3, του άρθρου 13** παράγραφος 3, του άρθρου 20 παράγραφος **4 και** του άρθρου 21 παράγραφος 3 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εάν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος **4, του άρθρου 4 παράγραφος 5**, του άρθρου 5 παράγραφος 4, του άρθρου **5.α, παράγραφος 2, του άρθρου 13** παράγραφος 3, του άρθρου 20 παράγραφος **2β, του άρθρου 20 παράγραφος 4**, του άρθρου 21 παράγραφος 3 **και του άρθρου 21.β παράγραφος 2**, αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εάν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα

πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 187

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως την 1η Ιανουαρίου **2030**, σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και **καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων** εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις:

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως την 1η Ιανουαρίου **2027, και ανά τριετία κατόπιν**, σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και **τεχνολογιών μηδενικών** εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση, **συμπεριλαμβανομένης της ανταγωνιστικότητάς τους και της πιθανής διαρροής άνθρακα. Η αξιολόγηση εκτιμά επίσης την περιβαλλοντική ακεραιότητα του παρόντος κανονισμού σε σχέση με τις δεσμεύσεις που ορίζονται στη συμφωνία του Παρισιού και στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119.** Η Επιτροπή εξετάζει **ειδικότερα** πιθανές τροποποιήσεις:

Τροπολογία 188

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) του ορίου που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2·

Τροπολογία

α) των ορίων και στόχων που αναφέρονται στα άρθρα 4 και 4(α)·

Τροπολογία 189

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) των τύπων πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 1·

Τροπολογία

β) **την επέκταση των** τύπων πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 1·

Τροπολογία 190

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) το κατώτατο όριο ολικής χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 2 (1)·

Τροπολογία 191

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) την ομαδοποίηση των ισοζυγίων συμμόρφωσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 18(1)·

Τροπολογία 192

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ β) τη συμπερίληψη των χρησιμοποιημένων μαγειρικών ελαίων και των ζωικών λιπών της κατηγορίας III ως λιγότερο ευνοϊκή οδό στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

Τροπολογία 193

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Σε περίπτωση υιοθέτησης από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ενός παγκόσμιου προτύπου καυσίμων και πριν αυτό ή αντίστοιχο μέτρο ισχύσει, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία εξετάζει τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα των μέτρων που αποφασίστηκαν στο πλαίσιο του ΔΝΟ, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας τους ως προς τους στόχους που απορρέουν από τη Συμφωνία του Παρισιού, καθώς και τον ενωσιακό στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ).../... [Ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα].

Κατά περίπτωση, η Επιτροπή δύναται να συνοδεύσει την αναφερόμενη στην παράγραφο 1α έκθεση με νομοθετική πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού κατά τρόπο συνεπή προς τον στόχο της διατήρησης της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και της αποτελεσματικότητας της ενωσιακής δράσης για το κλίμα, και ειδικότερα τον ενωσιακό στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ).../... [Ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα].»

Τροπολογία 194

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – εδάφιο 1 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β. Έως την 1η Ιανουαρίου 2024, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με τις κοινωνικές επιπτώσεις, καθώς και τις ανάγκες απασχόλησης και κατάρτισης έως το 2030 και το 2050 σε σχέση με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 195

Πρόταση κανονισμού ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟ ΟΡΙΟΥ ΕΝΤΑΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όρος	Επεξήγηση
i	Δείκτης που αντιστοιχεί στα καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
j	Δείκτης που αντιστοιχεί στις μονάδες καύσης καυσίμου επί του πλοίου. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι μονάδες που λαμβάνονται υπόψη είναι ο/οι κύριος/-οι κινητήρας/-ες, ο/οι βοηθητικός/-οί κινητήρας/-ες και οι λέβητες πετρελαίου
k	Δείκτης που αντιστοιχεί στα σημεία σύνδεσης (c) όπου παρέχεται ηλεκτρική ενέργεια ανά σημείο σύνδεσης.
c	Δείκτης που αντιστοιχεί στον αριθμό των σημείων ηλεκτρικής φόρτισης
m	Δείκτης που αντιστοιχεί στον αριθμό των καταναλωτών ενέργειας
$M_{i,j}$	Μάζα συγκεκριμένου καυσίμου i οξειδωμένου στον καταναλωτή j [gFuel]
E_k	Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη στο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k εάν υπερβαίνει το ένα [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή από καύσιμο i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που συνδέεται με την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Κατώτερη θερμογόνο δύναμη καυσίμου i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Συντελεστής απώλειας καυσίμου κινητήρα (μη καιόμενο καύσιμο) ως ποσοστό της μάζας καυσίμου i που χρησιμοποιείται από τη μονάδα καύσης j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο στη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO ₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο i στη μονάδα καύσης j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου προς τη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtWslippage, j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO ₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου i προς τη μονάδα καύσης j

	$CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4})$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη σε διάστημα 100 ετών σε CO_2, CH_4, N_2O

Τροπολογία	
Όρος	Επεξήγηση
i	Δείκτης που αντιστοιχεί στα καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
j	Δείκτης που αντιστοιχεί στις μονάδες καύσης καυσίμου επί του πλοίου. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι μονάδες που λαμβάνονται υπόψη είναι ο/οι κύριος/-οι κινητήρας/-ες, ο/οι βοηθητικός/-οί κινητήρας/-ες και οι λέβητες πετρελαίου
K	Δείκτης που αντιστοιχεί στα σημεία σύνδεσης (c) όπου παρέχεται ηλεκτρική ενέργεια ανά σημείο σύνδεσης.
c	Δείκτης που αντιστοιχεί στον αριθμό των σημείων ηλεκτρικής φόρτισης
m	Δείκτης που αντιστοιχεί στον αριθμό των καταναλωτών ενέργειας
$M_{i,j}$	Μάζα συγκεκριμένου καυσίμου i οξειδωμένου στον καταναλωτή j [gFuel]
E_k	Ηλεκτρική ενέργεια που παραδίδεται στο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k εάν περισσότερα από ένα [MJ] + <i>ηλεκτρική ενέργεια που παραδίδεται στο πλοίο ανά αιολική ενέργεια [MJ] + ηλεκτρική ενέργεια που παραδίδεται στο πλοίο ανά ηλιακή ενέργεια [MJ]</i>
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή από καύσιμο i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που συνδέεται με την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Κατώτερη θερμογόνο δύναμη καυσίμου i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Συντελεστής απώλειας καυσίμου κινητήρα (μη καιόμενο καύσιμο) ως ποσοστό της μάζας καυσίμου i που χρησιμοποιείται από τη μονάδα καύσης j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο στη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO ₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο i στη μονάδα καύσης j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου προς τη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]

$CO_{2eq, TtWslippage, j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO ₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου i προς τη μονάδα καύσης j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq, TtWslippage, j} = (C_{sf CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf CH_4, j} \times GWP_{CH_4}) \times M_i$
GWP_{CO_2}	Δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη από CO ₂ σε διάστημα 100 ετών
GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	Δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη σε διάστημα 20 ετών σε CH ₄ , N ₂ O

Τροπολογία 196

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η μάζα καυσίμου [Mi] προσδιορίζεται με βάση την αναφερόμενη ποσότητα σύμφωνα με το πλαίσιο υποβολής εκθέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, βάσει της μεθοδολογίας παρακολούθησης που έχει επιλέξει η εταιρεία.

Τροπολογία

Η μάζα καυσίμου [Mi] προσδιορίζεται με βάση την αναφερόμενη ποσότητα σύμφωνα με το πλαίσιο υποβολής εκθέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, βάσει της μεθοδολογίας παρακολούθησης που έχει επιλέξει η εταιρεία. **Μπορεί να χρησιμοποιηθεί η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου [MiA] αντί της μάζας καυσίμου [Mi] για πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου. Η προσαρμοσμένη μάζα [MiA] ορίζεται στο παράρτημα X.**

Τροπολογία 197

Πρόταση κανονισμού ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει κατάλογο τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β), καθώς και συγκεκριμένα κριτήρια για τη χρήση τους, κατά περίπτωση.	
Τεχνολογία μηδενικών εκπομπών	Κριτήρια χρήσης
Κυψέλες καυσίμου	Οι κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούνται επί του σκάφους για την παραγωγή ενέργειας κατά τον ελλιμενισμό θα πρέπει να

	τροφοδοτούνται πλήρως με ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.
Αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου	Η χρήση αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου επιτρέπεται ανεξάρτητα από την πηγή ενέργειας που παρήγαγε την αποθηκευμένη ισχύ (παραγωγή επί του πλοίου ή στην ξηρά στην περίπτωση αντικατάστασης συσσωρευτή).
Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου από αιολική και ηλιακή ενέργεια	Κάθε πλοίο που έχει τη δυνατότητα να καλύπτει τις ενεργειακές του ανάγκες όταν είναι ελλιμενισμένο με τη χρήση αιολικής και ηλιακής ενέργειας.
Με τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών επιτυγχάνονται σταθερά εκπομπές ισοδύναμες με τις μειώσεις εκπομπών που θα επιτυγχάνονταν με τη χρήση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.	

Τροπολογία

Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει κατάλογο τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β), καθώς και συγκεκριμένα κριτήρια για τη χρήση τους, κατά περίπτωση.	
Τεχνολογία μηδενικών εκπομπών	Κριτήρια χρήσης
Κυψέλες καυσίμου	Οι κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου για την παραγωγή ενέργειας θα πρέπει να τροφοδοτούνται πλήρως από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.
Αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου	Η χρήση αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου επιτρέπεται ανεξάρτητα από την πηγή ενέργειας που παρήγαγε την αποθηκευμένη ισχύ (παραγωγή επί του πλοίου ή στην ξηρά στην περίπτωση αντικατάστασης συσσωρευτή).
Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου από αιολική και ηλιακή ενέργεια	Κάθε πλοίο που έχει τη δυνατότητα να καλύπτει τις ενεργειακές του ανάγκες όταν είναι ελλιμενισμένο με τη χρήση αιολικής και ηλιακής ενέργειας.
Με τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών επιτυγχάνονται οι ίδιες μειώσεις στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων που θα επιτυγχάνονταν με τη χρήση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.	

Τροπολογία 198

Πρόταση κανονισμού ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

Compliance balance [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n^{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
όπου:	

gCO_{2eq}	Γραμμάρια ισοδύναμου CO ₂
GHGIE _{target}	Όριο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού
GHGIE _{actual}	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο υποβολής εκθέσεων

Τύπος για τον υπολογισμό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

Το ποσό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 υπολογίζεται ως εξής:

Penalty =	$(Compliance\ balance / GHGIE_{actual}) \times conversion\ factor\ from\ MJ\ to\ tonnes\ of\ VLSFO\ (41.0\ MJ / kg) \times EUR\ 2400$
-----------	---

Τροπολογία

Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

Compliance balance [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n^{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
όπου:	

gCO_{2eq}	Γραμμάρια ισοδύναμου CO ₂
GHGIE _{target}	Όριο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού
GHGIE _{actual}	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο υποβολής εκθέσεων

Τύπος για τον υπολογισμό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

Το ποσό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 υπολογίζεται ως εξής:

Penalty =	$(Penalty = (- compliance\ balance) / GHGIEactual / (LCV_{VLSFO} * 1000 * 4500\ \text{€}/t)$ <p><i>Where:</i> $LCV_{VLSFO} = 41.0\text{MJ/kg}$</p>
-----------	---

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK
Έγγραφο αναφοράς	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 13.9.2021
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 13.9.2021
Συνδεδεμένες επιτροπές - Ημερομηνία αναγγελίας στην ολομέλεια	11.11.2021
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Tiemo Wölken 17.9.2021
Εξέταση στην επιτροπή	14.2.2022
Ημερομηνία έγκρισης	28.4.2022
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 48 - : 24 0 : 14
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Mathilde Androuët, Νίκος Ανδρουλάκης, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Πέτρος Κόκκαλης, Αθανάσιος Κωνσταντίνου, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

48	+
NI	Αθανάσιος Κωνσταντίνου, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Μαρία Σπυράκη
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Πέτρος Κόκκαλης, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rookens, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

28.6.2022

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Rasmus Andresen

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Στην πιο πρόσφατη έκθεσή της, η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC) αποφαίνεται κατηγορηματικά ότι: ο άνθρωπος προξένησε υπερθέρμανση της ατμόσφαιρας, των ωκεανών και του εδάφους, και αυτή η ανθρωπογενής κλιματική αλλαγή επηρεάζει και την Ευρώπη, όπως μαρτυρούν ακραία μετεωρολογικά και κλιματικά φαινόμενα στο έδαφός της¹. Προκειμένου να αποφευχθεί περαιτέρω αύξηση της υπερθέρμανσης του πλανήτη άνω του 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, είναι επιτακτική ανάγκη η ανάληψη ταχείας και φιλόδοξης δράσης υπέρ του κλίματος σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, σε όλους τους τομείς της οικονομίας.

Η γενικότερη φιλοδοξία της ΕΕ να επιτύχει έως το 2050 κλιματική ουδετερότητα, να μειώσει έως το 2030 τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, και να υλοποιήσει τη δέσμη προσαρμογής στον στόχο 55 % δεν είναι παρά δειλά πρώτα βήματα: για να περιοριστεί η υπερθέρμανση του πλανήτη στον 1,5 °C και να τηρηθούν οι υποχρεώσεις που αναλάβαμε δυνάμει της συμφωνίας του Παρισιού, η ΕΕ πρέπει να έχει εξασφαλίσει το αργότερο έως το 2040 μια οικονομία με μηδενικές εκπομπές, υψηλή ενεργειακή απόδοση, πλήρως βασιζόμενη στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Βάσει μελετών, το εν λόγω σύστημα όχι μόνο είναι εφικτό τεχνολογικά αλλά αποφέρει επίσης στην ΕΕ οικονομικά και κοινωνικά οφέλη².

¹ Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC), 2021: Summary for Policymakers (Περίληψη για τους φορείς χάραξης πολιτικής). Στο: Climate Change 2021: (Κλιματική αλλαγή 2021: The Physical Science Basis (Ερείσματα των Φυσικών επιστημών). Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (Συμβολή της ομάδας εργασίας I στην έκτη έκθεση αξιολόγησης που συνέταξε η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή) [V. Masson-Delmotte, P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, και B. Zhou (eds.)]. Υπό έκδοση.

² Βλ. i) «Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario» (Δημιουργία ενός ενεργειακού σεναρίου συμβατού με τη συμφωνία του Παρισιού). <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii) Mark Z. Jacobson (2020). 100 % Clean, Renewable Energy and Storage for Everything (100 % καθαρή ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές και αποθήκευση, για κάθε σκοπό) <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSSBook/WWSSBook.html>· iii) Πανεπιστήμιο LUT [Φινλανδία] για τη SolarPower Europe: [100% Renewable Europe – SolarPower Europe](https://www.solarpower.eu/) (η Ευρώπη βασιζόμενη 100 % σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας)

Δεδομένου ότι από τη ναυτιλία προέρχονται περίπου 11 % των ανθρακούχων εκπομπών της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών και 3 έως 4 % των συνολικών ανθρακούχων εκπομπών της ΕΕ, η παροχή κινήτρων για ομαλή οικολογική μετάβαση του τομέα της ναυτιλίας έχει ιδιαίτερη βαρύτητα. Ουσιαστικά, εάν δεν αναληφθεί δράση, οι εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές σε επίπεδο Ευρώπης αναμένεται να αυξηθούν έως το 2050 κατά 86 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990³, ενώ αναμένεται περιορισμένη μόνο αξιοποίηση των μέτρων ενεργειακής απόδοσης και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Η πρόταση πρωτοβουλίας FuelEU Maritime της Επιτροπής ξεκινά με καλές προθέσεις αλλά ανεπαρκείς φιλοδοξίες σε πολλές πτυχές της, τις οποίες επεξεργάζεται ο εισηγητής ώστε να προαγάγει τη δίκαιη οικολογική μετάβαση στο πλαίσιο της συνολικής ναυτιλιακής αξιακής αλυσίδας και του συναφούς εργατικού δυναμικού.

Ο κλάδος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας θα διαδραματίσει κορυφαίο ρόλο κατά τη μετάβαση που συντελείται στον διεθνή τομέα θαλάσσιων μεταφορών. Ο εισηγητής φιλοδοξεί να στηρίξει και να ενθαρρύνει την προσπάθεια του κλάδου για ενεργειακή μετάβαση και να διασφαλίσει βιώσιμη ανταγωνιστικότητα στη διεθνή αγορά. Η βιομηχανία μας θα ενισχυθεί εάν τεθεί σαφές ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο και επιδιωχθεί πιο σθεναρά η ευρωπαϊκή καινοτομία στον ναυτιλιακό κλάδο.

Πρόωθηση επιχειρησιακών μέτρων και μέτρων ενεργειακής απόδοσης

Η ελάττωση των ενεργειακών αναγκών και η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης αποτελούν προϋπόθεση για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας με το χαμηλότερο δυνατό κόστος⁴. Μέχρι σήμερα, στο πλαίσιο της ενωσιακής νομοθεσίας, δυστυχώς δεν έχουν προωθηθεί με ουσιαστικό τρόπο μέτρα ενεργειακής απόδοσης στον τομέα της ναυτιλίας. Συνεπώς υπονομεύεται σε μέγιστο βαθμό η ικανότητα του τομέα να επιτύχει μηδενικές εκπομπές στο εγγύς μέλλον.

Ως εκ τούτου, ο εισηγητής κινείται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της αρχής «προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση»⁵ και υιοθετεί ολοκληρωμένη προσέγγιση θεσπίζοντας έναν στόχο προς ενθάρρυνση των ναυτιλιακών εταιρειών να υιοθετήσουν ταχέως επιχειρησιακά μέτρα και μέτρα ενεργειακής απόδοσης, βάσει του οποίου θα δαπανάται, πρωτίστως, η ελάχιστη δυνατή ενέργεια κατά τις ποικίλες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ο εισηγητής επαναλαμβάνει και συμπληρώνει τα ήδη ψηφισθέντα από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσον αφορά τον κανονισμό για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (COM(2019) 0038)⁶, οι σχετικές διαπραγματεύσεις ωστόσο έχουν παγώσει σε επίπεδο Συμβουλίου. Κατά τον εισηγητή, ο εν λόγω στόχος εντάσσεται περίφημα στον εν λόγω

³ Τέταρτη μελέτη του ΔΝΟ για τα GHG.

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» (COM(2019) 640 final).

⁵ Σύσταση της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2021, (C(2021)7014) για την προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση: από τις αρχές στην πράξη. Κατευθυντήριες γραμμές και παραδείγματα για την εφαρμογή της αρχής κατά τη λήψη αποφάσεων στον ενεργειακό τομέα και πέραν αυτού.

⁶ Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Σεπτεμβρίου 2020 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 ώστε να ληφθεί δεόντως υπόψη το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD)).

κανονισμό, ο οποίος αφορά ρητά την απαλλαγή του κλάδου από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ο στόχος μείωσης των εκπομπών ανά μεταφορά είναι πράγματι πιθανό να ωθήσει τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές να εφαρμόζουν εκείνα τα διαθέσιμα επιχειρησιακά μέτρα και μέτρα ενεργειακής απόδοσης που θεωρούν πιο κατάλληλα για τις ανάγκες τους, όπως βραδεία πλεύση, βελτιστοποίηση ταχύτητας και προγραμματισμού, αιολική πρόωση, προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού, ηλεκτροκίνηση από ανανεώσιμες πηγές και αποθήκευση ενέργειας, παραλλήλως με ψηφιοποίηση και με τη βελτιστοποίηση του εφοδιασμού.

Ο εισηγητής συστήνει επίσης να επιβραβεύεται με μεγαλύτερη ακρίβεια και αναλογικότητα, ώστε να χρησιμεύει και ως κίνητρο, η χρήση αποδοτικότερων ενεργειακών πηγών ή τεχνολογιών πρόωσης, στο πλαίσιο των ενεργειακών αναγκών επί του πλοίου και κατά τον ελλιμενισμό, προς συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Ενίσχυση των στόχων μειωμένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

Πέραν των επιχειρησιακών μέτρων και των μέτρων ενεργειακής απόδοσης, απαιτείται διαχρονική αυστηροποίηση του στόχου μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, ώστε να τονωθεί η μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στην εναλλακτική λύση των βιώσιμων πηγών ενέργειας. Ωστόσο τα επίπεδα που προτάθηκαν αρχικά από την Επιτροπή δεν επαρκούν για να επιτευχθούν μηδενικές εκπομπές – αντιβαίνοντας έτσι στην υποχρέωση του κλάδου βάσει της συμφωνίας του Παρισιού⁷ – αλλά ούτε και για να διασφαλιστεί ότι θα προωθούνται μόνο οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας προς επίτευξη του στόχου.

Κατά τον εισηγητή, έχει ζωτική σημασία να δοθεί ισχυρό ρυθμιστικό μήνυμα για τόνωση της πράσινης καινοτομίας και ενθάρρυνση των πρωτοπόρων⁸. Συνεπώς συστήνει οδό μείωσης των εκπομπών που θα είναι συμβατή με μια ενωσιακή οικονομία υψηλής ενεργειακής απόδοσης και βασιζόμενη πλήρως στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η οποία θα επιτευχθεί έως το 2040, αξιοποιώντας τα βέλτιστα διαθέσιμα ερευνητικά πορίσματα. Στο Πολυτεχνείο Lappeenranta-Lahti (Πανεπιστήμιο LUT στη Φινλανδία) οριστικοποιείται επί του παρόντος ένα τέτοιο μοντέλο, στο οποίο για πρώτη φορά υπάρχει συγκεκριμένη οδός για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών έως το 2040 στον τομέα της ναυτιλίας⁹. Επίσης, ο εν λόγω στόχος έχει χαρακτηριστεί από διεθνείς εταιρείες και επιφανείς οικονομικούς ενδιαφερομένους ως υλοποιήσιμος και ευκατός ταυτοχρόνως, καθώς αποτελεί ζωτική ρυθμιστική στήριξη για τη μετάβαση του κλάδου¹⁰.

Στο πλαίσιο αύξησης της φιλοδοξίας και διασφάλισης ότι κάθε παράγοντας διαδραματίζει θεμιτό ρόλο, ο εισηγητής προτείνει τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού

⁷ Παροχή νομικών συμβουλών: Inclusion of emissions from international aviation and shipping in nationally determined contributions (Συμπερίληψη των εκπομπών από τη διεθνή αεροπορία και ναυτιλία στις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές): 2021· E. Dehon, δικηγόρος· δημοσιεύθηκε από τον τομέα Μεταφορών και Περιβάλλοντος.

⁸ Είναι αξιοσημείωτη η καταγραφή των πρωτοπόρων που δεσμεύονται να επιτύχουν μηδενικές εκπομπές στη ναυτιλία έως το 2040 <https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>

⁹ Greens/EFA & LUT, 2022. Προκαταρκτικά ευρήματα για ανάλυση σε εσωτερικό επίπεδο· η πλήρης μελέτη θα δημοσιευθεί στην αρχή της άνοιξης.

¹⁰ https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf

ώστε να καλύπτει ένα ευρύ φάσμα κατηγοριών των πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 400 τόνων. Το όριο που είχε προταθεί αρχικά, αφήνει αρρυθμιστο ένα ποσοστό 45 % των πλοίων, και από τους υπολογισμούς βάσει δεδομένων της Marine Benchmark προκύπτει ότι μένουν εκτός ρύθμισης 15 % των εκπομπών αντί του 10 % που ήταν η αρχική εκτίμηση. Στην πράξη, αυτό σημαίνει συνεχείς εκπομπές συνολικού ύψους 25,8 μεγατόνων – όγκος συγκρίσιμος με το σύνολο των ανθρακούχων εκπομπών της Δανίας το 2020 – χωρίς να υπάρχει καθαρά χαραγμένη οδός με παροχή κινήτρων για τη μείωση των εκπομπών στο μέλλον¹¹. Δεδομένου ότι διατίθενται ήδη τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών για μικρότερα πλοία (συγκεκριμένα πράσινη τεχνολογία με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου και ηλεκτρικούς συσσωρευτές), έχει καίρια σημασία να ενθαρρυνθεί η περαιτέρω υιοθέτησή τους, και κατά συνέπεια η ανάπτυξη της αγοράς τέτοιων τεχνολογιών, ώστε να διευκολυνθεί η διαθεσιμότητά τους για μεγαλύτερα πλοία.

Τόνωση της υιοθέτησης βιώσιμων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλείται να θέσει ως στόχο τη σαφή χάραξη μιας οδού με την οποία θα ενθαρρύνεται η αποκλειστική χρήση των πηγών ενέργειας και των εναλλακτικών καυσίμων που έχουν όντως χαρακτήρα βιώσιμο, ανανεώσιμο και κλιμακοθετήσιμο.

Εν προκειμένω απαιτείται ολιστική προσέγγιση που θα αναλύει με ακρίβεια τις εκπομπές μεθανίου ή, για παράδειγμα, του υδροποιημένου φυσικού αερίου, λαμβάνοντας υπόψη ότι το μεθάνιο έχει υψηλό βραχυπρόθεσμο δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη. Δεδομένου ότι το υδροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) είναι ορυκτό καύσιμο το οποίο εκπέμπει μεγάλες ποσότητες μεθανίου σε όλη τη διάρκεια ζωής του, και η χρήση του ως καυσίμου στη ναυτιλία είναι πιο επιβλαβής για το κλίμα από όσο το συμβατικό ντίζελ αντί του οποίου χρησιμοποιείται, δεν θα έπρεπε να υποστηρίζεται από καμία πολιτική, πράγμα που συνέστησε προσφάτως και η Παγκόσμια Τράπεζα¹². Στα πορίσματά της, η Παγκόσμια Τράπεζα διαπιστώνει επίσης ότι οι συνολικές επενδυτικές επιπτώσεις από τη μετατροπή του ΥΦΑ σε δύο στάδια (από ορυκτέλαιο σε ΥΦΑ και κατόπιν από ΥΦΑ σε καύσιμο μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών) ενδέχεται να έχει πρόσθετο επενδυτικό κόστος έως και 186 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, συγκρίσιμο με τη μετατροπή ενός σταδίου (δηλαδή απευθείας) των καυσίμων μαζούτ για μεγάλα πλοία σε καύσιμα μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών.

Για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα των επιχειρησιακών μοντέλων, στο πλαίσιο της προαναφερόμενης ολιστικής προσέγγισης γίνεται επίσης αξιολόγηση πλήρους κύκλου ζωής διαφόρων τεχνολογιών, μεταξύ των οποίων τα βιοκαύσιμα. Στην αξιολόγηση λαμβάνεται υπόψη η περιορισμένη διαθεσιμότητα προηγμένων βιοκαυσίμων, η ζήτησή τους σε άλλους τομείς όπου είναι δύσκολος ο περιορισμός των εκπομπών, όπως ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών. Λαμβάνονται επίσης υπόψη τα συνολικά όρια του πλανήτη, καθώς η υπερβολική

¹¹ Περιβάλλον & Μεταφορές (2022). Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals (Ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος των εξαιρέσεων από τις ενωσιακές προτάσεις για τη ναυτιλία). https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf

¹² Englert, Dominik· Losos, Andrew· Raucci, Carlo· Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping (Ο ρόλος του ΥΦΑ στη μετάβαση προς τη ναυτιλία χαμηλών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών). Παγκόσμια Τράπεζα, Ουάσινγκτον, © Παγκόσμια Τράπεζα. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> License: CC BY 3.0 IGO.

εξάρτηση από βιοκαύσιμα που βασίζονται σε καλλιέργειες θα επέφερε αύξηση στην τιμή των τροφίμων και σημαντικές ποσότητες εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου λόγω της παγκόσμιας επέκτασης των καλλιεργούμενων γαιών¹³.

Ο εισηγητής προτείνει επομένως να επικεντρωθούν τα μέσο υποστήριξης της πολιτικής σε όσες εναλλακτικές ανανεώσιμες πηγές ενέργειας είναι πράγματι βιώσιμες και κλιμακοθετήσιμες. Προτείνει επιπλέον να καθοριστεί υποχρεωτικό ελάχιστο μερίδιο καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, καθώς και πολλαπλασιαστής με τον οποίο θα επιβραβεύονται ειδικότερα οι επενδύσεις στα ανωτέρω καύσιμα όταν μετράται η συμμόρφωση με τους στόχους μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Τα εν λόγω μέτρα, σε συνδυασμό με τον περιορισμό του μηχανισμού ομαδοποίησης σε καύσιμα και τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, θα ισχυροποιήσουν περαιτέρω το σενάριο των συναφών επενδύσεων καθιστώντας τες έτσι πιο ανταγωνιστικές από άποψη κόστους και ενισχύοντας την υιοθέτησή τους.

Διασφάλιση τού ηγετικού ρόλου της Ευρώπης και της ανταγωνιστικότητάς της

Ο εισηγητής τρέφει ισχυρή πεποίθηση ότι, καθώς πρόκειται για την Επιτροπή Βιομηχανίας, η θέση της ITRE πρέπει να ενισχύσει ακόμη περισσότερο την υπεροχή της Ευρώπης στις οικολογικές τεχνολογίες στον εν λόγω τομέα και συνεπώς την ανταγωνιστικότητά της στον παγκόσμιο κλάδο της ναυτιλίας.

Στην παρούσα έκθεση ενέχεται η φιλοδοξία να χρησιμεύσει ως ισχυρή εντολή προς την ΕΕ και τα κράτη μέλη για να συνηγορήσουν και να στηρίξουν συμπληρωματικές λύσεις ίσης ή υψηλότερης φιλοδοξίας σε επίπεδο ΔΝΟ. Η ρυθμιστική πρωτοπορία όχι μόνο επιτρέπει στην ΕΕ να δράσει προορατικά επιδρώντας στα διεθνή πρότυπα, αλλά της δίνει επιπλέον την ευκαιρία να διαφυλάξει την τεχνολογική υπεροχή της Ευρώπης καθώς και να δημιουργήσει και διατηρήσει καλοπληρωμένες θέσεις εργασίας στη συνολική αξιακή αλυσίδα της ναυτιλίας στην Ευρώπη.

Ο εισηγητής αντιλαμβάνεται ωστόσο ότι η μετάβαση θα θέσει αξιοσημείωτες προκλήσεις στους κλάδους της ευρωπαϊκής οικονομίας, οπότε τάσσεται αναφανδόν υπέρ της πρότασης να διοχετεύονται οι χρηματικές ποινές μέσω ειδικού «Ταμείου υπέρ των Ωκεανών» στον σκοπό της μετάβασης του κλάδου. Για να εξασφαλιστεί βέλτιστη αξιοποίηση των εν λόγω πόρων, ο εισηγητής προτείνει να αναλυθεί λεπτομερέστερα στον παρόντα κανονισμό το εκάστοτε πεδίο διάθεσης των εν λόγω πόρων και ο επιδιωκόμενος σκοπός τους, ώστε να διοχετευθούν προς τα πεδία όπου είναι πιο αναγκαίοι. Στα πεδία αυτά συγκαταλέγονται η ταχεία βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των πλοίων, η ανάπτυξη τεχνολογιών πρόωσης μηδενικών εκπομπών που θα τροφοδοτούνται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και η χρήση καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές, καθώς και η επανακατάρτιση και η αναβάθμιση των δεξιοτήτων. Προτείνεται επίσης ποσοστό 20 % της ετήσιας συγκέντρωσης χρηματικών ποινών να δίνεται ως συμβολή στην προστασία, την αποκατάσταση και τη βελτιωμένη διαχείριση των θαλασσίων οικοσυστημάτων. Η προσέγγιση αυτή συνάδει ευθέως με τη μόνιμη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έναντι του κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (COM(2019) 0038).

¹³ Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors (Ενωσηικοί στόχοι έντασης άνθρακα στις μεταφορές. Τομείς οδικών και αεροπορικών μεταφορών)· 2021· A. Christensen· <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

Ενίσχυση της διαφάνειας καθώς και της συλλογής και δημοσίευσης δεδομένων

Για να είναι βέβαιη η επιτυχής και αποτελεσματική επιβολή της συμμόρφωσης, ο εισηγητής προτείνει να ενισχυθούν η συμμετοχή των δημόσιων φορέων και η διαφάνεια έναντι του κοινού. Ο ενισχυμένος ρόλος των δημοσίων αρχών, που συνεπάγεται δημόσια εποπτεία, θα επιτευχθεί εάν δοθεί στη διοικητική αρχή αρμοδιότητα επιβολής και είσπραξης των χρηματικών ποινών. Εάν στη συνέχεια βελτιωθεί η συλλογή και η δημοσίευση των δεδομένων σε δημόσια, ανοικτή και διαφανή βάση δεδομένων, ενισχύεται περαιτέρω η δυνατότητα του κοινού, συμπεριλαμβανομένων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, των ερευνητών και της κοινωνίας των πολιτών, να ελέγχουν ενδελεχώς τη συμμόρφωση.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού

Τίτλος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών *και πηγών ενέργειας* στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 1

(1) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων από ή προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν **καίριο** ρόλο για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η αγορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων στην Ένωση και πέραν αυτής, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι διαχειριστές πλοίων ή οι λιμένες σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολουθώντας αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

(1) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων από ή προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ. **Οι εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές σε ευρωπαϊκό επίπεδο προβλέπεται να αυξηθούν κατά 86 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050, εκτός εάν ληφθούν πρόσθετα μέτρα.** 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν **κρίσιμο** ρόλο για την ευρωπαϊκή οικονομία, **ωστόσο πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα οι περιβαλλοντικές και κλιματικές επιπτώσεις τους.** Η αγορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων στην Ένωση και πέραν αυτής, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού, **λαμβάνομένων επίσης υπόψη των ειδικών εθνικών συνθηκών που απορρέουν από εξωτερικούς παράγοντες, όπως το κλίμα, οι καιρικές συνθήκες ή η γεωγραφική μορφολογία.** Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές, **προβλέψιμο** και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να

δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι διαχειριστές πλοίων ή οι λιμένες σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολούθως, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, **σε λιγότερες θέσεις εργασίας** και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις. **Συνεπώς έχει ουσιαστική σημασία για την Ένωση να χαράξει φιλόδοξη πορεία για ταχεία οικολογική μετάβαση του τομέα της ναυτιλίας, ώστε να διατηρήσει και να επεκτείνει τη διεθνή της υπεροχή και το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα στις οικολογικές τεχνολογίες, υπηρεσίες και λύσεις στον εν λόγω τομέα και να προωθήσει τη δημιουργία θέσεων εργασίας και μετασχηματισμών στις σχετικές αλυσίδες αξίας.**

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Ο ναυτιλιακός τομέας απασχολεί 2 εκατομμύρια Ευρωπαίους και συνεισφέρει 149 δισεκατομμύρια EUR στην οικονομία. Για κάθε εκατομμύριο EUR που παράγονται στον ναυτιλιακό κλάδο, παράγονται 1,8 εκατομμύρια EUR σε άλλους τομείς της οικονομίας της Ένωσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν επίσης βασικό πλεονέκτημα για τη σύνδεση νησιών και απομακρυσμένων περιοχών της ηπείρου.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα)¹⁹, καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030»²⁰. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. **Ως εκ τούτου**, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για **την ενθάρρυνση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών**. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των **αναγκαίων τεχνολογιών** πρέπει να **έχει γίνει μέχρι το 2030** ώστε **αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές**.

¹⁹ COM(2020) 563 final

Τροπολογία

(2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα)¹⁹, καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030»²⁰. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. **Για να διασφαλιστεί ότι στον τομέα της ναυτιλίας θα επιτευχθεί έως το 2050 ο στόχος μηδενικών εκπομπών**, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για **τη βελτίωση, σε πρώτο στάδιο, της ενεργειακής απόδοσης και των επιχειρησιακών επιδόσεων του τομέα και για την προώθηση της γρήγορης εκκίνησης, της χρήσης βιώσιμων, ανανεώσιμων ενεργειακών πόρων**. **Οι αναγκαίες αλλαγές**, η ανάπτυξη και η υλοποίηση των τεχνολογιών πρέπει να γίνει **το συντομότερο δυνατόν, ώστε να διασφαλιστεί ότι η Ένωση είναι σε πορεία υλοποίησης του στόχου για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030 καθώς και του στόχου για την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 το αργότερο**.

¹⁹ COM(2020) 563 final

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) *Επί του παρόντος, το μείγμα καυσίμων στον τομέα της ναυτιλίας βασίζεται εξ ολοκλήρου στα ορυκτά καύσιμα. Στο θαλάσσιο εμπόριο χρησιμοποιείται περίπου 40 % του βάρους των ορυκτών καυσίμων. Στον εν λόγω τομέα, η σχεδόν αποκλειστική εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και η βραδύτητα εφαρμογής των μέτρων για την ενεργειακή απόδοση και για τη μείωση των εκπομπών συνιστά μείζονα κίνδυνο για το κλίμα και υπονομεύει σημαντικά την ικανότητα του τομέα να επιτύχει το γρηγορότερο μηδενικές εκπομπές. Ουσιαστικά, η συνδυασμένη διαφυγή διοξειδίου του άνθρακα και μεθανίου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του καυσίμου, από την παραγωγή μέχρι την καύση («από το φρέαρ έως τα απόνερα»), είναι πιο επιβλαβές ως προς τις κλιματικές επιπτώσεις.*

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2β) *Το μεθάνιο είναι ένα ισχυρό αέριο του θερμοκηπίου, 80 φορές ισχυρότερο από το διοξείδιο του άνθρακα σε διάστημα 20 ετών, γεγονός που το καθιστά το δεύτερο σημαντικότερο αέριο του θερμοκηπίου καθώς και πρόδρομο ρύπο του τροποσφαιρικού όζοντος (O3), και είναι υπαίτιο για το ένα τέταρτο*

περίπου της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη που παρατηρείται σήμερα. Στην ειδική έκθεση για την αύξηση της θερμοκρασίας κατά 1,5 °C που εκπόνησε η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC), στην έκτη έκθεση αξιολόγησης της IPCC, καθώς και στην παγκόσμια αξιολόγηση μεθανίου για το 2021 που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον (UNEP), προβλέπονται μοντελοποιημένες οδοί οι οποίες περιορίζουν την αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη στον 1,5 °C με μηδενική ή περιορισμένη υπέρβαση, και οι οδοί αυτές συνεπάγονται μείζονες μειώσεις των εκπομπών μεθανίου. Δεδομένου ότι μεγαλύτερη διαφάνεια σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις των εκπομπών μεθανίου στην υπερθέρμανση του πλανήτη θα συμβάλει στην καλύτερη ενημέρωση των πολιτικών της Ένωσης για το κλίμα, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να αναλύσει στις εκθέσεις της τις πιθανές επιπτώσεις της χρήσης 20ετούς χρονικού ορίζοντα για το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, ως συμπλήρωμα του χρονικού πλαισίου των 100 ετών που χρησιμοποιείται επί του παρόντος σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της UNFCCC για τις απογραφές αερίων του θερμοκηπίου.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε ανανεώσιμα καύσιμα και **καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά

Τροπολογία

(3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε ανανεώσιμα καύσιμα και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα

θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με καύσιμα σε τρίτες χώρες και να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε διαρροή άνθρακα και επιζήμιες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, εάν η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους δεν συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείδυση των ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων, **συνήθως μεταξύ 35 % και 53 % των ναύλων θαλασσιών μεταφορών**. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με καύσιμα σε τρίτες χώρες και να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων, **κάτι που θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στον κίνδυνο απώλειας της ανταγωνιστικότητας των λιμένων της Ένωσης έναντι λιμένων εκτός Ένωσης**. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε διαρροή άνθρακα και επιζήμιες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, εάν η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους δεν συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείδυση των ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) Ο τομέας της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από σκληρό διεθνή

ανταγωνισμό, και οι μεγάλες διαφορές στα κανονιστικά πλαίσια μεταξύ των κρατών σημαίας έχουν επιδεινώσει τις ανεπιθύμητες πρακτικές, όπως η μετανηολόγηση των σκαφών. Ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας του τομέα υπογραμμίζει τη σημασία ενός ευνοϊκού ρυθμιστικού περιβάλλοντος, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για την προσέλκυση νέων επενδύσεων και τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών λιμένων, πλοιοκτητών και φορέων εκμετάλλευσης.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3β) Άλλες νομοθετικές προτάσεις, που είναι μέρος της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, που εγκρίθηκαν ως τμήμα της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, επηρεάζουν τον ναυτιλιακό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, της αναθεωρημένης οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, της συμπερίληψης του ναυτιλιακού τομέα στο σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ και της αναθεώρησης της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ αυτών των φακέλων για τον καθορισμό ενός φιλόδοξου, σταθερού και προβλέψιμου νομοθετικού πλαισίου για την οικολογική μετάβαση του ναυτιλιακού οικοσυστήματος, ιδίως για την αναγκαία εκθετική ανάπτυξη, παραγωγή και υιοθέτηση βιώσιμων τεχνολογιών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών θαλάσσιων καυσίμων, καθώς και για την ανάπτυξη των αντίστοιχων υποδομών. Είναι σημαντικό να προσελκυσθεί και να αναπτυχθεί η

βιομηχανική αλυσίδα αξίας για τις εν λόγω βιώσιμες τεχνολογίες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τα εναλλακτικά θαλάσσια καύσιμα εντός της Ένωσης, να δημιουργηθούν βιομηχανικές, εργασιακές και ερευνητικές ευκαιρίες σε όλα τα κράτη μέλη και να διασφαλιστεί η παγκόσμια πρωτοπορία και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, η δημιουργία ενός ερευνητικού κέντρου της ΕΕ για βιώσιμες τεχνολογίες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικά θαλάσσια καύσιμα θα μπορούσε να συμβάλει στον συντονισμό των ενδιαφερόμενων μερών, των ερευνητών και της κοινωνίας των πολιτών, καθώς και στη συγχρηματοδότηση των έργων.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Για να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για τα πλοία που είναι κατασκευασμένα για να εκτελούν δρομολόγια σε ύδατα καλυμμένα με πάγο κατά την πορεία τους προς, από ή μεταξύ λιμένων των κρατών μελών, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ειδικές πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου ενός πλοίου και την πλοήγηση του μέσω πάγου, κατά τον υπολογισμό των μειώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ανά σκάφος, καθώς και στα δεδομένα που παρακολουθούνται και υποβάλλονται βάσει του κανονισμού ΕΕ 2015/757^{1α}.

^{1α} Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών

διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹ και συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορούσε, μέσω συμβατικής ρύθμισης, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που αφορούν την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από το πλοίο ως υπεύθυνη για το κόστος συμμόρφωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Υπεύθυνη οντότητα θα είναι συνήθως η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή του καυσίμου, της διαδρομής και της ταχύτητας του

Τροπολογία

(6) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, **ο χρονοναυλωτής** ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της **εμπορικής** εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος **φέρει ευθύνη πληρωμής των καυσίμων που καταναλώνονται στο πλοίο και**, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹ και συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορούσε, μέσω συμβατικής ρύθμισης, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που αφορούν την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από το πλοίο ως υπεύθυνη για το κόστος συμμόρφωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Υπεύθυνη οντότητα θα είναι συνήθως η οντότητα που είναι

πλοίου.

υπεύθυνη για την επιλογή του καυσίμου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Η ανάπτυξη και χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων απαιτεί συντονισμένη προσέγγιση για την αντιστοίχιση προσφοράς, ζήτησης και παροχής κατάλληλων υποδομών διανομής. Μολονότι το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο αντιμετωπίζει ήδη εν μέρει την παραγωγή καυσίμων με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²² και τη διανομή με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, υπάρχει επίσης ανάγκη για ένα εργαλείο που θα καθορίζει τα αυξανόμενα επίπεδα ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και για ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

²² Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του

Τροπολογία

(8) Η ανάπτυξη και χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων απαιτεί συντονισμένη προσέγγιση για την αντιστοίχιση προσφοράς, ζήτησης και παροχής κατάλληλων υποδομών διανομής. ***Κατάλληλα κίνητρα και οικονομίες κλίμακας από την πλευρά της προσφοράς θα πρέπει να διευκολύνουν την περαιτέρω ανάπτυξη αυτών των νέων καυσίμων.*** Μολονότι το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο αντιμετωπίζει ήδη εν μέρει την παραγωγή καυσίμων με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²² και τη διανομή με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, υπάρχει επίσης ανάγκη για ένα εργαλείο που θα καθορίζει τα αυξανόμενα επίπεδα ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και για ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών ***και για άλλη πηγή ανανεώσιμης ενέργειας.***

²² Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2001, σ. 82).

²³ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2001, σ. 82).

²³ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Μολονότι μέσα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα ή οι στόχοι σχετικά με την ένταση άνθρακα μιας δραστηριότητας, **προωθούν** βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση, δεν είναι κατάλληλα ώστε να επιφέρουν σημαντική στροφή προς τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία μια ειδική κανονιστική προσέγγιση για την ανάπτυξη ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Μολονότι μέσα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα ή οι στόχοι σχετικά με την ένταση άνθρακα μιας δραστηριότητας, **μπορεί να προωθήσουν** βελτιώσεις στην ενεργειακή **και επιχειρησιακή** απόδοση, δεν είναι κατάλληλα ώστε να επιφέρουν σημαντική στροφή προς τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία μια ειδική κανονιστική προσέγγιση για την ανάπτυξη ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια.

(9α) Σύμφωνα με τη σύσταση της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2021,

με τίτλο «Προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση: από τις αρχές στην πράξη. Κατευθυντήριες γραμμές και παραδείγματα για την εφαρμογή της αρχής κατά τη λήψη αποφάσεων στον ενεργειακό τομέα και πέραν αυτού», υπάρχει ανάγκη να διασφαλιστεί η απαίτηση για ελάχιστη ενέργεια για αρκετές ναυτιλιακές δραστηριότητες, ενώ ταυτόχρονα να προωθηθεί η μετάβαση σε βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα. Στην πρώτη της έκθεση σχετικά με τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί και να ποσοτικοποιεί την επιχειρησιακή και ενεργειακή απόδοση που επιτυγχάνεται στον τομέα της ναυτιλίας, όπως προκύπτει από τις σχετικές προτάσεις της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, και, σε περίπτωση ανεπαρκούς δράσης, θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού ώστε να συμπεριληφθούν ειδικές διατάξεις για την ενθάρρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης να εφαρμόσουν τα διαθέσιμα επιχειρησιακά μέτρα και μέτρα ενεργειακής απόδοσης, σύμφωνα με τις ανάγκες τους, όπως αργή πλεύση, βελτιστοποίηση της ταχύτητας και του σχεδιασμού, αιολική πρόωση, αντιρρυπαντικές βαφές, ηλεκτροδότηση από ανανεώσιμες πηγές και αποθήκευση ενέργειας, αλλά και ψηφιοποίηση και βελτιστοποίηση της εφοδιαστικής. Η επιβράβευση και, ως εκ τούτου, η παροχή κινήτρων για τη χρήση ενεργειακά αποδοτικότερων πηγών ενέργειας ή τεχνολογιών πρόωσης για την ενέργεια που χρησιμοποιείται στη θάλασσα και στον ελλιμενισμό για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού είναι εξίσου σημαντική με την ορθή εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για την προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) **Οι** παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να βασίζονται σε στόχους και να τηρούν **την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας**. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, **χωρίς να επιβάλλεται η χρήση** συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας.

Τροπολογία

(10) **Ενώ οι τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών ενδέχεται να μην είναι διαθέσιμες σε πολύ βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, οι** παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να βασίζονται σε στόχους και να τηρούν **τις αρχές της προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση**. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, **διασφαλίζοντας ταυτοχρόνως την ορθή αποτίμηση της ενεργειακής απόδοσης και βιωσιμότητας** κάθε συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας. **Επιπλέον είναι κατάλληλες ειδικού τύπου πρωτοβουλίες που θα ενθαρρύνουν την αναβάθμιση και χρήση ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης, τα οποία προορίζονται ως σημαντικοί παράγοντες απανθρακοποίησης των ναυτιλιακών εφαρμογών όπου δεν υπάρχει εναλλακτική λύση ανανεώσιμων πηγών περισσότερο αποδοτική ενεργειακά και βιώσιμη, όπως η άμεση ηλεκτροκίνηση από ανανεώσιμες πηγές.**

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων

Τροπολογία

(11) Θα πρέπει να προαχθεί **κατά προτεραιότητα** η ανάπτυξη και η χρήση **των πλέον βιώσιμων** ανανεώσιμων

εκπομπών με υψηλό δυναμικό **βιωσιμότητας, εμπορική ωριμότητα** και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης με στόχο την κάλυψη **μελλοντικών** αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση των μεταφορών, με παράλληλη ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Για τον σκοπό αυτόν, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και τα συνθετικά ναυτιλιακά καύσιμα θα πρέπει να είναι επιλέξιμα. Ειδικότερα, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν ουσιαστική σημασία, καθώς αυτήν τη στιγμή αποτελούν την πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την **απανθρακοποίηση** των θαλάσσιων μεταφορών ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών με υψηλό δυναμικό **ενεργειακής απόδοσης, καθώς** και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης με στόχο την κάλυψη των αναγκών **στις ναυτιλιακές εφαρμογές όπου είναι δυσκολότερη η μείωση των εκπομπών**. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων **ανανεώσιμων** ναυτιλιακών καυσίμων **και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και ανανεώσιμων τεχνολογιών πρόωσης**, σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση **στους τομείς του κλίματος, της ενέργειας και** των μεταφορών, με παράλληλη ενίσχυση των προσπαθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Για τον σκοπό αυτόν, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και τα συνθετικά ναυτιλιακά καύσιμα θα πρέπει να είναι επιλέξιμα. Ειδικότερα, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν ουσιαστική σημασία, καθώς αυτήν τη στιγμή αποτελούν την πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την **έναρξη της απανθρακοποίησης** των θαλάσσιων μεταφορών ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή πρέπει

PE729.908v03-00

Τροπολογία

(13) Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή πρέπει

244/350

RR\1264414EL.docx

να είναι αυστηρότερη στον τομέα της ναυτιλίας. Στον εν λόγω τομέα, η ζήτηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των ναυτιλιακών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης του τομέα μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετακίνηση των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετακίνηση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές επί του παρόντος χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο καύσιμα ορυκτής προέλευσης. Επομένως, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό.

να είναι αυστηρότερη στον τομέα της ναυτιλίας. Στον εν λόγω τομέα, η ζήτηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των ναυτιλιακών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης του τομέα μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετακίνηση των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετακίνηση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές επί του παρόντος χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο καύσιμα ορυκτής προέλευσης. Επομένως, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με **τα ορυκτά καύσιμα που έχουν τη** δυσμενέστερη οδό.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Τα μακρά διαστήματα που μεσολαβούν έως την ανάπτυξη και τη χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν ταχεία δράση και τη θέσπιση σαφούς και προβλέψιμου μακροπρόθεσμου κανονιστικού πλαισίου που θα διευκολύνει τον προγραμματισμό και τις επενδύσεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Με σαφές και σταθερό μακροπρόθεσμο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να καθορίζει όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθίστανται πιο φιλόδοξα με την πάροδο του χρόνου, ώστε να αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και την αυξημένη παραγωγή ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Τροπολογία 19

Τροπολογία

(14) Τα μακρά διαστήματα που μεσολαβούν έως την ανάπτυξη και τη χρήση νέων **ανανεώσιμων** καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές, **σε συνδυασμό με τη μακρόχρονη μέση διάρκεια ζωής των πλοίων, που φθάνει από 25 έως 30 έτη**, απαιτούν ταχεία δράση και τη θέσπιση σαφούς και προβλέψιμου μακροπρόθεσμου κανονιστικού πλαισίου, που θα **έχει συζητηθεί με ενδιαφερόμενα μέρη και την κοινωνία των πολιτών, το οποίο θα** διευκολύνει τον προγραμματισμό και τις επενδύσεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. **Λόγω της επιτάχυνσης στην κλιματική κρίση, αυξάνεται η βαρύτητα των μέτρων που λαμβάνονται στον τομέα σήμερα.** Με σαφές, **φιλόδοξο** και σταθερό μακροπρόθεσμο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση **εναλλακτικών και ανανεώσιμων** καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να καθορίζει όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου **έως ότου επιτευχθούν μηδενικές εκπομπές** μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθίστανται πιο φιλόδοξα με την πάροδο του χρόνου, ώστε να αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και την αυξημένη παραγωγή ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει τη μεθοδολογία και τον τύπο που θα πρέπει να εφαρμόζονται για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου. Ο τύπος αυτός θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των εν λόγω καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Οι επιδόσεις «από το φρέαρ έως τα απόνερα» των ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και των ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να καθορίζονται με τη χρήση προκαθορισμένων ή πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που να καλύπτουν τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα». Ωστόσο, οι επιδόσεις των ορυκτών καυσίμων θα πρέπει να αξιολογούνται μόνο με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει τη μεθοδολογία και τον τύπο που θα πρέπει να εφαρμόζονται για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου. Ο τύπος αυτός θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των εν λόγω καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας **εν πλω και κατά τον ελλιμενισμό**, όπως η αιολική **ενέργεια, η ηλιακή** ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.

Τροπολογία

(17) Οι επιδόσεις «από το φρέαρ έως τα απόνερα» των ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και των ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να καθορίζονται με τη χρήση προκαθορισμένων ή πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που να καλύπτουν τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα». Ωστόσο, οι επιδόσεις των ορυκτών καυσίμων, **τόσο στερεών όσο και αέριων** θα πρέπει να αξιολογούνται μόνο με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, **οι οποίοι θα πρέπει τακτικά να επικαιροποιούνται βάσει των πλέον πρόσφατων τεχνολογικών και επιστημονικών εξελίξεων**, όπως

προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό. **Θα μπορούσε να επιτραπεί στο μέλλον η χρήση πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που καλύπτουν το τμήμα των εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» για ορυκτά καύσιμα, υπό την προϋπόθεση ότι η Επιτροπή θα θεσπίσει τον αντίστοιχο μηχανισμό πιστοποίησης και επαλήθευσης μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.**

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Είναι αναγκαία μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλες τις σημαντικότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO₂, CH₄ και N₂O) για την προαγωγή της χρήσης πηγών ενέργειας που παρέχουν συνολικά χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου. Συνεπώς, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη για το μεθάνιο και τα υποξείδια του αζώτου, το όριο που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκφράζεται σε «ισοδύναμο CO₂».

Τροπολογία

(18) Είναι αναγκαία μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλες τις σημαντικότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO₂, **BC**, CH₄ και N₂O) για την προαγωγή της χρήσης πηγών ενέργειας που παρέχουν συνολικά χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου. Συνεπώς, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη για το μεθάνιο, **την αιθάλη** και τα υποξείδια του αζώτου, το όριο που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκφράζεται σε «ισοδύναμο CO₂». **Η Επιτροπή πρέπει να υπολογίσει την τιμή αναφοράς όχι αργότερα από τον Δεκέμβριο του 2022 και θα πρέπει να αντιστοιχεί στη μέση για τον στόλο ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από πλοία επί του πλοίου το 2020, η οποία καθορίζεται με βάση τα δεδομένα που παρακολουθούνται και αναφέρονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και με τη χρήση της μεθοδολογίας και των προκαθορισμένων τιμών που καθορίζονται στα παραρτήματα I και II του παρόντος κανονισμού.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, *όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια*, μειώνει σημαντικά την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στη συνολική *χρήση ενέργειας από τα πλοία*. Η *δυσκολία της* ακριβούς μέτρησης και ποσοτικοποίησης αυτών των πηγών ενέργειας (*διαλείπουσα χρήση της ενέργειας, άμεση μεταφορά ως πρόωση κ.λπ.*) δεν θα πρέπει να *παρεμποδίζει* την αναγνώρισή τους στη συνολική *χρήση ενέργειας από τα πλοία μέσω της κατά προσέγγιση συνεισφοράς τους στο ενεργειακό ισοζύγιο του πλοίου*.

Τροπολογία

(19) Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, *συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της αιολικής και της ηλιακής ενέργειας*, μειώνει σημαντικά την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στη συνολική *ενέργεια των πλοίων*. *Αυξάνεται διαρκώς η διαθεσιμότητα λύσεων* ακριβούς μέτρησης και ποσοτικοποίησης αυτών των πηγών ενέργειας, *όπως είναι οι αισθητήρες επί του πλοίου και το λογισμικό αξιολόγησης των συνθηκών πορείας*. *Συνεπώς η συνεισφορά των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της εναλλακτικής πρόωσης στο συνολικό ενεργειακό ισοζύγιο του πλοίου θα πρέπει να καταγράφεται και να αιτιολογείται όσο το δυνατόν ακριβέστερα, με τα βέλτιστα όργανα μέτρησης που διατίθενται μέχρι σήμερα ή, όταν η μέτρηση είναι τεχνικά αδύνατη, με τις βέλτιστες διαθέσιμες προσεγγίσεις*. *Ο ΔΝΟ παρέχει ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την επεξεργασία καινοτόμων τεχνολογιών ενεργειακής απόδοσης^{1α}, μεταξύ άλλων για την εκτίμηση της ενέργειας από την υποβοήθηση της αιολικής πρόωσης και αναπτύσσονται επιπλέον μέθοδοι αξιολόγησης*.

1a2021 GUIDANCE ON TREATMENT OF INNOVATIVE ENERGY EFFICIENCY TECHNOLOGIES FOR CALCULATION AND VERIFICATION OF THE ATTAINED EEDI AND EEXI (MEPC.1/Circ.896)

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) **Η** ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα **ελλιμενισμένα** πλοία (οξείδια του θείου, οξείδια του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) αποτελεί σημαντική πηγή ανησυχίας για τις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθούν ειδικές και αυστηρές υποχρεώσεις για τη μείωση των εκπομπών ελλιμενισμένων πλοίων που αντλούν ενέργεια από τις μηχανές τους κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε **λιμένα**. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 το 2018, τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι οι κατηγορίες πλοίων που παράγουν την υψηλότερη ποσότητα εκπομπών ανά ελλιμενισμένο πλοίο. Κατά συνέπεια, οι εκπομπές από αυτές τις κατηγορίες πλοίων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα.

Τροπολογία

(20) **Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η** ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία (οξείδια του θείου, οξείδια του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) **είναι η αιτία άνω των 50 000 θανάτων ετησίως στην Ένωση και** αποτελεί σημαντική πηγή ανησυχίας για τις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθούν ειδικές και αυστηρές υποχρεώσεις για τη μείωση των εκπομπών ελλιμενισμένων πλοίων που αντλούν ενέργεια από τις μηχανές τους κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε **λιμένες**. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 το 2018, τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι οι κατηγορίες πλοίων που παράγουν την υψηλότερη ποσότητα εκπομπών ανά ελλιμενισμένο πλοίο. Κατά συνέπεια, οι εκπομπές από αυτές τις κατηγορίες πλοίων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα, **και να ακολουθεί η αντιμετώπιση των εκπομπών που προέρχονται από όλα τα υπόλοιπα πλοία, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στις παράκτιες περιοχές το γρηγορότερο δυνατόν.**

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) **Δεδομένου ότι η αιθάλη είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος συνεισφέρων στην κλιματική υπερθέρμανση που προκαλείται από τα πλοία, μέτρα μείωσης της χρήσης της θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση τόσο της**

ατμοσφαιρικής ρύπανσης όσο και της κλιματικής αλλαγής. Η θέσπιση αυστηρού ορίου έντασης εκπομπών, η παροχή κινήτρων για την επιχειρησιακή και την ενεργειακή απόδοση και η καταμέτρηση της αιθάλης στον στόχο μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου θα μπορούσε να βοηθήσει στη μείωση των ανθρακούχων εκπομπών και των εκπομπών αιθάλης. Η Επιτροπή, στην έκθεσή της, θα πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον ενδέχεται να χρειαστούν περαιτέρω μέτρα για την αντιμετώπιση της απελευθέρωσης της αιθάλης σε κοντινή απόσταση ή στην Αρκτική.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολοένα και περισσότερο **καθαρής** ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα πλοία, **λόγω του αυξανόμενου μεριδίου** των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς από

Τροπολογία

(21) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα **ελλιμενισμένα** πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές **κατά τον ελλιμενισμό**. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολοένα και περισσότερο **χρήσιμης** ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα πλοία, **που θα είναι τόσο καθαρή όσο και το μερίδιο** των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες **και κίνητρα** για την επιβολή της χρήσης ηλεκτρικής

τα πλέον ρυπογόνα πλοία.

τροφοδότησης από ξηράς από όλα τα πλοία που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21α) Ο συντονισμός μεταξύ λιμένων, φορέων εκμετάλλευσης πλοίων και όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της βέλτιστης χρήσης της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς. Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων θα πρέπει να παρέχουν στον λιμένα κατάπλου επαρκείς και έγκαιρες πληροφορίες σχετικά με την πρόθεσή τους να χρησιμοποιήσουν την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και τις εκτιμώμενες ανάγκες τους σε ενέργεια, ιδίως όταν οι ανάγκες αυτές υπερβαίνουν τις εκτιμώμενες ανάγκες για την εν λόγω κατηγορία πλοίων, ώστε να διασφαλίζεται επίσης η προβλέψιμη χρήση του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν στενά με τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να εξασφαλίσουν ότι διενεργούνται οι απαραίτητες επενδύσεις και ότι εξασφαλίζεται επαρκής απόδοση και σταθερότητα του δικτύου. Η υποχρέωση των λιμένων να παρέχουν ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα πρέπει να συμπληρωθεί με αντίστοιχη υποχρέωση των πλοίων να συνδέονται με τις εν λόγω υποδομές φόρτισης ενόσω είναι ελλιμενισμένα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και να αποφεύγονται τα μη αξιοποιήσιμα στοιχεία ενεργητικού.

Προκειμένου να αποφευχθεί η ασυμβατότητα μεταξύ των εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την

ξηρά επί του πλοίου και στους λιμένες, η Επιτροπή θα πρέπει να παράσχει την αναγκαία στήριξη για να διασφαλίσει ότι τα σκάφη και οι λιμένες εφαρμόζουν όλες τις υφιστάμενες και μελλοντικές απαιτήσεις τυποποίησης, ιδίως όσον αφορά τη μετατροπή της ηλεκτρικής συχνότητας, όπου απαιτείται.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Εκτός από την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, άλλες τεχνολογίες ενδέχεται να είναι σε θέση να προσφέρουν ισοδύναμα περιβαλλοντικά οφέλη στους λιμένες. Όταν αποδεικνύεται ότι η χρήση εναλλακτικής τεχνολογίας είναι ισοδύναμη με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Τροπολογία

(22) Εκτός από την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, άλλες τεχνολογίες ενδέχεται να είναι σε θέση να προσφέρουν ισοδύναμα περιβαλλοντικά οφέλη στους λιμένες, ***όπως εγκαταστάσεις ανανεώσιμων πηγών επί του πλοίου, συσσωρευτές και αντικαταστάσεις συσσωρευτών.*** Όταν αποδεικνύεται ότι η χρήση εναλλακτικής τεχνολογίας είναι ισοδύναμη με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ***ως προς τη ρύπανση του αέρα και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,*** το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23) Εξαιρέσεις από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει επίσης να προβλέπονται για διάφορους αντικειμενικούς λόγους, πιστοποιημένους από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα κατάπλου και

Τροπολογία

(23) Εξαιρέσεις από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει επίσης να προβλέπονται για διάφορους αντικειμενικούς λόγους, πιστοποιημένους από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα κατάπλου, ***τον φορέα***

περιοριζόμενους σε μη προγραμματισμένους ελλιμενισμούς για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα, για βραχεία παραμονή των ελλιμενισμένων πλοίων κάτω των δύο ωρών, δεδομένου ότι πρόκειται για τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται για τη σύνδεση, και για τη χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού και/ή την αρμόδια αρχή, ανάλογα με το μοντέλο διακυβέρνησης για τους λιμένες στα διάφορα κράτη μέλη. Αυτές οι εξαιρέσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε μη προγραμματισμένους ελλιμενισμούς για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα, για βραχεία παραμονή των ελλιμενισμένων πλοίων κάτω των δύο ωρών, δεδομένου ότι πρόκειται για τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται για τη σύνδεση, και για τη χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει να είναι περιορισμένες, αφού δοθεί στους διαχειριστές πλοίων και λιμένων επαρκής χρόνος για να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να παρασχεθούν τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Από το 2035 οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό και να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας **ή ασυμβατότητας** ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα περιστασιακών αλλαγών της τελευταίας στιγμής σε προγραμματισμένους ελλιμενισμούς και

Τροπολογία

(24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει να είναι περιορισμένες, αφού δοθεί στους διαχειριστές πλοίων και λιμένων επαρκής χρόνος για να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να παρασχεθούν τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Από το 2035 οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό και να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, **έως το 2040**, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα περιστασιακών αλλαγών της τελευταίας στιγμής σε προγραμματισμένους ελλιμενισμούς και κατάπλου σε λιμένες με

κατάπλου σε λιμένες με ασύμβατο εξοπλισμό.

ασύμβατο εξοπλισμό. *Προκειμένου να δοθούν κίνητρα για τη χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν τις διατάξεις του άρθρου 14 της οδηγίας (ΕΥ).../... [οδηγία φορολόγησης της ενέργειας] σύμφωνα με την οποία προβλέπονται ολικές ή μερικές εξαιρέσεις από την απευθείας παροχή ηλεκτρισμού στα ελλιμενισμένα πλοία ή στην επαναφόρτιση κινητών μπαταριών πλοίων που επαναφορτίζονται κατά τον ελλιμενισμό.*

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα άρτιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλα τα πλοία και να απαιτεί την επαλήθευση από τρίτους ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που έχουν ήδη υποβληθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις ναυτιλιακές αρχές.

Τροπολογία

(25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα άρτιο **και διαφανές** σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλα τα πλοία και να απαιτεί την επαλήθευση από τρίτους ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που έχουν ήδη υποβληθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις ναυτιλιακές **και διοικητικές** αρχές.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του πλοίου **ή την παρουσία** αιολικών τεχνολογιών υποβοήθησης, με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης από τους ελεγκτές, παρόμοια με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι εταιρείες θα πρέπει να τεκμηριώνουν την προβλεπόμενη μέθοδο παρακολούθησης και να παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή.

Τροπολογία

(26) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του πλοίου, **τις τεχνικές προδιαγραφές των** αιολικών τεχνολογιών υποβοήθησης **ή σχετικά με κάθε εναλλακτική ενεργειακή πηγή που βρίσκεται επί του πλοίου, καθώς και στοιχεία καταγραφής της ενεργειακής τροφοδοσίας,** με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης από τους ελεγκτές, παρόμοια με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι εταιρείες θα πρέπει να τεκμηριώνουν την προβλεπόμενη μέθοδο παρακολούθησης και να παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή. **Για την εφαρμογή της ειδικής μεθόδου που προβλέπεται στα παραρτήματα, πρέπει να αναφέρονται πληροφορίες σχετικά με τη ναυσιπλοΐα σε πάγο και άλλες σχετικές πληροφορίες για τα πλοία με κατηγορία πάγου.**

Τροπολογία 32

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 26 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(26α) Θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση τεχνολογιών καταναλωμένου καθολικού προκειμένου να καταστούν οι διαδικασίες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πιο ασφαλείς, ακριβείς και καλύτερα ανιχνεύσιμες για επαλήθευση.

Τροπολογία 33

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(29) Με βάση τα δεδομένα και τις πληροφορίες που παρακολουθούνται και υποβάλλονται από τις εταιρείες, οι ελεγκτές θα πρέπει να υπολογίζουν και να καθορίζουν την ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και το ισοζύγιο του πλοίου σε σχέση με το όριο, συμπεριλαμβανομένου τυχόν πλεονάσματος ή ελλείμματος συμμόρφωσης, καθώς και την τήρηση των απαιτήσεων για τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. Ο ελεγκτής θα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στην οικεία εταιρεία. Όταν ο ελεγκτής είναι η ίδια οντότητα με τον ελεγκτή για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η κοινοποίηση αυτή θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μαζί με την έκθεση επαλήθευσης δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει στη συνέχεια να κοινοποιούνται από την οικεία εταιρεία στην Επιτροπή.

(29) Με βάση τα δεδομένα και τις πληροφορίες που παρακολουθούνται και υποβάλλονται από τις εταιρείες, οι ελεγκτές θα πρέπει να υπολογίζουν και να καθορίζουν την ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και το ισοζύγιο του πλοίου σε σχέση με το όριο, συμπεριλαμβανομένου τυχόν πλεονάσματος ή ελλείμματος συμμόρφωσης, καθώς και την τήρηση των απαιτήσεων για τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό **την ποσόστωση για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης ως μέσο προώθησης της καινοτομίας. Ο εκάστοτε ελεγκτής θα πρέπει επίσης να καταγράφει συγκεντρωτικά, σε ετήσια βάση, κάθε τύπο καυσίμου ή ενέργειας που καταναλώνεται στον λιμένα ή εν πλω, συμπεριλαμβάνοντας κάθε υποκατάστατη πηγή κατανάλωσης ενέργειας όπως το ηλεκτρικό ρεύμα, η αιολική και η ηλιακή ενέργεια.** Ο ελεγκτής θα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στην

οικεία εταιρεία. Όταν ο ελεγκτής είναι η ίδια οντότητα με τον ελεγκτή για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η κοινοποίηση αυτή θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μαζί με την έκθεση επαλήθευσης δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει στη συνέχεια να κοινοποιούνται από την οικεία εταιρεία στην Επιτροπή.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει και να εξασφαλίσει τη λειτουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που θα καταγράφει τις επιδόσεις κάθε πλοίου **και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωσή του με τον παρόντα** κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η υποβολή εκθέσεων και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος για τις εταιρείες, τους ελεγκτές και άλλους χρήστες, η εν λόγω ηλεκτρονική βάση δεδομένων θα πρέπει να βασίζεται στην υφιστάμενη ενότητα του συστήματος THETIS-MRV και να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Τροπολογία

(30) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει και να εξασφαλίσει τη λειτουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που θα **έχει κεντρική διαχείριση, η οποία θα** καταγράφει τις επιδόσεις κάθε πλοίου, **ενώ θα συλλέγει επίσης δεδομένα σχετικά με τις ενεργειακές χρήσεις, τις ποινές, τις μορφές ευελιξίας και τις εξαιρέσεις, καθώς και κάθε άλλη πληροφορία σχετική με τον** κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η υποβολή εκθέσεων και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος για τις εταιρείες, τους ελεγκτές και άλλους χρήστες, η εν λόγω ηλεκτρονική βάση δεδομένων θα πρέπει να βασίζεται στην υφιστάμενη ενότητα του συστήματος THETIS-MRV και να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757. **Για να αυξηθεί η διαφάνεια και ταυτοχρόνως να ελαττωθεί ο διοικητικός φόρτος των πλοιοκτητών και των διαχειριστών, οι ελεγκτές θα πρέπει να συγκεντρώνουν σε επίπεδο μεμονωμένου πλοίου τα δεδομένα συμμόρφωσης που έχουν υποβάλει οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές. Τα δεδομένα που εισάγονται σε βάση δεδομένων θα πρέπει να είναι συγκρίσιμα και δημοσίως διαθέσιμα σε ανοικτό**

μορφότυπο, ώστε να μπορεί το κοινό, και ειδικότερα η κοινωνία των πολιτών και η ακαδημαϊκή κοινότητα, να ιχνηλατήσει την οικολογική μετάβαση στον τομέα της ναυτιλίας.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(31) Η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα εξαρτηθεί από στοιχεία που θα μπορούσαν να εκφεύγουν από τον έλεγχο της εταιρείας, όπως ζητήματα που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα καυσίμων ή την ποιότητα των καυσίμων. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ευελιξίας ώστε να μετακυλίσουν το πλεόνασμα συμμόρφωσης από το ένα έτος στο άλλο ή να δανείζονται εκ των προτέρων πλεόνασμα συμμόρφωσης, εντός ορισμένων ορίων, από το επόμενο έτος. Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς σε θέση ελλιμενισμού, η οποία έχει μεγάλη σημασία για την ποιότητα του αέρα στις πόλεις-λιμένες και στις παράκτιες περιοχές, δεν θα πρέπει να είναι επιλέξιμη για παρόμοιες διατάξεις ευελιξίας.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 32

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(32) Για να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός σε συγκεκριμένες τεχνολογίες και να συνεχιστεί η υποστήριξη της ανάπτυξης των πλέον αποδοτικών λύσεων, οι

Τροπολογία

(31) Η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα εξαρτηθεί από στοιχεία που θα μπορούσαν να εκφεύγουν από τον έλεγχο της εταιρείας, όπως ζητήματα που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα καυσίμων ή την ποιότητα των καυσίμων. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ευελιξίας ώστε να μετακυλίσουν το πλεόνασμα συμμόρφωσης από το ένα έτος στο άλλο ή να δανείζονται εκ των προτέρων πλεόνασμα συμμόρφωσης **που παράγεται από ανανεώσιμη ενέργεια**, εντός ορισμένων ορίων, από το επόμενο έτος. Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς **(ή άλλων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών)** σε θέση ελλιμενισμού, η οποία έχει μεγάλη σημασία για την ποιότητα του αέρα στις πόλεις-λιμένες και στις παράκτιες περιοχές, δεν θα πρέπει να είναι επιλέξιμη για παρόμοιες διατάξεις ευελιξίας.

Τροπολογία

(32) Για να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός σε συγκεκριμένες τεχνολογίες και να συνεχιστεί η υποστήριξη της ανάπτυξης των πλέον **ενεργειακά** αποδοτικών **και**

εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ομαδοποιούν τις επιδόσεις των διαφόρων πλοίων και να χρησιμοποιούν τις πιθανές υπερβάσεις επιδόσεων ενός πλοίου ώστε να αντισταθμίζουν τις ανεπαρκείς επιδόσεις ενός άλλου πλοίου. Αυτό δημιουργεί τη δυνατότητα ανταμοιβής της υπέρβασης της συμμόρφωσης και παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε πιο προηγμένες τεχνολογίες. Η δυνατότητα επιλογής της συμμόρφωσης σε ομαδοποιημένη βάση θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική και να υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των οικείων εταιρειών.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(33) Έγγραφο συμμόρφωσης («πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU») που εκδίδεται από ελεγκτή σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, θα πρέπει να διατηρείται επί των πλοίων ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και με τις απαιτήσεις για χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. Οι ελεγκτές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την έκδοση των εν λόγω εγγράφων.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 35

βιώσιμων λύσεων, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ομαδοποιούν τις επιδόσεις των διαφόρων πλοίων και να χρησιμοποιούν τις πιθανές υπερβάσεις επιδόσεων ενός πλοίου ώστε να αντισταθμίζουν τις ανεπαρκείς επιδόσεις ενός άλλου πλοίου. Αυτό δημιουργεί τη δυνατότητα ανταμοιβής της υπέρβασης της συμμόρφωσης και παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε πιο προηγμένες τεχνολογίες. Η δυνατότητα επιλογής της συμμόρφωσης σε ομαδοποιημένη βάση θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική και να υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των οικείων εταιρειών.

Τροπολογία

(33) Έγγραφο συμμόρφωσης («πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU») που εκδίδεται από ελεγκτή σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, θα πρέπει να διατηρείται επί των πλοίων ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου **με τις απαιτήσεις για ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης** και με τις απαιτήσεις για χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. Οι ελεγκτές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την έκδοση των εν λόγω εγγράφων.

(35) Με την επιφύλαξη της δυνατότητας συμμόρφωσης μέσω των διατάξεων ευελιξίας και ομαδοποίησης, τα πλοία που δεν τηρούν τα όρια της μέσης ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου υπόκεινται σε ποινή που έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η ποινή θα πρέπει να είναι ανάλογη με την έκταση της μη συμμόρφωσης και να εξαλείφει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να διατηρούνται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα. Θα πρέπει να **βασίζεται στην** ποσότητα και το κόστος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που θα έπρεπε να έχουν χρησιμοποιήσει τα πλοία για να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού.

(35) Με την επιφύλαξη της δυνατότητας συμμόρφωσης μέσω των διατάξεων ευελιξίας και ομαδοποίησης, τα πλοία που δεν τηρούν τα όρια της μέσης ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου υπόκεινται σε ποινή που έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η ποινή θα πρέπει να είναι ανάλογη με την έκταση της μη συμμόρφωσης και να εξαλείφει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να διατηρούνται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα. Θα πρέπει να **είναι μεγαλύτερη από την** ποσότητα και το κόστος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που θα έπρεπε να έχουν χρησιμοποιήσει τα πλοία για να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 36

(36) Η ποινή που επιβάλλεται για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας και σε επαρκές επίπεδο ώστε να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας. Η ποινή θα πρέπει να βασίζεται στην ισχύ που είναι εγκατεστημένη επί του πλοίου, εκφραζόμενη σε megawatt, πολλαπλασιαζόμενη επί μια πάγια ποινή σε EUR ανά ώρα παραμονής στη θέση ελλιμενισμού. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται **στη** μέση τιμή ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ για τους μη οικιακούς καταναλωτές

(36) Η ποινή που επιβάλλεται για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας και σε επαρκές επίπεδο ώστε να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας. Η ποινή θα πρέπει να βασίζεται στην ισχύ που είναι εγκατεστημένη επί του πλοίου, εκφραζόμενη σε megawatt, πολλαπλασιαζόμενη επί μια πάγια ποινή σε EUR ανά ώρα παραμονής στη θέση ελλιμενισμού. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται **στην πλέον ενημερωμένη** μέση τιμή ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ για τους μη οικιακούς

πολλαπλασιαζόμενη επί δύο για να ληφθούν υπόψη άλλες χρεώσεις που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του κόστους σύνδεσης και των στοιχείων ανάκτησης των επενδύσεων.

καταναλωτές πολλαπλασιαζόμενη επί δύο για να ληφθούν υπόψη άλλες χρεώσεις που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του κόστους σύνδεσης και των στοιχείων ανάκτησης των επενδύσεων.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(37) Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή ποινών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της **διανομής και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων** εκπομπών **στον τομέα της ναυτιλίας και για να βοηθηθούν οι ναυτιλιακοί** φορείς εκμετάλλευσης να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα και το περιβάλλον. Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα αυτά θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο **καινοτομίας** που αναφέρεται στο άρθρο **10α παράγραφος 8** της οδηγίας 2003/87/EK.

Τροπολογία

(37) Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή ποινών θα πρέπει να **επενδύονται εκ νέου και εξ ολοκλήρου στον τομέα της ναυτιλίας και να** χρησιμοποιούνται για την προώθηση της **δίκαιης οικολογικής μετάβασης, επιδιώκοντας την ταχεία βελτίωση της ενεργειακής και της επιχειρησιακής απόδοσης των πλοίων, μεταξύ άλλων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και στους λιμένες, την ανάπτυξη τεχνολογιών πρόωσης μηδενικών εκπομπών και την υιοθέτηση της βιώσιμης χρήσης της ανανεώσιμης ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της αιολικής, καθώς και τη διευκόλυνση της κατασκευής των σχετικών σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες, βοηθώντας έτσι τους ναυτιλιακούς φορείς εκμετάλλευσης να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα και το περιβάλλον. **Παράλληλα, τα έσοδα θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται για τη στήριξη της αναδιάταξης, της κατάρτισης, της επανεκπαίδευσης και της αναβάθμισης των δεξιοτήτων των εργαζομένων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα του ναυτιλιακού τομέα, συμπεριλαμβανομένων των ναυπηγείων, προκειμένου να εφοδιαστούν με φιλικές προς το περιβάλλον δεξιότητες και τεχνολογίες που απαιτούνται για τη μετάβαση, η κατάρτιση των πλοηγών και των πλοιάρχων ειδικότερα, θα πρέπει να****

εστιάζει επίσης στα οφέλη και στη βελτιωμένη απόδοση που επιτυγχάνεται με τη βραδεία πλεύση, τη βελτιστοποίηση διαδρομής και την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και στην αύξηση της επίγνωσης για τα θαλάσσια οικοσυστήματα και για το πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων. Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα αυτά θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο υπέρ των Ωκεανών που αναφέρεται στο άρθρο [XX] της οδηγίας 2003/87/EK και να κατανέμονται για έργα στον τομέα της ναυτιλίας, σύμφωνα με τους στόχους που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πράγματι, ποσοστό 20 % από τα ποσά που εισπράττονται ετησίως για το ταμείο υπέρ των Ωκεανών αξιοποιούνται συμβάλλοντας στην προστασία, την αποκατάσταση και τη βελτιωμένη διαχείριση των θαλασσιών οικοσυστημάτων που βιώνουν τις επιπτώσεις της υπερθέρμανσης του πλανήτη, όπως οι προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, και προάγοντας με οριζόντιο τρόπο τη βιώσιμη γαλάζια οικονομία, για παράδειγμα την ανανεώσιμη γαλάζια ενέργεια.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(39) Δεδομένης της σημασίας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις οικείες εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών, τον υπολογισμό των ποσών των ποινών και την άρνηση έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU, οι εν λόγω εταιρείες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των μέτρων αυτών στην

Τροπολογία

(39) Δεδομένης της σημασίας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις οικείες εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών, **τη συγκέντρωση πληροφοριών για** τον υπολογισμό των ποσών των ποινών και την άρνηση έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU, οι εν λόγω εταιρείες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση

αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ήταν διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το θεμελιώδες δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές και τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

επανεξέτασης των μέτρων αυτών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ήταν διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το θεμελιώδες δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές και τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(40) Για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», την τροποποίηση του καταλόγου των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή των κριτηρίων για τη χρήση του, τη θέσπιση κανόνων για τη διενέργεια εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών, τη διαπίστευση των ελεγκτών, την προσαρμογή του συντελεστή ποινής και τις λεπτομέρειες πληρωμής των ποινών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου

Τροπολογία

(40) Για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση **για τον καθορισμό ή την αναβάθμιση των προτύπων μέτρησης και συνυπολογισμού των υποκατάστατων ενεργειακών πηγών**, του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», **για τον υπολογισμό των εκπομπών ισοδυνάμου άνθρακα συμπεριλαμβανομένης της αιθάλης**, την τροποποίηση του καταλόγου των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών **κατά τον ελλειμνισμό** ή των κριτηρίων για τη χρήση του, **ή τον υπολογισμό της συμβολής τους στο ενεργειακό ισοζύγιο των πλοίων, τη δημιουργία υποδείγματος για τα σχέδια παρακολούθησης**, τη θέσπιση κανόνων για τη διενέργεια εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών, τη διαπίστευση των ελεγκτών, την

2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνώμων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

προσαρμογή του συντελεστή ποινής **και μαθηματικών τύπων** και τις λεπτομέρειες πληρωμής των ποινών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνώμων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνώμων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 40 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(40α) Κλιματικά ουδέτερες τεχνολογίες στον τομέα της ναυτιλίας που εξελίσσεται ταχέως στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης. Έως... [δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή θα πρέπει να εκπονήσει έκθεση στην οποία θα αναλύονται οι εξελίξεις, τόσο στην έρευνα και την καινοτομία όσο και στην αγορά, των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό και των τεχνολογιών καυσίμων μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 41

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(41) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷. **Κατά τον καθορισμό, μέσω εκτελεστικών πράξεων, υποδειγμάτων τυποποιημένων σχεδίων παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.**

²⁷ Κανονισμός (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 Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(42) Δεδομένης της διεθνούς διάστασης του ναυτιλιακού τομέα, **είναι** προτιμότερη η παγκόσμια προσέγγιση για τον περιορισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς θα

Τροπολογία

(41) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷.

²⁷ Κανονισμός (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 Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Τροπολογία

(42) Δεδομένης της διεθνούς διάστασης του ναυτιλιακού τομέα, **θα ήταν** προτιμότερη η παγκόσμια προσέγγιση για τον περιορισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς θα

μπορούσε να θεωρηθεί πιο αποτελεσματική λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται **σχετικές** παρατηρήσεις στον ΔΝΟ. Όταν επιτυγχάνεται συμφωνία για παγκόσμια προσέγγιση σε θέματα που αφορούν τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την εναρμόνισή του, κατά περίπτωση, με τους διεθνείς κανόνες.

μπορούσε να θεωρηθεί πιο αποτελεσματική λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. **Αυτό δεν πρέπει να αναχαιτίζει την ικανότητα της Ένωσης να θέτει πιο φιλόδοξους στόχους από αυτούς των διεθνών προτύπων.** Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο **την αύξηση της φιλοδοξίας και** τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται παρατηρήσεις στον ΔΝΟ, **προωθώντας τη διεθνή υιοθέτηση των μέτρων του παρόντος κανονισμού. Η Ένωση θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για την προώθηση περισσότερο φιλόδοξων ναυτιλιακών στόχων απανθρακοποίησης εντός του ΔΝΟ.** Όταν επιτυγχάνεται συμφωνία για παγκόσμια προσέγγιση, **η οποία αποδεικνύεται περισσότερο αποτελεσματική και φιλόδοξη** σε θέματα που αφορούν τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την εναρμόνισή του, κατά περίπτωση, με τους διεθνείς κανόνες.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(42α) Εκτός από τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, η διαδικασία επανεξέτασης θα πρέπει να καθοδηγείται από την αρχή «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση». Η αρχή «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση» αποτελεί σημαντικό εργαλείο, το οποίο αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της διοικητικής και της κανονιστικής επιβάρυνσης και θα

πρέπει να συμπληρώνεται με ποιοτικά μέτρα για τη διασφάλιση μιας ανθεκτικής στις μελλοντικές εξελίξεις και αποτελεσματικής νομοθεσίας, που θα συνάδει με τους μακροπρόθεσμους στόχους της Ένωσης.

Τροπολογία 47

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 43 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(43α) Αναγνωρίζοντας τη σημασία της αντιμετώπισης των ειδικών αναγκών των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών της Ένωσης και προκειμένου να διασφαλιστεί η συνδεσιμότητα, θα πρέπει να παρασχεθεί ευελιξία στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών επιβατών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, προκειμένου να προσαρμοστεί στο καθεστώς χωρίς να διακυβεύεται το σημερινό επίπεδο των υπηρεσιών μεταφορών.

Τροπολογία 48

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) υποχρέωσης χρήσης μεριδίου ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης πλοίου που καταπλέει, έχει ελλιμενιστεί ή αποπλέει από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και της υποχρέωσης για προμήθεια από τους προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων· και

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ώστε να αυξηθεί η συνεπής **χρήση ανανεώσιμων καυσίμων** και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας σε ολόκληρη την Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής **διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας** και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία

ώστε να **δοθούν κίνητρα για ναυτιλιακές δραστηριότητες ενεργειακά αποδοτικότερες και να** αυξηθεί η συνεπής **προμήθεια και χρήση** καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών **και βιώσιμων ανανεώσιμων ενεργειακών πόρων** και υποκατάστατων πηγών ενέργειας **στις θαλάσσιες μεταφορές** σε ολόκληρη την Ένωση **και να επιτευχθούν μέχρι το 2050 μηδενικές εκπομπές στη ναυτιλία, σύμφωνα με τον ενωσιακό στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση το αργότερο έως το 2050 και σύμφωνα με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού** με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής **λειτουργίας του τομέα** και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά, **οι οποίες προέρχονται επίσης από φορείς εκμετάλλευσης εκτός ΕΕ.**

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους προμηθευτές καυσίμων όσον αφορά τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης που παρέχονται σε πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2 α 1(νέο)

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από την εφαρμογή του εδαφίου 1 στοιχείο β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, τα επιβατηγά πλοία και επιβατηγά πλοία Ro-Ro που καταπλέουν σε λιμένες νησιών του ίδιου κράτους μέλους με λιγότερους από 50.000 μόνιμους κατοίκους, σύμφωνα με την τελευταία επίσημη εθνική απογραφή του πληθυσμού. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα δρομολόγια, τα πλοία και τα νησιά που εξαιρούνται, καθώς και τις τυχόν τροποποιήσεις τους.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) «εκπομπές αερίων θερμοκηπίου»: η απελευθέρωση διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεθανίου (CH₄) και υποξειδίων του αζώτου (N₂O) στην ατμόσφαιρα·

Τροπολογία

α) «εκπομπές αερίων θερμοκηπίου»: η απελευθέρωση διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεθανίου (CH₄) και υποξειδίων του αζώτου (N₂O) στην ατμόσφαιρα **και η άμεση κατακράτηση ακτινοβολίας των εκπομπών αιθάλης (BC)**·

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στα) «καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών» τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ)../... [οδηγία σχετικά με τους κοινούς κανόνες για τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου COM/2021/803]·

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) «τεχνολογία μηδενικών **εκπομπών**»: η τεχνολογία που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος III και δεν συνεπάγεται την απελευθέρωση των ακόλουθων αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία στην ατμόσφαιρα: διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), μεθάνιο (CH₄), υποξείδια του αζώτου (N₂O), οξείδια του θείου (SO_x), οξείδια του αζώτου (NO_x) και αιωρούμενα σωματίδια (PM).

Τροπολογία

ζ) «τεχνολογία μηδενικών **εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό**»: η τεχνολογία που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος III και δεν συνεπάγεται την απελευθέρωση των ακόλουθων αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία στην ατμόσφαιρα: διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), μεθάνιο (CH₄), υποξείδια του αζώτου (N₂O), οξείδια του θείου (SO_x), οξείδια του αζώτου (NO_x) και αιωρούμενα σωματίδια (PM) **και αιθάλη (BC)**.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

θ) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας **κατάπλου όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757**.

Τροπολογία

θ) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας **στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση σημαντικού μέρους του φορτίου του ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών· κάτι που σημαίνει πως κατά συνέπεια εξαιρούνται οι στάσεις με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την τροφοδοσία, την αντικατάσταση του πληρώματος, τον δεξαμενισμό ή τις επισκευές στο πλοίο και/ή στον εξοπλισμό του, οι στάσεις σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή κινδύνου, οι μεταφορές μεταξύ πλοίων έξω από λιμένες και οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων αναζήτησης και διάσωσης**.

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θα) «λιμενική περιοχή»: η λιμενική περιοχή κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο ιη) της οδηγίας (ΕΕ) 2009/45·

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο θ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θβ) «προμηθευτής ναυτιλιακών καυσίμων»: προμηθευτής καυσίμων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 σημείο 38) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ο οποίος προμηθεύει ναυτιλιακά καύσιμα σε λιμένα που υπάγεται σε δικαιοδοσία κράτους μέλους·

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο ε – εδάφιο 1 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ια) «εταιρεία»: η εταιρεία όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

ια) «εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή κάθε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής, ο χρονοναυλωτής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος φέρει ευθύνη πληρωμής των καυσίμων που καταναλώνονται στο πλοίο·

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιδ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιδ) «χρήση ενέργειας επί του πλοίου»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του πλοίου, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού·

Τροπολογία

ιδ) «χρήση ενέργειας επί του πλοίου»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του πλοίου, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού **χωρίς την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κλάσης IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου και την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου λόγω πλευσης σε συνθήκες πάγου**·

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιη

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιη) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς»: το σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, χαμηλής ή υψηλής τάσης, εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων από την πλευρά του πλοίου και από ξηράς, όταν τροφοδοτείται απευθείας ο κύριος πίνακας διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων παραμονής στον λιμένα και εξυπηρέτησης του πλοίου ή φόρτισης επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·

Τροπολογία

ιη) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς»: το σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, χαμηλής ή υψηλής τάσης, εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων από την πλευρά του πλοίου και από ξηράς, **σταθερών, πλωτών και κινητών εγκαταστάσεων**, όταν τροφοδοτείται απευθείας ο κύριος πίνακας διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων παραμονής στον λιμένα και εξυπηρέτησης του πλοίου ή φόρτισης επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κε) «δυσμενέστερη οδός»: η οδός παραγωγής με τη μεγαλύτερη ένταση **άνθρακα** που χρησιμοποιείται για οποιοδήποτε δεδομένο καύσιμο·

Τροπολογία

κε) «δυσμενέστερη οδός»: η οδός παραγωγής με τη μεγαλύτερη ένταση **αερίων του θερμοκηπίου** που χρησιμοποιείται για οποιοδήποτε δεδομένο καύσιμο·

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κστ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κστ) «ισοδύναμο CO₂»: δείκτης μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό εκπομπών από CO₂, CH₄ και N₂O με βάση το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, με μετατροπή των ποσοτήτων CH₄ και N₂O σε ισοδύναμες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα με το ίδιο δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη·

Τροπολογία

κστ) «ισοδύναμο CO₂»: δείκτης μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό εκπομπών από CO₂, CH₄, **BC** και N₂O με βάση το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, με μετατροπή των ποσοτήτων CH₄, **BC** και N₂O σε ισοδύναμες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα με το ίδιο δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη·

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο λα α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

λαα) “**διαχειριστική αρχή ναυτιλιακής εταιρείας**”:

i) **στην περίπτωση εταιρείας εγγεγραμμένης σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγγεγραμμένη η εταιρεία·**

ii) **στην περίπτωση εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος, το κράτος μέλος στο οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία είχε τον μεγαλύτερο αριθμό κατάπλων από πλόες που εκτέλεσε η**

οικεία εταιρεία κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης και οι οποίοι εμπίπτουν στο πεδίο που ορίζεται στο άρθρο 2·

iii) στην περίπτωση εταιρείας που δεν είναι εγγεγραμμένη σε κράτος μέλος και δεν εκτέλεσε κανέναν πλου ο οποίος εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2 κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης, η διαχειριστική αρχή είναι το κράτος μέλος από το οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία ξεκίνησε τον πρώτο της πλου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2·

Τροπολογία 64

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο λα β (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*λαβ) «κατηγορία πάγου»:
χαρακτηρισμός πλοίου που του αποδίδεται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές του κράτους σημαίας ή από φορέα αναγνωρισμένο από το εν λόγω κράτος, ο οποίος σημαίνει ότι το πλοίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για ναυσιπλοΐα σε θάλασσες υπό συνθήκες πάγου·*

Τροπολογία 65

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο λα γ (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*λαγ) «ναυσιπλοΐα σε συνθήκες πάγου»:
η πλεύση πλοίου κατηγορίας πάγου σε θαλάσσια περιοχή εντός της παρυφής πάγου.*

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο λα δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

λαδ) «παρυφή πάγου»: σύμφωνα με την παράγραφο 4.4. της ονοματολογίας του WMO Sea-Ice του Μαρτίου 2014, η οριοθέτηση, ανά πάσα στιγμή, μεταξύ της ανοικτής θάλασσας και του θαλάσσιου πάγου κάθε είδους, γρήγορου ή παρασυρόμενου·

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου

Όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου **και εντολή χρήσης καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές**

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

— **-13 %** από την 1η Ιανουαρίου 2035·

— **-25 %** από την 1η Ιανουαρίου 2035·

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

— **-26 %** από την 1η Ιανουαρίου 2040·

— **-50 %** από την 1η Ιανουαρίου 2040·

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— -59 % από την 1η Ιανουαρίου 2045·

Τροπολογία

— -75 % από την 1η Ιανουαρίου 2045·

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— -75 % από την 1η Ιανουαρίου 2050.

Τροπολογία

— -100 % από την 1η Ιανουαρίου 2050.

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

[Αστερίσκος: Η τιμή αναφοράς, **η οποία θα υπολογιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας**, αντιστοιχεί στη μέση για τον στόλο ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από πλοία επί του πλοίου το 2020, η οποία καθορίζεται με βάση τα δεδομένα που παρακολουθούνται και αναφέρονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και με τη χρήση της μεθοδολογίας και των προκαθορισμένων τιμών που καθορίζονται στο παράρτημα I του *εν λόγω* κανονισμού.]

Τροπολογία

[Αστερίσκος: Η τιμή αναφοράς **θα υπολογιστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου του 2022 και θα** αντιστοιχεί στη μέση για τον στόλο ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από πλοία επί του πλοίου το 2020, η οποία καθορίζεται με βάση τα δεδομένα που παρακολουθούνται και αναφέρονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και με τη χρήση της μεθοδολογίας και των προκαθορισμένων τιμών που καθορίζονται στο παράρτημα I **και στο παράρτημα II του παρόντος** κανονισμού.

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Το ετήσιο μερίδιο των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς είναι τουλάχιστον οι ακόλουθες τιμές:

- 2% από τις 1 Ιανουαρίου 2030·
- 6% από τις 1 Ιανουαρίου 2035.

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Οι προμηθευτές καυσίμων πλοίων εξασφαλίζουν ότι το σύνολο των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης που πωλούνται κατά τη διάρκεια ενός έτους σε πλοία σε λιμένες της Ένωσης συμμορφώνεται με τις τιμές και τις ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται στην παράγραφο 2α, προκειμένου να παρέχονται τα αναγκαία καύσιμα στα πλοία·

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Η ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου υπολογίζεται ως η ποσότητα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά

3. Η ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου υπολογίζεται ως η ποσότητα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά

μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο παράρτημα Ι.

μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο παράρτημα Ι, **συμπεριλαμβανομένου διορθωτικού συντελεστή για πλοία ταξινομημένα στον πάγο, αφαιρώντας την υψηλότερη κατανάλωση καυσίμου που συνδέεται με την πλεύση με πάγο. Ως βάση για τον υπολογισμό των συντελεστών εκπομπών, οι προκαθορισμένες τιμές παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.**

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 26, για την τροποποίηση του παραρτήματος Ι, προκειμένου να θεσπίσει ή επικαιροποιήσει πρότυπα αναφοράς με σκοπό την ακριβή μέτρηση και αποτύπωση της συμβολής υποκατάστατων πηγών ενέργειας, με γνώμονα την επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο.

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ προκειμένου να συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αφορούν νέες πηγές ενέργειας **ή να προσαρμοστούν οι**

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ προκειμένου να **διασφαλίσει ότι οι συντελεστές εκπομπών είναι όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικοί των πραγματικών εκπομπών, στηριζόμενη**

υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με **τα** μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή **τη νομοθεσία** της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας.

στα βέλτιστα διαθέσιμα στοιχεία από τους τομείς της επιστήμης και της τεχνολογίας, να συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αφορούν **την αιθάλη και οισοδήποτε** νέες πηγές ενέργειας, **να επικαιροποιούνται τακτικά** οι υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών **για τις υφιστάμενες πηγές ενέργειας**, ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με **περισσότερο φιλόδοξα** μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή **νομοθετήματα** της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας, **τον περιβάλλοντος και του κλίματος, καθώς και να λαμβάνονται υπόψη οι πιο πρόσφατες τεχνολογικές, επιστημονικές και εμπορικές εξελίξεις.**

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. **Από την 1η Ιανουαρίου 2030 ένα** ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους συνδέεται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και τη χρησιμοποιεί για όλες τις ενεργειακές ανάγκες κατά τον ελλιμενισμό.

Τροπολογία

1. **Ένα** ελλιμενισμένο πλοίο **εντός λιμενικής περιοχής** σε λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους συνδέεται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και τη χρησιμοποιεί για όλες τις ενεργειακές ανάγκες κατά τον ελλιμενισμό.

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. **Η** παράγραφος 1 εφαρμόζεται σε:

Τροπολογία

2. **Από την 1η Ιανουαρίου 2030, η** παράγραφος 1 εφαρμόζεται σε:

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου·

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – στοιχείο β β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ββ) πετρελαιοφόρα·

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται σε όλα τα υπόλοιπα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από την 1η Ιανουαρίου 2035.

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) αναγκάζονται να καταπλέουν εκτάκτως σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα·

γ) αναγκάζονται να καταπλέουν εκτάκτως σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα **ή σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή υπό συνθήκες ανωτέρας βίας·**

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) *δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, διότι η εγκατάσταση από ξηράς στον λιμένα δεν είναι συμβατή με τον εξοπλισμό ισχύος επί του πλοίου.*

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να εισάγονται αναφορές σε νέες τεχνολογίες στον κατάλογο των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή κριτήρια για τη χρήση τους, όταν οι εν λόγω νέες τεχνολογίες κρίνονται ισοδύναμες με τις τεχνολογίες που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να εισάγονται αναφορές σε νέες τεχνολογίες στον κατάλογο των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών **κατά τον ελλιμενισμό ή να τροποποιούνται τα** κριτήρια για τη χρήση τους, όταν οι εν λόγω νέες τεχνολογίες **ή τα κριτήρια άλλων χρήσεων** κρίνονται ισοδύναμες/ισοδύναμα **ή καλύτερα, όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών**, με τις τεχνολογίες **και τα κριτήρια χρήσεων** που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο, **καθώς και την εξέλιξη της ενωσιακής νομοθεσίας για το κλίμα, το περιβάλλον και την ενέργεια.**

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Ο διαχειριστικός φορέας του

Τροπολογία

5. Ο διαχειριστικός φορέας του

λιμένα κατάπλου καθορίζει αν εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 και εκδίδει ή αρνείται να εκδώσει το πιστοποιητικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV.

λιμένα κατάπλου *ή κατά περίπτωση ο φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού ή η αρμόδια αρχή* καθορίζει αν εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 και εκδίδει ή αρνείται να εκδώσει το πιστοποιητικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV.

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2035 οι εξαιρέσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε) δεν μπορούν να εφαρμόζονται σε συγκεκριμένο πλοίο περισσότερες από πέντε φορές συνολικά, κατά τη διάρκεια ενός έτους αναφοράς. ***Ο ελλιμενισμός δεν προσμετράται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με την παρούσα διάταξη όταν η εταιρεία αποδεικνύει ότι δεν θα μπορούσε ευλόγως να γνωρίζει ότι το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να συνδεθεί για τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε).***

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2035 οι εξαιρέσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε) δεν μπορούν να εφαρμόζονται σε συγκεκριμένο πλοίο περισσότερες από πέντε φορές συνολικά, κατά τη διάρκεια ενός έτους αναφοράς. ***Από την 1η Ιανουαρίου 2040, οι εξαιρέσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 στοιχείο δ) παύουν να ισχύουν.***

Τροπολογία

7α. Οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων ενημερώνουν τους λιμένες στους οποίους καταπλέουν σχετικά με την πρόθεσή τους να συνδεθούν με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και αναφέρουν την ποσότητα ισχύος που χρειάζονται κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου κατάπλου και τον ενεργειακό εξοπλισμό επί του πλοίου.

Η Επιτροπή παρέχει όλες τις απαραίτητες κατευθυντήριες γραμμές για να εξασφαλίσει τη συμβατότητα μεταξύ των εγκαταστάσεων ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου και των χερσαίων εγκαταστάσεων, ιδίως όσον αφορά τη μετατροπή της ηλεκτρικής συχνότητας. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη που καθορίζει το περιεχόμενο, τη μορφή και τις προθεσμίες για την παροχή πληροφοριών από τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων στις λιμενικές αρχές, όπως απαιτείται στην παρούσα παράγραφο.

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων γίνονται με συνέπεια και είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτόν τις ίδιες μεθοδολογίες παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη τροποποιήσεων που αξιολογούνται από τον ελεγκτή. Οι εταιρείες **καθιστούν δυνατή** την έκφραση εύλογης βεβαιότητας ως προς την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων.

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων

Τροπολογία

3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων γίνονται με συνέπεια και είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτόν τις ίδιες μεθοδολογίες παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη τροποποιήσεων που αξιολογούνται από τον ελεγκτή. Οι εταιρείες **διασφαλίζουν** την έκφραση εύλογης βεβαιότητας ως προς την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων.

Τροπολογία

4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων

των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή και ακριβή τρόπο, έτσι ώστε ο ελεγκτής να μπορεί να προσδιορίσει την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από τα πλοία επί του πλοίου.

των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή, **ολοκληρωμένο** και ακριβή τρόπο, έτσι ώστε ο ελεγκτής να μπορεί να προσδιορίσει την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από τα πλοία επί του πλοίου, **το μερίδιο ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης, καθώς και κάθε άλλο στοιχείο απαραίτητο για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.**

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Κατά την ανάληψη των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προβλέπονται στα άρθρα 7 έως 9 και 14 του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιούνται, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες και τα δεδομένα που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Τροπολογία

5. Κατά την ανάληψη των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προβλέπονται στα άρθρα 7, **8**, 9 και 14 του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιούνται, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες και τα δεδομένα που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) περιγραφή ότι το πλοίο διαθέτει εγκατεστημένο και πιστοποιημένο εξοπλισμό που παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, σε καθορισμένη τάση και συχνότητα, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού που ορίζεται στο IEC/IEEE 80005-1 (υψηλή τάση) και στο IEC/IEEE 80005-3 (χαμηλή τάση) ή είναι

Τροπολογία

δ) περιγραφή ότι το πλοίο διαθέτει εγκατεστημένο και πιστοποιημένο εξοπλισμό που παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, σε καθορισμένη τάση και συχνότητα, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού που ορίζεται στο IEC/IEEE 80005-1 (υψηλή τάση) και στο IEC/IEEE 80005-3 (χαμηλή τάση) ή είναι

εξοπλισμένο με υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα III·

εξοπλισμένο με υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών **κατά τον ελλιμενισμό**, όπως ορίζεται στο παράρτημα III, **και παράλληλη περιγραφή των κύριων τεχνικών χαρακτηριστικών τους, μεταξύ των οποίων η χωρητικότητα σε megajoules (MJ), όπου απαιτείται**

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) περιγραφή της ή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του πλοίου κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5·

Τροπολογία

ε) περιγραφή της ή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του πλοίου κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5, **μεταξύ άλλων, περιγραφή των πηγών ενέργειας που πρόκειται να τροφοδοτήσουν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παράρτημα III, όπως η κύρια προβλεπόμενη πηγή ενέργειας για τη φόρτιση των ταμιευτήρων ηλεκτρισμού επί του πλοίου και για την τροφοδοσία κυψελών καυσίμου**·

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου του πλοίου, καθώς και της ενέργειας που παρέχεται από υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα III·

Τροπολογία

στ) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση **και καταμέτρηση** της κατανάλωσης καυσίμου του πλοίου, καθώς και της ενέργειας που παρέχεται από υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών **κατά τον ελλιμενισμό**, όπως ορίζεται στο

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων δεδομένων για τη συμπλήρωση κενών των δεδομένων·

Τροπολογία

ια) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό **την αποτροπή εμφάνισης κενών στα δεδομένα και** τον προσδιορισμό υποκατάστατων δεδομένων για τη συμπλήρωση **αναπόφευκτων** κενών των δεδομένων, **καθώς και μεθόδων εντοπισμού σφαλμάτων στα δεδομένα·**

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ιβ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιβ) φύλλο καταγραφής των αναθεωρήσεων για την καταγραφή όλων των λεπτομερειών του ιστορικού αναθεωρήσεων.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ιβ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιβα) πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου πρέπει να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3 – στοιχείο ιβ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιββ) περιγραφή της διαδικασίας για την παρακολούθηση της διανοθείσας απόστασης για ολόκληρο το ταξίδι και κατά τον πλου σε συνθήκες πάγου, την ημερομηνία και την ώρα πλεύσης σε τέτοιες συνθήκες, την κατανάλωση καυσίμου και την ενέργεια που παρέχεται από υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ, όταν πλέει σε συνθήκες πάγου, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται σε πλεύση σε συνθήκες πάγου πρέπει να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους.

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε υποδείγματα. Η Επιτροπή **καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τα εν λόγω υποδείγματα**, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους. **Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.**

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε υποδείγματα. Η Επιτροπή **εκδίδει** κατ' εξουσιοδότηση πράξεις **βάσει του άρθρου 26 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης που βασίζονται σε υποδείγματα**, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή και χρήση τους.

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

εα) όταν οι μέθοδοι αποφυγής κενών στα δεδομένα και εντοπισμού σφαλμάτων στα δεδομένα αποδεικνύονται ακατάλληλες για τη διασφάλιση ακεραιότητας και διαφάνειας των δεδομένων.

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία β), γ) και δ) του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή. Μετά την αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην οικεία εταιρεία αν οι εν λόγω τροποποιήσεις συμμορφώνονται με το άρθρο 6.

Τροπολογία

4. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία β), γ), δ) και εα) του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή. Μετά την αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην οικεία εταιρεία αν οι εν λόγω τροποποιήσεις συμμορφώνονται με το άρθρο 6.

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν βιοκαύσιμα, βιοαέρια, καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

Τροπολογία

1. Όταν βιοκαύσιμα, βιοαέρια, καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, **καθώς και άλλα καύσιμα και αέρια**, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς που αναφέρονται στο άρθρο 4 του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) οι συντελεστές εκπομπών αερίων θερμοκηπίου καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές **και καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα που** συμμορφώνονται με τα όρια μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 27 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία·

Τροπολογία

β) οι συντελεστές εκπομπών αερίων θερμοκηπίου καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές συμμορφώνονται με τα όρια μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 27 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, **καθώς και με τις συναφείς κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αφορούν τη συμπλήρωση και τη μεθοδολογία για τα αέρια του θερμοκηπίου**, καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία·

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές **και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα** που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο β) θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου.

Τροπολογία

δ) τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο β), **καθώς και κάθε άλλο συνθετικό καύσιμο παράγωγο του υδρογόνου ή υδρογονικού τύπου καύσιμο**, θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου·

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι εταιρείες παρέχουν ακριβή και

Τροπολογία

2. Οι εταιρείες παρέχουν ακριβή,

αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αιφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα, τα οποία επαληθεύονται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

ολοκληρωμένα και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αιφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα, τα οποία επαληθεύονται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται με **εργαστηριακές** δοκιμές ή μετρήσεις των άμεσων εκπομπών. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους κανόνες για τη διεξαγωγή εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία

3. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», **των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών**, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται με δοκιμές ή μετρήσεις των άμεσων εκπομπών **σύμφωνα με τα υφιστάμενα συστήματα πιστοποίησης και επαλήθευσης που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και την οδηγία (ΕΕ)...** [οδηγία για το φυσικό αέριο (ΕΕ) XX/XXXX]. **Ωστόσο, οι επιδόσεις των ορυκτών καυσίμων θα αξιολογούνται μόνο με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τις απώλειες ή τις διαφεύγουσες εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» των ορυκτών καυσίμων, υπό την προϋπόθεση ότι ο αντίστοιχος μηχανισμός πιστοποίησης και επαλήθευσης έχει τεθεί σε εφαρμογή από την Επιτροπή με κατ' εξουσιοδότηση πράξη. Για τον σκοπό αυτό, ανατίθεται**

στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους κανόνες για τη **διενέργεια πιστοποίησης των συστημάτων μετατροπής ενέργειας ή των καταναλωτών καυσίμων ή τη διεξαγωγή εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών για ορυκτά καύσιμα και απώλειες καυσίμων.**

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία αναθεωρεί το σχέδιό της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται **μετά** την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

Τροπολογία

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία αναθεωρεί **αμελλητί** το σχέδιό της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται **πέραν του ενός μηνός πριν από** την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς δηλώσεις ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο

Τροπολογία

3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς δηλώσεις ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο

ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εν λόγω εταιρεία τροποποιεί τις ανακριβείς δηλώσεις ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.

ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εν λόγω εταιρεία τροποποιεί **αμελλητί** τις ανακριβείς δηλώσεις ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη και συνεπή.

Τροπολογία

δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη, **διαφανή** και συνεπή.

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Ο ελεγκτής μεριμνά ώστε κάθε πλοίο που έχει τεθεί υπό την εποπτεία του, να εφαρμόζει ατομικό πρόγραμμα διαχείρισης ποιότητας με μέτρα αποτροπής κενών και σφαλμάτων στα δεδομένα.

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Τροπολογία

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008. **Ο εθνικός φορέας διαπίστευσης αποστέλλει**

αμελλητί στην Επιτροπή τον κατάλογο πιστοποιημένων ελεγκτών μαζί με στοιχεία που επιτρέπουν την ταυτοποίηση και την καταχώρισή τους στη βάση δεδομένων.

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών. Οι μέθοδοι που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

Τροπολογία

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών, **διασφάλισης της ανεξαρτησίας και της αμεροληψίας του ελεγκτή, καθώς και υποχρεωτικών διαδικασιών επαναδιαπίστευσης για την αντιμετώπιση νέων περιπλοκών και ιδιαιτεροτήτων της εξέλιξης των νέων εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών.** Οι μέθοδοι που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) για κάθε πλοίο για το οποίο ισχύει η απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1, τη σύνδεση και τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή την ύπαρξη οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3·

Τροπολογία

β) για κάθε πλοίο για το οποίο ισχύει η απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1, τη σύνδεση και τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή την ύπαρξη οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, **όπως πιστοποιείται βάσει του άρθρου 5**

παράγραφος 5

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω.

Τροπολογία

ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω **συμπεριλαμβανομένης της ποσότητας των ενεργειακών πόρων κάθε πηγής που τροφοδοτεί τις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών στη θέση ελλιμενισμού,**

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) την κατηγορία πάγου του πλοίου, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου πρέπει να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εβ) την ημερομηνία και την ώρα πλεύσης σε συνθήκες πάγου, την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται κατά τον πλου σε συνθήκες πάγου, την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας

που καταναλώνεται κατά τον πλου σε συνθήκες πάγου, την απόσταση που διανύεται κατά τον πλου υπό συνθήκες πάγου, την απόσταση που διανύθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θάλασσα, την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θάλασσα, εάν η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται σε πλεύση σε συνθήκες πάγου δεν περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **σε ετήσια βάση** με διαφανή τρόπο, ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με διαφανή τρόπο, **και τα συγκεντρώνουν σε ετήσια βάση**, ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 14α

Έκθεση σχετικά με τη μη διαθεσιμότητα στη θάλασσα FuelEU

1. **Εάν ένα πλοίο, παρά τις προσπάθειες που καταβάλλει, δεν εφοδιάζεται σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους με καύσιμα που του επιτρέπουν να συμμορφωθεί με**

τα όρια που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, αναφέρει την ανικανότητα στην αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους και στην αρμόδια αρχή του λιμένα προορισμού, εάν ο εν λόγω λιμένας υπάγεται επίσης στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, μέσω έκθεσης μη διαθεσιμότητας FuelEU. Η έκθεση αυτή θα περιλαμβάνει τους λόγους της μη διαθεσιμότητας καυσίμων, όπως η έλλειψη καυσίμων και η έλλειψη λιμενικών υποδομών.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τη δημιουργία υποδείγματος για την έκθεση μη διαθεσιμότητας στη θάλασσα FuelEU που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους αναφέρουν στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 16 τις περιπτώσεις μη διαθεσιμότητας καυσίμων.

4. Το κράτος μέλος του λιμένα διερευνά τις αναφορές μη διαθεσιμότητας.

Τροπολογία 119

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο -α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-α) υπολογίζει, όταν απαιτείται, το ποσοστό των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης επί της μέσης ετήσιας ενέργειας που καταναλώθηκε επί του πλοίου από το οικείο πλοίο·

Τροπολογία 120

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) υπολογίζει το ποσό των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

διαγράφεται

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) συγκεντρώνει ξεχωριστά, σε ετήσια βάση και για κάθε πλοίο, τα στοιχεία που προέκυψαν από την παρακολούθηση και την καταχώριση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ), ε) και εα), και τα δίνει στις εταιρείες για να τα υποβάλουν στη βάση δεδομένων δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 3·

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δβ) συγκεντρώνει τις ανωτέρω πληροφορίες και τις υποβάλλει στην αρμόδια αρχή όσον αφορά τη ναυτιλιακή εταιρεία.

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Βάση δεδομένων *συμμόρφωσης και* υποβολή εκθέσεων

Βάση δεδομένων *FuelEU Maritime,* υποβολή εκθέσεων *και δημοσιοποίηση*

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, **εξασφαλίζει** τη λειτουργία και **ενημερώνει ηλεκτρονική** βάση δεδομένων συμμόρφωσης για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα άρθρα 4 και 5. Η βάση δεδομένων συμμόρφωσης χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου σχετικά με το ισοζύγιο συμμόρφωσης των πλοίων **και** τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 17 και 18. Είναι προσβάσιμη από τις εταιρείες, τους ελεγκτές, τις αρμόδιες αρχές και **την Επιτροπή**.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει **την κεντρικής διαχείρισης ηλεκτρονική βάση δεδομένων FuelEU Maritime, για την τήρηση αρχείου των δεδομένων που υποβάλλονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και διασφαλίζει** τη λειτουργία, **την επικαιροποίηση, την αποθήκευση και τη δημοσίευση των πληροφοριών που υποβάλλονται από εταιρίες, ελεγκτές και τον εθνικό φορέα διαπίστευσης.** Η βάση δεδομένων συμμόρφωσης **βασίζεται στην υφιστάμενη ενότητα του συστήματος THETIS-MRV, όπου είναι δυνατόν, και χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα άρθρα 4 και 5, για την τήρηση αρχείου σχετικά με το ισοζύγιο συμμόρφωσης των πλοίων, τη χρήση των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 17 και 18, τις ποινές που ορίζονται στο άρθρο 20, την υποβολή δεδομένων δυνάμει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, τις ποινές που κοινοποιούνται βάσει του άρθρου 23 και τον κατάλογο αρμόδιων αρχών που ορίζεται με το άρθρο 25 παράγραφος 1. Η βάση δεδομένων είναι στη διάθεση του κοινού, σε ανοικτό μορφότυπο δεδομένων, και δωρεάν προσβάσιμη από τις εταιρείες, τους ελεγκτές, τις αρμόδιες αρχές, **την Επιτροπή και το ευρύ κοινό, είναι διαφανής, μεταφορτώσιμη και εύχρηστη.****

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η εταιρεία καταγράφει στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης για καθένα από τα πλοία της τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όπως βεβαιώνονται από τον ελεγκτή, καθώς και πληροφορίες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του πλοίου, της εταιρείας, καθώς και την ταυτότητα του ελεγκτή που διενήργησε την αξιολόγηση.

Τροπολογία

3. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η εταιρεία καταγράφει στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης για καθένα από τα πλοία της τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όπως βεβαιώνονται **και υπολογίζονται** από τον ελεγκτή, **τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 17 και 18, τις ετήσιες εξαιρέσεις που εφαρμόζονται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3, εάν υπάρχουν**, καθώς και πληροφορίες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του πλοίου, της εταιρείας, καθώς και την ταυτότητα του ελεγκτή που διενήργησε την αξιολόγηση.

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Με προθεσμία μέχρι τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί όλα τα στοιχεία που καταγράφηκαν στη βάση δεδομένων για την εκάστοτε περίοδο αναφοράς. Τα στοιχεία προηγούμενων περιόδων αναφοράς παραμένουν δημοσίως διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή. Οι πληροφορίες παρέχονται σε ανοικτό, μεταφορτώσιμο και ανεπεξέργαστο μορφότυπο χωρίς περαιτέρω συγκέντρωση ή ανωνυμοποίηση, με εξαίρεση τα δεδομένα σχετικά με τις ποινές και τις κυρώσεις, τα οποία είναι ανωνυμοποιημένα.

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. Όταν, λόγω ειδικών περιστάσεων, η ανωνυμοποιημένη δημοσιοποίηση δεδομένων, που σχετίζονται με ποινές και κυρώσεις, θα υπονόμεινε κατ' εξαίρεση την προστασία εμπορικών συμφερόντων που χρήζουν προστασίας ως έννομο οικονομικό συμφέρον υπερισχύον του δημόσιου συμφέροντος που επιβάλλει τη γνωστοποίηση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1367/2006^{1α}, εφαρμόζεται διαφορετικό επίπεδο συγκέντρωσης των συγκεκριμένων δεδομένων, κατόπιν αιτήματος της εταιρείας, ώστε να προστατεύονται τα εν λόγω συμφέροντα. Αν η εφαρμογή διαφορετικού επιπέδου συγκέντρωσης είναι αδύνατη, η Επιτροπή δεν καθιστά τα εν λόγω δεδομένα διαθέσιμα στο κοινό.

^{1α} Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1367/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, για την εφαρμογή στα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας των διατάξεων της σύμβασης του Århus σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα (ΕΕ L 264 της 25.9.2006, σ. 13).

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Σε περίπτωση που το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί

2. Σε περίπτωση που το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί

να δανειστεί εκ των προτέρων πλεόνασμα συμμόρφωσης της αντίστοιχης ποσότητας από την επόμενη περίοδο αναφοράς. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης προστίθεται στο ισοζύγιο του πλοίου κατά την περίοδο αναφοράς και αφαιρείται από το ισοζύγιο του ίδιου πλοίου κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η ποσότητα που αφαιρείται κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς ισούται με το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης πολλαπλασιαζόμενο επί 1,1. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο δανεισμού:

να δανειστεί εκ των προτέρων πλεόνασμα συμμόρφωσης της αντίστοιχης ποσότητας από την επόμενη περίοδο αναφοράς. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης προστίθεται στο ισοζύγιο του πλοίου κατά την περίοδο αναφοράς και αφαιρείται από το ισοζύγιο του ίδιου πλοίου κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η ποσότητα που αφαιρείται κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς ισούται με το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης πολλαπλασιαζόμενο επί 1,1. ***Εάν το πλοίο παύσει να δραστηριοποιείται πριν ολοκληρωθεί το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης, καταβάλλει χρηματική ποινή που υπολογίζεται δυνάμει του άρθρου 20.*** Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο δανεισμού:

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) για δύο διαδοχικές περιόδους αναφοράς.

Τροπολογία

β) για δύο διαδοχικές περιόδους αναφοράς·

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) από πλοίο που διανύει τον τελευταίο χρόνο λειτουργίας του·

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Έως τις 30 Απριλίου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς, η εταιρεία καταγράφει το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης, κατόπιν έγκρισης από τον ελεγκτή της, στη βάση δεδομένων **συμμόρφωσης**.

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, η εταιρεία καταβάλλει ποινή. **Ο ελεγκτής** υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα V.

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εταιρεία καταβάλλει ποινή για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. **Ο ελεγκτής** υπολογίζει το ποσό της ποινής πολλαπλασιάζοντας το ποσό των 250 EUR επί τα megawatt της εγκατεστημένης επί του πλοίου ισχύος και επί τον αριθμό των συμπληρωμένων ωρών ελλιμενισμού.

Τροπολογία

3. Έως τις 30 Απριλίου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς, η εταιρεία καταγράφει το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης, κατόπιν έγκρισης από τον ελεγκτή της, στη βάση δεδομένων **του άρθρου 16**.

Τροπολογία

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης **και** η εταιρεία καταβάλλει **αποτρεπτική** ποινή **υψηλότερη από την ποσότητα και το κόστος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που θα έπρεπε να έχουν καταναλώσει τα πλοία για να πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Η αρμόδια για τη ναυτιλιακή εταιρεία διοικητική αρχή** υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα V.

Τροπολογία

2. Η εταιρεία καταβάλλει ποινή **αποτρεπτικού χαρακτήρα** για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. **Η αρμόδια για τη ναυτιλιακή εταιρεία διοικητική αρχή** υπολογίζει το ποσό της ποινής πολλαπλασιάζοντας το ποσό των 250 EUR επί τα megawatt της εγκατεστημένης επί

του πλοίου ισχύος και επί τον αριθμό των συμπληρωμένων ωρών ελλιμενισμού.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 19 παράγραφος 1, ο ελεγκτής εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU μετά την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, καθώς και η απόδειξη των χρηματικών πληρωμών σύμφωνα με το άρθρο 21, καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.

Τροπολογία

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 19 παράγραφος 1, ο ελεγκτής εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU μετά την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, **για μέγιστο διάστημα τεσσάρων διαδοχικών ετών. Αρχής γενομένης από το τρίτο συνεχόμενο έτος μη συμμόρφωσης, τα συσσωρευμένα ετήσια ελλείμματα συμμόρφωσης προστίθενται στο υπόλοιπο του πλοίου κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς. Εάν υπάρξει πέμπτο έτος μη συμμόρφωσης, ο ελεγκτής δεν εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.** Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, καθώς και η απόδειξη των χρηματικών πληρωμών σύμφωνα με το άρθρο 21, καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία συνάψει σύμβαση με εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης πλοίου, στην οποία διευκρινίζεται ότι ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης πλοίου φέρει την ευθύνη για την αγορά του καυσίμου και τη λειτουργία του πλοίου, η ναυτιλιακή εταιρεία και ο εν λόγω εμπορικός φορέας

εκμετάλλευσης πλοίου καθορίζουν, μέσω συμβατικής ρύθμισης, ότι ο τελευταίος είναι υπόχρεος για την καταβολή του κόστους που προκύπτει από τις ποινές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Για τους σκοπούς αυτής της παραγράφου, ως ευθύνη για τη «λειτουργία του πλοίου» νοείται ο καθορισμός του φορτίου που μεταφέρεται, της διαδρομής και/ή της ταχύτητας του πλοίου. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι η ναυτιλιακή εταιρεία έχει κατάλληλα και αποτελεσματικά μέσα ανάκτησης του κόστους που προκύπτει από τις ποινές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με σκοπό την προσαρμογή του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την τροποποίηση του ποσού της πάγιας ποινής που ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, **λαμβάνοντας υπόψη τις** εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας.

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με σκοπό την προσαρμογή του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την τροποποίηση του ποσού της πάγιας ποινής που ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, **αμέσως μόλις υπάρξουν** εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας **που αναιρούν την αποτρεπτική επίδραση των εν λόγω ποινών.**

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2027, η

Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 26, προς συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού, προσδιορίζοντας αφενός τον μαθηματικό τύπο υπολογισμού του ποσού της ποινής που επιβάλλεται σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την εντολή για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β), και αφετέρου τα κριτήρια εφαρμογής του και τους κανόνες επιβολής της εφαρμογής του.

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα ποσά των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 **παράγραφος 1 και στο άρθρο 20 παράγραφος 2** κατανέμονται για τη στήριξη κοινών έργων που αποσκοπούν στην ταχεία **διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων** εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα ποσά που εισπράττονται από τις ποινές τονώνουν την παραγωγή μεγαλύτερων ποσοτήτων ανανεώσιμων καυσίμων και **καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών** για τον τομέα της ναυτιλίας, διευκολύνουν την κατασκευή **κατάλληλων** εγκαταστάσεων εφοδιασμού με καύσιμα **ή** σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες και στηρίζουν την ανάπτυξη, τη δοκιμή και τη χρήση των πλέον καινοτόμων ευρωπαϊκών τεχνολογιών στον στόλο με στόχο την επίτευξη **σημαντικών μειώσεων των εκπομπών**.

Τροπολογία

1. Τα ποσά των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 κατανέμονται για τη στήριξη κοινών έργων που αποσκοπούν στην **επιτάχυνση της δίκαιης οικολογικής μετάβασης του τομέα της ναυτιλίας μέσα από την ταχεία βελτίωση της ενεργειακής και επιχειρησιακής απόδοσης των πλοίων, τη διάδοση τεχνολογιών πρόωσης μηδενικών εκπομπών και τη χρήση βιώσιμων και ανανεώσιμων ενεργειακών πόρων** στον τομέα της ναυτιλίας, **καθώς και στη συμβολή στην προστασία, αποκατάσταση και βελτιωμένη διαχείριση των θαλασσίων οικοσυστημάτων**. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα ποσά που εισπράττονται από τις ποινές **διέπονται από την αρχή «προτεραιότητα στην ενεργειακή απόδοση»** και τονώνουν την παραγωγή μεγαλύτερων ποσοτήτων **βιώσιμων και ανανεώσιμων καυσίμων, καθώς και λύσεων παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές επί του πλοίου** για τον τομέα της ναυτιλίας, διευκολύνουν την κατασκευή **των συναφών** εγκαταστάσεων εφοδιασμού με καύσιμα, **των σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες, την**

υποστήριξη των επενδύσεων για να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ των εγκαταστάσεων ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου και των χερσαίων εγκαταστάσεων και στηρίζουν την ανάπτυξη, τη δοκιμή και τη χρήση των πλέον καινοτόμων ευρωπαϊκών τεχνολογιών στον στόλο, καθώς και την κινητοποίηση της ανανέωσης του στόλου, με στόχο την όσο το δυνατόν ταχύτερη επίτευξη ενός ναυτιλιακού τομέα μηδενικών εκπομπών, με υψηλή ενεργειακή απόδοση, που θα στηρίζεται εξ ολοκλήρου σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Με τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα ποσά που εισπράττονται ενισχύεται, στην πράξη, και σε διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους, η αναδιάταξη των εργαζομένων, η επανειδίκευσή τους και η αναβάθμιση των δεξιοτήτων τους, ώστε να διαθέτουν τις απαιτούμενες για τη μετάβαση οικολογικές και τεχνολογικές δεξιότητες.

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο **καινοτομίας** που αναφέρεται στο άρθρο **10α παράγραφος 8** της οδηγίας 2003/87/EK. Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο καινοτομίας.

Τροπολογία

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο Ταμείο **Ωκεανών** που αναφέρεται στο άρθρο **[XX]** της οδηγίας 2003/87/EK **και αξιοποιούνται για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων σύμφωνα με τις αρχές και τους στόχους που θεσπίζονται στην παράγραφο 1**. Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο καινοτομίας.

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις λεπτομέρειες για την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

Τροπολογία

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις λεπτομέρειες για την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2 **και τις μεθόδους δημοσιοποίησης των πληροφοριών που αφορούν τα υποστηριζόμενα έργα.**

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή έως την **(ηη/μμ/20εε)** και την **ειδοποιούν** χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή έως την **31η Ιουλίου 2024** και την **ενημερώνουν** χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση. **Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή υποβάλει έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για να παρέχει την επισκόπηση των εθνικών μέτρων που θέσπισαν τα κράτη μέλη, και κοινοποιεί αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση στα μέτρα αυτά.**

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Εάν ένα πλοίο δεν έχει προσκομίσει έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και εάν άλλα μέτρα επιβολής δεν έχουν εξασφαλίσει τη συμμόρφωση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου **μπορεί**, αφού δώσει στην οικεία εταιρεία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, **να εκδώσει** διαταγή εκδίωξης. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κοινοποιεί τη διαταγή εκδίωξης στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας. Κάθε κράτος μέλος, με εξαίρεση κάθε κράτος μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αρνείται την είσοδο του πλοίου που υπόκειται σε διαταγή εκδίωξης σε οποιονδήποτε λιμένα του έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Εάν το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους, το οικείο κράτος μέλος, αφού δώσει τη δυνατότητα στην οικεία εταιρεία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, διατάσσει απαγόρευση της σημαίας έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της.

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι κυρώσεις από κράτος μέλος κατά συγκεκριμένου πλοίου κοινοποιούνται στην Επιτροπή, στα λοιπά κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας.

Τροπολογία

3. Εάν ένα πλοίο δεν έχει προσκομίσει έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και εάν άλλα μέτρα επιβολής δεν έχουν εξασφαλίσει τη συμμόρφωση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου, αφού δώσει στην οικεία εταιρεία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, **εκδίδει** διαταγή εκδίωξης. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κοινοποιεί τη διαταγή εκδίωξης στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας. Κάθε κράτος μέλος, με εξαίρεση κάθε κράτος μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αρνείται την είσοδο του πλοίου που υπόκειται σε διαταγή εκδίωξης σε οποιονδήποτε λιμένα του έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Εάν το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους, το οικείο κράτος μέλος, αφού δώσει τη δυνατότητα στην οικεία εταιρεία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, διατάσσει απαγόρευση της σημαίας έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της **σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό**.

Τροπολογία

5. Οι κυρώσεις από κράτος μέλος κατά συγκεκριμένου πλοίου κοινοποιούνται στην Επιτροπή, στα λοιπά κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας. **Η Επιτροπή καταχωρεί κάθε κοινοποιηθείσα κύρωση στη βάση**

δεδομένων.

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Κάθε κράτος μέλος χωρίς θαλάσσιους λιμένες στην επικράτειά του το οποίο έχει κλείσει το εθνικό του νηολόγιο ή δεν έχει πλοία υπό τη σημαία του τα οποία εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό, και ενόσω δεν υπάρχουν πλοία υπό τη σημαία του, και το οποίο δεν διαθέτει διαπιστευμένο ελεγκτή, μπορεί να παρεκκλίνει του παρόντος άρθρου. Όταν κράτος μέλος προτίθεται να κάνει χρήση της παρέκκλισης, το κοινοποιεί στην Επιτροπή το αργότερο ως την 1η Ιουλίου 2024. Κάθε μεταγενέστερη αλλαγή κοινοποιείται επίσης στην Επιτροπή, η οποία θα πρέπει να καταγράφει τις πληροφορίες στη βάση δεδομένων.

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 25 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές ως υπεύθυνες για την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού (στο εξής: αρμόδιες αρχές). Ανακοινώνουν τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας τους στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον δικτυακό τόπο της τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών.

Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές ως υπεύθυνες για την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού (στο εξής: αρμόδιες αρχές). Ανακοινώνουν τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας τους στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον δικτυακό τόπο της **και στη βάση δεδομένων** τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών.

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται **στο άρθρο 4 παράγραφος 6**, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται **στο άρθρο 4 παράγραφος 3α, στο άρθρο 4 παράγραφος 4**, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, **στο άρθρο 7 παράγραφος 4**, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, **στο άρθρο 20 παράγραφος 4α** και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 147

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 7, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 **παράγραφος 4** και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Τροπολογία

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο **4 παράγραφος 3α, στο άρθρο 4** παράγραφος 4, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο **7 παράγραφος 4, στο άρθρο 9** παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 **παράγραφοι 4 και 4α** και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 7, του άρθρου 5 παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 3, του άρθρου 13 παράγραφος 3, του άρθρου 20 παράγραφος 4 και του άρθρου 21 παράγραφος 3 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εάν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως την 1η Ιανουαρίου **2030**, σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού **και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση**. Η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος **3α**, του άρθρου **4 παράγραφος 4, του άρθρου 7** παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 3, του άρθρου 13 παράγραφος 3, του άρθρου 20 παράγραφος 4, **του άρθρου 20 παράγραφος 4α**, και του άρθρου 21 παράγραφος 3 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εάν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως την 1η Ιανουαρίου **2027, και ανά πενταετία έκτοτε**, σχετικά με τα αποτελέσματα **της** αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού. **Η έκθεση αξιολόγησης πρέπει να:**

εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις:

α) αξιολογεί την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς μηδενικών εκπομπών και βιώσιμων, ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της ανταγωνιστικότητας και της δυναμικής διαρροής άνθρακα, με ιδιαίτερη έμφαση στους λιμένες της ΕΕ που εκτίθενται στον ανταγωνισμό από λιμένες εκτός ΕΕ·

β) εξετάζει τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα του κανονισμού σε σχέση με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού, τον στόχο μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της Ένωσης για το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα, καθώς και τους στόχους για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση· γ) αξιολογεί και ποσοτικοποιεί τις βελτιώσεις της λειτουργίας και της ενεργειακής απόδοσης που προκύπτουν από τα μέτρα που σχετίζονται με τη θάλασσα στη νομοθεσία που εγκρίθηκε κατόπιν προτάσεων που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % και του αναξιοποίητου δυναμικού της·

δ) αξιολογεί τον αντίκτυπο του κανονισμού στη μείωση των εκπομπών αιθάλης, ιδίως εντός και πλησίον της Αρκτικής·

ε) επικαιροποιεί την εκτίμηση επιπτώσεων της λειτουργίας του κανονισμού, με ιδιαίτερη έμφαση στις οικονομικές επιπτώσεις των μέτρων του.

Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις:

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο -α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-α) τη μείωση του ορίου της ολικής χωρητικότητας στα 400 και την επέκταση του μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία κατά τον πλου προς και από τρίτες χώρες που αναφέρονται στο άρθρο 2·

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) του ορίου που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2·

α) του ορίου που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, **αυστηροποιώντας το·**

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) της εισαγωγής ενός στόχου επιχειρησιακής και ενεργειακής απόδοσης·

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) των τύπων πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται **το άρθρο 5 παράγραφος 1·**

β) των τύπων πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται **ο παρών κανονισμός,**

διευρύνοντάς τους·

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) των εξαιρέσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3.

Τροπολογία

γ) των εξαιρέσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, **περιορίζοντάς τις.**

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) της χρήσης προϊόντων απόσταξης λιπαρών οξέων φοίνικα, ζωικών λιπών κατηγορίας III, χρησιμοποιημένων μαγειρικών ελαίων, μελάσας, πολτού εξουδετέρωσης και των παραγώγων του του στοιχείου γ) του άρθρου 9 παράγραφος 1, περιορίζοντάς την.

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γβ) της ακύρωσης των πλεονασμάτων συμμόρφωσης που δεν αποταμιεύθηκαν όταν δεν χρησιμοποιήθηκαν μετά από τρεις περιόδους αναφοράς του άρθρου 17·

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γγ) της εφαρμογής της ομαδοποίησης της συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 18 σε πλοία που κινούνται με καύσιμα μηδενικών εκπομπών και τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, περιορίζοντάς την·

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γδ) των ειδικών διατάξεων για την αντιμετώπιση των εκπομπών αιθάλης κατά τους πλόες στην Αρκτική.

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Η Επιτροπή εξετάζει, στο πλαίσιο της αξιολόγησής της, πιθανές τροποποιήσεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την απλούστευση των κανονιστικών ρυθμίσεων. Η Επιτροπή και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών προσαρμόζουν συνεχώς τις διοικητικές διαδικασίες με βάση τις βέλτιστες πρακτικές και λαμβάνουν όλα τα μέτρα για την απλούστευση της επιβολής του παρόντος κανονισμού, διατηρώντας στο ελάχιστο τη διοικητική επιβάρυνση για τους εμπλεκόμενους φορείς.

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μπορεί, μέσω των αρμόδιων επιτροπών του, να γνωμοδοτεί σχετικά με την έκθεση της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων των προτάσεων για τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 161

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1γ. Η Επιτροπή απαντά γραπτώς στη γνωμοδότηση που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, καθώς και σε κάθε πρόσκληση για ανάληψη δράσης που αφορά τις διάφορες διατάξεις του κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της αιτιολόγησης προβλεπόμενης αδράνειας, και σε κάθε ερώτηση που της απευθύνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός πέντε εβδομάδων από τη λήψη της.

Τροπολογία 162

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Προστίθεται το ακόλουθο σημείο στον κατάλογο του παραρτήματος IV της οδηγίας 2009/16/EK: «51. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU που εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού

Προστίθεται το ακόλουθο σημείο στον κατάλογο του παραρτήματος IV της οδηγίας 2009/16/EK: «51. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU που εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού

(ΕΕ) xxxx σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές».

(ΕΕ) xxxx σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών **και ανανεώσιμων ενεργειακών πηγών** στις θαλάσσιες μεταφορές».

Τροπολογία 163

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα Ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟ ΟΡΙΟΥ ΕΝΤΑΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Για τον υπολογισμό του ορίου έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος, ο οποίος αναφέρεται ως εξίσωση 1:

Εξίσωση 1

Δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} + LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_j^n fuel_j \sum_m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times CO_{2eq\ TtW,\ slippage,j} \right]}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k} +$

όπου ο ακόλουθος τύπος αναφέρεται ως εξίσωση 2:

$$CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Εξίσωση 2}$$

Όρος	Επεξήγηση
i	Δείκτης που αντιστοιχεί στα καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
j	Δείκτης που αντιστοιχεί στις μονάδες καύσης καυσίμου επί του πλοίου. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι μονάδες που λαμβάνονται υπόψη είναι ο/οι κύριος/-οι κινητήρας/-ες, ο/οι βοηθητικός/-οί κινητήρας/-ες και οι λέβητες πετρελαίου
k	Δείκτης που αντιστοιχεί στα σημεία σύνδεσης (c) όπου παρέχεται ηλεκτρική ενέργεια ανά σημείο σύνδεσης.
c	Δείκτης που αντιστοιχεί στον αριθμό των σημείων ηλεκτρικής φόρτισης
m	Δείκτης που αντιστοιχεί στον αριθμό των καταναλωτών ενέργειας
$M_{i,j}$	Μάζα συγκεκριμένου καυσίμου i οξειδωμένου στον καταναλωτή j [gFuel]
E_k	Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη στο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k εάν υπερβαίνει το ένα [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή από καύσιμο i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που συνδέεται με την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Κατώτερη θερμογόνοος δύναμη καυσίμου i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Συντελεστής απώλειας καυσίμου κινητήρα (μη καιόμενο καύσιμο) ως ποσοστό της μάζας καυσίμου i που χρησιμοποιείται από τη μονάδα καύσης j [%]
$C_{f\ CO_2,j}, C_{f\ CH_4,j}, C_{f\ N_2O,j}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο στη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq\ TtW,j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO ₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο i στη μονάδα καύσης j [gCO _{2eq} /gFuel]
$C_{sf\ CO_2,j}, C_{sf\ CH_4,j}, C_{sf\ N_2O,j}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου προς τη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq\ TtW\ slippage,j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO ₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου i προς τη μονάδα καύσης j [gCO _{2eq} /gFuel]
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη από CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O σε διάστημα 100 ετών

Στην περίπτωση των ορυκτών καυσίμων, χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του παραρτήματος II.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ στον αριθμητή της εξίσωσης 1 ορίζεται σε μηδέν.

Μέθοδος προσδιορισμού της [M_i]

Η μάζα καυσίμου [M_i] προσδιορίζεται με βάση την αναφερόμενη ποσότητα σύμφωνα με το πλαίσιο υποβολής εκθέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, βάσει της μεθοδολογίας παρακολούθησης που έχει επιλέξει η εταιρεία.

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή

Στην περίπτωση μη ορυκτών καυσίμων, όποτε χρησιμοποιούνται τιμές διαφορετικές από τις προκαθορισμένες τιμές του παραρτήματος II, αυτές βασίζονται στα σχετικά δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) για τα καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς, για τουλάχιστον ίσες ποσότητες καυσίμων με εκείνη που προσδιορίζεται ως καταναλισκόμενη στο πλαίσιο του ρυθμιζόμενου ταξιδιού σύμφωνα με το σημείο Α.

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή ($CO_{2eq\ WtT, i}$) από καύσιμα (τα οποία δεν είναι ορυκτά καύσιμα) καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Οι πραγματικές τιμές που περιλαμβάνονται στην οδηγία και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τη μεθοδολογία, είναι αυτές χωρίς καύση¹⁴. Στην περίπτωση καυσίμων για τα οποία δεν καθορίζονται οδοί παραγωγής στην οδηγία και στην περίπτωση ορυκτών καυσίμων, οι προκαθορισμένες τιμές των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή ($CO_{2eq\ WtT, i}$) καθορίζονται στο παράρτημα II.

Δελτίο παράδοσης καυσίμου (BDN)

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα σχετικά BDN των καυσίμων που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου περιέχουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- ταυτοποίηση προϊόντος
- μάζα καυσίμου [t]
- όγκος καυσίμου [m³]
- πυκνότητα καυσίμου [m³]
- συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή για CO₂ (συντελεστής άνθρακα) [gCO₂/gFuel] και για CO_{2eq} [gCO_{2eq}/gFuel] και σχετικό πιστοποιητικό¹⁵
- Κατώτερη θερμογόνο δύναμη [MJ/g]

¹⁴ Στο παράρτημα V μέρος Γ σημείο 1 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 γίνεται αναφορά στον όρο e_u «εκπομπές από το χρησιμοποιούμενο καύσιμο».

¹⁵ Η τιμή αυτή δεν απαιτείται στην περίπτωση των ορυκτών καυσίμων που απαριθμούνται στο παράρτημα II. Για όλα τα άλλα καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων των μειγμάτων ορυκτών καυσίμων, η τιμή αυτή θα πρέπει να καθίσταται διαθέσιμη μαζί με χωριστό πιστοποιητικό στο οποίο προσδιορίζεται η οδός παραγωγής του καυσίμου.

BDN για ηλεκτρική ενέργεια

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα σχετικά BDN για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στο πλοίο περιέχουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- προμηθευτής: ονομασία, διεύθυνση, τηλέφωνο, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εκπρόσωπος
- παραλαμβάνον πλοίο: αριθμός IMO (MMSI), όνομα πλοίου, τύπος πλοίου, σημαία, αντιπρόσωπος πλοίου
- λιμένας: ονομασία, τοποθεσία (LOCODE), σταθμός μεταφόρτωσης/θέση ελλιμενισμού
- σημείο σύνδεσης: σημείο σύνδεσης για παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς (OPS-SSE), λεπτομέρειες σημείου σύνδεσης
- χρόνος σύνδεσης: ημερομηνία/ώρα έναρξης/τερματισμού
- παρεχόμενη ενέργεια: κλάσμα ισχύος που κατανέμεται στο σημείο παροχής (κατά περίπτωση) [kW], κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (kWh) για την περίοδο τιμολόγησης, πληροφορίες ισχύος αιχμής (εάν υπάρχουν)
- μέτρηση

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα

Οι εκπομπές από τη δεξαμενή έως τα απόνερα προσδιορίζονται με βάση τη μεθοδολογία που περιλαμβάνεται στο παρόν παράρτημα, όπως προβλέπεται στην εξίσωση 1 και στην εξίσωση 2.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα ($CO_{2eq, TW, j}$) που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου απαριθμούνται στο παράρτημα II. Οι συντελεστές $CO_2 C_f$ είναι αυτοί που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 και αναφέρονται στον πίνακα προς διευκόλυνση. Στην περίπτωση καυσίμων των οποίων οι συντελεστές δεν περιλαμβάνονται στον εν λόγω κανονισμό, χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένοι συντελεστές που απαριθμούνται στο παράρτημα II.

Σύμφωνα με το σχέδιο συμμόρφωσης του άρθρου 6 και κατόπιν αξιολόγησης από τον ελεγκτή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι, όπως η απευθείας μέτρηση CO_{2eq} ή οι εργαστηριακές δοκιμές, υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού.

Μέθοδος προσδιορισμού των διαφευγουσών εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα

Διαφεύγουσες εκπομπές είναι οι εκπομπές που εκλύονται από την ποσότητα καυσίμου που δεν φθάνει στον θάλαμο καύσης της μονάδας καύσης ή δεν καταναλώνεται από τον μετατροπέα ενέργειας λόγω μη καύσης, είτε εξαέρωσης, είτε διαρροής από το σύστημα. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι διαφεύγουσες εκπομπές υπολογίζονται ως ποσοστό της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τον κινητήρα. Οι προκαθορισμένες τιμές περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Μέθοδοι προσδιορισμού των συντελεστών επιβράβευσης που συνδέονται με υποκατάστατες πηγές ενέργειας

Σε περίπτωση εγκατάστασης υποκατάστατων πηγών ενέργειας επί του πλοίου, μπορεί να εφαρμόζεται συντελεστής επιβράβευσης για τις υποκατάστατες πηγές ενέργειας. Στην

περίπτωση της αιολικής ενέργειας, ο εν λόγω συντελεστής επιβράβευσης καθορίζεται ως εξής:

Συντελεστής επιβράβευσης για υποκατάστατες πηγές ενέργειας-ΑΙΟΛΙΚΗ (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
0,99	0,1
0,97	0,2
0,95	$\geq 0,3$

Ο δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου του πλοίου υπολογίζεται, στη συνέχεια, πολλαπλασιάζοντας το αποτέλεσμα της εξίσωσης 1 επί τον συντελεστή επιβράβευσης.

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Για τον υπολογισμό του ορίου έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος, ο οποίος αναφέρεται ως εξίσωση 1:

Εξίσωση 1

Δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WiT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TiW)
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel M_i \times CO_{2eq\ WiT, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^s E_s + \sum_w^w E_w}$	$\frac{\sum_i^n fuel \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq, TiW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times C_{CO_{2eq, TiW, j}}\right) \right]}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^s E_s + \sum_w^w E_w}$

όπου ο ακόλουθος τύπος αναφέρεται ως εξίσωση 2:

$$CO_{2eq, TiW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Εξίσωση 2}$$

Όρος	Επεξήγηση
i	Δείκτης που αντιστοιχεί στα καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
j	Δείκτης που αντιστοιχεί στις μονάδες καύσης καυσίμου ($m\ engine$) επί του πλοίου. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι μονάδες που λαμβάνονται υπόψη είναι ο/οι κύριος/-οι κινητήρας/-ες, ο/οι βοηθητικός/-οί κινητήρας/-ες και οι λέβητες πετρελαίου
k	Δείκτης που αντιστοιχεί στα σημεία σύνδεσης (c) όπου παρέχεται ηλεκτρική ενέργεια ανά σημείο σύνδεσης.
w	Δείκτης που αντιστοιχεί στην αιολική εγκατάσταση (n) όπου παρέχεται ενέργεια ανά αιολική εγκατάσταση.
s	Δείκτης που αντιστοιχεί στις ηλιακές εγκαταστάσεις (p) όπου παρέχεται ηλεκτρική ενέργεια ανά ηλιακή εγκατάσταση.
c	Αριθμός των σημείων ηλεκτρικής φόρτισης
m	Αριθμός των καταναλωτών ενέργειας
n	Αριθμός καυσίμων που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
$M_{i, j}$	Μάζα συγκεκριμένου καυσίμου i οξειδωμένου στον καταναλωτή j [gFuel]
E_k	Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη στο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k εάν υπερβαίνει το ένα [MJ]
E_w	Ενέργεια παρεχόμενη στο πλοίο ανά αιολική εγκατάσταση (w) εάν υπερβαίνει το ένα [MJ]
E_s	Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη στο πλοίο ανά ηλιακή εγκατάσταση (s) εάν υπερβαίνει το ένα [MJ]
$CO_{2eq\ WiT, i}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή από καύσιμο i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που συνδέεται με την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Κατώτερη θερμογόνο δύναμη καυσίμου i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Συντελεστής απώλειας καυσίμου κινητήρα (μη καυτό καύσιμο) ως ποσοστό της μάζας καυσίμου i που χρησιμοποιείται από τη μονάδα καύσης j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καυτό καύσιμο στη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TiW, j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO ₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καυτό καύσιμο i στη μονάδα καύσης j [gCO _{2eq} /gFuel]
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	$CO_{2eq, TiW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$ Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου προς

	τη μονάδα καύσης j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TWTslippage, j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO_2 από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απόλεια καυσίμου i προς τη μονάδα καύσης j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq, TWTslippage, j} = (C_{sf, CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf, CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf, N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη από CO_2 , CH_4 , N_2O σε διάστημα 100 ετών
$MULT_i$	Πολλαπλασιαστής που εφαρμόζεται σε καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές i
$M_{i, j, A}$	Προσαρμοσμένη μάζα συγκεκριμένου καυσίμου i οξειδωμένου στον καταναλωτή j [gFuel] λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου, στην περίπτωση πλοίου κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου 16, και λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου. Η προσαρμοσμένη μάζα $M_{i, j, A}$ χρησιμοποιείται στην εξίσωση 1 αντί της μάζας $M_{i, j}$ κατά περίπτωση.

Στην περίπτωση των ορυκτών καυσίμων, χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του παραρτήματος II.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}$ στον αριθμητή της εξίσωσης 1 ορίζεται σε μηδέν.

Ο όρος $MULT_i$ στον παρονομαστή της εξίσωσης 1 ορίζεται σε πέντε για την ποσότητα καυσίμου μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές που υπερβαίνει τα ποσοστά της μέσης ετήσιας ενέργειας ενός πλοίου που καταναλώνεται επί του πλοίου στη διάρκεια της εκάστοτε περιόδου αναφοράς, όπως ορίζεται στο στοιχείο β του άρθρου 4 παράγραφος 2.

Μέθοδος προσδιορισμού της $[M_i]$

Η μάζα καυσίμου $[M_i]$ προσδιορίζεται με βάση την αναφερόμενη ποσότητα σύμφωνα με το πλαίσιο υποβολής εκθέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για πλώδες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, βάσει της μεθοδολογίας παρακολούθησης που έχει επιλέξει η εταιρεία. **Μπορεί να χρησιμοποιηθεί η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου $[M_{i, A}]$ αντί της μάζας καυσίμου $[M_i]$ για πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου. Η προσαρμοσμένη μάζα $[M_{i, A}]$ ορίζεται στο παράρτημα Va.**

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή

Στην περίπτωση μη ορυκτών καυσίμων, όποτε χρησιμοποιούνται τιμές διαφορετικές από τις προκαθορισμένες τιμές του παραρτήματος II, αυτές βασίζονται στα σχετικά δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) για τα καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς, για τουλάχιστον ίσες ποσότητες καυσίμων με εκείνη που προσδιορίζεται ως καταναλισκόμενη στο πλαίσιο του ρυθμιζόμενου ταξιδιού σύμφωνα με το σημείο A.

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή ($CO_{2eq, WT, i}$) από καύσιμα (τα οποία δεν είναι ορυκτά καύσιμα) καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Οι πραγματικές τιμές που περιλαμβάνονται στην οδηγία και χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τη μεθοδολογία, είναι αυτές χωρίς καύση¹⁶. Στην περίπτωση καυσίμων για τα οποία δεν καθορίζονται οδοί παραγωγής στην οδηγία και στην περίπτωση ορυκτών καυσίμων, οι προκαθορισμένες τιμές των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή ($CO_{2eq, WT, i}$) καθορίζονται στο παράρτημα II.

¹⁶ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την αντιστοιχία μεταξύ κατηγοριών πάγου, βλ. σύσταση 25/7 της HELCOM στη διεύθυνση <http://www.helcom.fi>.

¹⁷ Στο παράρτημα V μέρος Γ σημείο 1 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 γίνεται αναφορά στον όρο e_u «εκπομπές από το χρησιμοποιούμενο καύσιμο».

Δελτίο παράδοσης καυσίμου (BDN)

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα σχετικά BDN των καυσίμων που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου περιέχουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- ταυτοποίηση προϊόντος
- μάζα καυσίμου [t]
- όγκος καυσίμου [m³]
- πυκνότητα καυσίμου [m³]
- συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή για CO₂ (συντελεστής άνθρακα) [gCO₂/gFuel] και για CO_{2eq} [gCO_{2eq}/gFuel] και σχετικό πιστοποιητικό¹⁸
- Κατώτερη θερμογόνο δύναμη [MJ/g]

BDN για ηλεκτρική ενέργεια

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα σχετικά BDN για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στο πλοίο περιέχουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- προμηθευτής: ονομασία, διεύθυνση, τηλέφωνο, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εκπρόσωπος
- παραλαμβάνον πλοίο: αριθμός IMO (MMSI), όνομα πλοίου, τύπος πλοίου, σημαία, αντιπρόσωπος πλοίου
- λιμένας: ονομασία, τοποθεσία (LOCODE), σταθμός μεταφόρτωσης/θέση ελλιμενισμού
- σημείο σύνδεσης: σημείο σύνδεσης για παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς (OPS-SSE), λεπτομέρειες σημείου σύνδεσης
- χρόνος σύνδεσης: ημερομηνία/ώρα έναρξης/τερματισμού
- παρεχόμενη ενέργεια: κλάσμα ισχύος που κατανέμεται στο σημείο παροχής (κατά περίπτωση) [kW], κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (kWh) για την περίοδο τιμολόγησης, πληροφορίες ισχύος αιχμής (εάν υπάρχουν)
- μέτρηση

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα

Οι εκπομπές από τη δεξαμενή έως τα απόνερα προσδιορίζονται με βάση τη μεθοδολογία που περιλαμβάνεται στο παρόν παράρτημα, όπως προβλέπεται στην εξίσωση 1 και στην εξίσωση 2.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα ($CO_{2eq, TIV, j}$) που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου απαριθμούνται στο παράρτημα II. Οι

¹⁸ Η τιμή αυτή δεν απαιτείται στην περίπτωση των ορυκτών καυσίμων που απαριθμούνται στο παράρτημα II. Για όλα τα άλλα καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων των μειγμάτων ορυκτών καυσίμων, η τιμή αυτή θα πρέπει να καθίσταται διαθέσιμη μαζί με χωριστό πιστοποιητικό στο οποίο προσδιορίζεται η οδός παραγωγής του καυσίμου.

συντελεστές CO₂ C_f είναι αυτοί που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 και αναφέρονται στον πίνακα προς διευκόλυνση. Στην περίπτωση καυσίμων των οποίων οι συντελεστές δεν περιλαμβάνονται στον εν λόγω κανονισμό, χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένοι συντελεστές που απαριθμούνται στο παράρτημα II.

Σύμφωνα με το σχέδιο συμμόρφωσης του άρθρου 6 και κατόπιν αξιολόγησης από τον ελεγκτή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι, όπως η απευθείας μέτρηση CO_{2eq} ή οι εργαστηριακές δοκιμές, υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού.

Μέθοδος προσδιορισμού των διαφευγουσών εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα
 Διαφεύγουσες εκπομπές είναι οι εκπομπές που εκλύονται από την ποσότητα καυσίμου που δεν φθάνει στον θάλαμο καύσης της μονάδας καύσης ή δεν καταναλώνεται από τον μετατροπέα ενέργειας λόγω μη καύσης, είτε εξαέρωσης, είτε διαρροής από το σύστημα. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι διαφεύγουσες εκπομπές υπολογίζονται ως ποσοστό της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τον κινητήρα. Οι προκαθορισμένες τιμές περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Τροπολογία 164

Παράρτημα I – Επαλήθευση και πιστοποίηση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Επαλήθευση και πιστοποίηση

Κατηγορία καυσίμου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
Ορυκτά καύσιμα	Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού.	Χρησιμοποιούνται οι συντελεστές άνθρακα του κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO ₂ για όσα καύσιμα προβλέπεται ο εν λόγω συντελεστής Για όλους τους άλλους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών
Βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα (υγρά βιοκαύσιμα,	Μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO _{2eq}	Για τους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες

βιοαέρια, συνθετικά καύσιμα)	που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορεί να χρησιμοποιείται σύστημα πιστοποίησης εγκεκριμένο βάσει της οδηγίας RED II	τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών.
Άλλα (συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρικής ενέργειας)	Μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO _{2eq} που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορεί να χρησιμοποιείται σύστημα πιστοποίησης εγκεκριμένο βάσει της οδηγίας RED II	Για τους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού <i>Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών.</i>

Επαλήθευση και πιστοποίηση

Κατηγορία καυσίμου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
Ορυκτά καύσιμα	Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού.	Χρησιμοποιούνται οι συντελεστές άνθρακα του κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO ₂ για όσα καύσιμα προβλέπεται ο εν λόγω συντελεστής Για όλους τους άλλους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή άμεσων μετρήσεων εκπομπών για τις τιμές από τις διαφεύγουσες εκπομπές και εκπομπές από απώλεια καυσίμου σύμφωνα με τα συστήματα πιστοποίησης και επαλήθευσης που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3.
Βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα (υγρά βιοκαύσιμα, βιοαέρια, συνθετικά καύσιμα)	Μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO _{2eq} που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορεί να χρησιμοποιείται σύστημα πιστοποίησης εγκεκριμένο βάσει της οδηγίας RED II	Για τους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή άμεσων μετρήσεων εκπομπών σύμφωνα με τα συστήματα πιστοποίησης και επαλήθευσης που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001.
Άλλα	Μπορούν να	Για τους συντελεστές εκπομπών,

(συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρικής ενέργειας)	χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO _{2eq} που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορεί να χρησιμοποιείται σύστημα πιστοποίησης εγκεκριμένο βάσει της οδηγίας RED II	μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού
--	---	--

Τροπολογία 165

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

[...]

Πίνακας 1 – Προκαθορισμένοι συντελεστές

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)			Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)				
Κατηγορία / Πρώτη ύλη	Όνομασία οδού παραγωγής	LCV [$\frac{MJ}{g}$]	$CO_{2eq\ WtT}$ [$\frac{gCO_{2eq}}{MJ}$]	Κατηγορία μετατροπείας ενέργειας	$C_{f\ CO_2}$ [$\frac{gCO_2}{gFuel}$]	$C_{f\ CH_4}$ [$\frac{gCH_4}{gFuel}$]	$C_{f\ N_2O}$ [$\frac{gN_2O}{gFuel}$]	C_{slip} Ως ποσοστό (%) της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τον κινητήρα
Υγρά βιοκαύσιμα	Αιθανόλη E100	0,0268	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,913 MEPC245 (66) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757	ΠΜ	ΠΜ	-
	Βιοντίζελ Κύρια προϊόντα/απόβλητα/μείγμα πρώτων υλών	0,0372	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	2,834	0,00005 ΠΜ	0,00018 ΠΜ	-
	Υδρογονοκατεργασμένα φυτικά έλαια (HVO) Κύρια προϊόντα/απόβλητα/μείγμα πρώτων υλών	0,044	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,115	0,00005	0,00018	-
	Βιολογικό υγροποιημένο φυσικό αέριο (Bio-LNG) Κύρια προϊόντα/απόβλητα/μείγμα πρώτων υλών	0,05	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι) Κινητήρες ντιζελ ΥΦΑ	2,755 MEPC245 (66), Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1 1,7

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)				Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)				
				(διπλού καυσίμου) Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI) Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				0.2 M/Δ
Αέρια βιοκαύσιμα	Βιουδρογόνο (Bio-H2) Κύρια προϊόντα/απόβλητα/μείγμα πρώτων υλών	0,12	M/Δ	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0	-
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ	
Ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO) - (συνθετικά καύσιμα)	συνθετικό ντίζελ	0,0427	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,206 MEPC245 (66) Κανονισμός (EE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	συνθετική μεθανόλη	0,0199	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,375 MEPC245 (66) Κανονισμός (EE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	συνθετικό ΥΦΑ	0,0491	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι)	2,755 MEPC245 (66) Κανονισμός (EE) 2015/757	0	0,00011	3.1
				Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)				1,7
				Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				0.2
				Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				M/Δ
	συνθετικό υδρογόνο (e-H2)	0,12	3,6	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0	-
Κινητήρες εσωτερικής καύσης				0	0	ΠΜ		
συνθετική αμμωνία (e-NH3)	0,0186	0	Χωρίς κινητήρα	0	M/Δ	ΠΜ	M/Δ	
Άλλα	Ηλεκτρική ενέργεια	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας (OPS)	-	-	-	-

Τροπολογία

Υγρά βιοκαύσιμα	Αιθανόλη Ε100	0,0268	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,913 MEPC245 (66) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757	ΠΜ	ΠΜ	-
	Βιοντίζελ Κύρια προϊόντα/ απόβλητα/ μείγμα πρώτων υλών	0,0372	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	2,834	0,00005 ΠΜ	0,00018 ΠΜ	-
	Υδρογόνο κατεργασμένο ένα φυτικό έλαιο (ΗVΟ) Κύρια προϊόντα/ απόβλητα/ μείγμα πρώτων υλών	0,044	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,115	0,00005	0,00018	-
	Βιολογικό υδροποιημένο φυσικό αέριο (Bio-LNG) Κύρια προϊόντα/ απόβλητα/ μείγμα πρώτων υλών	0,05	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι)	2,755 MEPC245 (66), Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757	0	0,00011	3,1
Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)				1,7				
Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				0.2				
Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				M/Δ				
Αέρια βιοκαύσιμα	Βιοϋδρογόνο (Bio-H ₂) Κύρια προϊόντα/ απόβλητα/ μείγμα πρώτων υλών	0,12	M/Δ	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0	-
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ	
Ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO)	συνθετικό ντίζελ	0,0427	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,206 MEPC245 (66) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	συνθετική μεθανόλη	0,0199	Βλ. οδηγία (ΕΕ) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,375 MEPC245 (66)	0,00005	0,00018	-

				καύσης	Κανονισμός (EE) 2015/757			
συνθετικό ΥΦΑ	0,0491	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστρωφ οι)	2,755 MEPC245 (66) Κανονισμός (EE) 2015/757	0	0,00011	3.1	
			Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)				1,7	
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				0.2	
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				M/Δ	
συνθετικό υδρογόνο (e-H2)	0,12	3,6	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0	-	
			Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ		
συνθετική αμμωνία (e-NH3)	0,0186	0	Χωρίς κινητήρα	0	M/Δ	ΠΜ	M/Δ	
Άλλα	Ηλεκτρική ενέργεια	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Από ξηράς παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας (OPS)	-	-	-	-

Τροπολογία 166

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – εδάφιο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η στήλη 7 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών C_f για μεθάνιο εκφραζόμενο σε $[gCH_4/gfuel]$. Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Αντί των προκαθορισμένων τιμών, μπορούν να χρησιμοποιούνται τιμές που πιστοποιούνται μέσω δοκιμών. Για τα καύσιμα ΥΦΑ ο συντελεστής C_f ορίζεται σε μηδέν.

Τροπολογία

Η στήλη 7 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών C_f για μεθάνιο εκφραζόμενο σε $[gCH_4/gfuel]$. Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Αντί των προκαθορισμένων τιμών, μπορούν να χρησιμοποιούνται τιμές που πιστοποιούνται μέσω δοκιμών **[δυνάμει των σχετικών διατάξεων της οδηγίας (EE) 2018/2001]**. Για τα καύσιμα ΥΦΑ ο συντελεστής C_f ορίζεται σε μηδέν.

Τροπολογία 167

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – εδάφιο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η στήλη 8 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών Cf για υποξείδιο του αζώτου εκφραζόμενο σε [gN₂O/gfuel]. Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Αντί των προκαθορισμένων τιμών, μπορούν να χρησιμοποιούνται τιμές που πιστοποιούνται μέσω δοκιμών.

Τροπολογία

Η στήλη 8 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών Cf για υποξείδιο του αζώτου εκφραζόμενο σε [gN₂O/gfuel]. Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Αντί των προκαθορισμένων τιμών, μπορούν να χρησιμοποιούνται τιμές που πιστοποιούνται μέσω δοκιμών **[δυνάμει των σχετικών διατάξεων της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001]**.

Τροπολογία 168

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα II – εδάφιο 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η στήλη 9 προσδιορίζει τις απώλειες καυσίμου λόγω διαφευγουσών εκπομπών (C_{slip}) μετρούμενων ως ποσοστό (%) της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τον συγκεκριμένο μετατροπέα ενέργειας. Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Αντί των προκαθορισμένων τιμών, μπορούν να χρησιμοποιούνται τιμές που πιστοποιούνται μέσω δοκιμών. Για καύσιμα όπως το ΥΦΑ για τα οποία υπάρχουν διαφεύγουσες εκπομπές (απώλεια), το ποσό των διαφευγουσών εκπομπών όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 1 εκφράζεται ως ποσοστό (%) της μάζας του χρησιμοποιούμενου καυσίμου (στήλη 9). Οι τιμές της στήλης 9 χρησιμοποιούνται σύμφωνα με την εξίσωση 1. Οι τιμές C_{slip} στον πίνακα 1 υπολογίζονται στο 50 % του φορτίου κινητήρα.

Τροπολογία

Η στήλη 9 προσδιορίζει τις απώλειες καυσίμου λόγω διαφευγουσών εκπομπών (C_{slip}) μετρούμενων ως ποσοστό (%) της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τον συγκεκριμένο μετατροπέα ενέργειας. Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Αντί των προκαθορισμένων τιμών, μπορούν να χρησιμοποιούνται τιμές που πιστοποιούνται μέσω δοκιμών **[δυνάμει των σχετικών διατάξεων της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001]**. **Για τις τιμές ορυκτών καυσίμων που πιστοποιούνται μέσω δοκιμών, μπορούν να χρησιμοποιηθούν αντί των προκαθορισμένων τιμών μόνον αφού οι κανόνες για τα συστήματα πιστοποίησης και επαλήθευσης για τη διενέργεια πιστοποίησης των συστημάτων μετατροπής ενέργειας ή των καταναλωτών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών σε πάγκο ή εργαστήριο, έχουν καθοριστεί στο σχετική κατ' εξουσιοδότηση πράξη.**

Για καύσιμα όπως το ΥΦΑ για τα οποία υπάρχουν διαφεύγουσες εκπομπές (απώλεια), το ποσό των διαφευγουσών εκπομπών όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 1 εκφράζεται ως ποσοστό (%) της μάζας του χρησιμοποιούμενου καυσίμου (στήλη 9). Οι τιμές της στήλης 9 χρησιμοποιούνται σύμφωνα με την εξίσωση 1. Οι τιμές C_{slip} στον πίνακα 1 υπολογίζονται στο 50 % του φορτίου κινητήρα.

Τροπολογία 169

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα III – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΜΗΔΕΝΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ β) ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ δ) ΚΑΙ στ)

Τροπολογία

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΜΗΔΕΝΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ **ΣΕ ΘΕΣΗ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ** ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΟ β) ΚΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ δ) ΚΑΙ στ)

Τροπολογία 170

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα III – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει κατάλογο τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β), καθώς και συγκεκριμένα κριτήρια για τη χρήση τους, κατά περίπτωση.

Τροπολογία

Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει κατάλογο τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών **σε θέση ελλιμενισμού**, όπως αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο β), καθώς και συγκεκριμένα κριτήρια για τη χρήση τους, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 171

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα III – Τεχνολογία μηδενικών εκπομπών

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τεχνολογία μηδενικών εκπομπών	Κριτήρια χρήσης
Κυψέλες καυσίμου	Οι κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούνται επί του σκάφους για την παραγωγή ενέργειας κατά τον ελλιμενισμό θα πρέπει να τροφοδοτούνται πλήρως με ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.
Αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου	Η χρήση αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου επιτρέπεται ανεξάρτητα από την πηγή ενέργειας που παρήγαγε την αποθηκευμένη ισχύ (παραγωγή επί του πλοίου ή στην ξηρά στην περίπτωση αντικατάστασης συσσωρευτή).
Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου από αιολική και ηλιακή ενέργεια	Κάθε πλοίο που έχει τη δυνατότητα να καλύπτει τις ενεργειακές του ανάγκες όταν είναι ελλιμενισμένο με τη χρήση αιολικής και ηλιακής ενέργειας.

Τροπολογία

Τεχνολογία μηδενικών εκπομπών	Κριτήρια χρήσης
Κυψέλες καυσίμου	Οι κυψέλες καυσίμου που χρησιμοποιούνται επί του σκάφους για την παραγωγή ενέργειας κατά τον ελλιμενισμό θα πρέπει να τροφοδοτούνται πλήρως με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και πηγές ενέργειας χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.
Αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου	Η χρήση αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου επιτρέπεται ανεξάρτητα από την πηγή ενέργειας που παρήγαγε την αποθηκευμένη ισχύ (παραγωγή επί του πλοίου ή στην ξηρά στην περίπτωση αντικατάστασης συσσωρευτή).
Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου από αιολική, ηλιακή ενέργεια	Κάθε πλοίο που έχει τη δυνατότητα να καλύπτει τις ενεργειακές του ανάγκες όταν είναι ελλιμενισμένο με τη χρήση αιολικής, ηλιακής ενέργειας.

Τροπολογία 172

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα III – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Με τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών επιτυγχάνονται σταθερά εκπομπές ισοδύναμες με τις μειώσεις εκπομπών που θα επιτυγχάνονταν με τη χρήση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.

Τροπολογία

Με τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών **σε θέση ελλιμενισμού** επιτυγχάνονται σταθερά, **στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων σε θέση ελλιμενισμού, μειώσεις ίδιες και** ισοδύναμες με τις μειώσεις εκπομπών που θα επιτυγχάνονταν με τη χρήση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας **για να καλυφθούν οι συνολικές ανάγκες ενέργειας σε θέση ελλιμενισμού.**

Τροπολογία 173

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα IV

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΙ Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΑΠΟ ΞΗΡΑΣ ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (OPS) ΓΙΑ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ (ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5) – ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (1) Στοιχεία του πλοίου
 - α) Αριθμός IMO
 - β) Όνομα πλοίου
 - γ) Διακριτικό κλήσης
 - δ) Τύπος πλοίου
 - ε) Σημαία
- (2) Λιμένας κατάπλου
- (3) Τοποθεσία/ονομασία σταθμού μεταφόρτωσης
- (4) Ημερομηνία και ώρα άφιξης (ATA)

(5) Ημερομηνία και ώρα αναχώρησης (ATD)

Επιβεβαίωση από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ότι το πλοίο βρέθηκε σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιστάσεις:

- το πλοίο πραγματοποίησε έκτακτο κατάπλου σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ)]
- το πλοίο δεν μπόρεσε να συνδεθεί με από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας λόγω μη διαθέσιμων σημείων σύνδεσης στον λιμένα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο δ)]
- **ο εξοπλισμός από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου δεν ήταν συμβατός με τη χερσαία εγκατάσταση στον λιμένα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο ε)]**
- το πλοίο χρησιμοποίησε, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, παραγωγή ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνιστούσαν άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο ή το περιβάλλον [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο στ)].

(6) Στοιχεία του διαχειριστικού φορέα του λιμένα

- α) ονομασία
- β) στοιχεία επικοινωνίας (τηλέφωνο, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου)

(7) Ημερομηνία έκδοσης

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΙ Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΑΠΟ ΞΗΡΑΣ ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (OPS) ΓΙΑ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ (ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5) – ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (1) Στοιχεία του πλοίου
 - α) Αριθμός IMO
 - β) Όνομα πλοίου
 - γ) Διακριτικό κλήσης
 - δ) Τύπος πλοίου
 - ε) Σημαία
- (2) Λιμένας κατάπλου
- (3) Τοποθεσία/ονομασία σταθμού μεταφόρτωσης
- (4) Ημερομηνία και ώρα άφιξης (ATA)

(5) Ημερομηνία και ώρα αναχώρησης (ATD)

Επιβεβαίωση, *με εύλογες αποδείξεις*, από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ότι το πλοίο βρέθηκε σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιστάσεις:

- το πλοίο πραγματοποίησε έκτακτο κατάπλου σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ)]
το πλοίο δεν μπόρεσε να συνδεθεί με από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας λόγω μη διαθέσιμων σημείων σύνδεσης στον λιμένα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο δ)]
- το πλοίο χρησιμοποίησε, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, παραγωγή ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνιστούσαν άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο ή το περιβάλλον [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο στ)].

(6) Στοιχεία του διαχειριστικού φορέα του λιμένα

- α) ονομασία
- β) στοιχεία επικοινωνίας (τηλέφωνο, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου)

Ημερομηνία έκδοσης

Τροπολογία 174

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα V

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΤΥΠΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΠΟΙΝΗΣ που προβλέπονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

Ισοζύγιο συμμόρφωσης [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^n M_i^{fuel} \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	--

όπου:

$gCO_{2\text{eq}}$	Γραμμάρια ισοδύναμου CO_2
$GHGIE_{\text{target}}$	Όριο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού
$GHGIE_{\text{actual}}$	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο υποβολής εκθέσεων

Τύπος για τον υπολογισμό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20

παράγραφος 1

Το ποσό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 υπολογίζεται ως εξής:

Χρηματική ποινή =	$(\text{Ισοζύγιο συμμόρφωσης} / GHGIE_{actual}) \times \text{συντελεστή μετατροπής από MJ σε τόνους VLSFO (41.0 MJ / kg)} \times \text{EUR 2400}$
-------------------	---

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΤΥΠΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΠΟΙΝΗΣ που προβλέπονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

Ισοζύγιο συμμόρφωσης [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n^{fuel} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	--

όπου:

gCO_{2eq}	Γραμμάρια ισοδύναμου CO ₂
$GHGIE_{target}$	Όριο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού
$GHGIE_{actual}$	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο υποβολής εκθέσεων

Τύπος για τον υπολογισμό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1

Το ποσό της χρηματικής ποινής που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 υπολογίζεται ως εξής:

Χρηματική ποινή =	$(- \text{Ισοζύγιο συμμόρφωσης} / GHGIE_{actual}) \times \text{συντελεστή μετατροπής από MJ σε τόνους VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times \text{3 000 EUR}$
-------------------	--

Τροπολογία 175

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα IV

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΙ Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΑΠΟ ΞΗΡΑΣ ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (OPS) ΓΙΑ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ (ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5) – ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (1) Στοιχεία του πλοίου
 - α) Αριθμός IMO
 - β) Όνομα πλοίου
 - γ) Διακριτικό κλήσης
 - δ) Τύπος πλοίου
 - ε) Σημαία
- (2) Λιμένας κατάπλου
- (3) Τοποθεσία/ονομασία σταθμού μεταφόρτωσης
- (4) Ημερομηνία και ώρα άφιξης (ΑΤΑ)
- (5) Ημερομηνία και ώρα αναχώρησης (ΑΤΔ)

Επιβεβαίωση από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ότι το πλοίο βρέθηκε σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιστάσεις:

- το πλοίο πραγματοποίησε έκτακτο κατάπλου σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ)]
 - το πλοίο δεν μπόρεσε να συνδεθεί με από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας λόγω μη διαθέσιμων σημείων σύνδεσης στον λιμένα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο δ)]
 - ***ο εξοπλισμός από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας επί του πλοίου δεν ήταν συμβατός με τη χερσαία εγκατάσταση στον λιμένα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο ε)]***
 - το πλοίο χρησιμοποίησε, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, παραγωγή ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνιστούσαν άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο ή το περιβάλλον [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο στ)].
- (6) Στοιχεία του διαχειριστικού φορέα του λιμένα
 - α) ονομασία
 - β) στοιχεία επικοινωνίας (τηλέφωνο, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου)
 - (7) Ημερομηνία έκδοσης

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΙ Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΑΠΟ ΞΗΡΑΣ ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (OPS) ΓΙΑ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΜΕΝΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ (ΑΡΘΡΟ 5 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5) – ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (1) Στοιχεία του πλοίου
 - α) Αριθμός IMO
 - β) Όνομα πλοίου
 - γ) Διακριτικό κλήσης
 - δ) Τύπος πλοίου
 - ε) Σημαία
- (2) Λιμένας κατάπλου
- (3) Τοποθεσία/ονομασία σταθμού μεταφόρτωσης
- (4) Ημερομηνία και ώρα άφιξης (ATA)
- (5) Ημερομηνία και ώρα αναχώρησης (ATD)

Επιβεβαίωση, **με εύλογες αποδείξεις**, από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ότι το πλοίο βρέθηκε σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιστάσεις:

- το πλοίο πραγματοποίησε έκτακτο κατάπλου σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ)]
- το πλοίο χρησιμοποίησε, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, παραγωγή ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνιστούσαν άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο ή το περιβάλλον [άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο στ)].

- (6) Στοιχεία του διαχειριστικού φορέα του λιμένα
 - α) ονομασία
 - β) στοιχεία επικοινωνίας (τηλέφωνο, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου)

Ημερομηνία έκδοσης

Αιτιολόγηση

Αλλαγές που αντικατοπτρίζουν τις τροπολογίες στο άρθρο 5.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Vα: Εφαρμογή του υπολογισμού της προσαρμοσμένης μάζας καυσίμου

Πρώτον, το παρόν παράρτημα περιγράφει τον τρόπο υπολογισμού της προσαρμοσμένης μάζας καυσίμου με χρήση της πρόσθετης ενέργειας που χρησιμοποιείται λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου I και την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου. Δεύτερον, περιγράφει τον τρόπο υπολογισμού των πρόσθετων μορφών ενέργειας.

Προσαρμοσμένη μάζα $[M_{jA}]$

Η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου $[M_{iA}]$ υπολογίζεται με βάση την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται για πλεύση σε συνθήκες πάγου και την πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου. Η εταιρεία μπορεί να επιλέξει σε ποιο καύσιμο i κατανέμεται η πρόσθετη ενέργεια. Το επιλεγμένο καύσιμο i πρέπει να είναι ένα από τα καύσιμα που καταναλώνει το πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς. Η ποσότητα της ενέργειας που αντιστοιχεί στην καταναλωθείσα μάζα του καυσίμου i μπορεί να είναι μικρότερη από την ποσότητα της πρόσθετης ενέργειας.

Η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου i $[M_{iA}]$ υπολογίζεται ως εξής:

$M_{i \text{ additional due to ice class}} M_{iA} = M_{i \text{ total}}$

¹ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την αντιστοιχία μεταξύ κατηγοριών πάγου, βλ. σύσταση 25/7 της HELCOM στη διεύθυνση <http://www.helcom.fi>.

— — M_i additional due to ice conditions ,
(Ax.1)

όπου $M_{i\ total}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμου i , M_i additional due to ice class είναι η μάζα καυσίμου λόγω της πρόσθετης κατανάλωσης ενέργειας ενός πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου και M_i additional due to ice conditions είναι η μάζα καυσίμου λόγω πρόσθετης κατανάλωσης ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου.

Η μάζα του καυσίμου i που αντιπροσωπεύει την πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$M_i \text{ additional due to ice class} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

όπου $E_{\text{additional due to ice class}}$ είναι η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου και LCV_i είναι η κατώτερη θερμογόνος δύναμη του καυσίμου i .

Ομοίως, η μάζα καυσίμου που οφείλεται στην πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$M_i \text{ additional due to ice conditions} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

όπου $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ είναι η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου.

Πρόσθετη ενέργεια λόγω της κατηγορίας πάγου και λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου

Η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας IA ή IA Super ή ισοδύναμης κλάσης πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice condition}})$$

, (Ax.4)

όπου $E_{voyages, total}$ είναι η συνολική ενέργεια που καταναλώθηκε για όλους τους πλόες και $E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$ είναι η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου.

Η συνολική ενέργεια που καταναλώθηκε για όλους τους πλόες υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{voyages, total} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i, voyages, total} \times LCV_i + E_{elect., voyages, total} \quad (Ax.5)$$

όπου $M_{i, voyages, total}$ είναι η μάζα του καυσίμου i που καταναλώθηκε για όλους τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, LCV_i με την κατώτερη θερμογόνος δύναμη του καυσίμου i και $E_{elect., voyages, total}$ με την ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που παραδίδεται στο πλοίο και καταναλώθηκε για όλους τους πλόες.

Η μάζα καυσίμου i $M_{i, voyages, total}$ που καταναλώθηκε για όλους τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{i, voyages, total} = M_{i, voyages\ between\ MS} + 0.5 \cdot (M_{i, voyages\ from\ MS} + M_{i, voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.6)$$

όπου $M_{i, voyages\ between\ MS}$ είναι η συνολική μάζα των καυσίμων που καταναλώθηκε κατά τη διάρκεια όλων των πλόων μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $M_{i, voyages\ from\ MS}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώθηκε κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και $M_{i, voyages\ to\ MS}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώθηκε κατά τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που παρασχέθηκε στο πλοίο $E_{elect., voyages\ total}$ μπορεί να υπολογιστεί

κατά τον ίδιο τρόπο.

Η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

(Ax. 7)

όπου $E_{\text{voyages, open water}}$ είναι η ενέργεια που καταναλώθηκε κατά τους πλόες σε ελεύθερα ύδατα και $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ με την προσαρμοσμένη ενέργεια που καταναλώθηκε σε συνθήκες πάγου.

Η ενέργεια που καταναλώθηκε για πλόες που περιλαμβάνουν πλεύση μόνο σε ελεύθερα ύδατα υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

(Ax. 8)

όπου $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ είναι η ενέργεια που καταναλώθηκε για πλεύση σε συνθήκες πάγου, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{ele}}$$

(Ax. 9)

όπου $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ είναι η μάζα του καυσίμου i που καταναλώθηκε για πλεύση σε συνθήκες πάγου και $E_{\text{elect., voyages, total}}$ είναι η ποσότητα της ηλεκτρικής ενέργειας που παρασχέθηκε στο πλοίο και καταναλώθηκε κατά το πλου σε συνθήκες πάγου.

Η μάζα του καυσίμου i που καταναλώθηκε για πλεύση σε συνθήκες πάγου ορίζεται ως εξής:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to M}})$$

(Ax. 10)

όπου $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνει ένα πλοίο κλάσης πάγου

όταν πλέει σε συνθήκες πάγου μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ είναι η τη συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνει ένα πλοίο κλάσης πάγου όταν πλέει σε συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και $M_{i, \text{voyages to MS}}$ είναι η συνολική μάζα καυσίμων που καταναλώνει ένα πλοίο κλάσης πάγου όταν πλέει σε συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια πλόων προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που παρασχέθηκε στο πλοίο $E_{ice \text{ conditions}}$ μπορεί να υπολογιστεί κατά τον ίδιο τρόπο.

Η προσαρμοσμένη ενέργεια που καταναλώνεται σε συνθήκες πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$$

(Ax.11)

με τη διανυθείσα απόσταση σε συνθήκες πάγου $D_{\text{ice conditions}}$ και με την ενέργεια που καταναλώνεται ανά διανυθείσα απόσταση σε ελεύθερα ύδατα $\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$.

Η διανυθείσα απόσταση σε συνθήκες πάγου $D_{\text{ice conditions}}$ υπολογίζεται ως εξής:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, i}})$$

(Ax.12)

όπου $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ είναι η συνολική διανυθείσα απόσταση σε συνθήκες πάγου μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $D_{\text{voyages from MS}}$ είναι η συνολική απόσταση σε συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και $D_{\text{voyages to MS}}$ είναι η συνολική απόσταση σε

συνθήκες πάγου κατά τη διάρκεια πλόων προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Η τελευταία ορίζεται ως εξής:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}},$$

(Ax.13)

όπου $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ είναι η κατανάλωση ενέργειας κατά τον πλου σε συνθήκες πάγου και D_{total} η συνολική ετήσια διανυθείσα απόσταση.

Η συνολική ετήσια διανυθείσα απόσταση υπολογίζεται ως εξής:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}),$$

(Ax.14)

όπου $D_{\text{voyages between MS}}$ είναι η συνολική διανυθείσα απόσταση μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, $D_{\text{voyages from MS}}$ είναι η συνολική απόσταση που διανύθηκε κατά τη διάρκεια όλων των πλόων που αναχωρούσαν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και οι πλόες $D_{\text{voyages to MS}}$ είναι η συνολική απόσταση που διανύθηκε κατά τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ
ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΙΣΗΓΗΤΗ**

Ο κατωτέρω κατάλογος καταρτίζεται σε καθαρά εθελοντική βάση, υπό την αποκλειστική ευθύνη της εισηγήτριας. Στον εισηγητή κατατέθηκαν κατά την προετοιμασία του σχεδίου γνωμοδότησης μέχρι την έγκρισή του στην επιτροπή απόψεις από τις ακόλουθες οντότητες και τα ακόλουθα πρόσωπα:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPOR (FEPOR) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	The use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC
Έγγραφο αναφοράς	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 13.9.2021
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ITRE 13.9.2021
Συνδεδεόμενες επιτροπές - ημερομηνία αναγγελίας στην Ολομέλεια	11.11.2021
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Rasmus Andresen 30.9.2021
Εξέταση στην επιτροπή	2.2.2022
Ημερομηνία της έγκρισης	2.6.2022
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 59 - : 9 0 : 6
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Εύα Καϊλή, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Μαρία Σπυράκη, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Γιώργος Γεωργίου, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Μαρία Σπυράκη, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Εύα Καϊλή, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

9	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

6	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Γιώργος Γεωργίου, Sandra Pereira

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Χρήση ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK			
Έγγραφο αναφοράς	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)			
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	15.7.2021			
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 13.9.2021			
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021		
Συνδεδεμένες επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 11.11.2021	ITRE 11.11.2021		
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Jörgen Warborn 29.10.2021			
Εξέταση στην επιτροπή	1.12.2021	2.2.2022	20.4.2022	17.5.2022
Ημερομηνία έγκρισης	3.10.2022			
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: –: 0:	36 6 2		
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Έλενα Κουντουρά, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Roberts Zīle			
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Leila Chaibi, Nicola Danti, Mario Furore, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Dorien Rookmaker, Annalisa Tardino, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Jörgen Warborn			
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Iuliu Winkler			
Ημερομηνία κατάθεσης	4.10.2022			

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Roberts Zīle
ID	Paolo Borchia, Roman Haider, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind

6	-
THE LEFT	Leila Chaibi, Έλενα Κουντουρά
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Jutta Paulus

2	0
ID	Philippe Olivier
NI	Mario Furore

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή