



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2013/0224(COD)

31.1.2014

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

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

Συντάκτης γνωμοδότησης: Brian Simpson

PA_Legam

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

1. Εισαγωγή

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

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

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

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

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

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

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

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Η καθιέρωση ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ αναμένεται να οδηγήσει, μέχρι το 2030, σε μειώσεις των εκπομπών σε μέγιστο ποσοστό 2 %, σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, και σε μέγιστη μείωση του συνολικού καθαρού κόστους κατά 1,2 δισ. ευρώ, δεδομένου ότι μπορεί να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς, ιδίως όσων σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων για την απόδοση των πλοίων. Η

Τροπολογία

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

Τροπολογία

(7) Η καθιέρωση ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ αναμένεται να οδηγήσει, μέχρι το 2030, σε μειώσεις των εκπομπών σε μέγιστο ποσοστό 2 %, σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, και σε μέγιστη μείωση του συνολικού καθαρού κόστους κατά 1,2 δισ. ευρώ, δεδομένου ότι μπορεί να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς, ιδίως όσων σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων για την απόδοση των πλοίων. Η

κατ' αυτόν τον τρόπο μείωση του κόστους των μεταφορών θα διευκολύνει το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, η ύπαρξη ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο ή πρότυπο απόδοσης, **ανεξαρτήτως του αν αυτό εφαρμόζεται σε ενωσιακό ή παγκόσμιο επίπεδο**. Παρέχει επίσης αξιόπιστα δεδομένα για τον καθορισμό επακριβών στόχων μείωσης των εκπομπών και την αξιολόγηση της συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στην επίτευξη οικονομίας χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

κατ' αυτόν τον τρόπο μείωση του κόστους των μεταφορών θα διευκολύνει το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, η ύπαρξη ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο ή πρότυπο απόδοσης. **Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυσιπλοΐας, μια συμφωνηθείσα σε παγκόσμιο επίπεδο προσέγγιση θα αποτελούσε την προτιμώμενη και πλέον αποτελεσματική μέθοδο για τη μείωση των εκπομπών από τις διεθνείς πλωτές μεταφορές**. Παρέχει επίσης αξιόπιστα δεδομένα για τον καθορισμό επακριβών στόχων μείωσης των εκπομπών και την αξιολόγηση της συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στην επίτευξη οικονομίας χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

χώρες.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Τροπολογία

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

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

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

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

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

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

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(16) Στο παρόν στάδιο, το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ δεν θα πρέπει να καλύπτει άλλα αέρια θερμοκηπίου ούτε άλλους παράγοντες κλιματικής επιδείνωσης ή ατμοσφαιρικούς ρύπους, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να παρακωλύσουν την εφαρμογή του ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ. ***Σε περίπτωση που η μελλοντική τεχνολογική πρόοδος καταστήσει εφικτή τη μέτρηση άλλων συναφών με το κλίμα ουσιών χωρίς σημαντική πρόσθετη επιβάρυνση για τους πλοιοκτήτες, τότε οι εν λόγω ουσίες θα εισαχθούν στο σύστημα ΠΥΕ. Η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τακτικά ανά διετία σχετικά με τις τεχνολογικές εξελίξεις.***

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό των δημοσιευόμενων

Τροπολογία

(17) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό των δημοσιευόμενων

πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία προβλέπεται ότι θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά ως προς την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat.

πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία προβλέπεται ότι θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. ***Από την άλλη πλευρά, είναι σημαντικό να παρέχονται στους ναυλωτές και σε άλλους ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου συγκεκριμένα δεδομένα που αφορούν τη διαδρομή προκειμένου να εξασφαλιστεί η εξάλειψη των φραγμών αγοράς και η επιβράβευση των πλέον αποδοτικών πλοίων.*** Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά ως προς την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat.

¹⁸ ΕΕ L 251, 18.9.2012, σ. 49

¹⁸ ΕΕ L 251, 18.9.2012, σ. 49

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

παρόντος κανονισμού.

²² ΕΕ L 165,18.06.2013, σ. 13-40.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για την εφαρμογή παγκόσμιου συστήματος ΠΥΕ. Το παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ είναι προτιμότερο, καθώς μπορεί να θεωρηθεί αποτελεσματικότερο χάρη στο ευρύτερο πεδίο εφαρμογής. **Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να ανταλλάσσει τακτικά η Επιτροπή κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές προτάσεις στον ΔΝΟ.** Εφόσον επιτευχθεί συμφωνία για παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με γνώμονα την εναρμόνισή του με το παγκόσμιο.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) Προκειμένου να αξιοποιούνται οι βέλτιστες διαθέσιμες πρακτικές και τα επιστημονικά στοιχεία, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης, όσον αφορά την επανεξέταση

παρόντος κανονισμού.

²² ΕΕ L 165,18.06.2013, σ. 13-40.

Τροπολογία

(24) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για την εφαρμογή παγκόσμιου συστήματος ΠΥΕ. Το παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ είναι προτιμότερο, καθώς μπορεί να θεωρηθεί αποτελεσματικότερο χάρη στο ευρύτερο πεδίο εφαρμογής. Εφόσον επιτευχθεί συμφωνία για παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ, η Επιτροπή πρέπει να επανεξετάσει το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με γνώμονα την εναρμόνισή του με το παγκόσμιο.

Τροπολογία

(25) Προκειμένου να αξιοποιούνται οι βέλτιστες διαθέσιμες πρακτικές και τα επιστημονικά στοιχεία, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης, όσον αφορά την επανεξέταση

ορισμένων τεχνικών πτυχών της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα πλοία, καθώς και την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και τη διαπίστευση των ελεγκτών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και ενδεδειγμένη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

ορισμένων τεχνικών πτυχών της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων *στο παρόν στάδιο μόνο* σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα πλοία, καθώς και την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και τη διαπίστευση των ελεγκτών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και ενδεδειγμένη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

στόχων.

στόχων.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(29) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την 1η Ιουλίου **2017**, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο προκειμένου να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς, την 1η Ιανουαρίου 2022.

Αιτιολόγηση

Κρίνεται σκόπιμο να δοθεί επαρκής χρόνος για την αντιμετώπιση της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης πριν από τη λήψη υπερβολικά περιοριστικών από άποψη γραφειοκρατίας μέτρων. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να δοθεί χρόνος στο επόμενο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την επόμενη Επιτροπή να εξετάσουν τα εν λόγω κείμενα για να επιφέρουν τυχόν τροποποιήσεις πριν από την εφαρμογή τους.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση **μόνο** των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) **στο παρόν στάδιο - καθώς το CO₂ κατέχει μακράν το σημαντικότερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές -** από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι

θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Αιτιολόγηση

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

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο ιβ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν τις εκπομπές **διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)** από την καύση καυσίμων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου **2017**, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου **2015**, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες

συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **5000** GT.

συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των **400** GT.

Αιτιολόγηση

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

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 31

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – εισαγωγή**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν, σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α και το παράρτημα II, τις ακόλουθες πληροφορίες, για κάθε πλοίο και κάθε πλου προς και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους **ή, για τις μεταφορές μικρών αποστάσεων, σε μηνιαία βάση:**

Τροπολογία 32

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – στοιχείο γ**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) εκπομπές CO₂.

Τροπολογία

(γ) **μόνο** εκπομπές CO₂.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ε) χρόνος παραμονής στη θάλασσα·

Τροπολογία

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

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(στ) μεταφερόμενο φορτίο

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Αιτιολόγηση

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

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(β) συνολικές εκπομπές CO₂.

(β) **μόνο** συνολικές εκπομπές CO₂.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από το **2019** και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών

Τροπολογία

1. Από το **2017** και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών

κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(iii α) η κατηγορία πάγου του πλοίου,

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι **τεχνικοί κανόνες που αφορούν τους αναφερόμενους** στην παράγραφο 1 **άρτιους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των**

2. Οι **διευθετήσεις για την υποβολή των δεδομένων στην Επιτροπή, περιλαμβανομένων και προτύπων ανταλλαγής δεδομένων και μορφοτύπων**

ηλεκτρονικών προτύπων, καθορίζονται με *εκτελεστικές* πράξεις. Οι εν λόγω *εκτελεστικές* πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **25 παράγραφος 2** του παρόντος κανονισμού.

των ηλεκτρονικών προτύπων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθορίζονται με *κατ' εξουσιοδότηση* πράξεις. Οι εν λόγω *κατ' εξουσιοδότηση* πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο **24** του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

του παρόντος κανονισμού.

προβλέπεται στο άρθρο 24 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Ιουλίου **2017** και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

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

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) ετήσιες εκπομπές CO₂.

Τροπολογία

(δ) **μόνο** ετήσιες εκπομπές CO₂.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

3. Σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και **εξασφαλίζει την εναρμόνισή του με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς του ΔΝΟ.**

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή, **υπό τους όρους του άρθρου 24**, να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για **τη συμπλήρωση και την τροποποίηση των**

Τροπολογία

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις **σύμφωνα με το άρθρο 24 που τροποποιεί το παράρτημα I για την προσαρμογή των**

διατάξεων των παραρτημάτων I και II, με σκοπό τη συνεκτίμηση των διαθέσιμων επικαιροποιημένων επιστημονικών στοιχείων, καθώς και των σχετικών δεδομένων που υπάρχουν στα πλοία, των σχετικών διεθνών κανόνων και των σχετικών διεθνώς αποδεκτών προτύπων, τον προσδιορισμό των ακριβέστερων και αποτελεσματικότερων μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών και τη βελτίωση της ακρίβειας των ζητούμενων πληροφοριών για την παρακολούθηση των εκπομπών και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, στον βαθμό που οι εν λόγω πράξεις αφορούν μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

μεθόδων παρακολούθησης στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο και σε διεθνώς αποδεκτά πρότυπα για τη βελτίωση της αξιοπιστίας, του κύρους και της ακρίβειας των δεδομένων για τις εκπομπές.

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

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Η αναφερόμενη στα άρθρα 12 παράγραφος α, 15, 16 και 23 αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την **[ηη/μμ/εεεε] [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες**

πριν από το πέρας της πενταετίας. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας, εφόσον δεν διατυπωθεί σχετική αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της εκάστοτε περιόδου.

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

2. Η αναφερόμενη **στα άρθρα 12α, 15, 16 και 23** εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

Τροπολογία

4. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει **των άρθρων 12α, 15, 16 και 23** αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό

ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

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

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Αιτιολόγηση

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

Τροπολογία 60

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

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