



2021/0211(COD)

10.5.2022

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Andrey Novakov

PA_Legam

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Κύρια στοιχεία της πρότασης αναθεώρησης της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ

Η αναθεώρηση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %. Το σύστημα είναι ένα ευρωπαϊκό αγορακεντρικό μέσο για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, μέσω της τιμολόγησης των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων του θερμοκηπίου. Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει αυξημένο στόχο για τη μείωση των εκπομπών, από 43 σε 61 % κάτω από τα επίπεδα του 2005 έως το 2030, συμπερίληψη των εκπομπών από τη ναυτιλία και σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπών για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει τη δρομολόγηση νέου χωριστού συστήματος εμπορίας εκπομπών που θα καλύπτει τις οδικές μεταφορές και τα κτίρια.

Κατ' αρχήν, ο εισηγητής αποδέχεται την ανάγκη αναθεώρησης της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ ως εργαλείου βασισμένου στην αγορά που συμβάλλει στην επίτευξη των κλιματικών φιλοδοξιών της Ένωσης για το 2030. Ωστόσο, εκφράζει τις επιφυλάξεις του σχετικά με την απουσία συνεργιστικής εκτίμησης οικονομικών επιπτώσεων που να καλύπτει ολόκληρη τη δέσμη μέτρων, αντί της μάλλον κατακερματισμένης εκτίμησης επιπτώσεων που έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα, η οποία δεν παρέχει ολιστική θεώρηση. Επιπλέον, ο εισηγητής εξακολουθεί να ανησυχεί για το τεράστιο επενδυτικό κενό που εντοπίζει η συνοδευτική εκτίμηση επιπτώσεων. Για να υποστηριχθεί η πράσινη μετάβαση, ο εισηγητής τάσσεται υπέρ της ευρύτερης χρήσης των εσόδων από το ΣΕΔΕ για τη στήριξη έργων απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, μέσω της αύξησης του μεγέθους των ταμείων καινοτομίας και εκσυγχρονισμού, παρέχοντας την απολύτως αναγκαία ώθηση στα μεταβατικά καύσιμα και τις καινοτόμες τεχνολογίες στον τομέα των μεταφορών.

Ο ναυτιλιακός τομέας πρέπει να συμπεριληφθεί στο ισχύον ΣΕΔΕ της ΕΕ

Η προτεινόμενη επέκταση στον ναυτιλιακό τομέα προβλέπεται να καλύψει το 100 % των εκπομπών CO₂ από ενδοενωσιακούς πλόες, δηλαδή τις εκπομπές από πλοία που εκτελούν πλόες από και προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και τις εκπομπές κατά την ελλιμενισμό σε λιμένα της ΕΕ, και το 50 % των εκπομπών από πλόες εκτός της ΕΕ, δηλαδή τις εκπομπές από πλοία που εκτελούν πλόες εισόδου από λιμένα εκτός της ΕΕ και καταπλέουν σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και ομοίως για πλοία που εκτελούν πλόες εξόδου.

Ο εισηγητής υποστηρίζει τη συμπερίληψη του ναυτιλιακού τομέα, ωστόσο, είναι πεπεισμένος ότι η διασυνοριακή διάσταση των θαλάσσιων μεταφορών απαιτεί πιο συντονισμένη προσέγγιση και μεγαλύτερες προσπάθειες για ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέσο μέσω της εταιρικής σχέσης με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Κατά την άποψη του εισηγητή, η ίση μεταχείριση των θαλάσσιων οδών εντός και εκτός της ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ. Η κάλυψη του 50 % των εκπομπών τόσο από τους εισερχόμενους όσο και από τους εξερχόμενους πλόες μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών και του 50% των εκπομπών από τους ενδοενωσιακούς πλόες εξασφαλίζει ισότητα των όρων για τον ναυτιλιακό τομέα της ΕΕ, ενώ παράλληλα ελαττώνει τον κίνδυνο κατάπλων αποφυγής και μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Επιπλέον, ο εισηγητής παρατείνει την περίοδο σταδιακής εφαρμογής του ΣΕΔΕ για τον ναυτιλιακό τομέα από το 20 % των

εξακριβωμένων εκπομπών για το 2026 στο 100 % για το 2029, με σκοπό τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 και τη διασφάλιση της πλήρους ανάκαμψης του τομέα, παρέχοντας επαρκή χρόνο για την προσαρμογή του και την ανάπτυξη των απαραίτητων εναλλακτικών τεχνολογιών.

Ο εισηγητής πιστεύει ότι η κατάλληλη χρηματοδοτική στήριξη είναι απαραίτητη για τη διευκόλυνση της απαλλαγής του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ως εκ τούτου, εκτός από τα ταμεία καινοτομίας και εκσυγχρονισμού, προτείνει τη δημιουργία ειδικού ταμείου, και συγκεκριμένα ενός Ταμείου Ναυτιλιακής Μετάβασης, με στόχο την επιτάχυνση των έργων που στηρίζουν καινοτόμες τεχνολογίες και την ανάπτυξη βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών. Εξακολουθεί να έχει ζωτική σημασία οι πόροι αυτού του ταμείου να είναι πραγματικά πρόσθετοι και να μην δημιουργούνται μέσω της ανακατανομής των πόρων εις βάρος άλλων υφιστάμενων πολιτικών, προγραμμάτων ή ταμείων της ΕΕ.

Εισαγωγή νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών για τις οδικές μεταφορές και τα κτίρια

Σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, θα πρέπει να θεσπιστεί νέο χωριστό ΣΕΔΕ για την κάλυψη των τομέων των οδικών μεταφορών και των κτιρίων. Ο εισηγητής υποστηρίζει τις φιλοδοξίες της Ένωσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την απαλλαγή της οικονομίας της ΕΕ από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ωστόσο, εκφράζει σοβαρές ανησυχίες ότι η επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να καλύπτει τις οδικές μεταφορές και τα κτίρια θα επηρεάσει αρνητικά τους τελικούς καταναλωτές, τους πολίτες και τις επιχειρήσεις, μέσω της περαιτέρω αύξησης του κόστους των καυσίμων, καθώς το κόστος των δικαιωμάτων του ΣΕΔΕ θα μετακυλιστεί στις τιμές τελικού καταναλωτή, ιδίως για τα νοικοκυριά χαμηλότερου και μεσαίου εισοδήματος, πράγμα που θα μειώσει την κινητικότητά τους και θα οδηγήσει σε φτώχεια στους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο εισηγητής θεωρεί ότι η επέκταση του νέου ΣΕΔΕ τόσο στις οδικές μεταφορές όσο και στα κτίρια είναι πρόωρη. Ακόμη και με την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα και των εθνικών κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα, η στήριξη για την παροχή βοήθειας στους Ευρωπαίους θα είναι δραματικά ανεπαρκής, ενώ η πράσινη μετάβαση προβλέπεται να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα. Ο εισηγητής θεωρεί ότι μια ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων ολόκληρης της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %, από την οποία θα συνάγεται η πραγματική επιβάρυνση για τους Ευρωπαίους πολίτες και στην οποία θα αναλύονται διεξοδικά ο κίνδυνος και η κλίμακα της φτώχειας στους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη λήψη τεκμηριωμένης τελικής απόφασης σχετικά με το νέο ΣΕΔΕ.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

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

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Η δραστηριότητα διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, η οποία συνίσταται σε πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία δύο διαφορετικών κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα που δεν υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ήταν ως τώρα το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβανόταν στις προηγούμενες δεσμεύσεις της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι εκπομπές από καύσιμα που πωλούνται στην Ένωση για ταξίδια με αναχώρηση από ένα κράτος μέλος και άφιξη σε διαφορετικό κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα έχουν αυξηθεί κατά περίπου 36 % από το 1990. Οι εκπομπές αυτές αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 90 % του συνόλου των εκπομπών της Ένωσης από τη ναυσιπλοΐα, καθώς οι εκπομπές από καύσιμα που πωλούνται στην Ένωση για ταξίδια με αναχώρηση και άφιξη στο ίδιο κράτος μέλος έχουν μειωθεί κατά 26 % από το 1990. Σύμφωνα με το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης, προβλέπεται ότι οι εκπομπές από τις δραστηριότητες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών θα αυξηθούν κατά περίπου 14 % μεταξύ 2015 και 2030 και κατά 34 % μεταξύ 2015 και 2050. ***Αν οι επιπτώσεις των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών στην κλιματική αλλαγή αυξηθούν σύμφωνα με τις προβλέψεις, θα υπονομεύσουν σημαντικά τις μειώσεις που πραγματοποιούνται από άλλους τομείς για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.***

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

Τροπολογία

(14) Η δραστηριότητα διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, η οποία συνίσταται σε πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία δύο διαφορετικών κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα που δεν υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ήταν ως τώρα το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβανόταν στις προηγούμενες δεσμεύσεις της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι εκπομπές από καύσιμα που πωλούνται στην Ένωση για ταξίδια με αναχώρηση από ένα κράτος μέλος και άφιξη σε διαφορετικό κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα έχουν αυξηθεί κατά περίπου 36 % από το 1990. Οι εκπομπές αυτές αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 90 % του συνόλου των εκπομπών της Ένωσης από τη ναυσιπλοΐα, καθώς οι εκπομπές από καύσιμα που πωλούνται στην Ένωση για ταξίδια με αναχώρηση και άφιξη στο ίδιο κράτος μέλος έχουν μειωθεί κατά 26 % από το 1990. Σύμφωνα με το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης, προβλέπεται ότι οι εκπομπές από τις δραστηριότητες διεθνών θαλάσσιων μεταφορών θα αυξηθούν κατά περίπου 14 % μεταξύ 2015 και 2030 και κατά 34 % μεταξύ 2015 και 2050. ***Συνεπώς, η αναλογική δράση στον εν λόγω τομέα θα πρέπει να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, όπως ορίζεται στον νόμο για το κλίμα.***

(15) Το 2013 η Επιτροπή ενέκρινε στρατηγική για την προοδευτική ενσωμάτωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στην πολιτική της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ως πρώτο βήμα στην προσέγγιση αυτή, η Ένωση θέσπισε σύστημα για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, το οποίο θα ακολουθηθεί από καθορισμό στόχων μείωσης για τον τομέα της ναυτιλίας και εφαρμογή ενός αγορακεντρικού μέτρου. Σύμφωνα με τη δέσμευση των συννομοθετών που διατυπώνεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁸, η δράση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ή της Ένωσης θα πρέπει να ξεκινήσει από το 2023 και να συμπεριλαμβάνει προπαρασκευαστικές εργασίες για τη θέσπιση και την εφαρμογή μέτρου που θα διασφαλίζει ότι ο τομέας συμβάλλει δεόντως στις προσπάθειες που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και τη δέουσα μέριμνα που δίδεται από όλους τους ενδιαφερομένους.

(15) Το 2013 η Επιτροπή ενέκρινε στρατηγική για την προοδευτική ενσωμάτωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στην πολιτική της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ως πρώτο βήμα στην προσέγγιση αυτή, η Ένωση θέσπισε σύστημα για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, το οποίο θα ακολουθηθεί από καθορισμό στόχων μείωσης για τον τομέα της ναυτιλίας και εφαρμογή ενός αγορακεντρικού μέτρου. Σύμφωνα με τη δέσμευση των συννομοθετών που διατυπώνεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁸, η δράση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ή της Ένωσης θα πρέπει να ξεκινήσει από το 2023 και να συμπεριλαμβάνει προπαρασκευαστικές εργασίες για τη θέσπιση και την εφαρμογή μέτρου που θα διασφαλίζει ότι ο τομέας συμβάλλει δεόντως στις προσπάθειες που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και τη δέουσα μέριμνα που δίδεται από όλους τους ενδιαφερομένους. **Κατά τον καθορισμό και την υλοποίηση αυτών των δράσεων, η ΕΕ θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη την ανταγωνιστικότητα του τομέα της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της ανταγωνιστικής θέσης των λιμένων της ΕΕ ενώ παράλληλα να αποφεύγει την πρόκληση διαρροής άνθρακα και επιχειρηματικότητας. Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι κατάπλοι σε γειτονικούς λιμένες της ΕΕ που πραγματοποιούνται πριν ή μετά τους κατάπλους σε λιμένες της ΕΕ. Επομένως, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ένα σύστημα παρακολούθησης και να προτείνει μέτρα για την αξιολόγηση και**

την αντιμετώπιση της διαρροής άνθρακα και επιχειρηματικής δραστηριότητας που συνδέεται με αιτήματα αναδρομολόγησης και αποφυγής, και να προσδιορίσει τις πιθανές επιπτώσεις ενός τέτοιου περιφερειακού συστήματος στην ανταγωνιστικότητα και τη συνδεσιμότητα των λιμένων στην Ευρώπη καθώς και τις πιθανές επιπτώσεις στην αλλαγή τρόπων μεταφοράς.

⁴⁷ 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).

⁴⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 (ΕΕ L 76 της 19.3.2018, σ. 3).

⁴⁷ 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).

⁴⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 (ΕΕ L 76 της 19.3.2018, σ. 3).

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/410, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που επιτυγχάνεται στον ΔΝΟ προς την κατεύθυνση του φιλόδοξου στόχου μείωσης των εκπομπών, καθώς και

Τροπολογία

(16) **Οι θαλάσσιες μεταφορές δεν αποτελούν μόνο σημαντικό τομέα για την ευρωπαϊκή οικονομία αλλά είναι επίσης απαραίτητες για την ευρωπαϊκή συνδεσιμότητα. Ο τομέας λειτουργεί σε ένα διεθνές περιβάλλον και απαιτεί ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο**

συνοδευτικών μέτρων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών θα συμβάλει δεόντως στις αναγκαίες προσπάθειες για την επίτευξη των στόχων που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Προσπάθειες για τον περιορισμό των εκπομπών της διεθνούς ναυτιλίας μέσω του ΔΝΟ είναι υπό εξέλιξη και είναι σκόπιμο να ενθαρρύνονται. Ωστόσο, αν και η πρόσφατη πρόοδος που επιτεύχθηκε στον ΔΝΟ είναι ευπρόσδεκτη, τα μέτρα αυτά δεν θα είναι επαρκή για την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού.

επίπεδο προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστικός. Η έγκαιρη μετάβαση του ευρωπαϊκού τομέα θαλάσσιων μεταφορών στη βιώσιμη ναυτιλία θα μπορούσε να αποτελέσει μοναδική ευκαιρία για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του κατά τη μετάβαση του παγκόσμιου συστήματος σε μηδενικές εκπομπές. Δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/410, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που επιτυγχάνεται στον ΔΝΟ προς την κατεύθυνση του φιλόδοξου στόχου μείωσης των εκπομπών, καθώς και συνοδευτικών μέτρων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών θα συμβάλει δεόντως στις αναγκαίες προσπάθειες για την επίτευξη των στόχων που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι προσπάθειες για τον περιορισμό των παγκόσμιων εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω του ΔΝΟ βρίσκονται σε εξέλιξη και θα πρέπει να ενθαρρυνθούν με τη θέσπιση ενός παγκόσμιου αποτελεσματικού αγορακεντρικού μέτρου για το κλίμα, σύμφωνα με τη συμφωνία του Παρισιού, ως της πλέον κατάλληλης και αποτελεσματικής επιλογής για την αντιμετώπιση της απαλλαγής του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως για τις απόκεντρες περιφέρειες της Ευρώπης των οποίων οι θαλάσσιοι τομείς είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένοι σε οικονομικές επιπτώσεις. ***Συνεπώς, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, θα πρέπει να εντείνει περαιτέρω τις διπλωματικές προσπάθειες και να αυξήσει την πίεση που ασκείται στον ΔΝΟ προκειμένου να περιοριστεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα, και να επιδιωχθεί η επίτευξη 1,5 °C, όπως επίσης να αποφευχθεί η διαρροή άνθρακα, η οποία θα έθετε σε κίνδυνο τις***

επιχειρήσεις της Ένωσης λόγω του αθέμιτου διεθνούς ανταγωνισμού έναντι λιμένων εκτός Ένωσης. Συνολικά, οι πρωτοβουλίες της Ένωσης για την αντιμετώπιση των εκπομπών από τη ναυτιλία θα πρέπει να είναι συμβατές με τις προσπάθειες του ΔΝΟ προκειμένου να διατηρηθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού στις θαλάσσιες οδούς.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ένα περιφερειακό μέτρο βασιζόμενο στην αγορά όπως το ΣΕΔΕ θα μπορούσε να αποτελέσει σοβαρή απειλή για τη μείωση των συνολικών εκπομπών από τη ναυτιλία, επειδή οι κατάπλοες διαφυγής σε λιμένες εκτός της ΕΕ θα μπορούσαν ακόμα και να αυξήσουν τις συνολικές εκπομπές, ιδίως όταν η διαφυγή έχει ως αποτέλεσμα την υλοποίηση μεγαλύτερων ταξιδιών. Για τον σκοπό αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να αποφύγει τις πιθανές ενέργειες αποφυγής και να θεωρεί τους κατάπλοες αποφυγής προς/από μη ευρωπαϊκό γειτονικό λιμένα, συμπεριλαμβανομένων μη ευρωπαϊκών λιμένων μεταφόρτωσης ως κατάπλοες προς ευρωπαϊκό λιμένα κατά τον υπολογισμό των εκπομπών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Η έκταση των ταξιδιών που πρέπει να αναφέρεται σύμφωνα με τον κανονισμό 2015/757 θα πρέπει να περιλαμβάνει την απαίτηση να αναφέρονται ολόκληρα τα ταξίδια που περιλαμβάνουν τους εν λόγω μη ευρωπαϊκούς γειτονικούς λιμένες. Για τον σκοπό αυτό, ο ορισμός του κατάπλου που εφαρμόζεται στην οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό 2015/757 θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα και επιχειρηματικών

δραστηριοτήτων λόγω της εφαρμογής ενός περιφερειακού αγορακεντρικού μέτρου. Αντιστοίχως, ο ορισμός του κατάπλου θα πρέπει να περιλαμβάνει στάσεις σε λιμένα μεταφόρτωσης μιας μη ευρωπαϊκής γειτονικής χώρας και θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να συμβάλει στην πρόληψη της αποφυγής του ΣΕΔΕ της ΕΕ από σκάφη μέσω κατάπλων διαφυγής σε γειτονικές χώρες της ΕΕ. Επιπλέον, θα πρέπει να ενσωματωθεί νέος ορισμός για τους γειτονικούς λιμένες μεταφόρτωσης, ώστε να εξασφαλισθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού και να αποφευχθεί η διαρροή άνθρακα ως αποτέλεσμα αυστηρότερων κανόνων που εφαρμόζονται στους λιμένες της Ένωσης σε σύγκριση με τους λιμένες τρίτων χωρών. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού, η Επιτροπή θα πρέπει επιπλέον να καταρτίσει κατάλογο των διαδρομών βαθέων υδάτων που συνδέουν δύο ή περισσότερες ηπείρους και εκτελούνται μέσω τακτικών γραμμών που καλύπτουν περισσότερα από 3.000 km, όπου τα πλοία θα εκτελούν μεταφορτώσεις σε οποιονδήποτε λιμένα στη διαδρομή του. Ο κατάλογος αυτός θα πρέπει να επανεξετάζεται σε ετήσια βάση από την Επιτροπή.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(16β) Ενώ οι δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών που καλύπτονται από την οδηγία 2003/87/ΕΚ περιλαμβάνουν εκπομπές CO₂ από πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5.000 τόνων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, η Επιτροπή, το αργότερο [xx έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], θα πρέπει να

αναλύσει την προστιθέμενη αξία της σταδιακής ενσωμάτωσης των θαλάσσιων εκπομπών από μικρότερα πλοία άνω των 400 GT, συμπεριλαμβανομένων ενδεχομένως των πλοίων που εκτελούν δραστηριότητες εξυπηρέτησης για υπεράκτιες εγκαταστάσεις, μέσω εκτίμησης επιπτώσεων. Στο πλαίσιο αυτό, τα εν λόγω πλοία θα μπορούσαν να υπόκεινται στο ενωσιακό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών CO₂ κατά τη διάρκεια πιλοτικής φάσης εφαρμογής του εν λόγω συστήματος που καλύπτει τουλάχιστον δύο περιόδους αναφοράς. Μεταξύ των προς ανάλυση δεδομένων, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει τη δυννητική μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την κλίμακα του διοικητικού φόρτου, καθώς και τις δημοσιονομικές συνέπειες. Σε συνέχεια των συμπερασμάτων της εν λόγω εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει νομοθετικές προτάσεις στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η Επιτροπή δήλωσε την πρόθεσή της να λάβει πρόσθετα μέτρα για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μέσω δέσμης μέτρων τα οποία θα δώσουν στην Ένωση τη δυνατότητα να φτάσει τους στόχους της όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό, η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί έτσι ώστε να

Τροπολογία

(17) Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η Επιτροπή δήλωσε την πρόθεσή της να λάβει πρόσθετα μέτρα για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μέσω δέσμης μέτρων τα οποία θα δώσουν στην Ένωση τη δυνατότητα να φτάσει τους στόχους της όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτό, η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί έτσι ώστε να

συμπεριλαμβάνει τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ο εν λόγω τομέας συμβάλλει στην επίτευξη των αυξημένων κλιματικών στόχων της Ένωσης και των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, κάτι το οποίο απαιτεί από τις ανεπτυγμένες χώρες να πάρουν ηγετικό ρόλο αναλαμβάνοντας στόχους μείωσης των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας, ενώ οι αναπτυσσόμενες χώρες ενθαρρύνονται να κινηθούν με την πάροδο του χρόνου προς στόχους μείωσης ή περιορισμού των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας⁴⁹. Λαμβανομένου υπόψη ότι οι εκπομπές από τις διεθνείς αερομεταφορές εκτός Ευρώπης θα πρέπει να υπόκεινται σε ανώτατο όριο από τον Ιανουάριο του 2021 μέσω παγκόσμιας αγορακεντρικής δράσης ενώ δεν υπάρχει καμία δράση που να θέτει ανώτατο όριο ή τιμές για τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές, είναι σκόπιμο το ΣΕΔΕ της ΕΕ να καλύπτει ένα μερίδιο των εκπομπών από πλόες μεταξύ ενός λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και ενός λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας, όπου η τρίτη χώρα θα μπορεί να αποφασίζει κατάλληλες δράσεις όσον αφορά το υπόλοιπο μερίδιο των εκπομπών. Η επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει συνεπώς να περιλαμβάνει το ήμισυ των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, το ήμισυ των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, τις εκπομπές από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και τις εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η προσέγγιση αυτή έχει

συμπεριλαμβάνει τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ο εν λόγω τομέας συμβάλλει στην επίτευξη των αυξημένων κλιματικών στόχων της Ένωσης και των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, κάτι το οποίο απαιτεί από τις ανεπτυγμένες χώρες να πάρουν ηγετικό ρόλο αναλαμβάνοντας στόχους μείωσης των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας, ενώ οι αναπτυσσόμενες χώρες ενθαρρύνονται να κινηθούν με την πάροδο του χρόνου προς στόχους μείωσης ή περιορισμού των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας⁴⁹. Λαμβανομένου υπόψη ότι οι εκπομπές από τις διεθνείς αερομεταφορές εκτός Ευρώπης θα πρέπει να υπόκεινται σε ανώτατο όριο από τον Ιανουάριο του 2021 μέσω παγκόσμιας αγορακεντρικής δράσης ενώ δεν υπάρχει καμία δράση που να θέτει ανώτατο όριο ή τιμές για τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές, είναι σκόπιμο το ΣΕΔΕ της ΕΕ να καλύπτει ένα μερίδιο των εκπομπών από πλόες μεταξύ ενός λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και ενός λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας, όπου η τρίτη χώρα θα μπορεί να αποφασίζει κατάλληλες δράσεις όσον αφορά το υπόλοιπο μερίδιο των εκπομπών. Η επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει συνεπώς να περιλαμβάνει το ήμισυ των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, το ήμισυ των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, τις εκπομπές από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και τις εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η προσέγγιση αυτή έχει

καταγραφεί ως πρακτικός τρόπος για την επίλυση του ζητήματος των κοινών αλλά διαφοροποιημένων ευθυνών και αντίστοιχων δυνατοτήτων, το οποίο αποτελεί μακροχρόνια πρόκληση στο πλαίσιο της UNFCCC. Η κάλυψη μεριδίου των εκπομπών τόσο από τους εισερχόμενους όσο και από τους εξερχόμενους πλόες μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ, και συγκεκριμένα μέσω της αύξησης των περιβαλλοντικών αποτελεσμάτων του μέτρου σε σύγκριση με ένα μέτρο με γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής περιορισμένο στους πλόες εντός της ΕΕ, ενώ παράλληλα ελαττώνει τον κίνδυνο κατάπλων αποφυγής και τον κίνδυνο μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να εξασφαλιστεί η ομαλή ένταξη του τομέα στο ΣΕΔΕ της ΕΕ, η παράδοση δικαιωμάτων από τις ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αυξάνεται σταδιακά σε σχέση με τις εξακριβωμένες εκπομπές που θα δηλώνονται για την περίοδο από το 2023 έως το 2025. **Για την προστασία της περιβαλλοντικής ακεραιότητας του συστήματος, στον βαθμό που παραδίδονται λιγότερα δικαιώματα σε σχέση με τις εξακριβωμένες εκπομπές για τις θαλάσσιες μεταφορές κατά τα εν λόγω έτη, θα πρέπει να ακυρώνεται αντίστοιχος αριθμός δικαιωμάτων κάθε χρόνο, αφού προσδιορίζεται η διαφορά μεταξύ των εξακριβωμένων εκπομπών και των παραδιδόμενων δικαιωμάτων. Από το 2026, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να παραδίδουν τον αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στο σύνολο των εξακριβωμένων εκπομπών τους που αναφέρθηκαν κατά το προηγούμενο έτος.**

καταγραφεί ως πρακτικός τρόπος για την επίλυση του ζητήματος των κοινών αλλά διαφοροποιημένων ευθυνών και αντίστοιχων δυνατοτήτων, το οποίο αποτελεί μακροχρόνια πρόκληση στο πλαίσιο της UNFCCC. **Επιπλέον, τα πλοία που πραγματοποιούν πλόες που περιλαμβάνονται στις θαλάσσιες αρτηρίες ή που προσφέρουν εδαφική συνέχεια ως δημόσια υπηρεσία σε νησιά δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ, προκειμένου να αποφεύγεται ο συγκεκριμένος κίνδυνος, στην πρώτη περίπτωση μιας επιστροφής σε πιο ρυπογόνους τομείς και στην δεύτερη της απειλής της εδαφικής συνοχής.** Η κάλυψη μεριδίου των εκπομπών τόσο από τους εισερχόμενους όσο και από τους εξερχόμενους πλόες μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ, και συγκεκριμένα μέσω της αύξησης των περιβαλλοντικών αποτελεσμάτων του μέτρου σε σύγκριση με ένα μέτρο με γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής περιορισμένο στους πλόες εντός της ΕΕ, ενώ παράλληλα ελαττώνει τον κίνδυνο κατάπλων αποφυγής και τον κίνδυνο μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. **Επιπλέον, προκειμένου να προληφθεί η διαρροή άνθρακα εξαιτίας της πιθανής μετατόπισης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης από λιμένα της ΕΕ σε λιμένα μεταφόρτωσης που βρίσκεται σε γειτονική χώρα εκτός ΕΕ, η επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει κατά συνέπεια να περιλαμβάνει εκπομπές από πλοία που πραγματοποιούν πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εκτός ΕΕ και εκπομπές από πλοία που πραγματοποιούν πλόες από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους με προορισμό γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εκτός ΕΕ.** Για να εξασφαλιστεί η ομαλή ένταξη του τομέα

στο ΣΕΔΕ της ΕΕ, η παράδοση δικαιωμάτων από τις ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αυξάνεται σταδιακά σε σχέση με τις εξακριβωμένες εκπομπές που θα δηλώνονται για την περίοδο από το **πρώτο έως το τρίτο έτος μετά την παρέλευση δεκαοκταμήνου από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Από το τέταρτο έτος μετά την παρέλευση δεκαοκταμήνου από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας**, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να παραδίδουν τον αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στο σύνολο των εξακριβωμένων εκπομπών τους που αναφέρθηκαν κατά το προηγούμενο έτος. **Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να διασφαλιστεί ότι η επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζει τα κράτη μέλη με δίκαιο και αναλογικό τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, όπως η γεωγραφική τους θέση, οι κλιματικές και οι καιρικές συνθήκες.**

⁴⁹ Συμφωνία του Παρισιού, άρθρο 4 παράγραφος 4.

⁴⁹ Συμφωνία του Παρισιού, άρθρο 4 παράγραφος 4.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17α) Το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να συνεισφέρει στην αποτελεσματική απαλλαγή των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Η μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας άνθρακα θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή. Ωστόσο, δεδομένων των προκλήσεων για τη μείωση των εκπομπών στον ναυτιλιακό τομέα λόγω της τρέχουσας έλλειψης βιώσιμων

τεχνολογιών σιδηροδρόμων χαμηλών εκπομπών, όπως αναγνωρίζεται στη στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, καθώς και του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών και της σημαντικής διαφοράς τιμών μεταξύ συμβατικών καυσίμων και ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, η μετάβαση αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί μέσω οικονομικών κινήτρων που αντικατοπτρίζουν το περιβαλλοντικό όφελος των εναλλακτικών καυσίμων και τα καθιστούν πιο ανταγωνιστικά για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ώστε να αποφευχθεί έτσι η διαρροή άνθρακα. Για τον σκοπό αυτό, τα δωρεάν δικαιώματα θα πρέπει να κατανέμονται στις ναυτιλιακές εταιρείες ανάλογα με την ποσότητα εναλλακτικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται και αναφέρονται. Η ποσότητα δικαιωμάτων που κατανέμονται δωρεάν θα πρέπει να προσαρμόζεται με πολλαπλασιαστές προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη ότι ορισμένοι τύποι εναλλακτικών καυσίμων επιφέρουν περισσότερα περιβαλλοντικά οφέλη και ότι είναι πιο δαπανηρή η αγορά τους από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρεί τακτικά το επίπεδο των πολλαπλασιαστών βάσει πληροφοριών για την τιμή των καυσίμων στην αγορά. Επιπλέον, το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Απριλίου 2021, για «πιο αποτελεσματικές και καθαρές θαλάσσιες μεταφορές», αναγνώρισε τη σημασία των μεταβατικών τεχνολογιών, όπως του υγροποιημένου φυσικού αερίου και των σχετικών υποδομών στον τομέα της ναυτιλίας. Συνεπώς, η χρήση αυτών των τεχνολογιών θα πρέπει να υποστηριχθεί κατά τη διάρκεια μιας αρχικής μεταβατικής φάσης, μέσω μερικής κατανομής δωρεάν δικαιωμάτων.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17β) Εάν χρειαστεί, η Επιτροπή θα πρέπει να αναθεωρήσει τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, ώστε να διασφαλίσει ότι οι πληροφορίες για τη χρήση όλων των τύπων εναλλακτικών καυσίμων είναι διαθέσιμες για τον σκοπό του καθορισμού της ποσότητας δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπών στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17γ) Θα πρέπει να θεσπιστεί ένα Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης για την παροχή πόρων στα κράτη μέλη προκειμένου να στηρίζουν τις πολιτικές τους για την απαλλαγή του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα. Αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί κυρίως με την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών απαλλαγής του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές, με την παραγωγή βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [.../...] για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές¹, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων συλλογής πρώτων υλών για εναλλακτικά καύσιμα, με τις επενδύσεις στην έρευνα και στην ανάπτυξη και με την πρώτη βιομηχανική εφαρμογή τεχνολογιών και σχεδίων που μειώνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, με την έρευνα

¹ COM(2021)0562

για νέους κινητήρες και τεχνολογίες, καθώς και με τις υποδομές αερολιμένων. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει νομοθετικές προτάσεις για τη δημιουργία ενός Ταμείου Ναυτιλιακής Μετάβασης. Το Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης θα πρέπει να αποτελεί ένα πρόγραμμα δαπανών οι οποίες θα εγγράφονται εξ ολοκλήρου στον προϋπολογισμό στο πλαίσιο του ΠΑΠ. Το κονδύλιο του προϋπολογισμού για το εν λόγω πρόγραμμα θα πρέπει να εκφράζεται ως ποσό που έχει οριστεί σε επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί στο 75 % των εσόδων που αναμένονται από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων για τις θαλάσσιες μεταφορές. Το Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης θα πρέπει να λειτουργεί υπό επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Οι διατάξεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να επανεξετάζονται τακτικά υπό το φως των μελλοντικών διεθνών εξελίξεων και των προσπαθειών που καταβάλλονται για την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, συμπεριλαμβανομένων του δεύτερου παγκόσμιου απολογισμού το 2028 και των επόμενων απολογισμών ανά πενταετία, σκοπός των οποίων είναι να συμβάλουν στον καθορισμό των διαδοχικών εθνικά καθορισμένων συνεισφορών. Ειδικότερα, οποιαδήποτε στιγμή πριν από τον δεύτερο παγκόσμιο απολογισμό το 2028 –και συνεπώς όχι αργότερα από τις 30 Σεπτεμβρίου 2028– η Επιτροπή θα

Τροπολογία

(18) Οι διατάξεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να επανεξετάζονται τακτικά υπό το φως των μελλοντικών διεθνών εξελίξεων και των προσπαθειών που καταβάλλονται για την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, συμπεριλαμβανομένων του δεύτερου παγκόσμιου απολογισμού το 2028 και των επόμενων απολογισμών ανά πενταετία, σκοπός των οποίων είναι να συμβάλουν στον καθορισμό των διαδοχικών εθνικά καθορισμένων συνεισφορών. Ειδικότερα, **ανά διετία από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας και ιδίως** οποιαδήποτε στιγμή πριν από τον δεύτερο παγκόσμιο απολογισμό το 2028 –και συνεπώς όχι

πρέπει να **υποβάλει** έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την πρόοδο των διαπραγματεύσεων στον ΔΝΟ σχετικά με ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Στην έκθεσή της, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύει τα μέσα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και να αξιολογεί, κατά περίπτωση, τους τρόπους ενσωμάτωσης των εν λόγω νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της οδηγίας 2003/87/EK. Στην έκθεσή της, η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει προτάσεις κατά περίπτωση.

αργότερα από τις 30 Σεπτεμβρίου 2028– η Επιτροπή θα πρέπει να **υποβάλλει** έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την πρόοδο των διαπραγματεύσεων στον ΔΝΟ σχετικά με ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Στην έκθεσή της, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύει τα μέσα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και να αξιολογεί, κατά περίπτωση, τους τρόπους ενσωμάτωσης των εν λόγω νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της οδηγίας 2003/87/EK. Στην έκθεσή της, η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει προτάσεις κατά περίπτωση. **Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να υποστηρίξει σθεναρά σε διεθνές επίπεδο τη θέσπιση ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου σε συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ), προκειμένου να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, κατά περίπτωση.**

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) **Η** Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τη λειτουργία της οδηγίας 2003/87/EK σε σχέση με τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών **υπό το πρίσμα της εμπειρίας από την εφαρμογή της, μεταξύ άλλων σε σχέση με πιθανές πρακτικές αποφυγής, και στη συνέχεια** θα πρέπει να προτείνει μέτρα για την **εξασφάλιση της αποτελεσματικότητάς της.**

Τροπολογία

(19) **Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η** Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τη λειτουργία της οδηγίας 2003/87/EK σε σχέση με τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, **μέσω εκτίμησης επιπτώσεων, σε στενή συνεργασία με τις σχετικές λιμενικές αρχές, τις ναυτιλιακές εταιρείες και όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, με βάση πραγματικά δεδομένα, προσδιορίζοντας τις πιθανές επιπτώσεις των εν λόγω διατάξεων στη διαρροή άνθρακα, την μετατόπιση κατάπλου και λιμενικών επιχειρήσεων σε λιμένες εκτός της ΕΕ, τη συνδεσιμότητα των λιμένων στην Ευρώπη και, κατά περίπτωση, την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των**

μεταφορών. Η εκτίμηση επιπτώσεων θα πρέπει επίσης να εξετάζει συγκεκριμένα πιθανές πρακτικές αποφυγής και να καταρτίζει κατάλογο πιθανών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που δεν εμπίπτουν σε σημαντικές επιχειρηματικές δραστηριότητες που ασκούνται σε γειτονικούς λιμένες της Ένωσης. Μια τέτοια ειδική εκτίμηση επιπτώσεων είναι άκρως σημαντική για να λειτουργήσει το ΣΕΔΕ της ΕΕ όπως πρέπει, ιδίως υπό το πρίσμα των πιθανών πρακτικών αποφυγής. Εάν η εκτίμηση επιπτώσεων προσδιορίσει τον κίνδυνο αρνητικών επιπτώσεων στον θαλάσσιο τομέα, στους λιμένες της Ένωσης και στις θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές και νησιά, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπισή τους, συμπεριλαμβανομένων συστάσεων για ειδικές διατάξεις με βάση τους λιμένες σε θαλάσσιες λεκάνες της ΕΕ ή σε γειτονικές χώρες της ΕΕ, προκειμένου να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού και αποτελεσματικότητα όσον αφορά την απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές. Θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά η ευθυγράμμιση με ένα αγορακεντρικό μέτρο που έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του ΔΝΟ ως μέσο αντιμετώπισης πιθανών επιπτώσεων μιας περιφερειακής εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να διενεργήσει μια συνεργιστική εκτίμηση των επιπτώσεων όλων των προτάσεων της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %, συμπεριλαμβανομένης ανάλυσης της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ, καθώς και των πιθανών κινδύνων μείωσης της κινητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μειώσεων των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που έχει την ευθύνη για τη συμμόρφωση με το ΣΕΔΕ της ΕΕ 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, στο οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και το οποίο, με την ανάληψη της εν λόγω ευθύνης, 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» στο άρθρο 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και είναι σύμφωνος με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον ΔΝΟ. Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί, μέσω συμβατικής συμφωνίας, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που επηρεάζουν τις εκπομπές CO₂ του πλοίου υπόλογη για το κόστος συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία. Η οντότητα αυτή θα πρέπει κανονικά να είναι η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή των καυσίμων, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.

Τροπολογία

(20) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που έχει την ευθύνη για τη συμμόρφωση με το ΣΕΔΕ της ΕΕ 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, στο οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και το οποίο, με την ανάληψη της εν λόγω ευθύνης, 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» στο άρθρο 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και είναι σύμφωνος με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον ΔΝΟ. Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί, μέσω συμβατικής συμφωνίας, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που επηρεάζουν τις εκπομπές CO₂ του πλοίου υπόλογη για το κόστος συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία. Η οντότητα αυτή θα πρέπει κανονικά να είναι η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή των καυσίμων, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου. ***Η συμμόρφωση του πλοίου, η οποία αποτελεί κοινή ευθύνη του πλοιοκτήτη και του φορέα διαχείρισης, πρέπει να παρακολουθείται και να επιβάλλεται. Η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει τα πιθανά κενά συμμόρφωσης έως το 2027, να προτείνει μέτρα και να επανεξετάσει την παρούσα οδηγία, κατά περίπτωση.***

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των ναυτιλιακών εταιρειών, θα πρέπει ένα κράτος μέλος να είναι υπεύθυνο για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία. Η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει αρχικό κατάλογο ναυτιλιακών εταιρειών που ασκούσαν ναυτιλιακή δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ, ο οποίος θα προσδιορίζει τη διαχειριστική αρχή για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία. Ο κατάλογος θα πρέπει να επικαιροποιείται κάθε δύο χρόνια τουλάχιστον, έτσι ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να ανατίθενται εκ νέου σε άλλη διαχειριστική αρχή κατά περίπτωση. Για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, η διαχειριστική αρχή θα πρέπει να είναι το εν λόγω κράτος μέλος. Για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες σε τρίτη χώρα, η διαχειριστική αρχή θα πρέπει να είναι το κράτος μέλος στο οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία είχε τον μεγαλύτερο αριθμό κατάπλων από πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης. Για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες σε τρίτη χώρα οι οποίες δεν εκτέλεσαν κανέναν πλου που να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης, η διαχειριστική αρχή θα πρέπει να είναι το κράτος μέλος από το οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία ξεκίνησε τον πρώτο της πλου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Η Επιτροπή θα πρέπει ανά διετία να εκδίδει και να επικαιροποιεί κατάλογο των ναυτιλιακών εταιρειών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK, ο οποίος θα προσδιορίζει τη διαχειριστική αρχή για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ακολουθούν εναρμονισμένους

Τροπολογία

(21) Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των ναυτιλιακών εταιρειών, θα πρέπει ένα κράτος μέλος να είναι υπεύθυνο για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία. Η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει αρχικό κατάλογο ναυτιλιακών εταιρειών που ασκούσαν ναυτιλιακή δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ, ο οποίος θα προσδιορίζει τη διαχειριστική αρχή για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία. Ο κατάλογος θα πρέπει να επικαιροποιείται τακτικά και κάθε χρόνο τουλάχιστον, έτσι ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να ανατίθενται εκ νέου σε άλλη διαχειριστική αρχή κατά περίπτωση. Για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, η διαχειριστική αρχή θα πρέπει να είναι το εν λόγω κράτος μέλος. Για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες σε τρίτη χώρα, η διαχειριστική αρχή θα πρέπει να είναι το κράτος μέλος στο οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία είχε τον μεγαλύτερο αριθμό κατάπλων από πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης. Για ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες σε τρίτη χώρα οι οποίες δεν εκτέλεσαν κανέναν πλου που να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK κατά τα δύο τελευταία έτη παρακολούθησης, η διαχειριστική αρχή θα πρέπει να είναι το κράτος μέλος από το οποίο η ναυτιλιακή εταιρεία ξεκίνησε τον πρώτο της πλου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Η Επιτροπή θα πρέπει ετησίως να εκδίδει και να επικαιροποιεί κατάλογο των ναυτιλιακών εταιρειών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK, ο οποίος θα προσδιορίζει τη διαχειριστική αρχή για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία. Για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ακολουθούν εναρμονισμένους

κανόνες για τη διαχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών για τις οποίες είναι υπεύθυνα, σύμφωνα με λεπτομερείς κανόνες που θα θεσπιστούν από την Επιτροπή.

κανόνες για τη διαχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών για τις οποίες είναι υπεύθυνα, σύμφωνα με λεπτομερείς κανόνες που θα θεσπιστούν από την Επιτροπή.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 23 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς και/ή από τις εξόχως απόκεντρες περιοχές ή τα νησιά της ΕΕ, προκειμένου να προωθηθεί η προσβασιμότητα. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να παρέχεται παρέκκλιση από την παρούσα οδηγία για τις εκπομπές που προέρχονται από θαλάσσια ταξίδια προς και από τις εξόχως απόκεντρες περιοχές ή προς και από νησιά, λόγω της εξάρτησής τους από τις θαλάσσιες μεταφορές για την εδαφική συνέχειά τους, για την εισαγωγή πρώτων υλών, βασικών αγαθών και άλλων προϊόντων, καθώς και για ορισμένες εξαγωγές.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24) Βάσει εμπειριών από ανάλογες εργασίες που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος. ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΟΑΘ) ή άλλος σχετικός οργανισμός θα πρέπει, κατά

(24) Βάσει εμπειριών από ανάλογες εργασίες που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος. ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΟΑΘ) ή άλλος σχετικός οργανισμός θα πρέπει, κατά

περίπτωση και σύμφωνα με την εντολή του, να βοηθά την Επιτροπή και τις διαχειριστικές αρχές στην εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Λόγω της εμπειρίας του στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και των εργαλείων ΤΠ που διαθέτει, ο ΕΟΑΘ θα **μπορούσε** να συνδράμει τις διαχειριστικές αρχές ιδίως όσον αφορά την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών που παράγονται από δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, διευκολύνοντας την ανταλλαγή πληροφοριών ή αναπτύσσοντας κατευθυντήριες γραμμές και κριτήρια.

περίπτωση και σύμφωνα με την εντολή του, να βοηθά την Επιτροπή και τις διαχειριστικές αρχές στην εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Λόγω της εμπειρίας του στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και των εργαλείων ΤΠ που διαθέτει, ο ΕΟΑΘ θα **πρέπει** να συνδράμει τις διαχειριστικές αρχές ιδίως όσον αφορά την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών που παράγονται από δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, διευκολύνοντας την ανταλλαγή πληροφοριών ή αναπτύσσοντας κατευθυντήριες γραμμές και κριτήρια.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 25 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(25α) Για να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των πλοίων που πλέουν υπό συνθήκες πάγου και άλλων πλοίων, θα πρέπει να εφαρμοστεί ειδική μέθοδος που να λαμβάνει υπόψη τις πρόσθετες εκπομπές που σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα σε πάγο καθώς και αυτές που προκύπτουν όταν πλοία που ανήκουν σε σχετικές κατηγορίες πλέουν σε ανοικτά ύδατα, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η εμπορία εκπομπών μέσω του ΣΕΔΕ εξακολουθεί να μειώνει τις εκπομπές στον ναυτιλιακό τομέα. Για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη μεταβίβαση, την παράδοση και την ακύρωση δικαιωμάτων.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Η επίτευξη του αυξημένου επιπέδου φιλοδοξίας για το κλίμα θα απαιτήσει τη διάθεση σημαντικών δημόσιων πόρων από την ΕΕ και από τους εθνικούς προϋπολογισμούς αποκλειστικά για την κλιματική μετάβαση. Για τη συμπλήρωση και ενίσχυση των σημαντικών δαπανών που σχετίζονται με το κλίμα στον προϋπολογισμό της ΕΕ, όλα τα έσοδα από πλειστηριασμούς τα οποία δεν καταλογίζονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα. Σε αυτούς περιλαμβάνεται η χρήση ως οικονομική στήριξη για την αντιμετώπιση κοινωνικών πτυχών στα νοικοκυριά με χαμηλό και μεσαίο εισόδημα μέσω της μείωσης των στρεβλωτικών φόρων. Επιπλέον, για την αντιμετώπιση των διανεμητικών και κοινωνικών επιπτώσεων της μετάβασης στα κράτη μέλη χαμηλού εισοδήματος, θα πρέπει να χρησιμοποιείται πρόσθετο ποσό ίσο με 2,5 % της ποσότητας δικαιωμάτων σε επίπεδο Ένωσης από το [έτος έναρξης ισχύος της οδηγίας] έως το 2030 για τη χρηματοδότηση της ενεργειακής μετάβασης των κρατών μελών με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) κάτω από το 65 % του μέσου όρου της Ένωσης κατά την περίοδο 2016-2018, μέσω του Ταμείου Εκσυγχρονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 10δ της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

Τροπολογία

(28) Η επίτευξη του αυξημένου επιπέδου φιλοδοξίας για το κλίμα θα απαιτήσει τη διάθεση σημαντικών δημόσιων πόρων από την ΕΕ και από τους εθνικούς προϋπολογισμούς αποκλειστικά για την κλιματική μετάβαση. Για τη συμπλήρωση και ενίσχυση των σημαντικών δαπανών που σχετίζονται με το κλίμα στον προϋπολογισμό της ΕΕ, όλα τα έσοδα από πλειστηριασμούς τα οποία δεν καταλογίζονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα. Σε αυτούς περιλαμβάνεται η χρήση ως οικονομική στήριξη για την αντιμετώπιση κοινωνικών πτυχών στα νοικοκυριά με χαμηλό και μεσαίο εισόδημα μέσω της μείωσης των στρεβλωτικών φόρων. Επιπλέον, για την αντιμετώπιση των διανεμητικών και κοινωνικών επιπτώσεων της μετάβασης στα κράτη μέλη χαμηλού εισοδήματος, θα πρέπει να χρησιμοποιείται πρόσθετο ποσό ίσο με 2,5 % της ποσότητας δικαιωμάτων σε επίπεδο Ένωσης από το [έτος έναρξης ισχύος της οδηγίας] έως το 2030, **καθώς και ίσο με 1,5 % της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων από το ποσό άνω των 400 εκατομμυρίων δικαιωμάτων που κατανέμονται στο πλαίσιο του μηχανισμού αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς με σκοπό το Ταμείο Εκσυγχρονισμού** για τη χρηματοδότηση της ενεργειακής μετάβασης των κρατών μελών με κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) κάτω από το 65 % του μέσου όρου της Ένωσης κατά την περίοδο 2016-2018, μέσω του Ταμείου Εκσυγχρονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 10δ της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. **Προκειμένου το ΣΕΔΕ της ΕΕ να συμβάλλει στη μείωση των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και να επιτρέψει την**

απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα σημαντικό μέρος των εσόδων από το ΣΕΔΕ της ΕΕ που παράγονται από τον τομέα της ναυτιλίας ή τα ισοδύναμα ποσά, ώστε να επιτραπεί η απαλλαγή του τομέα και των λιμένων της ΕΕ από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Ο μηχανισμός συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (CBAM), ο οποίος θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) [.../...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵¹, **αποτελεί** εναλλακτική λύση στη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων για την αντιμετώπιση του κινδύνου διαρροής άνθρακα. Στον βαθμό που οι τομείς και υποτομείς καλύπτονται από το εν λόγω μέτρο, **δεν** θα πρέπει να **λαμβάνουν δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων. Ωστόσο, χρειάζεται μια μεταβατική** σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων προκειμένου να δοθεί στους παραγωγούς, εισαγωγείς και εμπόρους η δυνατότητα να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς. Η εν λόγω μείωση της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων θα πρέπει να υλοποιηθεί με εφαρμογή συντελεστή στη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων για τους τομείς που εμπίπτουν στον CBAM, κατά τη σταδιακή εισαγωγή του CBAM. Το εν λόγω ποσοστό (συντελεστής CBAM) θα πρέπει να ισούται με 100 % κατά τη μεταβατική περίοδο μεταξύ της έναρξης ισχύος του [κανονισμού CBAM] και του 2025 και με 90 % το 2026, ενώ θα πρέπει να μειώνεται κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως έως ότου φτάσει στο 0 %, έτσι ώστε η δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων να έχει εξαλειφθεί μέχρι το δέκατο έτος. Οι σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για

Τροπολογία

(30) Ο μηχανισμός συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (CBAM), ο οποίος θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) [.../...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵¹, **μπορεί να αποτελέσει** εναλλακτική λύση στη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων για την αντιμετώπιση του κινδύνου διαρροής άνθρακα **εφόσον η αξιολόγηση της Επιτροπής αποδείξει ότι ο κανονισμός είναι αποτελεσματικός στην πρόληψη της διαρροής άνθρακα τόσο για τις εισαγωγές όσο και για τις εξαγωγές.** Στον βαθμό που οι τομείς και υποτομείς καλύπτονται από το εν λόγω μέτρο, θα πρέπει **ωστόσο να παρέχονται επαρκείς και συμβατές με τον ΠΟΕ διασφαλίσεις για τα προϊόντα που προορίζονται για εξαγωγή και τους παραγωγούς τους. Εφόσον η σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων γίνεται κατόπιν διαπίστωσης της αποτελεσματικότητας του CBAM από την έκθεση της Επιτροπής που προβλέπεται από τον [κανονισμό CBAM], είναι απαραίτητη η σταδιακή μετάβαση** προκειμένου να δοθεί στους παραγωγούς, εισαγωγείς και εμπόρους η δυνατότητα να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς. Η εν λόγω μείωση της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων θα πρέπει να υλοποιηθεί με εφαρμογή συντελεστή στη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων για τους τομείς

τη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων θα πρέπει να προσαρμοστούν αναλόγως για τους τομείς και υποτομείς που καλύπτονται από τον CBAM. Η δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων που δεν θα παρέχεται πλέον στους τομείς CBAM με βάση αυτόν τον υπολογισμό (ζήτηση CBAM) πρέπει να τεθεί σε πλειστηριασμό και τα έσοδα να περιέλθουν στο Ταμείο Καινοτομίας, για υποστήριξη της καινοτομίας στις τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, δέσμευσης και χρήσης διοξειδίου του άνθρακα (CCU), δέσμευσης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα σε γεωλογικούς σχηματισμούς (CCS), ανανεώσιμης ενέργειας και αποθήκευσης της ενέργειας, κατά τρόπο που να συμβάλλει στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε έργα στους τομείς CBAM. Για να τηρηθεί η αναλογία της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων που διατίθενται στους τομείς εκτός CBAM, το τελικό ποσό που πρέπει να αφαιρεθεί από τη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων και να τεθεί σε πλειστηριασμό θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει της αναλογίας που αντιπροσωπεύει η ζήτηση CBAM σε σχέση με τις ανάγκες δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων όλων των τομέων που λαμβάνουν δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων.

που εμπίπτουν στον CBAM, κατά τη σταδιακή εισαγωγή του CBAM. Το εν λόγω ποσοστό (συντελεστής CBAM) θα πρέπει να ισούται με 100 % κατά τη μεταβατική περίοδο μεταξύ της έναρξης ισχύος του [κανονισμού CBAM] και του 2025 και με 90 % το 2026, ενώ θα πρέπει να μειώνεται κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως έως ότου φτάσει στο 0 %, έτσι ώστε η δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων να έχει εξαλειφθεί μέχρι το δέκατο έτος. Οι σχετικές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων θα πρέπει να προσαρμοστούν αναλόγως για τους τομείς και υποτομείς που καλύπτονται από τον CBAM, **λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη διατήρησης δωρεάν δικαιωμάτων για τα προϊόντα που εξάγονται.** Η δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων που δεν θα παρέχεται πλέον στους τομείς CBAM με βάση αυτόν τον υπολογισμό (ζήτηση CBAM) πρέπει να τεθεί σε πλειστηριασμό και τα έσοδα να περιέλθουν στο Ταμείο Καινοτομίας, για υποστήριξη της καινοτομίας στις τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, δέσμευσης και χρήσης διοξειδίου του άνθρακα (CCU), δέσμευσης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα σε γεωλογικούς σχηματισμούς (CCS), ανανεώσιμης ενέργειας και αποθήκευσης της ενέργειας, κατά τρόπο που να συμβάλλει στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε έργα στους τομείς CBAM. Για να τηρηθεί η αναλογία της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων που διατίθενται στους τομείς εκτός CBAM, το τελικό ποσό που πρέπει να αφαιρεθεί από τη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων και να τεθεί σε πλειστηριασμό θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει της αναλογίας που αντιπροσωπεύει η ζήτηση CBAM σε σχέση με τις ανάγκες δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων όλων των τομέων που λαμβάνουν δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων.

⁵¹ [να προστεθεί πλήρης παραπομπή στην

⁵¹ [να προστεθεί πλήρης παραπομπή στην

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 32

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(32) Απαιτείται μια σφαιρική προσέγγιση όσον αφορά την καινοτομία για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Σε επίπεδο ΕΕ, οι αναγκαίες προσπάθειες έρευνας και καινοτομίας υποστηρίζονται, μεταξύ άλλων, μέσω του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», το οποίο περιλαμβάνει σημαντική χρηματοδότηση και νέα μέσα για τους τομείς που εμπίπτουν στο ΣΕΔΕ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές διατάξεις μεταφοράς δεν παρεμποδίζουν τις καινοτομίες και είναι τεχνολογικά ουδέτερες.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(33) Το πεδίο εφαρμογής του Ταμείου Καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να επεκταθεί για να στηρίξει την καινοτομία σε τεχνολογίες και διαδικασίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων **στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών**. Επιπλέον, το Ταμείο Καινοτομίας θα πρέπει να **παρέχει στήριξη σε επενδύσεις για την απαλλαγή**

Τροπολογία

(32) Απαιτείται μια σφαιρική προσέγγιση όσον αφορά την καινοτομία για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Σε επίπεδο ΕΕ, οι αναγκαίες προσπάθειες έρευνας και καινοτομίας υποστηρίζονται, μεταξύ άλλων, μέσω του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», το οποίο περιλαμβάνει σημαντική χρηματοδότηση και νέα μέσα για τους τομείς που εμπίπτουν στο ΣΕΔΕ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εθνικές διατάξεις μεταφοράς δεν παρεμποδίζουν τις καινοτομίες και είναι τεχνολογικά ουδέτερες, **ενώ η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίσει τη διαθεσιμότητα και την αποτελεσματικότητα της απαραίτητης τεχνικής και συμβουλευτικής βοήθειας.**

Τροπολογία

(33) Το πεδίο εφαρμογής του Ταμείου Καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να επεκταθεί για να στηρίξει την **εγκατάσταση μη καινοτόμων τεχνολογιών σε βιομηχανικές διαδικασίες που έχουν τεράστιες δυνατότητες εξοικονόμησης αερίων του θερμοκηπίου αλλά δεν είναι έτοιμες για την αγορά, καθώς και την καινοτομία σε τεχνολογίες και διαδικασίες χαμηλών ανθρακούχων**

του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, **συμπεριλαμβανομένων των** επενδύσεων σε βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υδρογόνο και η αμμωνία που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές, καθώς και σε τεχνολογίες πρόωσης μηδενικών εκπομπών, όπως οι **αιολικές τεχνολογίες**. Λαμβανομένου υπόψη ότι τα έσοδα από τις κυρώσεις που προκύπτουν από τον κανονισμό xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]⁵² αποδίδονται στο Ταμείο Καινοτομίας ως εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι λαμβάνεται δεόντως υπόψη η στήριξη καινοτόμων έργων που αποσκοπούν στην επιτάχυνση της ανάπτυξης και της εξάπλωσης ανανεώσιμων καυσίμων **και** καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 1 του κανονισμού xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Για να εξασφαλιστεί ότι διατίθεται επαρκής χρηματοδότηση για την καινοτομία στο πλαίσιο αυτού του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής, το Ταμείο Καινοτομίας θα πρέπει να συμπληρωθεί με 50 εκατομμύρια δικαιώματα, τα οποία θα προέρχονται εν μέρει από τα δικαιώματα που θα μπορούσαν διαφορετικά να τεθούν σε πλειστηριασμό και εν μέρει από τα δικαιώματα που θα μπορούσαν διαφορετικά να κατανεμηθούν δωρεάν, σύμφωνα με την ισχύουσα αναλογία χρηματοδότησης που παρέχεται από κάθε πηγή στο Ταμείο Καινοτομίας.

εκπομπών που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων **στον τομέα** των κτιρίων. Επιπλέον, το Ταμείο Καινοτομίας θα πρέπει να **χρησιμεύσει για τη στήριξη επενδύσεων** για την **επιτάχυνση της απαλλαγής** του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, **τόσο μέσω επενδύσεων σε βραχυπρόθεσμες λύσεις, όπως οι υποδομές πρόωσης και ανεφοδιασμού με LNG, όσο και, ιδίως, με την ανάπτυξη μεσοπρόθεσμων ρηζικέλευθων λύσεων, τη στήριξη της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένων επενδύσεων σε βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα και σχετικές υποδομές, όπως το υδρογόνο και η αμμωνία που παράγονται από βιώσιμες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την πρώτη βιομηχανική εφαρμογή, τις υποδομές ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης σε λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της από ξηράς σύνδεσης του δικτύου παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και άλλων ενεργειακών υποδομών**, καθώς και σε τεχνολογίες πρόωσης μηδενικών εκπομπών, όπως οι **τεχνολογίες αιολικής ενέργειας**. Λαμβανομένου υπόψη ότι τα έσοδα από τις κυρώσεις που προκύπτουν από τον κανονισμό xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]⁵² αποδίδονται στο Ταμείο Καινοτομίας ως εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι λαμβάνεται δεόντως υπόψη η στήριξη καινοτόμων έργων που αποσκοπούν στην επιτάχυνση της ανάπτυξης και της εξάπλωσης **βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων, καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και καυσίμων μηδενικών εκπομπών, όπως επίσης της ηλεκτροδότησης** στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 1 του κανονισμού xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Για να εξασφαλιστεί ότι διατίθεται επαρκής χρηματοδότηση για την καινοτομία στο πλαίσιο αυτού του

διευρυμένου πεδίου εφαρμογής, το Ταμείο Καινοτομίας θα πρέπει να συμπληρωθεί με 50 εκατομμύρια δικαιώματα, τα οποία θα προέρχονται εν μέρει από τα δικαιώματα που θα μπορούσαν διαφορετικά να τεθούν σε πλειστηριασμό και εν μέρει από τα δικαιώματα που θα μπορούσαν διαφορετικά να κατανεμηθούν δωρεάν, σύμφωνα με την ισχύουσα αναλογία χρηματοδότησης που παρέχεται από κάθε πηγή στο Ταμείο Καινοτομίας. **Για να ενισχυθεί η καινοτομία σε νέες τεχνολογίες το συντομότερο δυνατόν, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι η χρηματοδότηση που διατίθεται μέσω του Ταμείου Καινοτομίας παρέχεται προκαταβολικά κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη την αρχή της γεωγραφικής ισορροπίας.**

⁵² [να προστεθεί παραπομπή στον κανονισμό FuelEU Maritime].

⁵² [να προστεθεί παραπομπή στον κανονισμό FuelEU Maritime].

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 38

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(38) Το πεδίο εφαρμογής του Ταμείου Εκσυγχρονισμού θα πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένο με τους πλέον πρόσφατους κλιματικούς στόχους της Ένωσης, με την απαίτηση οι επενδύσεις να είναι σύμφωνες με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119, και με **την κατάργηση** της στήριξης για τυχόν επενδύσεις που σχετίζονται με τα **ορυκτά** καύσιμα. Επιπλέον, το ποσοστό του κονδυλίου που πρέπει να επενδύεται σε επενδύσεις προτεραιότητας θα πρέπει να αυξηθεί στο 80 %· η ενεργειακή απόδοση θα πρέπει να αποτελεί στόχο προτεραιότητας από την πλευρά της

Τροπολογία

(38) Το πεδίο εφαρμογής του Ταμείου Εκσυγχρονισμού θα πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένο με τους πλέον πρόσφατους κλιματικούς στόχους της Ένωσης, με την απαίτηση οι επενδύσεις να είναι σύμφωνες με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119, και με **τη συνέχιση** της στήριξης για τυχόν επενδύσεις που σχετίζονται με τα **βιώσιμα μεταβατικά** καύσιμα **και τεχνολογίες**. Επιπλέον, το ποσοστό του κονδυλίου που πρέπει να επενδύεται σε επενδύσεις προτεραιότητας θα πρέπει να αυξηθεί στο 80 %· η ενεργειακή απόδοση θα πρέπει να αποτελεί στόχο προτεραιότητας από την

ζήτησης· και η στήριξη των νοικοκυριών για την αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας, μεταξύ άλλων σε αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές, θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής των επενδύσεων προτεραιότητας.

πλευρά της ζήτησης· και η στήριξη των νοικοκυριών για την αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας, μεταξύ άλλων σε αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές, θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής των επενδύσεων προτεραιότητας.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(40) Τα ανανεώσιμα υγρά και αέρια καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα ενδέχεται να συνεισφέρουν σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε τομείς που είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές. Όταν τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα και τα ανανεώσιμα υγρά και αέρια καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης παράγονται από δεσμευμένο διοξείδιο του άνθρακα στο πλαίσιο δραστηριότητας η οποία καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, οι εκπομπές θα πρέπει να καταλογίζονται στην εν λόγω δραστηριότητα. Για να εξασφαλιστεί ότι τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθεί η διπλή προσμέτρηση των καυσίμων που το κάνουν, είναι σκόπιμο να επεκταθεί ρητά η εξουσιοδότηση του άρθρου 14 παράγραφος 1 στην έκδοση, από την Επιτροπή, εκτελεστικών πράξεων που ορίζουν τις αναγκαίες προσαρμογές για τον τρόπο καταλογισμού της τελικής έκλυσης διοξειδίου του άνθρακα και τον τρόπο αποφυγής της διπλής προσμέτρησης έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι έχουν καθοριστεί κατάλληλα κίνητρα, λαμβανομένης επίσης υπόψη της

Τροπολογία

(40) Τα ανανεώσιμα υγρά και αέρια καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα ενδέχεται να συνεισφέρουν σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε τομείς που είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές. Όταν τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα και τα ανανεώσιμα υγρά και αέρια καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης παράγονται από δεσμευμένο διοξείδιο του άνθρακα στο πλαίσιο δραστηριότητας η οποία καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, οι εκπομπές θα πρέπει να καταλογίζονται στην εν λόγω δραστηριότητα, **όπου το CO₂ εκπέμπεται στην ατμόσφαιρα**. Για να εξασφαλιστεί ότι τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για να αποφευχθεί η διπλή προσμέτρηση των καυσίμων που το κάνουν, είναι σκόπιμο να επεκταθεί ρητά η εξουσιοδότηση του άρθρου 14 παράγραφος 1 στην έκδοση, από την Επιτροπή, εκτελεστικών πράξεων που ορίζουν τις αναγκαίες προσαρμογές για τον τρόπο **και τον τόπο** καταλογισμού της τελικής έκλυσης διοξειδίου του άνθρακα και τον τρόπο αποφυγής της διπλής προσμέτρησης έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι έχουν καθοριστεί κατάλληλα κίνητρα

επεξεργασίας των εν λόγω καυσίμων
δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

για τη δέσμευση του CO₂, λαμβανομένης
επίσης υπόψη της επεξεργασίας των εν
λόγω καυσίμων δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ)
2018/2001.

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(42) Η εξαίρεση των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούν αποκλειστικά βιομάζα από το ΣΕΔΕ της ΕΕ *έχει* οδηγήσει σε *καταστάσεις όπου οι εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν υψηλό ποσοστό βιομάζας έχουν αποκομίσει απροσδόκητα κέρδη, λαμβάνοντας δωρεάν δικαιώματα που υπερβαίνουν κατά πολύ τις πραγματικές εκπομπές*. Θα πρέπει επομένως να *εισαχθεί* μια οριακή τιμή για την καύση βιομάζας μηδενικού συντελεστή, *πάνω από την οποία οι εγκαταστάσεις εξαιρούνται* από το ΣΕΔΕ της ΕΕ. *Η οριακή τιμή του 95 % είναι σύμφωνη με την παράμετρο αβεβαιότητας που ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 16 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/331 της Επιτροπής*⁵⁶.

⁵⁶ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/331 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό ενωσιακών μεταβατικών κανόνων για την εναρμονισμένη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων εκπομπής κατ' εφαρμογή του άρθρου 10α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 59 της 27.2.2019, σ. 8).

Τροπολογία

(42) Η *περαιτέρω* εξαίρεση των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούν αποκλειστικά βιομάζα από το ΣΕΔΕ της ΕΕ *θα* οδηγήσει σε *έλλειψη βεβαιότητας σχετικά με την επικαιροποίηση των τιμών των δεικτών αναφοράς για τη δωρεάν κατανομή και θα αποτελέσει αντικίνητρο για την πλήρη μετάβαση σε πηγή ενέργειας μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών*. Θα πρέπει να *διατηρηθεί* μια οριακή τιμή **100 %** για την καύση βιομάζας μηδενικού συντελεστή *για τις εγκαταστάσεις που θα εξαιρεθούν* από το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

⁵⁶ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/331 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό ενωσιακών μεταβατικών κανόνων για την εναρμονισμένη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων εκπομπής κατ' εφαρμογή του άρθρου 10α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 59 της 27.2.2019, σ. 8).

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(43) Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030 υπογραμμίζει την ιδιαίτερη πρόκληση της μείωσης των εκπομπών στους τομείς των οδικών μεταφορών και των κτιρίων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι μια περαιτέρω επέκταση της εμπορίας εκπομπών θα μπορούσε να συμπεριλαμβάνει τις εκπομπές από τις οδικές μεταφορές και τα κτίρια. Η εμπορία εκπομπών για τους δύο αυτούς νέους τομείς θα θεσπιστεί μέσω χωριστού αλλά παρακείμενου συστήματος εμπορίας εκπομπών. Με τον τρόπο αυτό θα αποφευχθεί οποιαδήποτε διαταραχή της εύρυθμης εμπορίας εκπομπών για σταθερές εγκαταστάσεις και για την αεροπορία. Το νέο σύστημα συνοδεύεται από συμπληρωματικές πολιτικές και μέτρα που παρέχουν προστασία από τις αδικαιολόγητες επιπτώσεις επί των τιμών, διαμορφώνουν τις προσδοκίες των συμμετεχόντων στην αγορά και αποσκοπούν στο να δοθεί τιμολογιακό μήνυμα επί των ανθρακούχων εκπομπών για το σύνολο της οικονομίας. Η προηγούμενη εμπειρία έχει δείξει ότι η ανάπτυξη της νέας αγοράς απαιτεί τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης. Για να εξασφαλιστούν συνέργειες και συνοχή με την υφιστάμενη υποδομή της Ένωσης για το ΣΕΔΕ της ΕΕ που καλύπτει τις εκπομπές από σταθερές εγκαταστάσεις και αερομεταφορές, είναι σκόπιμο να θεσπιστεί εμπορία εκπομπών για τους τομείς των οδικών μεταφορών και των κτιρίων μέσω τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

διαγράφεται

⁵⁷ COM(2020)562 final.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 44

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(44) Προκειμένου να θεσπιστεί το αναγκαίο πλαίσιο εφαρμογής και να παρασχεθεί εύλογο χρονικό πλαίσιο για την επίτευξη του στόχου για το 2030, η εμπορία εκπομπών στους δύο νέους τομείς θα πρέπει να ξεκινήσει εντός του 2025. Κατά το πρώτο έτος, οι ρυθμιζόμενες οντότητες θα πρέπει να διαθέτουν άδεια εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου και να αναφέρουν τις εκπομπές τους για τα έτη 2024 και 2025. Η έκδοση δικαιωμάτων και οι υποχρεώσεις συμμόρφωσης για τις οντότητες θα πρέπει να ισχύσουν από το 2026. Η αλληλουχία αυτή θα επιτρέψει την έναρξη της εμπορίας εκπομπών στους τομείς με εύρυθμο και αποδοτικό τρόπο. Θα επιτρέψει επίσης τη θέσπιση χρηματοδότησης από την ΕΕ και τη λήψη μέτρων από τα κράτη μέλη για να εξασφαλιστεί κοινωνικά δίκαιη εισαγωγή της εμπορίας εκπομπών στους δύο τομείς, προκειμένου να μετριαστούν οι επιπτώσεις της τιμής του άνθρακα στα ευάλωτα νοικοκυριά και τους χρήστες των μέσων μεταφοράς.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 45

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(45) Λόγω του πολύ μεγάλου αριθμού μικρών προξένων εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών, δεν είναι δυνατός ο καθορισμός σημείου ρύθμισης σε επίπεδο οντοτήτων οι οποίες

Τροπολογία

διαγράφεται

εκπέμπουν αέρια του θερμοκηπίου απευθείας, όπως συμβαίνει με τις σταθερές εγκαταστάσεις και τις αερομεταφορές. Επομένως, για λόγους τεχνικής σκοπιμότητας και διαχειριστικής αποδοτικότητας, είναι περισσότερο σκόπιμο να καθοριστεί το σημείο ρύθμισης σε ένα σημείο ανάντη στην αλυσίδα εφοδιασμού. Η πράξη η οποία ενεργοποιεί την υποχρέωση συμμόρφωσης στο πλαίσιο του νέου συστήματος εμπορίας εκπομπών θα πρέπει να είναι η θέση σε ανάλωση καυσίμων που χρησιμοποιούνται για καύση στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της καύσης στις οδικές μεταφορές αερίων του θερμοκηπίου για αποθήκευση σε γεωλογικούς σχηματισμούς. Για την αποφυγή της διπλής κάλυψης, δεν θα πρέπει να καλύπτεται η θέση σε ανάλωση καυσίμων που χρησιμοποιούνται σε άλλες δραστηριότητες στο πλαίσιο του παραρτήματος I της οδηγίας 2003/87/EK.

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(46) Οι ρυθμιζόμενες οντότητες στους δύο νέους τομείς και το σημείο ρύθμισης θα πρέπει να καθοριστούν σύμφωνα με το σύστημα ειδικών φόρων κατανάλωσης που θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου⁵⁸, με τις αναγκαίες προσαρμογές, καθώς η εν λόγω οδηγία ορίζει ήδη ένα ισχυρό σύστημα ελέγχου για όλες τις ποσότητες καυσίμων που τίθενται σε ανάλωση με σκοπό την πληρωμή των ειδικών φόρων κατανάλωσης. Οι τελικοί χρήστες καυσίμων σε αυτούς τους τομείς δεν θα πρέπει να υπόκεινται στις υποχρεώσεις

Τροπολογία

διαγράφεται

της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

⁵⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2019, για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος των ειδικών φόρων κατανάλωσης (ΕΕ L 58 της 27.2.2020, σ. 4).

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 47

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(47) Οι ρυθμιζόμενες οντότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εμπορίας εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών θα πρέπει να υπόκεινται σε παρόμοιες απαιτήσεις για τις άδειες εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου με τους φορείς εκμετάλλευσης σταθερών εγκαταστάσεων. Είναι αναγκαία η θέσπιση κανόνων σχετικά με τις αιτήσεις αδειοδότησης, τους όρους έκδοσης, το περιεχόμενο και την επανεξέταση των αδειών, καθώς και τυχόν αλλαγές που αφορούν τη ρυθμιζόμενη οντότητα. Για να ξεκινήσει το νέο σύστημα με εύρυθμο τρόπο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι ρυθμιζόμενες οντότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της νέας εμπορίας εκπομπών διαθέτουν έγκυρη άδεια από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος το 2025.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 48

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(48) *Η συνολική ποσότητα*

Τροπολογία

διαγράφεται

δικαιωμάτων για το νέο σύστημα εμπορίας εκπομπών θα πρέπει να ακολουθεί γραμμική πορεία για την επίτευξη του στόχου μείωσης εκπομπών για το 2030, λαμβανομένης υπόψη της οικονομικά αποδοτικής συμβολής των κτιρίων και των οδικών μεταφορών στη μείωση εκπομπών κατά 43 % σε σύγκριση με το 2005. Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων θα πρέπει να καθοριστεί για πρώτη φορά το 2026, ακολουθώντας μια πορεία που ξεκινά το 2024 από την τιμή των ορίων εκπομπών του 2024 (1 109 304 000 τόνοι CO₂), υπολογιζόμενη σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με βάση τις εκπομπές αναφοράς για τους τομείς αυτούς για την περίοδο από το 2016 έως το 2018. Συνεπώς ο γραμμικός συντελεστής μείωσης θα πρέπει να οριστεί ίσος με 5,15 %. Από το 2028, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων θα πρέπει να καθορίζεται με βάση τις μέσες εκπομπές που αναφέρονται για τα έτη 2024, 2025 και 2026, και θα πρέπει να μειώνεται κατά την ίδια απόλυτη ετήσια μείωση που καθορίστηκε από το 2024, η οποία αντιστοιχεί σε γραμμικό συντελεστή μείωσης 5,43 % σε σχέση με την αντίστοιχη τιμή της ανωτέρω καθορισμένης πορείας για το 2025. Αν οι εν λόγω εκπομπές είναι σημαντικά υψηλότερες από αυτήν την τιμή πορείας και αν η απόκλιση αυτή δεν οφείλεται σε διαφορές μικρής κλίμακας στις μεθοδολογίες μέτρησης εκπομπών, ο γραμμικός συντελεστής μείωσης θα πρέπει να προσαρμοστεί έτσι ώστε να επιτευχθεί η απαιτούμενη μείωση εκπομπών το 2030.

⁵⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων

θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 156 της 19.6.2018, σ. 26).

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 49

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(49) Ο εκπλειστηριασμός των δικαιωμάτων είναι η απλούστερη και οικονομικά αποδοτικότερη μέθοδος κατανομής δικαιωμάτων εκπομπής, και επιτρέπει επίσης να αποφεύγονται τα απροσδόκητα κέρδη. Οι τομείς τόσο των κτιρίων όσο και των οδικών μεταφορών υφίστανται σχετικά μικρή ή ανύπαρκτη ανταγωνιστική πίεση από το εξωτερικό της Ένωσης και δεν εκτίθενται σε κίνδυνο διαρροής άνθρακα. Επομένως, τα δικαιώματα για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές θα πρέπει να κατανέμονται μόνο μέσω πλειστηριασμού χωρίς να υπάρχει δωρεάν κατανομή.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 50

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(50) Για να εξασφαλιστεί η ομαλή έναρξη της εμπορίας εκπομπών στον τομέα των κτιρίων και λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης των ρυθμιζόμενων οντοτήτων να αντισταθμίζουν ή να αγοράζουν προκαταβολικά δικαιώματα προκειμένου να μετριάσουν τον κίνδυνο

Τροπολογία

διαγράφεται

που διατρέχουν όσον αφορά την τιμή και τη ρευστότητα, θα πρέπει να τεθεί νωρίτερα σε πλειστηριασμό μια μεγαλύτερη ποσότητα δικαιωμάτων. Η ποσότητα αυτή θα επαρκεί για την παροχή ρευστότητας, τόσο στην περίπτωση που μειώνονται οι εκπομπές σύμφωνα με τις ανάγκες μείωσης όσο και στην περίπτωση που οι μειώσεις εκπομπών υλοποιούνται μόνο προοδευτικά. Οι λεπτομερείς κανόνες για τους εν λόγω εμπροσθοβαρείς όγκους πλειστηριασμού θα καθοριστούν σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη σχετικά με τον πλειστηριασμό, η οποία θα εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 51

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(51) Οι κανόνες διανομής για τα μερίδια πλειστηριασμών είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για τυχόν έσοδα από πλειστηριασμούς που θα περιέρχονταν στα κράτη μέλη, ιδίως ενόψει της ανάγκης για ενίσχυση της ικανότητας των κρατών μελών να αντιμετωπίζουν τις κοινωνικές επιπτώσεις ενός τιμολογιακού μηνύματος επί των ανθρακούχων εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών. Παρά το γεγονός ότι οι δύο τομείς έχουν πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά, είναι σκόπιμο να καθοριστεί κοινός κανόνας κατανομής ανάλογος αυτού που ισχύει για τις σταθερές εγκαταστάσεις. Το κύριο μέρος των δικαιωμάτων θα πρέπει να κατανέμεται μεταξύ όλων των κρατών μελών με βάση τη μέση κατανομή των εκπομπών στους καλυπτόμενους τομείς κατά την περίοδο από το 2016 έως το 2018.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 52

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(52) Η εισαγωγή της τιμής του άνθρακα στις οδικές μεταφορές και τα κτίρια θα πρέπει να συνοδεύεται από αποτελεσματική κοινωνική αποζημίωση, ιδίως δεδομένων των ήδη υφιστάμενων επιπέδων ενεργειακής φτώχειας. Περίπου 34 εκατομμύρια Ευρωπαίοι ανέφεραν ότι δεν μπορούσαν να διατηρήσουν αρκετά θερμό το σπίτι τους το 2018, ενώ στο πλαίσιο έρευνας που πραγματοποιήθηκε σε επίπεδο ΕΕ το 2019, ποσοστό 6,9 % του πληθυσμού της Ένωσης δήλωσε ότι δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να ζεστάνει επαρκώς το σπίτι του⁶⁰. Για να επιτευχθεί αποτελεσματική κοινωνική και διανεμητική αποζημίωση, θα πρέπει να απαιτείται από τα κράτη μέλη να δαπανούν τα έσοδα από τους πλειστηριασμούς για τους σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα και την ενέργεια οι οποίοι έχουν ήδη καθοριστεί για την υφιστάμενη εμπορία εκπομπών, αλλά και για μέτρα που προστίθενται ειδικά για την αντιμετώπιση των σχετικών ανησυχιών για τους νέους τομείς των οδικών μεταφορών και των κτιρίων, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών μέτρων πολιτικής στο πλαίσιο της οδηγίας 2012/27/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶¹. Τα έσοδα από πλειστηριασμούς θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση των κοινωνικών πτυχών της εμπορίας εκπομπών για τους νέους τομείς, με ιδιαίτερη έμφαση στα ευάλωτα νοικοκυριά, τις πολύ μικρές επιχειρήσεις και τους χρήστες των μέσων μεταφοράς. Στο πνεύμα αυτό, ένα νέο Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα θα παρέχει χρηματοδότηση στα κράτη μέλη ειδικά

διαγράφεται

για τη στήριξη των Ευρωπαίων πολιτών που επηρεάζονται περισσότερο ή διατρέχουν κίνδυνο ενεργειακής φτώχειας ή οικονομικής αδυναμίας μετακινήσεων. Αυτό το Ταμείο θα προωθήσει τη δικαιοσύνη και την αλληλεγγύη μεταξύ και εντός των κρατών μελών, μετριάζοντας παράλληλα τον κίνδυνο ενεργειακής φτώχειας και οικονομικής αδυναμίας μετακινήσεων κατά τη διάρκεια της μετάβασης. Θα βασιστεί στους υφιστάμενους μηχανισμούς αλληλεγγύης και θα τους συμπληρώσει. Οι πόροι του νέου Ταμείου θα αντιστοιχούν κατ' αρχήν σε ποσοστό 25 % των αναμενόμενων εσόδων από το νέο σύστημα εμπορίας εκπομπών κατά την περίοδο 2026-2032 και θα υλοποιηθούν με βάση το Κοινωνικό Σχέδιο για το Κλίμα που θα πρέπει να υποβάλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 20.../ηη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶². Επιπλέον, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να χρησιμοποιεί τα έσοδα από πλειστηριασμούς μεταξύ άλλων για τη χρηματοδότηση μέρους του κόστους των οικείων κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα.

⁶⁰ Δεδομένα από το 2018. Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Eurostat), SILC [ilc_mdcs01].

⁶¹ Οδηγία 2012/27/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, για την ενεργειακή απόδοση, την τροποποίηση των οδηγιών 2009/125/ΕΚ και 2010/30/ΕΕ και την κατάργηση των οδηγιών 2004/8/ΕΚ και 2006/32/ΕΚ (ΕΕ L 315 της 14.11.2012, σ. 1–56).

⁶² [Να προστεθεί παραπομπή στον κανονισμό για τη σύσταση του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα].

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 52 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(52α) Το κόστος της μετάβασης και η αυξημένη αστάθεια των τιμών της ενέργειας και των αγαθών εξαιτίας, τόσο των μεταβατικών προσαρμογών, όσο και της εξάντλησης των πόρων, επιβάλλουν την προστασία των πλέον ευάλωτων νοικοκυριών, των επιχειρήσεων και των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, με παράλληλη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου επενδύσεων για να εξασφαλιστεί η επιτυχία της οικολογικής μετάβασης. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να συσταθεί ένα Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα προκειμένου να διασφαλιστεί η χωρίς αποκλεισμούς και δίκαιη μετάβαση που δεν αφήνει κανέναν στο περιθώριο.

Τροπολογία 35

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 53**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(53) Η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη χρήση των εσόδων από πλειστηριασμούς θα πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένη με την υφιστάμενη μέθοδο υποβολής εκθέσεων που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶³.

διαγράφεται

⁶³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των

οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1).

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 54

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(54) Η καινοτομία και η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της οικονομικά αποδοτικής συμβολής των τομέων αυτών στις αναμενόμενες μειώσεις εκπομπών. Για τον λόγο αυτόν, 150 εκατομμύρια δικαιώματα από την εμπορία εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών θα πρέπει να διατεθούν επίσης στο Ταμείο Καινοτομίας για την τόνωση των οικονομικά αποδοτικών μειώσεων εκπομπών.

διαγράφεται

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 55

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(55) Οι ρυθμιζόμενες οντότητες που καλύπτονται από την εμπορία εκπομπών στα κτίρια και τις οδικές μεταφορές θα πρέπει να παραδίδουν δικαιώματα για τις εξακριβωμένες εκπομπές τους τα οποία

διαγράφεται

αντιστοιχούν στις ποσότητες καυσίμων που έχουν θέσει σε ανάλωση. Θα πρέπει να παραδώσουν δικαιώματα για τις εξακριβωμένες εκπομπές τους για πρώτη φορά το 2026. Για να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος, ορισμένοι κανόνες που εφαρμόζονται στο υφιστάμενο σύστημα εμπορίας εκπομπών για τις σταθερές εγκαταστάσεις και τις αερομεταφορές θα πρέπει να εφαρμοστούν στην εμπορία εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Αυτό περιλαμβάνει ιδίως κανόνες σχετικά με τη μεταβίβαση, την παράδοση και την ακύρωση δικαιωμάτων, καθώς και κανόνες σχετικά με την εγκυρότητα δικαιωμάτων, τις κυρώσεις, τις αρμόδιες αρχές και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών.

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 56

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(56) Για να είναι αποτελεσματική η εμπορία εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρακολούθηση των εκπομπών με υψηλή βεβαιότητα και με εύλογο κόστος. Οι εκπομπές θα πρέπει να καταλογίζονται σε ρυθμιζόμενες οντότητες με βάση τις ποσότητες καυσίμων που τίθενται σε ανάλωση και να συνδυάζονται με συντελεστή εκπομπών. Οι ρυθμιζόμενες οντότητες θα πρέπει να είναι σε θέση να ταυτοποιούν και να διαφοροποιούν με αξιοπιστία και ακρίβεια τους τομείς στους οποίους τα καύσιμα τίθενται σε ανάλωση, καθώς και τους τελικούς χρήστες των καυσίμων, προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες επιπτώσεις, όπως η διπλή επιβάρυνση. Προκειμένου να υπάρχουν επαρκή δεδομένα για τον καθορισμό του

Τροπολογία

διαγράφεται

συνολικού αριθμού δικαιωμάτων για την περίοδο από το 2028 έως το 2030, οι ρυθμιζόμενες οντότητες που κατέχουν άδεια κατά την έναρξη λειτουργίας του συστήματος το 2025 θα πρέπει να υποβάλουν έκθεση για τις σχετικές ιστορικές εκπομπές τους για το 2024.

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(57) *Είναι σκόπιμη η εισαγωγή μέτρων για την αντιμετώπιση του πιθανού κινδύνου υπερβολικών αυξήσεων των τιμών, οι οποίες, αν είναι ιδιαίτερα υψηλές κατά την έναρξη της εμπορίας εκπομπών από τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, ενδέχεται να υπονομεύσουν την προθυμία των νοικοκυριών και των ατόμων να επενδύσουν στη μείωση των δικών τους εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να συμπληρώνουν τις διασφαλίσεις που παρέχονται από το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς το οποίο θεσπίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τέθηκε σε λειτουργία το 2019. Καθώς η αγορά θα συνεχίσει να καθορίζει την τιμή του άνθρακα, θα ενεργοποιούνται μέτρα διασφάλισης μέσω αυτοματισμού που βασίζεται σε κανόνες, ώστε να απελευθερώνονται δικαιώματα από το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς μόνον εφόσον πληρούνται σαφείς προϋποθέσεις ενεργοποίησης που βασίζονται στην αύξηση της μέσης τιμής των δικαιωμάτων. Ο πρόσθετος αυτός μηχανισμός θα πρέπει επίσης να έχει υψηλή ικανότητα αντίδρασης, προκειμένου να αντιμετωπίζει τυχόν υπερβολική αστάθεια που οφείλεται σε παράγοντες πλην των μεταβολών σε*

Τροπολογία

διαγράφεται

θεμελιώδεις παράγοντες της αγοράς. Τα μέτρα θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα σε διαφορετικά επίπεδα υπερβολικής αύξησης των τιμών, τα οποία θα οδηγούν σε διαφορετικούς βαθμούς παρέμβασης. Οι προϋποθέσεις ενεργοποίησης θα πρέπει να παρακολουθούνται στενά από την Επιτροπή και τα μέτρα θα πρέπει να θεσπίζονται επειγόντως από την Επιτροπή όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη τυχόν συνοδευτικών μέτρων τα οποία ενδέχεται να εγκρίνουν τα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση δυσμενών κοινωνικών επιπτώσεων.

⁶⁴ Απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2015, σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ (ΕΕ L 264 της 9.10.2015, σ. 1).

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(58) Η εφαρμογή της εμπορίας εκπομπών στους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών θα πρέπει να παρακολουθείται από την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένου του βαθμού σύγκλισης των τιμών με το υφιστάμενο ΣΕΔΕ, και, εφόσον απαιτείται, θα πρέπει να προτείνεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο επανεξέταση για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της διαχείρισης και της πρακτικής εφαρμογής της εμπορίας εκπομπών για τους εν λόγω

Τροπολογία

διαγράφεται

τομείς με βάση τις αποκτηθείσες γνώσεις και την αυξημένη σύγκλιση των τιμών. Θα πρέπει να ζητηθεί από την Επιτροπή να υποβάλει την πρώτη έκθεση για τα θέματα αυτά έως την 1η Ιανουαρίου 2028.

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 59

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(59) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του άρθρου 3ζδ παράγραφος 3, του άρθρου 12 παράγραφος 3β και του άρθρου 14 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Για να εξασφαλιστούν συνέργειες με το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, η ανάθεση εκτελεστικών αρμοδιοτήτων στα άρθρα 14 και 15 της εν λόγω οδηγίας θα πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει τους τομείς των οδικών μεταφορών και των κτιρίων. Οι εν λόγω εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶⁵.

διαγράφεται

⁶⁵ 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

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 60

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(60) Για την έκδοση μη νομοθετικών πράξεων γενικής εφαρμογής προς συμπλήρωση ή τροποποίηση ορισμένων μη ουσιαστικών στοιχείων κάποιας νομοθετικής πράξης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων βάσει του άρθρου 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά το άρθρο 10 παράγραφος 4 και το άρθρο 10α παράγραφος 8 της εν λόγω οδηγίας. Επιπλέον, για να εξασφαλιστούν συνέργειες με το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, η εξουσιοδότηση στο άρθρο 10 παράγραφος 4 και στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK θα πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει τους τομείς των οδικών μεταφορών και των κτιρίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα

διαγράφεται

επεξηγηματικά έγγραφα, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας που μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο και των αντίστοιχων διατάξεων των πράξεων μεταφοράς. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.

⁶⁶ *EE C 369 της 17.12.2011, σ. 14.*

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 60 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(60α) Μια ολιστική και βασιζόμενη σε επιστημονικά στοιχεία προσέγγιση έχει καίρια σημασία για την επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου έως το 2030 και του στόχου περί κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Όλα τα μέτρα θα πρέπει να σχεδιαστούν με βάση εμπειριστατωμένες εκτιμήσεις επιπτώσεων που αναλύουν την παρούσα οδηγία μαζί με τις λοιπές νομοθετικές πράξεις που συνδέονται με τον ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα και τις συνέπειες τους για διαφορετικούς τομείς της ευρωπαϊκής οικονομίας. Κατά συνέπεια, έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή θα πρέπει να διενεργήσει μια τέτοια συνεργιστική εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με τις κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές πτυχές των μέτρων.

Τροπολογία 44

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 63**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(63) Επίσης, για να εξασφαλιστεί ότι το επίπεδο των δικαιωμάτων που παραμένουν στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς μετά την ακύρωση είναι προβλέψιμο, η ακύρωση των δικαιωμάτων στο αποθεματικό δεν θα πρέπει να εξαρτάται πλέον από τις ποσότητες που τέθηκαν σε πλειστηριασμό το προηγούμενο έτος. Ο αριθμός των δικαιωμάτων στο αποθεματικό θα πρέπει συνεπώς να καθοριστεί στο επίπεδο των 400 εκατομμυρίων δικαιωμάτων, το οποίο αντιστοιχεί στο χαμηλότερο όριο για την τιμή του ΣΑΔΚ.

διαγράφεται

Τροπολογία 45

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 66**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(66) Για να μετριαστεί ο κίνδυνος ανισορροπιών προσφοράς και ζήτησης που συνδέεται με την έναρξη της εμπορίας εκπομπών για τους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών, καθώς και για να καταστεί αυτή ανθεκτικότερη στους κραδασμούς της αγοράς, θα πρέπει στους νέους αυτούς τομείς να εφαρμόζεται ο μηχανισμός του αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς που βασίζεται σε κανόνες. Για να είναι το εν λόγω αποθεματικό λειτουργικό από την έναρξη λειτουργίας του συστήματος, θα πρέπει να συσταθεί με αρχική χορήγηση 600 εκατομμυρίων δικαιωμάτων για την εμπορία εκπομπών στους τομείς των οδικών μεταφορών και των κτιρίων. Τα αρχικά κατώτερα και ανώτερα όρια που ενεργοποιούν την απελευθέρωση ή την πρόσληψη

διαγράφεται

δικαιωμάτων από το αποθεματικό θα πρέπει να υπόκεινται σε γενική ρήτρα επανεξέτασης. Άλλα στοιχεία, όπως η δημοσίευση του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων σε κυκλοφορία ή της ποσότητας των δικαιωμάτων που απελευθερώνονται ή τοποθετούνται στο αποθεματικό, θα πρέπει να ακολουθούν τους κανόνες του αποθεματικού για τους άλλους τομείς.

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(67) Είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 έτσι ώστε να ληφθεί υπόψη η συμπερίληψη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να υποχρεώνει τις εταιρείες να υποβάλλουν εκθέσεις με συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας και να υποβάλλουν προς έγκριση στην αρμόδια διαχειριστική αρχή τα επαληθευμένα σχέδια παρακολούθησης και τα συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση των μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ και των κανόνων παρακολούθησης, καθώς και κάθε άλλης σχετικής πληροφορίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία του ΣΕΔΕ της ΕΕ σε διοικητικό επίπεδο, και για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 με τους κανόνες για την έγκριση των σχεδίων παρακολούθησης και των τροποποιήσεών τους από τις διαχειριστικές αρχές, τους κανόνες για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την υποβολή των

Τροπολογία

(67) Είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 έτσι ώστε να ληφθεί υπόψη η συμπερίληψη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να υποχρεώνει τις εταιρείες να υποβάλλουν εκθέσεις με συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας και να υποβάλλουν προς έγκριση στην αρμόδια διαχειριστική αρχή τα επαληθευμένα σχέδια παρακολούθησης και τα συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με κατάπλοες σε γειτονικούς λιμένες εκτός της ΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση των μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ και των κανόνων παρακολούθησης, καθώς και κάθε άλλης σχετικής πληροφορίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία του ΣΕΔΕ της ΕΕ σε διοικητικό επίπεδο, και για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 με τους κανόνες για την έγκριση των σχεδίων παρακολούθησης και των τροποποιήσεών

συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, καθώς και τους κανόνες για την επαλήθευση των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, και για την έκδοση έκθεσης επαλήθευσης των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας. Τα δεδομένα που υπόκεινται σε παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται για σκοπούς συμμόρφωσης με άλλη νομοθεσία της Ένωσης που απαιτεί την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των ίδιων πληροφοριών για τα πλοία.

τους από τις διαχειριστικές αρχές, τους κανόνες για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την υποβολή των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, καθώς και τους κανόνες για την επαλήθευση των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, και για την έκδοση έκθεσης επαλήθευσης των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας. Τα δεδομένα που υπόκεινται σε παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται για σκοπούς συμμόρφωσης με άλλη νομοθεσία της Ένωσης που απαιτεί την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των ίδιων πληροφοριών για τα πλοία.

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(67) Είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 έτσι ώστε να ληφθεί υπόψη η συμπερίληψη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να υποχρεώνει τις εταιρείες να υποβάλλουν εκθέσεις με συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας και να υποβάλλουν προς έγκριση στην αρμόδια διαχειριστική αρχή τα επαληθευμένα σχέδια παρακολούθησης και τα συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση των μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ και των κανόνων παρακολούθησης, καθώς και

Τροπολογία

(67) Είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 έτσι ώστε να ληφθεί υπόψη η συμπερίληψη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να υποχρεώνει τις εταιρείες να υποβάλλουν εκθέσεις με συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας και να υποβάλλουν προς έγκριση στην αρμόδια διαχειριστική αρχή τα επαληθευμένα σχέδια παρακολούθησης και τα συγκεντρωτικά δεδομένα για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με κατάπλοες σε γειτονικούς λιμένες εκτός της ΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για

κάθε άλλης σχετικής πληροφορίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία του ΣΕΔΕ της ΕΕ σε διοικητικό επίπεδο, και για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 με τους κανόνες για την έγκριση των σχεδίων παρακολούθησης και των τροποποιήσεών τους από τις διαχειριστικές αρχές, τους κανόνες για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την υποβολή των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, καθώς και τους κανόνες για την επαλήθευση των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, και για την έκδοση έκθεσης επαλήθευσης των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας. Τα δεδομένα που υπόκεινται σε παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται για σκοπούς συμμόρφωσης με άλλη νομοθεσία της Ένωσης που απαιτεί την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των ίδιων πληροφοριών για τα πλοία.

την τροποποίηση των μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών CO₂ και των κανόνων παρακολούθησης, καθώς και κάθε άλλης σχετικής πληροφορίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία του ΣΕΔΕ της ΕΕ σε διοικητικό επίπεδο, και για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 με τους κανόνες για την έγκριση των σχεδίων παρακολούθησης και των τροποποιήσεών τους από τις διαχειριστικές αρχές, τους κανόνες για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την υποβολή των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας, καθώς και τους κανόνες για την επαλήθευση των συγκεντρωτικών δεδομένων για τις εκπομπές σε επίπεδο εταιρείας. Τα δεδομένα που υπόκεινται σε παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται για σκοπούς συμμόρφωσης με άλλη νομοθεσία της Ένωσης που απαιτεί την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των ίδιων πληροφοριών για τα πλοία.

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 67 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(67α) Δεδομένου ότι η παρούσα οδηγία θα δημιουργήσει πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης για τους τομείς που επηρεάζονται, πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα προκειμένου να αποφευχθεί η αύξηση του συνολικού επιπέδου της κανονιστικής επιβάρυνσης. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να

επανεξετάσει την οδηγία 2003/87/ΕΚ αμέσως μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας και με βάση μια ολοκληρωμένη συνολική εκτίμηση επιπτώσεων για το σύνολο της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, με ανάλυση των σωρευτικών και συνδυασμένων επιπτώσεών της, μεταξύ άλλων όσον αφορά το κοινωνικό κόστος και την κατανομή τους, την ανταγωνιστικότητα, την απασχόληση, και τη διαρροή άνθρακα και επιχειρηματικότητας. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει χωρίς καθυστέρηση προτάσεις για την αντιστάθμιση του κανονιστικού φόρτου μέσω της αναθεώρησης ή της κατάργησης διατάξεων άλλων νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που επιφέρουν κόστος συμμόρφωσης στους θιγόμενους τομείς.

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 2 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις δραστηριότητες που απαριθμούνται **στα παραρτήματα Ι και ΙΙΙ** και στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ. Όταν μια εγκατάσταση που περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ λόγω της λειτουργίας υπομονάδων καύσης με συνολική ονομαστική θερμική ισχύ άνω των 20 MW αλλάζει διεργασίες παραγωγής για να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και δεν ικανοποιεί πλέον το εν λόγω όριο, παραμένει στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ έως το τέλος της σχετικής πενταετούς περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο κατόπιν της αλλαγής της

Τροπολογία

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις δραστηριότητες που απαριθμούνται **στο παράρτημα Ι** και στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ. Όταν μια εγκατάσταση που περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ λόγω της λειτουργίας υπομονάδων καύσης με συνολική ονομαστική θερμική ισχύ άνω των 20 MW αλλάζει διεργασίες παραγωγής για να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και δεν ικανοποιεί πλέον το εν λόγω όριο, παραμένει στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ έως το τέλος της σχετικής πενταετούς περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο κατόπιν της αλλαγής της

διεργασίας παραγωγής της.

διεργασίας παραγωγής της.

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) “εκπομπές”: η απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα αερίων του θερμοκηπίου από πηγές μιας εγκατάστασης ή η απελευθέρωση, από αεροσκάφος που εκτελεί **αεροπορική** δραστηριότητα του παραρτήματος I ή από πλοίο που εκτελεί δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών του παραρτήματος I, των προσδιοριζόμενων σε σχέση με τη δραστηριότητα αυτή αερίων, **ή η απελευθέρωση αερίων του θερμοκηπίου που αντιστοιχούν στη δραστηριότητα του παραρτήματος III**·»

Τροπολογία

β) “εκπομπές”: η απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα αερίων θερμοκηπίου από πηγές μιας εγκατάστασης ή η απελευθέρωση από αεροσκάφος που εκτελεί δραστηριότητα του παραρτήματος I ή από πλοίο που εκτελεί δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών του παραρτήματος I, των προσδιοριζόμενων σε σχέση με τη δραστηριότητα αυτή αερίων·»

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) “άδεια εκπομπών αερίων θερμοκηπίου”: άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τα άρθρα 5, 6 και **30β**·»

Τροπολογία

δ) “άδεια εκπομπών αερίων θερμοκηπίου”: άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και **6**·»

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κβ

κβ) «ναυτιλιακή εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στο(ν) οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος / το οποίο, με την ανάληψη της εν λόγω ευθύνης, 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, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(*)·

κβ) «ναυτιλιακή εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στο(ν) οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος / το οποίο, με την ανάληψη της εν λόγω ευθύνης, 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, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(*)· **όταν η τελική ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου και τις αποφάσεις που επηρεάζουν τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου αναλαμβάνεται, μέσω συμβατικής συμφωνίας, από διαφορετική οντότητα ή διαφορετικές οντότητες, η εν λόγω οντότητα ή οι εν λόγω οντότητες έχουν άμεση ευθύνη δυνάμει αυτής της συμβατικής συμφωνίας για την ανάληψη όλων των καθηκόντων και ευθυνών καθώς και του κόστους συμμόρφωσης που απορρέουν από την παρούσα οδηγία, στον βαθμό που προβλέπεται δυνάμει της συγκεκριμένης συμβατικής συμφωνίας. Ως λειτουργία του πλοίου για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου νοείται ο καθορισμός του μεταφερόμενου φορτίου, της διαδρομής ή της ταχύτητας του πλοίου.**

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κδ

κδ) “ρυθμιζόμενη οντότητα” για τους σκοπούς του κεφαλαίου IVα: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εξαιρουμένου του τελικού καταναλωτή των καυσίμων, το οποίο ασκεί τη δραστηριότητα που αναφέρεται στο παράρτημα III και το οποίο εμπίπτει σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες:

διαγράφεται

i) όταν το καύσιμο περνά από φορολογική αποθήκη όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου(*), ο εγκεκριμένος αποθηκευτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας, ο οποίος είναι υπόχρεος για την καταβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης που καθίσταται απαιτητός δυνάμει του άρθρου 7 της εν λόγω οδηγίας·

ii) αν το σημείο i) δεν εφαρμόζεται, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο είναι υπόχρεο για την καταβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης που καθίσταται απαιτητός σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2020/262 όσον αφορά τα καύσιμα που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο·

iii) αν τα σημεία i) και ii) δεν εφαρμόζονται, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο πρέπει να καταγραφεί από τις σχετικές αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους με σκοπό την καταβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης, συμπεριλαμβανομένου κάθε προσώπου που απαλλάσσεται από την καταβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 5 τέταρτο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου(**)·

iv) αν τα σημεία i), ii) και iii) δεν εφαρμόζονται, ή αν περισσότερα του ενός πρόσωπα είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπόχρεα για την πληρωμή του ίδιου ειδικού φόρου κατανάλωσης, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που ορίζεται από κράτος μέλος.

() Οδηγία (ΕΕ) 2020/262 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2019, για τη θέσπιση του γενικού καθεστώτος των ειδικών φόρων κατανάλωσης (ΕΕ L 058 της 27.2.2020, σ. 4).*

*(**) Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51). κε) “καύσιμο” για τους σκοπούς του κεφαλαίου IVα:*

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο κε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κε) κάθε καύσιμο που περιλαμβάνεται στον πίνακα Α και στον πίνακα Γ του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, καθώς και κάθε άλλο προϊόν το οποίο προσφέρεται προς πώληση ως καύσιμο κινητήρων ή καύσιμο θέρμανσης όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας·

διαγράφεται

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο κστ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κστ) ο όρος “θέση σε ανάλωση” για τους σκοπούς του κεφαλαίου IVα έχει την ίδια έννοια με εκείνη του άρθρου 6

διαγράφεται

*παράγραφος 3 της οδηγίας
(ΕΕ) 2020/262.»*

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κγ α) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών· κατά συνέπεια, για τον σκοπό της παρούσας οδηγίας, 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, οι στάσεις σε λιμένα μεταφόρτωσης γειτονικής χώρας εκτός ΕΕ και οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων αναζήτησης και διάσωσης·

Τροπολογία 57

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κγ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κγ β) «λιμένας μεταφόρτωσης»: ο λιμένας στον οποίο η κίνηση ενός τύπου φορτίου που πρόκειται να μεταφορτωθεί υπερβαίνει το 60% της περισσότερης

κυκλοφορίας του εν λόγω λιμένα. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το φορτίο, το εμπορευματοκιβώτιο θαλάσσιων μεταφορών ή τα προϊόντα μεταφορτώνονται μόλις εκφορτωθούν από το πλοίο στον λιμένα με μοναδικό σκοπό τη φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο.

Τροπολογία 58

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο κγ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κγ γ) «διαδρομές βαθέων υδάτων»: ναυτιλιακές οδοί που συνδέουν δύο ή περισσότερες ηπείρους και πραγματοποιούνται με τακτικές γραμμές που καλύπτουν άνω των 3 000 km όπου τα πλοία θα εκτελούσαν δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης σε οποιοδήποτε λιμένα στη διαδρομή τους.

Τροπολογία 59

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο κγ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κγ δ) «δραστηριότητα μεταφόρτωσης»: δραστηριότητα κατά την οποία οποιοδήποτε φορτίο, εμπορευματοκιβώτιο ή προϊόν εκφορτώνεται από πλοίο σε λιμένα με μοναδικό σκοπό τη φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο.

Τροπολογία 60

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο κγ ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κγ ε) «γειτονική χώρα μη μέλος της ΕΕ»: χώρα μη μέλος της ΕΕ που συνδέεται μέσω της ίδιας θαλάσσιας λεκάνης με κράτος μέλος της ΕΕ ή είναι όμορη με κράτος μέλος της ΕΕ·

Τροπολογία 61

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο κγ στ(νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

κγ στ) «πλους»: κάθε μετακίνηση πλοίου από ή προς κάποιο λιμένα κατάπλου που αποσκοπεί στη μεταφορά επιβατών ή φορτίου για εμπορικούς σκοπούς·

Τροπολογία 62

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) το άρθρο 3ε αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 3ε

Κατανομή και εκχώρηση δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για την αύξηση της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων.

«1. Από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων που

αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α κατανέμεται δωρεάν για την αύξηση της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, όπως έχει αναφερθεί στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στο πλαίσιο των άρθρων 7, 8 και 9 του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU].

2. Κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να υποβάλει αίτηση για κατανομή δικαιωμάτων που πρόκειται να κατανέμονται δωρεάν για κάθε έτος έως το 2040 με βάση την αύξηση χρήσης των καυσίμων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].

α) Για κάθε είδος βιώσιμου καυσίμου αεροσκαφών που αναφέρεται, η ποσότητα δικαιωμάτων που λαμβάνεται αντιστοιχεί στην ποσότητα δικαιωμάτων που θα απαιτούταν να παραδώσει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τον ίδιο όγκο ορυκτής κηροζίνης, με βάση πολλαπλασιαστές καθοριζόμενους από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Η ποσότητα των δικαιωμάτων είναι ανάλογη προς τις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που εξοικονομούνται σύμφωνα με τη μεταχείριση των εν λόγω καυσίμων δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας για το ΣΕΔΕ, λαμβανομένων υπόψη των μέσων τιμών της αγοράς για κάθε αναφερόμενο τύπο βιώσιμου αεροπορικού καυσίμου.

β) Για μεταβατική περίοδο έως ότου τεθούν σε ισχύ οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1, τα ανανεώσιμα καύσιμα αεροσκαφών μη βιολογικής προέλευσης λαμβάνουν μηδενικό συντελεστή για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που

τα χρησιμοποιούν.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει, σε ετήσια βάση, τη διαφορά κόστους μεταξύ της κηροζίνης και των τύπων βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, σύμφωνα με την έκθεση που δημοσιεύεται στο πλαίσιο του άρθρου 12 του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU]. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά την ποσότητα δικαιωμάτων ανά έτος που πρόκειται να κατανεμηθούν δωρεάν σύμφωνα με το άρθρο 3γ παράγραφος 5α, τον πολλαπλασιαστή ανά τύπο SAF και τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για την κατανομή.

4. Μια ποσότητα δωρεάν δικαιωμάτων που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α θα πρέπει να διατηρηθεί πέραν του 2040, εκτός εάν, κατόπιν εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή ορίσει και αιτιολογήσει διαφορετικά στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, με βάση την εμφανή διεύρυνση SAF στην αγορά.»

Τροπολογία 63

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3ζ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η κατανομή δικαιωμάτων και η εφαρμογή απαιτήσεων παράδοσης όσον αφορά τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών εφαρμόζονται για ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50 %) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50 %) των εκπομπών

Τροπολογία

1. Η κατανομή δικαιωμάτων και η εφαρμογή απαιτήσεων παράδοσης όσον αφορά τις δραστηριότητες των θαλάσσιων μεταφορών εφαρμόζονται για ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50 %) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50 %) των εκπομπών

από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ποσοστό εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και ποσοστό εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, ποσοστό εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και ποσοστό εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους. *Σε περίπτωση απόστασης μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους που είναι μικρότερη από [xxx] ναυτικά μίλια [η Επιτροπή υπολογίζει τον κατάλληλο αριθμό ναυτικών μιλίων], με την επιφύλαξη εκτίμησης επιπτώσεων για την κατάρτιση καταλόγου κατάπλου σε γειτονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εκτός ΕΕ, η κατανομή δικαιωμάτων και η εφαρμογή των απαιτήσεων παράδοσης όσον αφορά τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών εφαρμόζονται για το εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέουν σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων μεταφόρτωσης, κατά εκατό τοις εκατό (100 %) των εκπομπών από πλοία που εκτελούν πλόες υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων που καταπλέουν εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους.*

Τροπολογία 64

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 ζ – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειες για τη θέσπιση ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου σε συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) προκειμένου:

– να καλύπτεται το 100 % των εκπομπών CO₂ από πλοία που εκτελούν πλόες από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέουν σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και των εκπομπών από ελλιμενισμένα πλοία σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, και

– να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές σε εκατό τοις εκατό (100 %) για τις εκπομπές των πλοίων που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και τις εκπομπές των πλοίων που εκτελούν πλόες με αναχώρηση από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους και άφιξη σε λιμένα υπό την δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία 65

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 ζ – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3ζ και 3ζα, τα κράτη μέλη δεν αναλαμβάνουν δράση κατά των ναυτιλιακών εταιρειών όσον αφορά τις εκπομπές από πλοία που εκτελούν πλόες μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας ή εντός νησιών που αποτελούν μέρος της ίδιας νησιωτικής περιφέρειας ή περιοχής ή πλόων προς και από λιμένες που βρίσκονται σε εξόχως απόκεντρη

περιφέρεια, μεταξύ δύο λιμένων που βρίσκονται σε διαφορετικές εξόχως απόκεντρες περιφέρειες και μεταξύ λιμένος που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιφέρεια και λιμένος που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος ή άλλο κράτος μέλος της ΕΕ. Κατόπιν έκθεσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την πιθανή επίπτωση της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές από και προς εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, η Επιτροπή αξιολογεί εάν είναι αιτιολογημένη η διακοπή της εν λόγω παρέκκλισης και, κατά περίπτωση, υποβάλλει τροπολογία για τον σκοπό αυτό.

Τροπολογία 66

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 γα – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Τροπολογία

Οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα *όσον αφορά το μερίδιο/ποσοστό των εκπομπών από τα πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 3ζ* σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Τροπολογία 67

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 ζα – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) ποσοστό **20** % των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **2023**.

Τροπολογία

α) ποσοστό **25** % των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **πρώτο**

έτος μετά από 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας

Τροπολογία 68

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 ζα – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) ποσοστό **45 %** των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **2024**.

Τροπολογία

β) ποσοστό **50 %** των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **δεύτερο έτος μετά την παρέλευση 18 μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας**.

Τροπολογία 69

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 ζα – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) ποσοστό **70 %** των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **2025**.

Τροπολογία

γ) ποσοστό **75 %** των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **τρίτο έτος μετά την παρέλευση 18 μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας**.

Τροπολογία 70

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 ζα – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) ποσοστό 100 % των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **2026 και για κάθε έτος στη συνέχεια**.

Τροπολογία

δ) ποσοστό 100 % των εξακριβωμένων εκπομπών που θα δηλωθούν για το **τέταρτο έτος μετά την παρέλευση 18 μηνών από την έναρξη**

Τροπολογία 71

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3 ζα – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Στον βαθμό που παραδίδονται λιγότερα δικαιώματα σε σύγκριση με τις εξακριβωμένες εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές για τα έτη 2023, 2024 και 2025 θα πρέπει, αφού προσδιοριστεί η διαφορά μεταξύ των εξακριβωμένων εκπομπών και των παραδιδόμενων δικαιωμάτων για κάθε έτος, αντίστοιχη ποσότητα δικαιωμάτων να ακυρώνεται αντί να τεθεί σε πλειστηριασμό σύμφωνα με το άρθρο 10.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη παρέχουν τουλάχιστον το 30% των δικαιωμάτων εκπομπών δωρεάν στο πλαίσιο του νέου ΣΕΔΕ για τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε διαδρομές βαθέων υδάτων για τα σκάφη που μεταφέρουν τουλάχιστον το 40% των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης σε λιμένα κατάπλου της ΕΕ, υπό την προϋπόθεση τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτές τις διαδρομές δεν αναπτύσσουν εναλλακτικές διαδρομές αποφυγής και μπορούν να αποδείξουν υψηλή αποτελεσματικότητα σύμφωνα με μια μετρήσιμη παράμετρο περιβαλλοντικής απόδοσης. Οι εν λόγω διαδρομές ενσωματώνονται σε κατάλογο και επανεξετάζονται σε ετήσια βάση από την Επιτροπή.

Τροπολογία 72

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3 ζα α νέο

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3ζα α

1. Η ναυτιλιακή εταιρεία λαμβάνει δικαιώματα που κατανέμονται δωρεάν
α) αναλογικά με τη χρήση 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.

β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, για πλοία που κινούνται με ΥΦΑ [και εναλλακτικά ορυκτά καύσιμα για μεταβατική φάση, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του [κανονισμού ReFuelMaritime]], όσον αφορά το 50 % των δικαιωμάτων, η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να παραδώσει τα δικαιώματα για τα εν λόγω πλοία.

1α. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, μια ναυτιλιακή εταιρεία δικαιούται να χρησιμοποιεί διεθνή πιστωτικά μόρια για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις της, όπως ορίζονται στο άρθρο 12, έως 6 % κατ' ανώτατο όριο των εξακριβωμένων εκπομπών της σε οποιοδήποτε ημερολογιακό έτος, εάν μπορεί να αποδείξει επισήμως ότι τα εν λόγω πιστωτικά μόρια αποκτώνται μέσω της συμμετοχής σε έργα απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές εντός των περιφερειών της ΕΕ στις οποίες εκμεταλλεύεται τα πλοία της.

2. Για κάθε είδος καυσίμου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η ποσότητα των δικαιωμάτων που λαμβάνεται αντιστοιχεί στην ποσότητα των δικαιωμάτων που θα απαιτούσαν να παραδώσει η ναυτιλιακή εταιρεία για τον ίδιο όγκο συμβατικού καυσίμου, βάσει πολλαπλασιαστών που καθορίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει σε ετήσια βάση τη διαφορά κόστους μεταξύ των διαφόρων τύπων θαλάσσιων καυσίμων. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας όσον

αφορά την ποσότητα δικαιωμάτων ανά έτος που πρόκειται να κατανεμηθούν δωρεάν σύμφωνα με το παρόν άρθρο, τον πολλαπλασιαστική ανά τύπο ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών όπως ορίζονται στον κανονισμό xxx/xxx [ReFuel Maritime] και τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για την κατανομή.

4. Μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν λαμβάνει δικαιώματα που κατανέμονται δωρεάν για τη χρήση βιοκαυσίμων και βιοαερίου που δεν συμμορφώνονται με τα κριτήρια βιωσιμότητας και εξοικονόμησης αερίων του θερμοκηπίου τα οποία ορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

5. Έως την 1η Ιανουαρίου 2030 οι πολλαπλασιαστές που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α) και στοιχείο β) αναθεωρούνται ώστε να αντανακλούν τις εξελίξεις στην αγορά και την τεχνολογία.

6. Έως την 1η Ιανουαρίου 2029, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον πρέπει να αναβάλει τη σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) και της χρήσης των διεθνών πιστωτικών μορίων που αναφέρονται στην παράγραφο 1α πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2030, βάσει ολοκληρωμένης ανάλυσης που λαμβάνει υπόψη την προσέγγιση της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνολογίας (BAT).

Τροπολογία 73

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6
Οδηγία 2003/87/ΕΚ
Άρθρο 3 ζα β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3ζα β

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η κατανομή του 100% των δικαιωμάτων σε πλοία που

χρησιμοποιούνται για τις εισαγωγές ΥΦΑ είναι δωρεάν. Έως την 1η Ιανουαρίου 2029, η Επιτροπή αξιολογεί εάν πρέπει να αναβληθεί η σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων για τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τις εισαγωγές ΥΦΑ μετά το 2030. Η εν λόγω αξιολόγηση βασίζεται στην προσέγγιση ΒΔΤ και σε αξιολόγηση της ασφάλειας τροφοδοσίας και της οικονομικής προσιτότητας της προμήθειας αερίου.

Τροπολογία 74

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 γδ – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) πριν από την 1η Φεβρουαρίου **2024**, δημοσιεύει κατάλογο των ναυτιλιακών εταιρειών που ασκούσαν ναυτιλιακή δραστηριότητα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 3ζ την 1η Ιανουαρίου **2023 ή με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2023**, προσδιορίζοντας τη διαχειριστική αρχή για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία σύμφωνα με την παράγραφο 1· και

Τροπολογία

α) πριν από την 1η Φεβρουαρίου **του δεύτερου έτους από την παρέλευση 18 μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας**, δημοσιεύει κατάλογο των ναυτιλιακών εταιρειών που ασκούσαν ναυτιλιακή δραστηριότητα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 3ζ την 1η Ιανουαρίου **του πρώτου έτους από την παρέλευση 18 μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας**, προσδιορίζοντας τη διαχειριστική αρχή για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία σύμφωνα με την παράγραφο 1· και

Τροπολογία 75

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 ζδ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 3ζδ α

1. Προτείνεται ειδικό Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης («το Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης») από την Επιτροπή μέσω νομοθετικής πράξης, με στόχο τη στήριξη και επιτάχυνση έργων, επενδύσεων, καινοτομιών και πρώτης βιομηχανικής εφαρμογής που διευκολύνουν την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές στον ναυτιλιακό τομέα της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των λιμένων·

2. Το Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του προϋπολογισμού της ΕΕ και εγγράφεται εξ ολοκλήρου στον προϋπολογισμό εντός των ανώτατων ορίων του ΠΔΠ. Το κονδύλιο του προϋπολογισμού για το εν λόγω πρόγραμμα εκφράζεται ως ποσό που έχει οριστεί σε επίπεδο το οποίο αντιστοιχεί στο 75 % των εσόδων που αναμένονται από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων για τις θαλάσσιες μεταφορές. Το Ταμείο λειτουργεί υπό επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

3. Το ειδικό Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης στηρίζει τη μετάβαση σε έναν ενεργειακά αποτελεσματικό και ανθεκτικό στις κλιματικές αλλαγές τομέα ναυτιλίας μέσω της στήριξης της ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών για την απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές, της παραγωγής βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων σύμφωνα με τον ορισμό του κανονισμού (ΕΕ) XXX/XXX για τη χρήση βιώσιμων ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων για τη συλλογή πρώτων υλών για εναλλακτικά καύσιμα, επενδύσεων στην έρευνα και την ανάπτυξη και πρώτη

βιομηχανική εφαρμογή τεχνολογιών και σχεδίων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, μεταξύ άλλων στον στόλο, καθώς και στην προαγωγή της ανανέωσης του στόλου σε επίπεδο ναυπηγικού κλάδου ΕΕ, στην έρευνα νέων κινητήρων και τεχνολογιών και στις λιμενικές υποδομές·

4. Τα έσοδα του Ταμείου συμβάλλουν στην προστασία, την αποκατάσταση και την καλύτερη διαχείριση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων που επηρεάζονται από την υπερθέρμανση του πλανήτη, όπως οι θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές· καθώς και στην προώθηση μιας εγκάρσιας βιώσιμης γαλάζιας οικονομίας, όπως η θαλάσσια ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές.

5. Η κατανομή των πόρων του Ταμείου Ναυτιλιακής Μετάβασης για κάθε κράτος μέλος λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο της πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τον τομέα καθώς και το δυναμικό καινοτομίας του έργου, όπως επίσης τις επενδύσεις για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στην παρούσα πρόταση οδηγίας.

6. Οι πόροι του Ταμείου Ναυτιλιακής Μετάβασης δεν προκύπτουν από ανακατανομή πόρων από άλλες πολιτικές, ταμεία ή προγράμματα της ΕΕ.

7. Όλες οι επενδύσεις που υποστηρίζονται από το Ταμείο δημοσιοποιούνται και συνάδουν με τους στόχους της παρούσας οδηγίας.

8. Το Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης λειτουργεί ως παράδειγμα και η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, διατηρεί ανοικτό διάλογο με τον ΔΝΟ ώστε να προωθήσει τη δημιουργία ενός ταμείου σε παγκόσμια κλίμακα για την αντιμετώπιση της απαλλαγής του ναυτιλιακού τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τροπολογία 76

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 ζε – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις σε σχέση με τη θέσπιση, εκ μέρους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές. Σε περίπτωση θέσπισης ανάλογου μέτρου, και σε κάθε περίπτωση πριν από τον παγκόσμιο απολογισμό του 2028 και το αργότερο στις 30 Σεπτεμβρίου 2028, η Επιτροπή παρουσιάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση στην οποία εξετάζει κάθε τέτοιο μέτρο. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή μπορεί να ακολουθήσει την έκθεση με νομοθετική πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας όπου χρειάζεται.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις σε σχέση με τη θέσπιση, εκ μέρους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές ***προκειμένου να διασφαλίσει μια παγκόσμια προσέγγιση***. Σε περίπτωση θέσπισης ανάλογου μέτρου, και σε κάθε περίπτωση πριν από τον παγκόσμιο απολογισμό του 2028 και το αργότερο στις 30 Σεπτεμβρίου 2028, η Επιτροπή, ***αφού συμβουλευτεί αν είναι σκόπιμο την Ευρωπαϊκή Επιστημονική Συμβουλευτική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή***, παρουσιάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση στην οποία εξετάζει κάθε τέτοιο μέτρο. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή μπορεί να ακολουθήσει την έκθεση με νομοθετική πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας όπου χρειάζεται ***προκειμένου να ενθυγραμμίσει τη νομοθεσία της ΕΕ με μέτρα που λαμβάνονται σε παγκόσμιο επίπεδο***.

Τροπολογία 77

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 ζε – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κεφαλαίου **και** τις πιθανές τάσεις όσον αφορά τις εταιρείες που επιδιώκουν να αποφύγουν να δεσμευτούν από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή προτείνει μέτρα για την πρόληψη **της εν λόγω αποφυγής.»**

2. Η Επιτροπή παρακολουθεί **και αξιολογεί** την εφαρμογή του παρόντος κεφαλαίου, τις πιθανές τάσεις **και τις επιπτώσεις** όσον αφορά, **μεταξύ άλλων, την ανταγωνιστικότητα του τομέα ναυτιλίας της ΕΕ** και τις εταιρείες που επιδιώκουν να αποφύγουν να δεσμευτούν από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας **μέσω ετήσιων εκθέσεων που αναλύουν τις στρεβλώσεις της αγοράς και την υποβάθμιση των ισότιμων όρων ανταγωνισμού στον τομέα της ναυτιλίας. Μεταξύ των τάσεων που αναλύονται η Επιτροπή αναλύει τις μεταβολές στους κατάπλοες μεταφόρτωσης που λαμβάνουν χώρα σε λιμένες εντός της Ένωσης, τον αριθμό των πλόων που προέρχονται από γειτονικούς λιμένες και τους κατάπλοες από σκάφη τροφοδοσίας και τις συνολικές μεταβολές στην κίνηση του λιμένα μεταξύ άλλων στους λιμένες της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή αναλύει και εξετάζει το ενδεχόμενο συμπερίληψης πλοίων άνω των 400 GT και πλοίων παροχής υπηρεσιών εφοδιασμού ανοικτής θαλάσσης. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή προτείνει μέτρα για την πρόληψη πιθανών αρνητικών συνεπειών**

Κατά την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κεφαλαίου σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή παρακολουθεί περαιτέρω πιθανά ζητήματα που προκύπτουν από το γεγονός ότι η συμμόρφωση ενός πλοίου με τον κανονισμό (ΕΕ) 2003/87/ΕΚ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 αποτελεί κοινή ευθύνη τόσο του φορέα εκμετάλλευσης όσο και του εγγεγραμμένου πλοιοκτήτη, και προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση των κενών, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 78

**Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη, αξιολογεί, βάσει πραγματικών δεδομένων, την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης και του θαλάσσιου τομέα της, των λιμένων της και των επηρεαζόμενων θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών και νησιών, την έκθεσή τους σε διαρροές άνθρακα και επιχειρηματικότητας, συμπεριλαμβανομένων των δυνητικών επιπτώσεων και του κινδύνου των εν λόγω διατάξεων σχετικά με τη φοροδιαφυγή, την μετατόπιση κατάπλου και τη λιμενική οικονομική δραστηριότητα σε λιμένες εκτός της ΕΕ, και τη συνδεσιμότητα των λιμένων στην Ευρώπη, μέσω ολοκληρωμένης εκτίμησης επιπτώσεων της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %. Στην ίδια έκθεση-πλαίσιο, η Επιτροπή εξετάζει επίσης τις αλλαγές στην αγορά εργασίας, τις τιμές των εμπορευματικών μεταφορών, την αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών και τις διακοπές της αλυσίδας εφοδιασμού. Μετά την εν λόγω εκτίμηση επιπτώσεων, η Επιτροπή αναπτύσσει κατάλληλους μηχανισμούς στήριξης και προσδιορίζει κατά πόσον δικαιολογείται η αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας, και αν είναι σκόπιμο υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τον σκοπό αυτό, προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και να διατηρηθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού. Οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον ναυτιλιακό τομέα έχουν αυξηθεί και αναμένεται να αυξηθούν περαιτέρω, και κατά συνέπεια η ευθυγράμμιση με ένα αγορακεντρικό μέτρο που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΔΝΟ θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά ως μέσο επίτευξης των στόχων της ΕΕ

για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, όπως ορίζεται στον νόμο για το κλίμα, καθώς και για την αντιμετώπιση πιθανών αρνητικών συνεπειών.

Τροπολογία 79

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 ζε – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Το 202X (ένα έτος μετά την πρώτη σταδιακή εφαρμογή του ΣΕΔΕ για τη ναυτιλία), η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση για την ανάπτυξη των δαπανών εισαγωγών και εξαγωγών με τη μορφή έμμεσων δαπανών που προκύπτουν από τον ναυτιλιακό τομέα για την ευρωπαϊκή μεταποίηση. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη τη θέσπιση χρηματοδοτικών μέτρων σύμφωνα με το δεύτερο και το τέταρτο εδάφιο του άρθρου 10α παράγραφος 6 υπέρ τομέων ή επιμέρους τομέων που είναι εκτεθειμένοι σε αυθεντικό κίνδυνο διαρροής άνθρακα λόγω έμμεσων δαπανών που προκύπτουν στην πραγματικότητα από επιπρόσθετες δαπάνες μεταφοράς που μετακυλίνουν στις τιμές των θαλάσσιων μεταφορών για την εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων, πρόδρομων υλικών, πρώτων υλών και εμπορευμάτων. Τα εν λόγω χρηματοδοτικά μέτρα βρίσκονται σε συμφωνία με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις και ιδίως, δεν προκαλούν αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία 80

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων *ίσων* με τις *συνολικές εκπομπές της εγκατάστασης ανά ημερολογιακό έτος*, όπως *εξακριβώνονται* σύμφωνα με *το άρθρο 15*, μέσα σε τέσσερις μήνες από τη λήξη του εν λόγω έτους.»·

Τροπολογία

ε) υποχρέωση παράδοσης *των* δικαιωμάτων *ανά ημερολογιακό έτος, σύμφωνα* με τις *διατάξεις της παρούσας οδηγίας*, όπως *πιστοποιούνται* σύμφωνα με *τα άρθρα 3ζγ και 15*, μέσα σε τέσσερις μήνες από τη λήξη του εν λόγω έτους.

Τροπολογία 81

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το [έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης], η ποσότητα δικαιωμάτων *σε επίπεδο Ένωσης μειώνεται κατά [-- εκατομμύρια δικαιώματα (τα οποία θα καθοριστούν ανάλογα με το έτος έναρξης ισχύος)]*. *Κατά το ίδιο έτος, η ποσότητα δικαιωμάτων σε επίπεδο Ένωσης αυξάνεται κατά 79 εκατομμύρια δικαιώματα για τις θαλάσσιες μεταφορές.* Αρχής γενομένης από το [έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης], ο γραμμικός συντελεστής είναι 4,2 %. Η Επιτροπή δημοσιεύει την ποσότητα δικαιωμάτων σε επίπεδο Ένωσης εντός 3 μηνών από την/τις [να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποίησης].»·

Τροπολογία

Κατά το [έτος που αναφέρεται στο άρθρο 3ζα παράγραφος 1 στοιχείο α μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης], η ποσότητα δικαιωμάτων επίπεδο Ένωσης αυξάνεται κατά [αριθμός που αντιστοιχεί στην εμβέλεια της εφαρμογής στις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών όπως ορίζεται στο άρθρο 3ζ της οδηγίας 2003/87/EK] δικαιώματα για τις θαλάσσιες μεταφορές. Αρχής γενομένης από το [έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης], ο γραμμικός συντελεστής είναι 4,2 %. Η Επιτροπή δημοσιεύει την ποσότητα δικαιωμάτων σε επίπεδο Ένωσης εντός 3 μηνών από την/τις [να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποίησης].»·

Τροπολογία 82

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Ισχύον κείμενο

1. Από το 2019 και μετά, τα κράτη μέλη θέτουν σε πλειστηριασμό όλα τα δικαιώματα που δεν έχουν κατανεμηθεί δωρεάν σύμφωνα με τα άρθρα 10α και 10γ της παρούσας οδηγίας και δεν έχουν τοποθετηθεί στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς που θεσπίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου² («αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς») ή δεν έχουν ακυρωθεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 4 της παρούσας οδηγίας.

² Απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2015, σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK (ΕΕ L 264 της 9.10.2015, σ. 1).

Τροπολογία

1. Από το 2019 και μετά, τα κράτη μέλη θέτουν σε πλειστηριασμό όλα τα δικαιώματα που δεν έχουν κατανεμηθεί δωρεάν σύμφωνα με τα άρθρα 10α, **3ζα,** **3ζβ** και 10γ της παρούσας οδηγίας και δεν έχουν τοποθετηθεί στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς που θεσπίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου² («αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς») ή δεν έχουν ακυρωθεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 4 της παρούσας οδηγίας.

² Απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2015, σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK (ΕΕ L 264 της 9.10.2015, σ. 1).

Τροπολογία 83

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Επιπλέον, ποσοστό **2,5 %** της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων μεταξύ του [έτους μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας] και του 2030 τίθεται σε πλειστηριασμό για το Ταμείο Εκσυγχρονισμού. Τα δικαιούχα

Τροπολογία

Επιπλέον, ποσοστό **4 %** της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων μεταξύ του [έτους μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας] και του 2030 **και ισοδύναμο του 1,5 % της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων, από**

κράτη μέλη για την εν λόγω ποσότητα δικαιωμάτων είναι τα κράτη μέλη με κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε τιμές αγοράς κάτω από το 65 % του μέσου όρου της Ένωσης κατά την περίοδο 2016-2018. Τα κονδύλια που αντιστοιχούν στην εν λόγω ποσότητα δικαιωμάτων κατανέμονται σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος ΙΙβ.

400 εκατομμύρια δικαιώματα και άνω, η οποία διατίθεται στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς για τους σκοπούς του Ταμείου Εκσυγχρονισμού, τίθεται σε πλειστηριασμό για το Ταμείο Εκσυγχρονισμού. Τα δικαιούχα κράτη μέλη για την εν λόγω ποσότητα δικαιωμάτων είναι τα κράτη μέλη με κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε τιμές αγοράς κάτω από το 65 % του μέσου όρου της Ένωσης κατά την περίοδο 2016-2018. Τα κονδύλια που αντιστοιχούν στην εν λόγω ποσότητα δικαιωμάτων κατανέμονται σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος ΙΙβ.»
Επιπροσθέτως, το ισοδύναμο ποσοστό 1,5 % της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων μεταξύ του [έτους μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας] και του 2030 από το ποσό άνω των 400 εκατομμυρίων δικαιωμάτων που διατίθεται στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς για τους σκοπούς του Ταμείου Καινοτομίας καθίσταται διαθέσιμο στο Ταμείο Καινοτομίας που θεσπίζεται δυνάμει του άρθρου 10α παράγραφος 8. Οποιαδήποτε περαιτέρω ενίσχυση του Ταμείου Εκσυγχρονισμού και του Ταμείου Καινοτομίας δεν δημιουργείται μέσω ανακατανομής πόρων από άλλες πολιτικές, κονδύλια ή προγράμματα της ΕΕ.

Τροπολογία 84

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 10 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη χρήση των εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων, εκτός από την περίπτωση εσόδων που ορίζονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και εγγράφονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης. Τα

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη χρήση των εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων, εκτός από την περίπτωση εσόδων που ορίζονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και εγγράφονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης **και**

κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τους πλειστηριασμούς δικαιωμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, εξαιρουμένων των εσόδων που χρησιμοποιούνται για την αντιστάθμιση του έμμεσου κόστους άνθρακα που αναφέρονται στο άρθρο 10α παράγραφος 6, για ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

εσόδων που μεταφέρονται στο Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης σύμφωνα με το άρθρο 3ζδ α. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα έσοδά τους από τους πλειστηριασμούς δικαιωμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, εξαιρουμένων των εσόδων που χρησιμοποιούνται για την αντιστάθμιση του έμμεσου κόστους άνθρακα που αναφέρονται στο άρθρο 10α παράγραφος 6, για ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

Τροπολογία 85

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11 – στοιχείο β α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) Στην παράγραφο 3 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο α), μετά το στοιχείο α):

«αα) για τη διευκόλυνση της πράσινης μετάβασης μέσω επανεπένδυσης των εισπράξεων του πλειστηριασμού στον τομέα από όπου προέρχονται τα έσοδα, με στόχο την παρακίνηση της καινοτομίας και της τεχνολογικής ανάπτυξης, τη συνδρομή στην πρώτη βιομηχανική εφαρμογή, την ανάπτυξη περαιτέρω μηχανισμών στήριξης και τη δημιουργία απαραίτητων υποδομών.»

Τροπολογία 86

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο β β (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο στ

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

στ) την ενθάρρυνση της στροφής προς τα χαμηλών εκπομπών και δημόσια μέσα συγκοινωνίας·

βα) στην παράγραφο 3, το στοιχείο στ) τροποποιείται ως ακολούθως:

«στ) την ενθάρρυνση της στροφής προς τα χαμηλών εκπομπών και δημόσια μέσα συγκοινωνίας, **ιδίως την ανάπτυξη των επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, τα πολυτροπικά έργα αεροπορικών-σιδηροδρομικών μεταφορών στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με σκοπό τη μείωση των πτήσεων μικρής απόστασης, όπου είναι δυνατόν, τους πολυτροπικούς λιμένες.**»

Τροπολογία 87

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11 – στοιχείο γ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η) μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, των συστημάτων τηλεθέρμανσης και της μόνωσης, ή στην παροχή οικονομικής υποστήριξης για την αντιμετώπιση κοινωνικών ζητημάτων που αφορούν νοικοκυριά με χαμηλό και μεσαίο εισόδημα, μεταξύ άλλων μέσω της μείωσης των στρεβλωτικών φόρων·

Τροπολογία

η) μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, των συστημάτων τηλεθέρμανσης και της μόνωσης, ή στην παροχή οικονομικής υποστήριξης για την αντιμετώπιση κοινωνικών ζητημάτων που αφορούν νοικοκυριά με χαμηλό και μεσαίο εισόδημα, **καθώς και ΜΜΕ και μικροεπιχειρήσεις**, μεταξύ άλλων μέσω της μείωσης των στρεβλωτικών φόρων·

Τροπολογία 88

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 11 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη

Τροπολογία

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη

συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τον χρόνο διεξαγωγής, τη διαχείριση και άλλες πτυχές των πλειστηριασμών, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων μεταβίβασης μεριδίου των εσόδων στον προϋπολογισμό της Ένωσης, ώστε να διασφαλιστεί ότι διενεργούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο, ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις.

συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τον χρόνο διεξαγωγής, τη διαχείριση και άλλες πτυχές των πλειστηριασμών, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων μεταβίβασης μεριδίου των εσόδων στον προϋπολογισμό της Ένωσης **και το Ταμείο Ναυτιλιακής Μετάβασης**, ώστε να διασφαλιστεί ότι διενεργούνται κατά τρόπο εναρμονισμένο, ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις.

Τροπολογία 89

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 12 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 α – παράγραφος 1 α – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1α. Δεν παρέχεται δωρεάν κατανομή σε σχέση με την παραγωγή των προϊόντων που απαριθμούνται στο παράρτημα I του κανονισμού [CBAM] από την ημερομηνία **εφαρμογής του μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής** άνθρακα.

Τροπολογία

1α. Δεν παρέχεται δωρεάν κατανομή σε σχέση με την παραγωγή των προϊόντων που απαριθμούνται στο παράρτημα I του κανονισμού [CBAM] από την ημερομηνία **κατά την οποία ο ΜΣΠΑ έχει αποδείξει πλήρως την αποτελεσματικότητά του όσον αφορά την εξίσωση του κόστους CO₂ μεταξύ εισαγόμενων και εγχώριων προϊόντων, όπως πρέπει να αναφερθεί από την Επιτροπή πριν από το τέλος της μεταβατικής περιόδου για την εισαγωγή αυτού του νέου εργαλείου πρόληψης της διαρροής άνθρακα σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 2 του [κανονισμού CBAM].**

Η απαγόρευση της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων για την παραγωγή των εν λόγω προϊόντων, που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο, δεν ισχύει για κανένα στάδιο της παραγωγής των εν λόγω προϊόντων όταν εξάγονται σε τρίτες χώρες και δεν διαθέτουν μηχανισμό τιμολόγησης άνθρακα παρόμοιο ή ισοδύναμο με το ΣΕΛΕ της ΕΕ.

Τροπολογία 90

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 12 – στοιχείο ζ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 α – παράγραφος 8 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Ποσότητα ίση με 365 εκατομμύρια δικαιώματα από την ποσότητα η οποία διαφορετικά θα μπορούσε να κατανεμηθεί δωρεάν δυνάμει του παρόντος άρθρου και 85 εκατομμύρια δικαιώματα από την ποσότητα η οποία διαφορετικά θα μπορούσε να εκπλειστηριαστεί δυνάμει του άρθρου 10, καθώς και τα δικαιώματα που προκύπτουν από τη μείωση της δωρεάν κατανομής που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 1α, διατίθενται σε Ταμείο με σκοπό τη στήριξη της καινοτομίας τεχνολογιών και διαδικασιών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και τη συνεισφορά στην επίτευξη στόχων μηδενικής ρύπανσης (στο εξής: Ταμείο Καινοτομίας). Τα δικαιώματα που δεν χορηγούνται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών λόγω παύσης λειτουργίας των φορέων και τα οποία δεν είναι απαραίτητα για την κάλυψη τυχόν ελλείψεων στις παραδόσεις από τους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης χρησιμοποιούνται επίσης για τη στήριξη της καινοτομίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

Τροπολογία 91

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 12 – στοιχείο ζ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 α – παράγραφος 8 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το Ταμείο Καινοτομίας καλύπτει τους τομείς που απαριθμούνται στο παράρτημα I **και στο παράρτημα III**,

Τροπολογία

8. Ποσότητα ίση με 365 εκατομμύρια δικαιώματα από την ποσότητα η οποία διαφορετικά θα μπορούσε να κατανεμηθεί δωρεάν δυνάμει του παρόντος άρθρου και 85 εκατομμύρια δικαιώματα από την ποσότητα η οποία διαφορετικά θα μπορούσε να εκπλειστηριαστεί δυνάμει του άρθρου 10, καθώς και τα δικαιώματα που προκύπτουν από τη μείωση της δωρεάν κατανομής που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 1α, διατίθενται σε Ταμείο με σκοπό τη στήριξη της καινοτομίας τεχνολογιών και διαδικασιών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, **που καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων**, και τη συνεισφορά στην επίτευξη στόχων μηδενικής ρύπανσης (στο εξής: Ταμείο Καινοτομίας). Τα δικαιώματα που δεν χορηγούνται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών λόγω παύσης λειτουργίας των φορέων και τα οποία δεν είναι απαραίτητα για την κάλυψη τυχόν ελλείψεων στις παραδόσεις από τους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης χρησιμοποιούνται επίσης για τη στήριξη της καινοτομίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

Τροπολογία

Το Ταμείο Καινοτομίας καλύπτει τους τομείς που απαριθμούνται στο παράρτημα I, στους οποίους

στους οποίους συμπεριλαμβάνονται η περιβαλλοντικά ασφαλής δέσμευση και αξιοποίηση άνθρακα (CCU) η οποία συμβάλλει σημαντικά στον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, καθώς και τα προϊόντα που υποκαθιστούν άλλα προϊόντα υψηλής έντασης άνθρακα που παράγονται στους τομείς που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι, και συμβάλλει στην τόνωση της ανάπτυξης και της λειτουργίας έργων που αποσκοπούν σε περιβαλλοντικά ασφαλή δέσμευση και αποθήκευση CO₂ σε γεωλογικούς σχηματισμούς (CCS), καθώς και σε καινοτόμες τεχνολογίες ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και αποθήκευσης ενέργειας σε γεωγραφικές θέσεις ισόρροπα κατανομημένες. Το Ταμείο Καινοτομίας **μπορεί** επίσης **να στηρίζει** πρωτοποριακές καινοτόμες τεχνολογίες και υποδομές για την απαλλαγή του τομέα ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές και για την παραγωγή καυσίμων χαμηλών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών στις αεροπορικές, **σιδηροδρομικές** και οδικές μεταφορές. Ειδική προσοχή πρέπει να δοθεί σε έργα σε τομείς που καλύπτονται από τον [κανονισμό CBAM] για τη στήριξη της καινοτομίας σε τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, CCU, CCS, ανανεώσιμη ενέργεια και αποθήκευση της ενέργειας, κατά τρόπο ο οποίος θα συμβάλει στον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

συμπεριλαμβάνονται η περιβαλλοντικά ασφαλής δέσμευση και αξιοποίηση άνθρακα (CCU) η οποία συμβάλλει σημαντικά στον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, καθώς και τα προϊόντα **και τις διεργασίες** που υποκαθιστούν άλλα προϊόντα υψηλής έντασης άνθρακα που παράγονται στους τομείς που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι, και συμβάλλει στην τόνωση της ανάπτυξης και της λειτουργίας έργων που αποσκοπούν σε περιβαλλοντικά ασφαλή δέσμευση και αποθήκευση CO₂ σε γεωλογικούς σχηματισμούς (CCS), καθώς και σε καινοτόμες **βιώσιμες** τεχνολογίες ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, **χαμηλών έως μηδενικών εκπομπών**, και αποθήκευσης ενέργειας σε γεωγραφικές θέσεις ισόρροπα κατανομημένες. Το Ταμείο Καινοτομίας **στηρίζει** επίσης πρωτοποριακές καινοτόμες τεχνολογίες και υποδομές, **μεταξύ άλλων για υποδομές ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης σε λιμένες, για σύνδεση με το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και άλλες ενεργειακές υποδομές, και την πρώτη βιομηχανική εφαρμογή** για την απαλλαγή του τομέα ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές και για την παραγωγή καυσίμων χαμηλών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών στις αεροπορικές και οδικές μεταφορές· **περαιτέρω ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου και των δημόσιων τοπικών μεταφορών που αφορούν τόσο τις υλικές όσο και τις ψηφιακές υποδομές και τους στόλους, προωθώντας μια αλλαγή τρόπου μεταφοράς**. Ειδική προσοχή πρέπει να δοθεί σε έργα σε τομείς που καλύπτονται από τον [κανονισμό CBAM] για τη στήριξη της καινοτομίας σε τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, CCU, CCS, ανανεώσιμη ενέργεια και αποθήκευση της ενέργειας, κατά τρόπο ο οποίος θα συμβάλει στον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Τροπολογία 92

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 12 – στοιχείο ζ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 α – παράγραφος 8 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Επιπλέον, το Ταμείο Καινοτομίας στηρίζει δράσεις για την προώθηση της μετάβασης σε έναν ενεργειακά αποδοτικό και ανθεκτικό στην κλιματική αλλαγή ναυτιλιακό τομέα της ΕΕ που στηρίζει την ανάπτυξη βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών και υποδομών για την απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Τροπολογία 93

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 12 – στοιχείο ζ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 α – παράγραφος 8 – εδάφιο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το Ταμείο Καινοτομίας αποσκοπεί στη γεωγραφικά ισορροπημένη στήριξη των καλυπτόμενων τομέων, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές τομεακές συνθήκες και τις επενδυτικές ανάγκες.

Τροπολογία 94

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 12 – στοιχείο ζ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 α – παράγραφος 8 – εδάφιο 6 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα έργα που χρηματοδοτούνται από το

Ταμείο Καινοτομίας ανταλλάσσουν γνώσεις, όπου είναι δυνατόν, με έργα με έδρα την ΕΕ και ερευνητές που έχουν έννομο συμφέρον. Οι όροι κοινοχρησίας της γνώσης καθορίζονται από την Επιτροπή στις προσκλήσεις υποβολής προτάσεων.

Τροπολογία 95

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 14 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 δ – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι επενδύσεις που υποστηρίζονται συνάδουν με τους στόχους της παρούσας οδηγίας, καθώς και με τους στόχους της ανακοίνωσης της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία(*) και του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(**) και τους μακροπρόθεσμους στόχους που διατυπώνονται στη συμφωνία του Παρισιού. Το Ταμείο Εκσυγχρονισμού *δεν* παρέχει *καμία* στήριξη *στις εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα.*»

Τροπολογία

Οι επενδύσεις που υποστηρίζονται συνάδουν με τους στόχους της παρούσας οδηγίας, καθώς και με τους στόχους της ανακοίνωσης της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία(*) και του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(**) και τους μακροπρόθεσμους στόχους που διατυπώνονται στη συμφωνία του Παρισιού. Το Ταμείο Εκσυγχρονισμού παρέχει στήριξη *σε μεταβατικά καύσιμα και τεχνολογίες, σε βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα και τεχνολογίες και σε καύσιμα και τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών.*»

Τροπολογία 96

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 14 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 δ – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) παραγωγή και χρήση ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές·

Τροπολογία

α) παραγωγή και χρήση ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, *από καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων*

εκπομπών και από καύσιμα μηδενικών εκπομπών που αντικαθιστούν ένα σύστημα μεγαλύτερης έντασης άνθρακα:

Τροπολογία 97

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 14 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 δ – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) θέρμανση και ψύξη από ανανεώσιμες πηγές:

Τροπολογία

β) θέρμανση και ψύξη από ανανεώσιμες πηγές, *από καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και από καύσιμα μηδενικών εκπομπών που αντικαθιστούν ένα σύστημα μεγαλύτερης έντασης άνθρακα:*

Τροπολογία 98

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 14 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 δ – παράγραφος 2 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) επενδύσεις στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

Τροπολογία 99

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 15 – στοιχείο α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να μπορούν να μεταβιβάζονται δικαιώματα

-α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να μπορούν να μεταβιβάζονται δικαιώματα

μεταξύ:

α) προσώπων εντός της Ένωσης·

β) προσώπων εντός της Ένωσης και προσώπων σε τρίτες χώρες, όπου τέτοια δικαιώματα αναγνωρίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 25 χωρίς άλλους περιορισμούς εκτός από εκείνους που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία ή θεσπίζονται βάσει αυτής·

μεταξύ:

α) ρυθμιζόμενων οντοτήτων εντός της Ένωσης·

β) ρυθμιζόμενων οντοτήτων εντός της Ένωσης και προσώπων σε τρίτες χώρες, όπου τέτοια δικαιώματα αναγνωρίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 25 χωρίς άλλους περιορισμούς εκτός από εκείνους που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία ή θεσπίζονται βάσει αυτής·

γ) ρυθμιζόμενων οντοτήτων εντός της Ένωσης και τους ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς που ενεργούν εξ ονόματος των ρυθμιζόμενων οντοτήτων εντός της Ένωσης.

Τροπολογία 100

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 15 – στοιχείο γ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ και εδάφια 1 α (νέο) και 1 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) κάθε ναυτιλιακή εταιρεία παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές της κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 3ζγ.

Τροπολογία

γ) κάθε ναυτιλιακή εταιρεία παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές της κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 3ζγ **και το άρθρο 3ζα.**

Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να παραδίδουν λιγότερα δικαιώματα με βάση:

- κατηγορία πάγου των πλοίων ή ναυσιπλοΐα σε πάγο ή και τα δύο

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 (έτος που προηγείται του πρώτου έτους αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 3ζα), η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη μέθοδο παράδοσης προσαρμοσμένου αριθμού δικαιωμάτων για σκάφη κατηγορίας πάγου,

συμπεριλαμβανομένων

- της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και τον καθορισμό των αναπροσαρμογών των δικαιωμάτων εκπομπής που πρέπει να παραδίδονται ετησίως, με βάση τα τεχνικά χαρακτηριστικά που αυξάνουν τις εκπομπές των πλοίων κατηγορίας πάγου κατά τη διάρκεια του πλου τους ανά πάσα στιγμή και κάθε περαιτέρω αύξηση των εκπομπών λόγω της ναυσιπλοΐας υπό συνθήκες πάγου, και

- των αντίστοιχων απαιτήσεων για τις ναυτιλιακές εταιρείες, μεταξύ άλλων όσον αφορά την παράδοση λιγότερων δικαιωμάτων βάσει της κατηγορίας πάγου του πλοίου ή της πλεύσης σε πάγο ή βάσει και των δύο.

Τροπολογία 101

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 15 – στοιχείο γ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη, τα εντεταλμένα κράτη μέλη και οι διαχειριστικές αρχές όσον αφορά ναυτιλιακές εταιρείες εξασφαλίζουν ότι τα δικαιώματα που παραδίδονται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο ακολούθως ακυρώνονται.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη, τα εντεταλμένα κράτη μέλη και οι διαχειριστικές αρχές όσον αφορά ναυτιλιακές εταιρείες εξασφαλίζουν ότι τα δικαιώματα που παραδίδονται σύμφωνα με το πρώτο **και το δεύτερο** εδάφιο ακολούθως ακυρώνονται.

Τροπολογία 102

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 15 – στοιχείο ε α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 4

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

εα) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα δικαιώματα να ακυρώνονται ανά πάσα στιγμή ύστερα από αίτηση **του κατόχου τους**. Σε περίπτωση παύσης λειτουργίας εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην επικράτειά τους λόγω συμπληρωματικών εθνικών μέτρων, τα κράτη μέλη μπορούν να ακυρώνουν δικαιώματα από τη συνολική ποσότητα των δικαιωμάτων που θέτουν σε πλειστηριασμό και αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 μέχρι ποσού που αντιστοιχεί στο μέσο όρο εξακριβωμένων εκπομπών της συγκεκριμένης εγκατάστασης κατά την πενταετία που προηγείται της παύσης. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεση ανάκλησης σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 4.

«4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε τα δικαιώματα να ακυρώνονται ανά πάσα στιγμή ύστερα από αίτηση **της ρυθμιζόμενης οντότητας που τα κατέχει**. Σε περίπτωση παύσης λειτουργίας εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην επικράτειά τους λόγω συμπληρωματικών εθνικών μέτρων, τα κράτη μέλη μπορούν να ακυρώνουν δικαιώματα από τη συνολική ποσότητα των δικαιωμάτων που θέτουν σε πλειστηριασμό και αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 μέχρι ποσού που αντιστοιχεί στο μέσο όρο εξακριβωμένων εκπομπών της συγκεκριμένης εγκατάστασης κατά την πενταετία που προηγείται της παύσης. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεση ανάκλησης σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 4.

Τροπολογία 103

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 16

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εφαρμόζουν τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τη χρήση βιομάζας που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(*), με τυχόν αναγκαίες προσαρμογές για την εφαρμογή σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, έτσι ώστε η εν λόγω βιομάζα να είναι μηδενικού συντελεστή. Προσδιορίζουν τον τρόπο καταλογισμού της αποθήκευσης εκπομπών από μείγμα πηγών μηδενικού συντελεστή και πηγών μη μηδενικού συντελεστή. Προσδιορίζουν επίσης τον τρόπο καταλογισμού των εκπομπών από

Τροπολογία

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εφαρμόζουν τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τη χρήση βιομάζας που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου(*), με τυχόν αναγκαίες προσαρμογές για την εφαρμογή σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, έτσι ώστε η εν λόγω βιομάζα να είναι μηδενικού συντελεστή. Προσδιορίζουν τον τρόπο καταλογισμού της αποθήκευσης εκπομπών από μείγμα πηγών μηδενικού συντελεστή και πηγών μη μηδενικού συντελεστή. Προσδιορίζουν επίσης τον τρόπο καταλογισμού των εκπομπών από

ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και από καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, εξασφαλίζοντας ότι λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω εκπομπές και ότι αποφεύγεται η διπλή προσμέτρηση.

ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και από καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, εξασφαλίζοντας ότι λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω εκπομπές και ότι αποφεύγεται η διπλή προσμέτρηση. *Διευκρινίζουν επίσης τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές από το φρέαρ έως τη δεξαμενή για τα καύσιμα από ανανεώσιμες πηγές και τα καύσιμα χαμηλών εκπομπών άνθρακα.*

Τροπολογία 104

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 19 α (νέο)
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 19 – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο

2. Οποιοδήποτε πρόσωπο μπορεί να κατέχει δικαιώματα. Το μητρώο είναι προσιτό στο κοινό και πρέπει να περιέχει χωριστούς λογαριασμούς για την καταχώριση των δικαιωμάτων που κατέχονται από κάθε **πρόσωπο** προς **το οποίο** εκχωρούνται ή μεταβιβάζονται δικαιώματα.

Τροπολογία

«(19α) Το άρθρο 19, παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5, πέραν των κεντρικών και εθνικών διοικητικών λογαριασμών, μόνο ρυθμιζόμενες οντότητες με προηγούμενες, τρέχουσες ή προβλέψιμες μελλοντικές υποχρεώσεις συμμόρφωσης με το ΣΕΔΕ μπορούν να κατέχουν δικαιώματα. Το μητρώο είναι προσιτό στο κοινό και πρέπει να περιέχει χωριστούς λογαριασμούς για την καταχώριση των δικαιωμάτων που κατέχονται από κάθε **οντότητα προς **την οποία** εκχωρούνται ή μεταβιβάζονται δικαιώματα.**

Τροπολογία 105

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 19 β (νέο)
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 19 – παράγραφος 2 α (νέα)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

(19β) Στο άρθρο 19 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος μετά την παράγραφο 2:

«2α. Οι ρυθμιζόμενες οντότητες με συνολικές ετήσιες εκπομπές χαμηλότερες από 25 000 τόνους ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα ετησίως δύνανται να αναθέτουν σε φυσικό πρόσωπο ή νομική οντότητα εντολή ανοίγματος της λειτουργίας λογαριασμών μητρώου που ανήκουν στη ρυθμιζόμενη οντότητα και να διεξάγουν παντός τύπου συναλλαγές τις οποίες επιτρέπει ο εν λόγω λογαριασμός, εξ ονόματος της ρυθμιζόμενης οντότητας. Η ευθύνη για τη συμμόρφωση παραμένει στη ρυθμιζόμενη οντότητα. Κατά την ανάθεση της εντολής στο φυσικό πρόσωπο ή τη νομική οντότητα, η ρυθμιζόμενη οντότητα διασφαλίζει την απουσία σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ του εντολοδόχου και των αρμόδιων αρχών, εθνικών διαχειριστών, ελεγκτών και λοιπών φορέων που υπόκεινται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 106

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 19 γ (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 23 – παράγραφος 3

Ισχύον κείμενο

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, στο άρθρο 12 παράγραφος 7 τρίτο εδάφιο, στο άρθρο 19 παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.

Τροπολογία

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 3ε, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, στο άρθρο 12 παράγραφος 7 τρίτο εδάφιο, στο άρθρο 19 παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ 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.»

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 107

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 19 δ (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 29 β (νέο)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

(19δ) Μετά το άρθρο 29α παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 29β:

«Άρθρο 29β

Μηχανισμός συγκράτησης της βραχυπρόθεσμης μεταβλητότητας των τιμών

Όταν για πάνω από τρεις συνεχόμενες εβδομάδες η μέση τιμή δικαιώματος στους πλειστηριασμούς που διενεργούνται σύμφωνα με την πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 4 είναι μεγαλύτερη από το 15% της μέσης τιμής δικαιώματος κατά τις τέσσερις συνεχόμενες προηγούμενες εβδομάδες στους πλειστηριασμούς για τα δικαιώματα, η Επιτροπή εκδίδει επειγόντως απόφαση για την απελευθέρωση x εκατομμυρίων δικαιωμάτων που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο από το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς, σύμφωνα με το άρθρο 1α παράγραφος 7 της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814. Τρεις μήνες μετά την απόφαση δυνάμει του παρόντος άρθρου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κοινοποιεί στους συμμετέχοντες στην αγορά και στο ΑΣΑ τις συνολικές

επιπτώσεις στην τιμή του άνθρακα στην ΕΕ. Η έκθεση αυτή θα δημοσιευθεί και θα είναι διαθέσιμη στο κοινό.»

Τροπολογία 108

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο 19 ε (νέο)
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 29 γ (νέο)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

(19ε) Μετά το άρθρο 29β παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 29γ:

«Άρθρο 29γ

Προσωρινό εικονικό ανώτατο όριο

Όταν, για περισσότερες από τέσσερις συνεχείς εβδομάδες, η τιμή των δικαιωμάτων στους πλειστηριασμούς που διενεργούνται σύμφωνα με την πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 4 είναι το διπλάσιο της μέσης τιμής του 2021 ή το τριπλάσιο της μέσης τιμής του 2020, η Επιτροπή εκδίδει [να προστεθεί ημερομηνία, δηλ. 31/12/2025], εκδίδει απόφαση για την αποδέσμευση επαρκών δικαιωμάτων που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο από το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 1α παράγραφος 7 της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814, για τη στήριξη του υφιστάμενου μηχανισμού προστασίας από τη διαρροή άνθρακα.»

Τροπολογία 109

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 21
Οδηγία 2003/87/EK
Κεφάλαιο IVα

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21) Μετά το άρθρο 30 παρεμβάλλεται το ακόλουθο κεφάλαιο IVα:

[...]

διαγράφεται

(απαλοιφή ολόκληρου του σημείου 21 στο κεφάλαιο IVα)

Τροπολογία 110

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 21 α (νέο)
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 31 –α (νέο)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

(21α) Στο κεφάλαιο V, πριν από το άρθρο 31 παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 31-α:

«Άρθρο 31-α

Η Επιτροπή επανεξετάζει την παρούσα οδηγία όσον αφορά την κανονιστική απλούστευση [και συμπεριλαμβανομένου του συνδυασμένου και σωρευτικού αποτελέσματος της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %], και, κατά περίπτωση, προτείνει τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή και οι αρμόδιες αρχές προσαρμόζουν συνεχώς τις διοικητικές διαδικασίες με βάση τις βέλτιστες πρακτικές και λαμβάνουν όλα τα μέτρα για την απλούστευση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, διατηρώντας στο ελάχιστο τη διοικητική επιβάρυνση.»

Τροπολογία 111

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 22
Οδηγία 2003/87/EK
Παραρτήματα

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22) τα παραρτήματα I, IIβ, IV και V της οδηγίας 2003/87/EK τροποποιούνται

(22) τα παραρτήματα I, IIβ, IV και V της οδηγίας 2003/87/EK τροποποιούνται

σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας και τα παραρτήματα III, IIIa και IIIb παρεμβάλλονται στην οδηγία 2003/87/EK όπως ορίζεται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 112

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο γ

Απόφαση (ΕΕ) 2015/1814

Άρθρο 1 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Για δεδομένο έτος, αν ο συνολικός αριθμός δικαιωμάτων σε κυκλοφορία κυμαίνεται μεταξύ 833 εκατομμυρίων και 1 096 εκατομμυρίων, αριθμός δικαιωμάτων ίσος με τη διαφορά μεταξύ του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων σε κυκλοφορία, όπως ορίζεται στην πιο πρόσφατη δημοσίευση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, και του ποσού των 833 εκατομμυρίων αφαιρείται από την ποσότητα δικαιωμάτων που πρόκειται να τεθούν σε πλειστηριασμό από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/EK και τοποθετείται στο αποθεματικό για περίοδο 12 μηνών που ξεκινά από την 1η **Σεπτεμβρίου** του εν λόγω έτους. Αν ο συνολικός αριθμός των δικαιωμάτων σε κυκλοφορία υπερβαίνει τα 1 096 εκατομμύρια δικαιώματα, ο αριθμός δικαιωμάτων που πρέπει να αφαιρεθεί από την ποσότητα δικαιωμάτων που πρόκειται να τεθούν σε πλειστηριασμό από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/EK και να τεθεί στο αποθεματικό για περίοδο 12 μηνών που ξεκινά από την 1η **Σεπτεμβρίου** του εν λόγω έτους ισούται με ποσοστό 12 % του συνολικού αριθμού των δικαιωμάτων σε κυκλοφορία. Κατά παρέκκλιση από την τελευταία περίοδο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 το ποσοστό

Τροπολογία

5. Για δεδομένο έτος, αν ο συνολικός αριθμός δικαιωμάτων σε κυκλοφορία κυμαίνεται μεταξύ 833 εκατομμυρίων και 1 096 εκατομμυρίων, αριθμός δικαιωμάτων ίσος με τη διαφορά μεταξύ του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων σε κυκλοφορία, όπως ορίζεται στην πιο πρόσφατη δημοσίευση που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, και του ποσού των 833 εκατομμυρίων αφαιρείται από την ποσότητα δικαιωμάτων που πρόκειται να τεθούν σε πλειστηριασμό από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/EK και τοποθετείται στο αποθεματικό για περίοδο 12 μηνών που ξεκινά από την 1η **Ιουλίου** του εν λόγω έτους. Αν ο συνολικός αριθμός των δικαιωμάτων σε κυκλοφορία υπερβαίνει τα 1 096 εκατομμύρια δικαιώματα, ο αριθμός δικαιωμάτων που πρέπει να αφαιρεθεί από την ποσότητα δικαιωμάτων που πρόκειται να τεθούν σε πλειστηριασμό από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/EK και να τεθεί στο αποθεματικό για περίοδο 12 μηνών που ξεκινά από την 1η **Ιουλίου** του εν λόγω έτους ισούται με ποσοστό 12 % του συνολικού αριθμού των δικαιωμάτων σε κυκλοφορία. Κατά παρέκκλιση από την τελευταία περίοδο, έως **την 31η** Δεκεμβρίου 2030, το ποσοστό διπλασιάζεται *εάν κατά τη διάρκεια του*

διπλασιάζεται.

Με την επιφύλαξη του συνολικού αριθμού των προς αφαίρεση δικαιωμάτων σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, έως την 31η Δεκεμβρίου 2030 τα δικαιώματα που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) της οδηγίας 2003/87/EK δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον προσδιορισμό των μεριδίων των κρατών μελών που συνεισφέρουν στο συνολικό αυτό ποσό.

Τροπολογία 113

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο γ

Απόφαση (ΕΕ) 2015/1814

Άρθρο 1 – παράγραφος 5 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5α. Εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά κατά την πρώτη επανεξέταση που πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 3, από το 2023 και εξής **παύουν πλέον να ισχύουν** τα δικαιώματα που διακρατώνται στο αποθεματικό πέραν του αριθμού των 400 εκατομμυρίων δικαιωμάτων.

Τροπολογία 114

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 2

Απόφαση (ΕΕ) 2015/1814

Άρθρο 1α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) **παρεμβάλλεται το ακόλουθο**

προηγούμενου έτους η μέση τιμή των δικαιωμάτων στην ευρωπαϊκή αγορά άνθρακα είναι χαμηλότερη από 30 EUR.

Με την επιφύλαξη του συνολικού αριθμού των προς αφαίρεση δικαιωμάτων σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, έως την 31η Δεκεμβρίου 2030 τα δικαιώματα που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) της οδηγίας 2003/87/EK δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον προσδιορισμό των μεριδίων των κρατών μελών που συνεισφέρουν στο συνολικό αυτό ποσό.

Τροπολογία

5α. Εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά κατά την πρώτη επανεξέταση που πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 3, από το 2023 και εξής τα δικαιώματα που διακρατώνται στο αποθεματικό πέραν του αριθμού των 400 εκατομμυρίων δικαιωμάτων **διατίθενται για τον σκοπό ενίσχυσης του Ταμείου Εκσυγχρονισμού, του Ταμείου Καινοτομίας και πρόληψης της ενεργοποίησης του διατομεακού διορθωτικού συντελεστή.**

Τροπολογία

διαγράφεται

άρθρο 1α:

«Άρθρο 1α

Λειτουργία του αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς για τους τομείς των κτιρίων και των οδικών μεταφορών

[...]

Τροπολογία 115

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – σημείο -1 α (νέο)

(Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757)

Άρθρο 2 – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, στα αλιευτικά σκάφη και 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

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, στα αλιευτικά σκάφη και 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 **ή στα πλοία που χρησιμοποιούνται για σκοπούς πολιτικής προστασίας, έρευνας και διάσωσης.**

Τροπολογία 116

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – σημείο 1 α (νέο)

(Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757)

Άρθρο 3 – στοιχείο β

Ισχύον κείμενο

β) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών· κατά συνέπεια εξαιρούνται οι στάσεις με

Τροπολογία

-1α) στο άρθρο 3, το στοιχείο β)
αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών· κατά συνέπεια, **για τον σκοπό του παρόντος**

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·

κανονισμού, 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, **οι στάσεις σε λιμένα μεταφόρτωσης γειτονικής χώρας εκτός ΕΕ** και οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων αναζήτησης και διάσωσης·

Τροπολογία 117

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – σημείο -1 β (νέο)

(Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757)

Άρθρο 3 – σημεία ιε α (νέο) και ιε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-1β) Στο άρθρο 3, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιε α) και ιε β):

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

ιεβ) «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 118

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – εδάφιο 4 – στοιχείο -α (νέο)

(Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757)

Άρθρο 6 – παράγραφος 4

4. Το σχέδιο παρακολούθησης **μπορεί** επίσης **να περιέχει** πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου **ή/και** τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της διανυθείσας απόστασης και του χρόνου παραμονής στη θάλασσα κατά την πλεύση σε **πάγο**.

-α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Για ναυτιλιακές εταιρείες που αποσκοπούν στην παράδοση λιγότερων δικαιωμάτων εκπομπής βάσει της κατηγορίας πάγου του πλοίου ή της πλεύσης σε συνθήκες πάγου ή βάσει και των δύο δυνάμει της οδηγίας 2003/87/EK, το σχέδιο παρακολούθησης περιέχει επίσης πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου και τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της διανυθείσας απόστασης και του χρόνου παραμονής στη θάλασσα κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου.

Παρέχονται επίσης πληροφορίες σχετικά με διαδικασίες καταγραφής της ημερομηνίας και του χρόνου κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου και του εάν η πλεύση πραγματοποιείται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, αναχωρεί από λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή φτάνει σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους.»

Τροπολογία 119

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – σημείο 5 α (νέο)

(Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757)

Άρθρο 9 – παράγραφος 1

(5α) Το άρθρο 9 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται το ακόλουθο σημείο η):

κατηγορία πάγου και το εάν ο πλους περιλαμβάνει πλεύση σε συνθήκες πάγου, εάν η ναυτιλιακή εταιρεία αποσκοπεί

στην παράδοση λιγότερων δικαιωμάτων εκπομπής βάσει αυτού δυνάμει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Εάν οι πλώες περιλαμβάνουν πλεύση σε συνθήκες πάγου και εάν η ναυτιλιακή εταιρεία αποσκοπεί στην παράδοση λιγότερων δικαιωμάτων εκπομπής βάσει αυτού δυνάμει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, παρέχονται επίσης οι πληροφορίες σχετικά με την ημερομηνία, την ώρα και την τοποθεσία πλεύσης σε συνθήκες πάγου, τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου, τον συντελεστή κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπής του καυσίμου για κάθε τύπο καυσίμου κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου, καθώς και τη διανυθείσα απόσταση κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου.

β) το τελευταίο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία αποσκοπεί να παραδώσει λιγότερα δικαιώματα εκπομπής βάσει της πλεύσης του πλοίου σε συνθήκες πάγου δυνάμει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, μπορεί απλώς να εφαρμόσει την εξαίρεση που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο για τους μήνες κατά τους οποίους το πλοίο δεν πλέει σε συνθήκες πάγου.»

Οι εταιρείες δύνανται επίσης να παρακολουθούν τις πληροφορίες που αφορούν την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλεύση σε πάγο, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 120

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – σημείο 5 β (νέο)
(Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757)
Άρθρο 9 – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη του άρθρου 10, μία εταιρεία εξαιρείται από την υποχρέωση παρακολούθησης των πληροφοριών της

Τροπολογία

5β) στο άρθρο 9, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη του άρθρου 10, μία εταιρεία εξαιρείται από την υποχρέωση παρακολούθησης των πληροφοριών της

παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ανά πλοίο, για συγκεκριμένο πλοίο, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όλοι οι πλόες του πλοίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς έχουν ως λιμένα αναχώρησης ή άφιξης λιμένα εντός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους· και

β) το πλοίο, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμά του, εκτελεί περισσότερους από 300 πλόες κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ανά πλοίο, για συγκεκριμένο πλοίο, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όλοι οι πλόες του πλοίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς έχουν ως λιμένα αναχώρησης ή άφιξης λιμένα εντός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους· και **μία από τις κατωτέρω εναλλακτικές δυνατότητες:**

β) το πλοίο, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμά του, εκτελεί περισσότερους από 300 πλόες κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς ή

γ) η ναυτιλιακή εταιρεία δεν σκοπεύει να παραδώσει λιγότερα δικαιώματα εκπομπής βάσει της κατηγορίας πάγου του πλοίου ή της πλεύσης σε πάγο ή βάσει και των δύο δυνάμει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ·

Τροπολογία 121

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 6 α (νέο)

(Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757)

Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – στοιχείο ια α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Στο άρθρο 10 προστίθεται το στοιχείο (ια α):

«ιαα) Οι εταιρείες δύνανται να παρακολουθούν τις πληροφορίες που αφορούν την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλεύση σε πάγο, κατά περίπτωση. Για ναυτιλιακές εταιρείες που αποσκοπούν στην παράδοση λιγότερων δικαιωμάτων εκπομπής βάσει της κατηγορίας πάγου του πλοίου ή της πλεύσης σε πάγο ή βάσει και των δύο δυνάμει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η παρακολούθηση περιλαμβάνει χωριστά την κατηγορία πάγου, τη συνολική απόσταση που διανύθηκε και τις συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες που αφορούν πλεύση σε

*συνθήκες πάγου και τη συνολική
διανυθείσα απόσταση κατά τη διάρκεια
πλόων που αφορούσαν πλεύση σε
συνθήκες πάγου.»*

Τροπολογία 122

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με **τα άρθρα 1 και 2 της παρούσας οδηγίας το αργότερο ως τις 31 Δεκεμβρίου 2023**. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω **διατάξεων**.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με **την παρούσα οδηγία ως τις 31 Δεκεμβρίου του επόμενου έτους το οποίο ακολουθεί το έτος έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας**. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω **μέτρων**.

Τροπολογία 123

Πρόταση οδηγίας Παράρτημα – εδάφιο 1 – στοιχείο γ – σημείο vii - πίνακας Οδηγία 2003/87/EK ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ – εδάφιο 1 – στοιχείο γ – σημείο vii - πίνακας

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
«Θαλάσσιες μεταφορές	Αέρια του θερμοκηπίου που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757»·
Οι δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών των πλοίων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και εκτελούν πλόες με σκοπό τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου για εμπορικούς σκοπούς	
<i>Τροπολογία</i>	
«Θαλάσσιες μεταφορές	Αέρια του θερμοκηπίου που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757»·
Οι δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών	

των πλοίων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και εκτελούν πλόες με σκοπό τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου για εμπορικούς σκοπούς

Στη δραστηριότητα αυτή δεν περιλαμβάνονται:

α) Πλόες που εκτελούνται στο πλαίσιο σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92·

β) πλόες που εκτελούνται σε διαδρομές προς και/ή από εξόχως απόκεντρες περιφέρειες και διαδρομές εντός εξόχως απόκεντρων περιφερειών, όπως ορίζονται στο άρθρο 299 παράγραφος 2 της Συνθήκης·

γ) πλόες που εκτελούνται σε διαδρομές μεταξύ νησιών και ηπειρωτικής χώρας, εντός των νησιών που αποτελούν τμήμα της ίδιας νησιωτικής περιφέρειας ή περιοχής·

δ) πλόες που εκτελούνται από πλοίο με συνολικές ετήσιες εκπομπές μικρότερες από 10.000 τόνους·

ε) ανθρωπιστικοί πλόες·

στ) πλόες έρευνας και διάσωσης ή τμήματα κανονικών πλόων από πλοία όπου έπρεπε να πραγματοποιηθούν δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης

ζ) ανωτέρα βία για το σύνολο ή μέρος του πλου·

Τροπολογία 124

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα I – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Παράρτημα I – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι εγκαταστάσεις ή μέρη εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται για έρευνα, ανάπτυξη και δοκιμή νέων προϊόντων και διεργασιών **και οι εγκαταστάσεις στις οποίες οι εκπομπές από την καύση βιομάζας που πληροί τα κριτήρια του άρθρου 14 συνιστούν ποσοστό άνω του 95 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου** δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

1. Οι εγκαταστάσεις ή μέρη εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται για έρευνα, ανάπτυξη και δοκιμή νέων προϊόντων και διεργασιών δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

Τροπολογία 125

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα I – σημείο 2
Οδηγία 2003/87/EK
Παραρτήματα III, III α, III β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα παραρτήματα ως παραρτήματα III, IIIα και IIIβ της οδηγίας 2003/87/EK:

[...]

Τροπολογία

διαγράφεται

(απαλοιφή ολόκληρου του σημείου 2 και των αντίστοιχων παραρτημάτων)

Τροπολογία 126

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα I – σημείο 3 – στοιχείο γ
Οδηγία 2003/87/EK
Παράρτημα IV – μέρος Γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) προστίθεται το ακόλουθο μέρος Γ:

«ΜΕΡΟΣ Γ – Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές που αντιστοιχούν στη δραστηριότητα που αναφέρεται στο παράρτημα III

[...]

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 127

Πρόταση οδηγίας
Παράρτημα I – σημείο 4
Οδηγία 2003/87/ΕΚ
Παράρτημα V – Μέρος Γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Στο παράρτημα V της οδηγίας 2003/87/ΕΚ προστίθεται το ακόλουθο μέρος Γ:

διαγράφεται

«ΜΕΡΟΣ Γ – Επαλήθευση των εκπομπών που αντιστοιχούν στη δραστηριότητα που αναφέρεται στο παράρτημα III

[...]

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποιητική οδηγία 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757
Έγγραφο αναφοράς	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 13.9.2021
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 13.9.2021
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Andrey Novakov 29.10.2021
Εξέταση στην επιτροπή	7.2.2022
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Έλενα Κουντουρά, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Ελισσάβετ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

30	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Ελισσάβετ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz

8	-
ECR	Peter Lundgre
S&D	Vera Tax
The Left	Leila Chaïbi, Clare Daly
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenber, Pär Holmgren, Tilly Metz

10	0
NI	Mario Furore
Renew	Jan-Christoph Oetjen
S&D	Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Έλενα Κουντουρά

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

