

10.9.2020

A9-0144/ 001-060

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 001-060

κατάθεση: Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Έκθεση

Jutta Paulus

A9-0144/2020

Παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία

Πρόταση κανονισμού (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη -1 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-1) Η κλιματική αλλαγή συνιστά πρωτοφανή απειλή που απαιτεί ενισχυμένη φιλοδοξία και αυξημένη δράση για το κλίμα από την Ένωση, καθώς και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Ένωση έχει δεσμευτεί να εντείνει τις προσπάθειες για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την υλοποίηση της Συμφωνίας του Παρισιού^{1α}, σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα επιστημονικά δεδομένα. Η ειδική έκθεση της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC), του 2018, με τίτλο «Υπερθέρμανση του πλανήτη κατά 1,5°C» επιβεβαίωσε ότι είναι ζωτικής σημασίας να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές σε όλους τους τομείς ώστε να συγκρατηθεί η υπερθέρμανση του πλανήτη κάτω από

1,5°C. Η ειδική έκθεση της IPCC, του 2019, με τίτλο «Οι ωκεανοί και η κρυσφαίρα σε ένα μεταβαλλόμενο κλίμα», δηλώνει επίσης ότι οι κλιματικοί μηχανισμοί εξαρτώνται από την υγεία των ωκεάνιων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων, τα οποία πλήττονται αυτή τη στιγμή από την υπερθέρμανση του πλανήτη, τη ρύπανση, την υπερεκμετάλλευση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, και την οξίνιση, αποξυγόνωση και διάβρωση των ακτών. Η IPCC υπενθυμίζει ότι οι ωκεανοί αποτελούν μέρος της λύσης όσον αφορά τον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και την προσαρμογή σε αυτές, υπογραμμίζει δε την ανάγκη να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η ρύπανση των οικοσυστημάτων, καθώς και την ανάγκη να ενισχυθούν οι φυσικές καταβόθρες άνθρακα.

1^α Συμφωνία του Παρισιού (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν αντίκτυπο **στο παγκόσμιο κλίμα**, ως αποτέλεσμα των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) **από τη ναυτιλία**. Το 2015 οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν το 13 % των συνολικών ενωσιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών¹⁵. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβάνεται στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των

Τροπολογία

(1) Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν αντίκτυπο **στην κλιματική αλλαγή, τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, την ποιότητα του αέρα και τη δημόσια υγεία**, ως αποτέλεσμα των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) **και άλλων εκπομπών τους, όπως το μεθάνιο, τα οξείδια του αζώτου, τα οξείδια του θείου, τα σωματίδια και ο μαύρος άνθρακας**. Το 2015 οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν το 13 % των συνολικών ενωσιακών

εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών¹⁵. **Οι παγκόσμιες εκπομπές της ναυτιλίας αναμένεται να αυξηθούν κατά ποσοστό μεταξύ 50 % και 250 % έως το 2050^{15α}. Εάν δεν ληφθούν περαιτέρω μέτρα, οι εκπομπές της σχετικής με τον ΕΟΧ ναυτιλίας αναμένεται να αυξηθούν, έως το 2050, κατά 86 % πάνω από τα επίπεδα του 1990, μολονότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) ενέκρινε ελάχιστα πρότυπα απόδοσης των πλοίων.** Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβάνεται στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. **Ο ΙΜΟ ενέκρινε, στις 13 Απριλίου 2018, την αρχική στρατηγική του για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία. Χρειάζονται επειγόντως μέτρα για την εφαρμογή της εν λόγω στρατηγικής σε παγκόσμιο αλλά και ενωσιακό επίπεδο, ώστε να διασφαλιστεί η ανάληψη άμεσης δράσης για να μειωθούν οι εκπομπές της ναυτιλίας, να στηριχθεί η υλοποίηση της Συμφωνίας του Παρισιού και να επιτευχθεί ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας σε ολόκληρη την Ένωση, χωρίς να υπονομεύονται οι προσπάθειες που καταβάλλονται για το κλίμα από άλλους τομείς.**

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15α} https://gmni.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλλουν **στη μείωση των** εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου **σύμφωνα με τη δέσμευση των** συννομοθετών, **όπως αυτή εκφράζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842 του** Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ **και την οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**¹⁷.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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

(2) Όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλλουν **στην κοινή προσπάθεια για την ολοκλήρωση της μετάβασης σε μηδενικό ισοζύγιο** εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου **το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο έως το 2050, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Ένωσης που απορρέουν από τη Συμφωνία του Παρισιού και τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την κλιματική αλλαγή.**

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με πλαίσιο για τις πολιτικές που αφορούν το κλίμα και την ενέργεια με χρονικό ορίζοντα το έτος 2030 η Επιτροπή και τα κράτη μέλη καλούνται να θέσουν ως δεσμευτικό στόχο για την Ένωση τη μείωση, μέχρι το 2030, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επεσήμανε επίσης ότι, για να ανταποκριθεί η Ένωση στις παγκόσμιες προσπάθειες στο μερίδιο που της αναλογεί, θα χρειαστεί να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Τροπολογία

(3) Στο ψήφισμά του της 14ης Μαρτίου 2019 σχετικά με την κλιματική αλλαγή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τάχθηκε με ευρεία πλειοψηφία υπέρ του στόχου της επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο έως το 2050. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει επίσης καλέσει επανειλημμένα την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αυξήσουν τον δεσμευτικό στόχο για την Ένωση της μείωσης, μέχρι το 2030, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επεσήμανε επίσης ότι, για να επιτύχει η Ένωση τους κλιματικούς της στόχους και να ανταποκριθεί στις παγκόσμιες προσπάθειες στο μερίδιο που της αναλογεί, πρέπει να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι ταχείες προσπάθειες για την απαλλαγή του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές καθίστανται ολοένα και σημαντικότερες, δεδομένου ότι το Κοινοβούλιο κήρυξε, στις 28 Νοεμβρίου 2019, κλιματική και περιβαλλοντική κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) Στο ψήφισμά του της 28ης Νοεμβρίου 2019 σχετικά με τη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, 2019, στη Μαδρίτη, Ισπανία (COP25), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε την ανάγκη να λάβει η Ένωση πρόσθετα μέτρα για να αντιμετωπίσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον τομέα της ναυτιλίας, δεδομένου ότι σημειώθηκε αργή και ανεπαρκής πρόοδος σε επίπεδο IMO. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε, ειδικότερα, να συμπεριληφθεί ο τομέας της ναυτιλίας στο ενωσιακό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου (ΣΕΔΕ), καθώς και να καθιερωθούν πρότυπα απόδοσης των πλοίων σε επίπεδο Ένωσης. Οι αγορακεντρικές πολιτικές για τη μείωση των εκπομπών δεν επαρκούν από μόνες τους για να επιτευχθούν οι ενωσιακοί στόχοι της μείωσης των εκπομπών, και θα πρέπει να συνοδεύονται από δεσμευτικές και καταλλήλως επιβαλλόμενες ρυθμιστικές πολιτικές για τη μείωση των εκπομπών.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του της 24ης Οκτωβρίου 2014, τάχθηκε υπέρ ενός δεσμευτικού στόχου της Ένωσης για εγχώρια μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αναφέρθηκε επίσης στη σημασία της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των κινδύνων που συνδέονται με την

Τροπολογία

(4) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του της 12ης Δεκεμβρίου 2019^{1α}, ενέκρινε τον στόχο της επίτευξης μιας κλιματικά ουδέτερης ΕΕ έως το 2050. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δήλωσε επίσης ότι όλη η σχετική νομοθεσία και οι πολιτικές της ΕΕ πρέπει να παρουσιάζουν συνέπεια στη συμβολή τους προς την εκπλήρωση του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας, με ταυτόχρονη εξασφάλιση ισότιμων όρων

εξάρτηση του τομέα των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, και κάλεσε την Επιτροπή να εξετάσει περαιτέρω μέσα και μέτρα για μια σφαιρική και τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση, μεταξύ άλλων, για την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές και της μείωσης των εκπομπών.

ανταγωνισμού.

1α

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/el/pdf>

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Προς το παρόν, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον μοναδικό τομέα που δεν συνδέεται ρητά με ενωσιακό στόχο μείωσης των εκπομπών ή ειδικά μέτρα μετριασμού. Στην ανακοίνωση, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η Επιτροπή εξέφρασε την πρόθεσή της να λάβει πρόσθετα μέτρα για να αντιμετωπίσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα της ναυτιλίας, και ειδικότερα να επεκτείνει το ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα της ναυτιλίας, να ρυθμίσει την πρόσβαση των πλέον ρυπογόνων πλοίων στους ενωσιακούς λιμένες και να υποχρεώσει τα ελλιμενισμένα πλοία να ηλεκτροδοτούνται από ξηράς. Στην πρόταση, της 4ης Μαρτίου 2020, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα)^{1α}, η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι, για να

επιτευχθεί ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, χρειάζεται να ληφθούν πρόσθετα μέτρα με τη συνεισφορά όλων των τομέων, καθώς οι υφιστάμενες πολιτικές αναμένεται να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μόνο κατά 60 % έως το 2050.

^{1α} <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1588581905912&uri=CELEX:52020PC0080>

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) Η άρση των φραγμών της αγοράς στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς και η χρήση ενός διαφανούς και αξιόπιστου συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ), έχει ως στόχο να συνεισφέρει στη διεύθυνση των τεχνολογιών ενεργειακής αποδοτικότητας, ώστε να βοηθήσει να μειωθούν κατά περίπου 2 % οι εκπομπές της ναυτιλίας έως το 2030. Προκειμένου να συνεισφέρει πλήρως ο τομέας της ναυτιλίας στις προσπάθειες που καταβάλλονται από το σύνολο της οικονομίας για να επιτευχθεί ο ενωσιακός στόχος της κλιματικής ουδετερότητας, καθώς και οι στόχοι για το 2030 και άλλοι δυνητικοί ενδιάμεσοι στόχοι, είναι επομένως αναγκαία η ανάληψη περαιτέρω δράσης. Ως το κύριο μέσο της Ένωσης για την παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές, ο κανονισμός ΠΥΕ

της ΕΕ αποτελεί τη βάση για περαιτέρω δράση. Το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού θα πρέπει, επομένως, να επεκταθεί ώστε να περιλαμβάνει δεσμευτικές απαιτήσεις για να μειώσουν οι εταιρείες τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ανά μεταφορικό έργο, είναι δε επίσης αναγκαίο να επεκταθεί το ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να καλύπτει τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Τον Απρίλιο του 2015, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές²⁰ («κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ»), ο οποίος συμπληρώθηκε το 2016 με δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς²¹ και δύο εκτελεστικούς κανονισμούς²². Στόχος του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ είναι η συλλογή δεδομένων όσον αφορά τις εκπομπές από τη ναυτιλία για την περαιτέρω χάραξη πολιτικής και την παροχή κινήτρων για μειώσεις των εκπομπών, μέσω της διάθεσης πληροφοριών σχετικά με την απόδοση των πλοίων στις σχετικές αγορές. Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ υποχρεώνει τις εταιρείες να παρακολουθούν και να επαληθεύουν την κατανάλωση καυσίμων, τις εκπομπές CO₂ και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων τους για τους πλόες προς και από λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), καθώς και να υποβάλλουν εκθέσεις επ' αυτών, σε ετήσια βάση, αρχής γενομένης από το 2018. Η

Τροπολογία

(6) Τον Απρίλιο του 2015, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές²⁰ («κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ»), ο οποίος συμπληρώθηκε το 2016 με δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς²¹ και δύο εκτελεστικούς κανονισμούς²². Στόχος του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ είναι η συλλογή δεδομένων όσον αφορά τις εκπομπές από τη ναυτιλία για την περαιτέρω χάραξη πολιτικής και την παροχή κινήτρων για μειώσεις των εκπομπών, μέσω της διάθεσης πληροφοριών σχετικά με την απόδοση των πλοίων στις σχετικές αγορές. **Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ εγκρίθηκε ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για την υπαγωγή των εκπομπών της ναυτιλίας στις δεσμεύσεις της Ένωσης με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και για την επακόλουθη τιμολόγηση των εν λόγω εκπομπών σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».** Όταν εγκρίθηκε ο

υποχρέωση αυτή ισχύει επίσης για τις εκπομπές CO₂ εντός λιμένων του ΕΟΧ. Οι πρώτες εκθέσεις για τις εκπομπές **πρέπει** να υποβληθούν μέχρι τις 30 Απριλίου 2019.

κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ, η Επιτροπή δεσμεύτηκε να εξετάσει, στο πλαίσιο των μελλοντικών νομοθετικών προτάσεων για τις εκπομπές της ναυτιλίας, τις κατάλληλες επόμενες ενέργειες προκειμένου να εξασφαλιστεί η δίκαιη συνεισφορά του τομέα στους στόχους της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών, και ειδικότερα το ενδεχόμενο διεύρυνσης του ΣΕΔΕ ώστε να καλύπτει τον τομέα της ναυτιλίας. Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ υποχρεώνει τις εταιρείες να παρακολουθούν και να επαληθεύουν την κατανάλωση καυσίμων, τις εκπομπές CO₂ και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων τους για τους πλόες προς και από λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), καθώς και να υποβάλλουν εκθέσεις επ' αυτών, σε ετήσια βάση, αρχής γενομένης από το 2018. Η υποχρέωση αυτή ισχύει επίσης για τις εκπομπές CO₂ εντός λιμένων του ΕΟΧ. Οι πρώτες εκθέσεις για τις εκπομπές **έπρεπε** να υποβληθούν μέχρι τις 30 Απριλίου 2019 **και δημοσιεύτηκαν από την Επιτροπή στις 30 Ιουνίου 2019.**

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

²¹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2072 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

²¹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2072 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των

εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (EE L 320 της 26.11.2016, σ. 5). Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2071 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις μεθόδους για την παρακολούθηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τους κανόνες παρακολούθησης και άλλες σχετικές πληροφορίες (EE L 320 της 26.11.2016, σ. 1).

²² Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1927 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με τα υποδείγματα για τα σχέδια παρακολούθησης, τις εκθέσεις εκπομπών και τα έγγραφα συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (EE L 299 της 5.11.2016, σ. 1-21). Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1928 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, για τον προσδιορισμό του μεταφερόμενου φορτίου για κατηγορίες πλοίων που δεν είναι επιβατηγά, ro-ro και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (EE L 299 της 5.11.2016, σ. 22-25).

εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (EE L 320 της 26.11.2016, σ. 5). Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2071 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις μεθόδους για την παρακολούθηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τους κανόνες παρακολούθησης και άλλες σχετικές πληροφορίες (EE L 320 της 26.11.2016, σ. 1).

²² Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1927 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με τα υποδείγματα για τα σχέδια παρακολούθησης, τις εκθέσεις εκπομπών και τα έγγραφα συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (EE L 299 της 5.11.2016, σ. 1). Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1928 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, για τον προσδιορισμό του μεταφερόμενου φορτίου για κατηγορίες πλοίων που δεν είναι επιβατηγά, ro-ro και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (EE L 299 της 5.11.2016, σ. 22).

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

(6α) Η μείωση των εκπομπών από τη ναυτιλία και του αντικτύπου τους στην υπερθέρμανση του πλανήτη και την ατμοσφαιρική ρύπανση δεν θα πρέπει να επιδιώκεται κατά τρόπο που βλάπτει τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, θα πρέπει δε να συνοδεύεται από μέτρα που στοχεύουν στην αποκατάσταση των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων που επηρεάζονται από τον ναυτιλιακό κλάδο, π.χ. από τις ουσίες που απορρίπτονται στις θάλασσες, συμπεριλαμβανομένου του νερού έρματος, υδρογονανθράκων, βαρέων μετάλλων και χημικών ουσιών, τα απολεσθέντα στη θάλασσα εμπορευματοκιβώτια, και τις συγκρούσεις με κητοειδή.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

(6β) Στον τομέα της ναυτιλίας, ο πλοιοκτήτης δεν ταυτίζεται πάντοτε με το πρόσωπο ή την οντότητα που εκμεταλλεύεται εμπορικά το πλοίο. Επομένως, όλα τα δεδομένα που απαιτούνται δυνάμει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ θα πρέπει να συλλέγονται και να αποδίδονται στο μέρος που είναι υπεύθυνο για την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, όπως ο διαχειριστής, ο χρονοναυλωτής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6γ) Τα δεδομένα που συλλέγονται δυνάμει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να προάγεται η μετάβαση σε πλοία μηδενικών εκπομπών, με τη θέσπιση πιστοποιητικού ενεργειακής αποδοτικότητας για τα πλοία, βάσει κλίμακας αξιολόγησης, ώστε να καθίσταται δυνατή η διαφανής σύγκριση των πλοίων, ιδίως σε περιπτώσεις πώλησης ή ενοικίασης, και για να ενθαρρύνονται τα κράτη μέλη να προωθούν βέλτιστες πρακτικές και να στηρίζουν τα πλέον αποδοτικά πλοία.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6δ) Προκειμένου να ενημερώνονται οι καταναλωτές για τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο των θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με προϊόντα που αγοράζουν, η Επιτροπή, σε συνεργασία με πλοιοκτήτες, άλλους ενδιαφερόμενους φορείς και ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, θα πρέπει να αναπτύξει μια ευρωπαϊκή ναυτιλιακή ετικέτα για τα προϊόντα. Η εν λόγω ετικέτα θα μπορούσε να στηρίζει την περιβαλλοντική και ενεργειακή μετάβαση του τομέα της ναυτιλίας, καθώς θα παρέχει έναν αξιόπιστο και διαφανή τρόπο ενημέρωσης των πελατών όσον αφορά εθελοντικές πρωτοβουλίες. Θα μπορούσε να ενθαρρύνει τους

καταναλωτές να αγοράζουν προϊόντα που μεταφέρονται από πλοιοκτήτες οι οποίοι έχουν μειώσει τον περιβαλλοντικό τους αντίκτυπο, για παράδειγμα ως προς τα αέρια του θερμοκηπίου και τις εκπομπές ρύπων, την ηχορύπανση, και τη διαχείριση αποβλήτων και υδάτων.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6ε) Η οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου^{1α} συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές, καθώς προωθεί τη μετάβαση από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των ποτάμιων διαδρόμων μηδενικών εκπομπών. Απαιτείται αναθεώρηση της εν λόγω οδηγίας προκειμένου να ενισχυθούν οι προσπάθειες να προωθηθούν οι πολυτροπικές μεταφορές, να αυξηθεί η αποδοτικότητα, και να πολλαπλασιαστούν οι εναλλακτικές λύσεις χαμηλών εκπομπών. Οι πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών είναι καθοριστικής σημασίας για να αναπτυχθεί μια βιώσιμη μετάβαση από τις οδικές στις πλωτές μεταφορές, και είναι επομένως αναγκαίο να υποστηριχθούν οι επενδύσεις σε υποδομές ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης σε εσωτερικούς λιμένες.

^{1α} Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 στ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6στ) Οι λιμένες της Ένωσης αποτελούν στρατηγικούς κόμβους για την ενεργειακή μετάβαση λόγω της γεωγραφικής θέσης και των οικονομικών δραστηριοτήτων τους. Αποτελούν τα κύρια σημεία εισόδου των ενεργειακών προϊόντων (λόγω εισαγωγής, αποθήκευσης ή διανομής), συμμετέχουν ολοένα και περισσότερο στην ανάπτυξη μονάδων παραγωγής ανανεώσιμης ενέργειας, και αναπτύσσουν νέες στρατηγικές όσον αφορά την ενεργειακή διαχείριση και την κυκλική οικονομία. Σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η απαλλαγή του τομέα της ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές θα πρέπει να συνοδεύεται από μια ενωσιακή στρατηγική προσέγγιση των λιμένων της Ένωσης, για να υποστηριχθεί ο ρόλος τους ως παράγοντα διευκόλυνσης της ενεργειακής μετάβασης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνονται να τονώνουν την ανάπτυξη λιμένων μηδενικών εκπομπών και να επενδύουν σε υποδομές ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης. Έτσι αναμένεται να εξασφαλιστούν άμεσα οφέλη για την υγεία όλων των πολιτών που ζουν σε λιμενικές και παράκτιες περιοχές, καθώς και να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στη θαλάσσια και παράκτια βιοποικιλότητα των περιοχών αυτών, οι οποίες καλύπτουν επίσης τεράστιες χερσαίες περιοχές, ορισμένες δε ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Το άρθρο 22 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ ορίζει ότι η Επιτροπή, σε περίπτωση που υπάρξει διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, επανεξετάζει τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ και, εάν το κρίνει σκόπιμο, προτείνει τροποποιήσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η **ευθυγράμμιση** με την εν λόγω διεθνή συμφωνία.

Τροπολογία

(7) Το άρθρο 22 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ ορίζει ότι η Επιτροπή, σε περίπτωση που υπάρξει διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης **ή σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές**, επανεξετάζει τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ και, εάν το κρίνει σκόπιμο, προτείνει τροποποιήσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η **συνέπεια** με την εν λόγω διεθνή συμφωνία. **Ανεξάρτητα από τα παγκόσμια μέτρα, είναι σημαντικό να παραμείνει η Ένωση σε θέση να επιδεικνύει φιλοδοξία και ηγετική ικανότητα σε κλιματικά ζητήματα, με τη διατήρηση ή την έγκριση αυστηρότερων μέτρων εντός των συνόρων της.**

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Στο πλαίσιο της Συμφωνίας του Παρισιού που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC)²³, η Ένωση και τα κράτη μέλη της έχουν αναλάβει στόχο μείωσης για το σύνολο της οικονομίας. Προσπάθειες για τον περιορισμό των εκπομπών της διεθνούς ναυτιλίας μέσω

Τροπολογία

(8) Στο πλαίσιο της Συμφωνίας του Παρισιού που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC)²³, η Ένωση και τα κράτη μέλη της έχουν αναλάβει στόχο μείωσης για το σύνολο της οικονομίας. Προσπάθειες για τον περιορισμό των εκπομπών της διεθνούς ναυτιλίας μέσω

του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) είναι υπό εξέλιξη και είναι σκόπιμο να ενθαρρύνονται. Τον Οκτώβριο του 2016 ο ΙΜΟ ενέκρινε²⁴ ένα σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία («το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ»).

του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) είναι υπό εξέλιξη και είναι σκόπιμο να ενθαρρύνονται. Τον Οκτώβριο του 2016 ο ΙΜΟ ενέκρινε²⁴ ένα σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία («το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ»). **Ο ΙΜΟ ενέκρινε επίσης, στις 13 Απριλίου 2018, μια αρχική στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία («αρχική στρατηγική του ΙΜΟ»), με στόχο να περιορίσει την αύξηση των εν λόγω εκπομπών το συντομότερο δυνατόν και να τις μειώσει, έως το 2050, κατά τουλάχιστον 50 % σε σύγκριση με το 2008, επιδιώκοντας να τις εκμηδενίσει σταδιακά. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη και τα συνδεδεμένα μέλη του ΙΜΟ, συμπεριλαμβανομένων όλων των κρατών μελών της Ένωσης, δεσμεύτηκαν να μειώσουν, έως το 2030, κατά τουλάχιστον 40 % τις εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο, κατά μέσο όρο στο σύνολο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, επιδιώκοντας μείωση κατά 70 % έως το 2050. Είναι, επομένως, σκόπιμο να συμπεριληφθούν στην ενωσιακή νομοθεσία τα βασικά στοιχεία της αρχικής στρατηγικής του ΙΜΟ και να συνεχιστεί παράλληλα η εποικοδομητική συνεργασία με τα κράτη μέλη του ΙΜΟ με σκοπό να επιτευχθεί παγκόσμια συμφωνία όσον αφορά τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Θα πρέπει να υποχρεούνται οι εταιρείες να μειώσουν γραμμικά, κατά τουλάχιστον 40 %, τις ετήσιες εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο έως το 2030, ως μέσο όρο όλων των πλοίων υπό την ευθύνη τους, σε σύγκριση με τις μέσες επιδόσεις ανά κατηγορία πλοίων του ίδιου μεγέθους και τύπου, όπως αναφέρεται στον κανονισμό ΠΥΕ. Θα πρέπει η βάση αναφοράς για τα μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου να καθορισθεί με τη χρήση των δεδομένων**

από το μητρώο THETIS-MRV και το σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO, λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις μειώσεις εκπομπών που έχουν ήδη επιτύχει οι εταιρείες οι οποίες πρωτοπόρησαν στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές. Θα πρέπει η Επιτροπή να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όπου θα ορίζονται οι λεπτομερείς κανόνες για τον καθορισμό του βασικού συντελεστή, ο ετήσιος συντελεστής μείωσης για κάθε κατηγορία πλοίων, τα μέσα υπολογισμού και είσπραξης των προστίμων υπέρβασης εκπομπών και οι σχετικοί κανόνες, καθώς και κάθε άλλος κανόνας που απαιτείται για τη συμμόρφωση και την επαλήθευση της συμμόρφωσης με την υποχρέωση αυτή.

²³ Συμφωνία του Παρισιού (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4-18).

²⁴ Ψήφισμα MEPC.278(70) του IMO για την τροποποίηση του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL.

²³ Συμφωνία του Παρισιού (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

²⁴ Ψήφισμα MEPC.278(70) του IMO για την τροποποίηση του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τη συνύπαρξη των δύο αυτών συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, εξέτασε, σύμφωνα με το άρθρο 22 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να ευθυγραμμιστούν τα δύο συστήματα, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τα πλοία, ενώ παράλληλα διαφυλάσσονται οι στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ.

Τροπολογία

(9) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τη συνύπαρξη των δύο αυτών συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, εξέτασε, σύμφωνα με το άρθρο 22 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να ευθυγραμμιστούν τα δύο συστήματα, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τα πλοία, **ιδίως για όσα ανήκουν σε ΜΜΕ**, ενώ παράλληλα διαφυλάσσονται οι στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέδειξε ότι η μερική εναρμόνιση των δύο συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης θα μπορούσε να συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ παράλληλα θα διαφυλάσσονταν οι βασικοί στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ. Ωστόσο, μια τέτοια μερική εναρμόνιση δεν θα πρέπει να τροποποιεί τη διακυβέρνηση, **το πεδίο εφαρμογής**, την επαλήθευση, τη διαφάνεια ή τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων για το CO₂ του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, δεδομένου ότι η κίνηση αυτή θα υπονόμει σοβαρά τους στόχους του κανονισμού και θα επηρέαζε την ικανότητά του για τη διαμόρφωση μελλοντικών αποφάσεων με στόχο τη χάραξη τεκμηριωμένης πολιτικής, καθώς και για την παροχή κινήτρων που αποσκοπούν στην υιοθέτηση μέτρων και συμπεριφορών στον τομέα της ναυτιλίας. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε τροποποίηση του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ θα πρέπει να περιορίζεται στην εναρμόνιση με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ σε σχέση με τους ορισμούς, τις παραμέτρους παρακολούθησης, τα σχέδια και τα υποδείγματα παρακολούθησης.

Τροπολογία

(10) Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέδειξε ότι η μερική εναρμόνιση των δύο συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης θα μπορούσε να συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ παράλληλα θα διαφυλάσσονταν οι βασικοί στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ. Ωστόσο, μια τέτοια μερική εναρμόνιση δεν θα πρέπει να τροποποιεί τη διακυβέρνηση, την επαλήθευση, τη διαφάνεια ή τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων για το CO₂ του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, δεδομένου ότι η κίνηση αυτή θα υπονόμει σοβαρά τους στόχους του κανονισμού και θα επηρέαζε την ικανότητά του για τη διαμόρφωση μελλοντικών αποφάσεων με στόχο τη χάραξη τεκμηριωμένης πολιτικής, καθώς και για την παροχή κινήτρων που αποσκοπούν στην υιοθέτηση μέτρων και συμπεριφορών στον τομέα της ναυτιλίας. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε τροποποίηση του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ θα πρέπει να περιορίζεται στην εναρμόνιση με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ σε σχέση με **τα πλοία που καλύπτονται από τον κανονισμό ΠΥΕ**, τους ορισμούς, τις παραμέτρους παρακολούθησης, τα σχέδια και τα υποδείγματα παρακολούθησης.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO σχετικά με τα δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται και να υποβάλλονται ετησίως, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ο εξορθολογισμός της συλλογής δεδομένων για τις δραστηριότητες των πλοίων που εμπίπτουν και στα δύο συστήματα. Για τον σκοπό αυτό, η παράμετρος «νεκρό βάρος» θα πρέπει να υποβάλλεται, ενώ η παράμετρος «μεταφερόμενο φορτίο» θα πρέπει να διατηρηθεί σε προαιρετική βάση. Η παράμετρος «χρόνος παραμονής στη θάλασσα» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον ορισμό της «διάρκειας διαδρομής σε ώρες» στο πλαίσιο του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO. Τέλος, ο υπολογισμός της «διανυθείσας απόστασης» θα πρέπει να βασίζεται στο παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO²⁵, ούτως ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος.

²⁵ Ψήφισμα MEPC 282 (70) του IMO.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Το περιεχόμενο των σχεδίων παρακολούθησης θα πρέπει να εξορθολογιστεί, ώστε να λαμβάνεται υπόψη το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO, με εξαίρεση τα μέρη

Τροπολογία

(12) Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO σχετικά με τα δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται και να υποβάλλονται ετησίως, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ο εξορθολογισμός της συλλογής δεδομένων για τις δραστηριότητες των πλοίων που εμπίπτουν και στα δύο συστήματα. Για τον σκοπό αυτό, η παράμετρος «νεκρό βάρος» θα πρέπει να υποβάλλεται μαζί με την παράμετρο «μεταφερόμενο φορτίο». Η παράμετρος «χρόνος παραμονής στη θάλασσα» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον ορισμό της «διάρκειας διαδρομής σε ώρες» στο πλαίσιο του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO. Τέλος, ο υπολογισμός της «διανυθείσας απόστασης» θα πρέπει να βασίζεται στο παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO²⁵, ούτως ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος.

²⁵ Ψήφισμα MEPC 282 (70) του IMO.

του σχεδίου που είναι αναγκαία ώστε να διασφαλίζεται ότι, δυνάμει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, παρακολουθούνται και υποβάλλονται μόνο τα δεδομένα που σχετίζονται με την ΕΕ. Επομένως, όλες οι «ανά πλου» διατάξεις θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν μέρος του σχεδίου παρακολούθησης.

του σχεδίου που είναι αναγκαία ώστε να διασφαλίζεται ότι, δυνάμει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, παρακολουθούνται και υποβάλλονται μόνο τα δεδομένα που σχετίζονται με την ΕΕ. Επομένως, όλες οι «ανά πλου» διατάξεις θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν μέρος του σχεδίου παρακολούθησης. **Θα πρέπει η Επιτροπή να συνδράμει επίσης τα κράτη μέλη, με την ανταλλαγή εμπειρογνωσίας και ορθών πρακτικών, καθώς και με την εφαρμογή νέων τεχνολογιών, με στόχο τη άρση των διοικητικών φραγμών και την αποδοτική και ασφαλή ανάκτηση δεδομένων.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Η εκτίμηση επιπτώσεων που διεξήγαγε η Επιτροπή το 2013, η οποία συνοδεύει την πρόταση για τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ, κατέδειξε την αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές της ναυτιλίας και διαπίστωσε ότι οι επιλογές που θα μπορούσαν να εγγραφούν την επίτευξη των αναγκαίων μειώσεων εκπομπών στον τομέα είναι ένα ενωσιακό σύστημα ΣΕΔΕ ή ένα ταμείο στοχοθετημένης αποζημίωσης. Προκειμένου να συμπεριληφθούν οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στις προσπάθειες της Ένωσης για μείωση των εκπομπών, θα πρέπει να διευρυνθεί η οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α} ώστε να καλύπτει τις εκπομπές της ναυτιλίας. Θα πρέπει η Επιτροπή να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όπου θα καθορίζεται η συνολική ποσότητα

δικαιωμάτων για τις θαλάσσιες μεταφορές σε συνάρτηση με άλλους τομείς, καθώς και η μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω του εκπλειστηριασμού του συνόλου των δικαιωμάτων. Κατά την εκπόνηση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει η Επιτροπή να επικαιροποιήσει την εκτίμηση επιπτώσεων του 2013, ειδικότερα για να ληφθούν υπόψη ο ενωσιακός στόχος της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... [ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα], καθώς και ο οικονομικός αντίκτυπος, συμπεριλαμβανομένων των δυνητικών κινδύνων όσον αφορά ανεπιθύμητες αλλαγές των τρόπων μεταφοράς και διαρροές άνθρακα. Θα πρέπει η Επιτροπή να δημοσιοποιήσει τα αποτελέσματα της εν λόγω εκτίμησης. Είναι σημαντικό η Ένωση και τα κράτη μέλη της να στηρίζουν μέτρα σε διεθνές επίπεδο για τη μείωση του ανθρακικού των θαλάσσιων μεταφορών στο κλίμα. Θα πρέπει η Επιτροπή να επανεξετάσει κάθε πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την έγκριση αγορακεντρικού μέτρου από τον ΙΜΟ και, σε περίπτωση έγκρισης παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, να διερευνήσει τρόπους για να διασφαλίσει τη συνέπεια μεταξύ των ενωσιακών και των παγκόσμιων μέτρων κατά τρόπο που να διατηρεί την περιβαλλοντική ακεραιότητα και την αποτελεσματικότητα της ενωσιακής δράσης για τον κλίμα.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13β) Η επιτυχής μετάβαση στη ναυτιλία μηδενικών εκπομπών απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και το κατάλληλο ευνοϊκό περιβάλλον, ώστε να τονωθεί η καινοτομία, τόσο στα πλοία όσο και στους λιμένες. Το εν λόγω ευνοϊκό περιβάλλον συνεπάγεται δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην έρευνα και την καινοτομία, καθώς και τεχνολογικά και επιχειρησιακά μέτρα για να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση των πλοίων και να αναπτυχθούν βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υδρογόνο και η αμμωνία, που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αλλά και τεχνολογίες πρόωσης μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων και οι αναγκαίες υποδομές ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης στους λιμένες. Θα πρέπει να θεσπιστεί Ταμείο Ωκεανών, το οποίο θα τροφοδοτείται με έσοδα που προκύπτουν από τον εκπλειστηριασμό των ναυτιλιακών δικαιωμάτων στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ, ώστε να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση των πλοίων και να υποστηριχθούν οι επενδύσεις για την απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Θα πρέπει η Επιτροπή να αναπτύξει, επίσης, μέτρα ώστε να ρυθμίζεται η πρόσβαση των πλέον ρυπογόνων πλοίων σε λιμένες της Ένωσης και να υποχρεώνονται τα ελλιμενισμένα πλοία που εξαρτώνται από ορυκτά καύσιμα να χρησιμοποιούν την από ξηράς ηλεκτροδότηση ή εναλλακτικές επιλογές μηδενικών εκπομπών. Επιπλέον, θα πρέπει η

Επιτροπή να διερευνήσει το ενδεχόμενο να απαιτείται οι λιμένες να χρεώνουν σταλίες με βάση τις εκπομπές.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13γ) Η επιτυχής μετάβαση σε πλοία μηδενικών εκπομπών και πράσινα πλοία απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την προώθηση καινοτόμων μέτρων για πιο οικολογικά πλοία, για παράδειγμα όσον αφορά τον σχεδιασμό του κύτους, νέους κινητήρες και βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα, και την αιολική πρόωση, καθώς και επιχειρησιακά μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν βραχυπρόθεσμα για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και, συνεπώς, των εκπομπών, όπως η μείωση της ταχύτητας ή ο καλύτερος σχεδιασμός δρομολογίων. Η μείωση της ταχύτητας, ή αλλιώς αργή πλεύση, δοκιμάστηκε σε μεγάλη κλίμακα μεταξύ 2006 και 2012 λόγω της κατακόρυφης αύξησης στις τιμές των καυσίμων: η μείωση της ταχύτητας κατά 10 % οδήγησε σε μείωση της κατανάλωσης κατά περίπου 19 %^{1α} και σε αντίστοιχη μείωση των εκπομπών. Αγορακεντρικά μέτρα, όπως το ΣΕΔΕ της ΕΕ, θα ενθαρρύνουν τη μείωση των εκπομπών και τις επενδύσεις στην έρευνα και την καινοτομία, ώστε να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση των πλοίων και να αναπτυχθούν βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα και συναφείς τεχνολογίες πρόωσης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων υποδομών ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης σε θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες.

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

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Προκειμένου να διατηρηθεί η υψηλή ποιότητα των δεδομένων που υποβάλλονται στο μητρώο THETIS-MRV, θα πρέπει να δοθούν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) οι αρμοδιότητες και οι πόροι που απαιτούνται για να είναι σε θέση να ελέγχει τις εκθέσεις για τις εκπομπές που έχουν επαληθευτεί ως ικανοποιητικές από ελεγκτή.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14β) Θα πρέπει η Επιτροπή να επανεξετάσει τη λειτουργία του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, λαμβάνοντας υπόψη την πείρα που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ, καθώς και άλλες συναφείς εξελίξεις που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14γ) Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν επίσης πηγή ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως το οξείδιο του θείου (SO_x), το οξείδιο του αζώτου (NO_x), τα σωματίδια, οι οζοντοφθόρες ουσίες, και οι πτητικές οργανικές ενώσεις^{1α}. Οι ατμοσφαιρικοί ρύποι έχουν αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον και στην υγεία των πολιτών, και δη όσων ζουν και εργάζονται σε παράκτιες ή λιμενικές περιοχές. Θα πρέπει η Επιτροπή να επανεξετάσει τη σχετική νομοθεσία έως τον Ιούνιο του 2021, και να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει η Επιτροπή να επιδιώξει, επίσης, να επεκταθούν οι περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου (SECA) και οι περιοχές ελέγχου των εκπομπών NO_x (NECA) σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες, συμπεριλαμβανομένης της Μεσογείου, και να αντιμετωπίσει επιπλέον το πρόβλημα της απόρριψης του νερού πλύσης από τις πλυντρίδες και άλλων ουσιών —όπως το νερό έρματος, οι υδρογονάνθρακες, τα βαρέα μέταλλα και οι χημικές ουσίες— σε ανοικτά ύδατα, καθώς και το πρόβλημα του αντικτύπου των ουσιών αυτών στη θαλάσσια βιοποικιλότητα.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Στόχος του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 είναι η παρακολούθηση, η υποβολή εκθέσεων και η επαλήθευση των εκπομπών **CO₂** από πλοία που καταπλέουν σε λιμένες του ΕΟΧ, **ως το πρώτο βήμα μιας σταδιακής προσέγγισης για** τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο στόχος δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και ο παρών κανονισμός εξασφαλίζει τη συνέχιση της συγκρισιμότητας και της αξιοπιστίας των δεδομένων που συλλέγονται με βάση ένα ενιαίο σύνολο απαιτήσεων. Η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

Τροπολογία

(15) Στόχος του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 είναι η παρακολούθηση, η υποβολή εκθέσεων και η επαλήθευση των εκπομπών **αερίων του θερμοκηπίου** από πλοία που καταπλέουν σε λιμένες του ΕΟΧ, **ώστε να μειωθεί η μέση ένταση άνθρακα ανά μεταφορικό έργο, μεταξύ άλλων με τη σημαντική μείωση των εκπομπών τους κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού, και να τιμολογηθούν οι εν λόγω εκπομπές με στόχο** τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου **από τον τομέα της ναυτιλίας**. Ο στόχος δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και ο παρών κανονισμός εξασφαλίζει τη συνέχιση της συγκρισιμότητας και της αξιοπιστίας των δεδομένων που συλλέγονται με βάση ένα ενιαίο σύνολο απαιτήσεων. Η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

(15α) Δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί η μετάβαση στην κλιματικά ουδέτερη ναυτιλία, τα δε συναφή κανονιστικά μέτρα υπήρξαν μέχρι στιγμής ανεπαρκή. Οι λιμένες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Θα πρέπει οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης να υποχρεούνται να διασφαλίζουν, με μέσα όπως η σύνδεση με την από ξηράς ηλεκτροδότηση, ότι τα πλοία τους δεν εκπέμπουν αέρια του θερμοκηπίου ή ατμοσφαιρικούς ρύπους κατά τη διάρκεια της αγκυροβολίας. Αυτό θα ήταν ιδιαίτερα σημαντικό στην περίπτωση θέσεων αγκυροβολίας που βρίσκονται κοντά σε αστικές περιοχές, προκειμένου να μειωθεί ο αντίκτυπος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην ανθρώπινη υγεία. Δεδομένων των διαφόρων επιπτώσεων που έχουν τα πλοία όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων, θα πρέπει τα πλέον ρυπογόνα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων επιβατηγών πλοίων, να υποχρεούνται να συμμορφώνονται καταρχάς με την εν λόγω απαίτηση.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 β (νέα)

(15β) Θα πρέπει οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων να διασφαλίζουν ότι λειτουργούν τα πλοία τους με τον πλέον ενεργειακά αποδοτικό τρόπο, διατηρώντας τις

εκπομπές στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα. Θα πρέπει οι ναυπηγοί να διασφαλίζουν ότι, κατά τη ναυπήγηση νέων πλοίων, δίνουν προτεραιότητα στη μείωση των εκπομπών.

Τροπολογία 31

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – τίτλος (νέος)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ)
αριθ. 2015/757***

Τροπολογία 32

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο -1 (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
τροποποιείται ως εξής:***

Τροπολογία 33

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο -1 α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Αιτιολογική σκέψη 23**

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

***-1α) Η αιτιολογική σκέψη 23
αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:***

(23) Στο παρόν στάδιο, το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ δεν θα πρέπει να καλύπτει άλλα αέρια θερμοκηπίου ούτε άλλους κλιματικούς ή ατμοσφαιρικούς ρύπους, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού

«(23) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει επίσης άλλα αέρια θερμοκηπίου, άλλους κλιματικούς και ατμοσφαιρικούς ρύπους, εφόσον υπάρχει εξοπλισμός μετρήσεων που είναι επαρκώς αξιόπιστος ή διαθέσιμος

μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος ή διαθέσιμος στο εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να παρακωλύσουν την εφαρμογή του ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ.

στο εμπόριο, για την καλύτερη προστασία του κλίματος, του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο -1 β (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 1

Ισχύον κείμενο

Άρθρο 1

Αντικείμενο

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

Τροπολογία

-1β) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός ορίζει κανόνες για την επακριβή παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών **αερίων του θερμοκηπίου** και άλλων συναφών πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. **Προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της ενωσιακής οικονομίας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... [ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα], λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της αρχικής στρατηγικής του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία, η οποία εγκρίθηκε στις 13 Απριλίου 2018, ο παρών κανονισμός επιβάλλει στις εταιρείες την υποχρέωση να μειώσουν τις μέσες ετήσιες εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο σύμφωνα με το άρθρο 12α.».**

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο -1 γ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 2 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας *άνω των* 5 000, όσον αφορά τις εκπομπές **CO₂** που παράγονται κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων κατάπλου που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

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

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1γ) Στο άρθρο 2, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας **τουλάχιστον** 5 000, όσον αφορά τις εκπομπές **αερίων θερμοκηπίου** που παράγονται κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων κατάπλου που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.»

Τροπολογία

-α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«αα) «εκπομπές αερίων θερμοκηπίου»: η απελευθέρωση αερίων θερμοκηπίου από πλοία, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

** Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).»*

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

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

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – 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 αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την τροφοδοσία, την αντικατάσταση του πληρώματος, τον δεξαμενισμό ή τις επισκευές στο πλοίο και/ή στον εξοπλισμό του, οι στάσεις σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή κινδύνου, οι μεταφορές μεταξύ πλοίων έξω από λιμένες και οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων αναζήτησης και διάσωσης·

Τροπολογία

-αα) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 1 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) «εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, **στο οποίο** ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και **το οποίο έχει συμφωνήσει να αναλάβει το σύνολο των καθηκόντων και των υποχρεώσεων που επιβάλλονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

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

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο θ

Ισχύον κείμενο

θ) «άλλες συναφείς πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν τις εκπομπές CO₂ από την κατανάλωση καυσίμων, το μεταφορικό έργο και την ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων·

Τροπολογία

αα) το στοιχείο θ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«θ) «άλλες συναφείς πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν τις εκπομπές CO₂ από την κατανάλωση καυσίμων, το μεταφορικό έργο, **την από ξηράς ηλεκτροδότηση του πλοίου κατά τον ελλιμενισμό** και την ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων»·

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02015R0757-20161216&qid=1584951644602&from=EL>)

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 1 α (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 4 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

1. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 8 έως 12, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν, για κάθε πλοίο τους, τις συναφείς παραμέτρους κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς εντός όλων των λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και για κάθε πλοίο προς ή από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 1 β (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 5 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α) Στο άρθρο 4, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 8 έως 12, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν, για κάθε πλοίο **υπό την εμπορική** τους **εκμετάλλευση**, τις συναφείς παραμέτρους κατά τη διάρκεια μίας περιόδου αναφοράς εντός όλων των λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και για κάθε πλοίο προς ή από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.»

1β) Στο άρθρο 5, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό μεθόδων για τον προσδιορισμό των εκπομπών μεθανίου (CH₄).

Εκτός από την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που

αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, αξιολογεί και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τον αντίκτυπο που έχουν στο παγκόσμιο κλίμα οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, πλην του CO₂ και του CH₄, από τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση σχετικά με το ζήτημα της αντιμετώπισης των εν λόγω εκπομπών.»

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) μεταφερόμενο φορτίο, σε προαιρετική βάση·

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 3 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Ισχύον κείμενο

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

Τροπολογία

3α) Στο άρθρο 9 παράγραφος 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) τουλάχιστον το 90% των πλόων του πλοίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς έχουν ως λιμένα αναχώρησης ή άφιξης λιμένα εντός της δικαιοδοσίας

της δικαιοδοσίας κράτους μέλους· και

κράτους μέλους· και».

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

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

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 10 – εδάφιο 1 – στοιχείο ι α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ι α) μεταφερόμενο φορτίο.»

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 11 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Σε περίπτωση αλλαγής εταιρείας, η προηγούμενη εταιρεία υποβάλλει στην Επιτροπή και στις αρχές του οικείου κράτους σημαίας, όσο το πρακτικώς δυνατό πλησιέστερα στην ημέρα της ολοκλήρωσης της αλλαγής και το αργότερο εντός **τριών μηνών**, έκθεση που καλύπτει τα ίδια στοιχεία με την έκθεση εκπομπών, αλλά περιορίζεται στην περίοδο που αντιστοιχεί στις δραστηριότητες που διεξάγονται υπό την ευθύνη της.

«2. Σε περίπτωση αλλαγής εταιρείας, η προηγούμενη εταιρεία υποβάλλει στην Επιτροπή και στις αρχές του οικείου κράτους σημαίας, **την ημέρα της ολοκλήρωσης της αλλαγής ή** όσο το πρακτικώς δυνατό πλησιέστερα στην ημέρα της ολοκλήρωσης της αλλαγής και το αργότερο εντός **ενός μήνα**, έκθεση που καλύπτει τα ίδια στοιχεία με την έκθεση εκπομπών, αλλά περιορίζεται στην περίοδο που αντιστοιχεί στις δραστηριότητες που διεξάγονται υπό την ευθύνη της. **Η νέα εταιρεία μεριμνά ώστε να συμμορφώνεται κάθε πλοίο υπό την ευθύνη της με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού για το υπόλοιπο της περιόδου αναφοράς μετά την αλλαγή.**»

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 5 – στοιχείο β α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – σημείο χι α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**βα) στην παράγραφο 3 στοιχείο α),
προστίθεται το ακόλουθο σημείο:**

«χία) το μεταφερόμενο φορτίο»

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 5 – στοιχείο β β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – σημείο χι β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**ββ) στην παράγραφο 3 στοιχείο α),
προστίθεται το ακόλουθο σημείο:**

«χιβ) το μέγεθος του πλοίου»

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 5 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Κεφάλαιο II α (νέο) – άρθρο 12 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**5α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο
κεφάλαιο:**

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ IIα

ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Άρθρο 12α

Μείωση των εκπομπών

1. Οι εταιρείες μειώνουν γραμμικά, κατά τουλάχιστον 40 %, τις ετήσιες εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο έως το 2030, ως μέσο όρο όλων των πλοίων υπό την ευθύνη τους, σε σύγκριση με τις μέσες επιδόσεις ανά κατηγορία πλοίων του ίδιου μεγέθους και τύπου, όπως αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό.
2. Όταν, σε ένα δεδομένο έτος, μια εταιρεία δεν συμμορφώνεται με την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 ετήσια μείωση, η Επιτροπή επιβάλλει χρηματικό πρόστιμο, το οποίο είναι αποτελεσματικό, αναλογικό, αποτρεπτικό και συμβατό με ένα αγορακεντρικό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών, όπως το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η καταβολή του προστίμου υπέρβασης εκπομπών δεν απαλλάσσει την εταιρεία από την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 υποχρέωση για το χρονικό διάστημα έως το 2030. Σε περίπτωση εταιρειών που δεν συμμορφώθηκαν με τα καθοριζόμενα στο παρόν άρθρο όρια εκπομπών, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 20 παράγραφοι 3 και 4.
3. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις έως ... [6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον ορισμό των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 κατηγοριών πλοίων και τον καθορισμό της βάσης αναφοράς και του ετήσιου συντελεστή γραμμικής μείωσης που εφαρμόζονται για κάθε κατηγορία πλοίου, χρησιμοποιώντας τα δεδομένα από το σύστημα THETIS-MRV — συμπεριλαμβανομένης της υποχρεωτικής παραμέτρου «μεταφερόμενο φορτίο» — και του συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO και λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις μειώσεις εκπομπών που έχουν ήδη επιτύχει οι εταιρείες οι οποίες πρωτοπόρησαν στην απαλλαγή από τις

ανθρακούχες εκπομπές, ώστε να επιτευχθεί ο αναφερόμενος στην παράγραφο 1 στόχος, καθώς και με τον προσδιορισμό των κανόνων και των μέσων για τον υπολογισμό και την είσπραξη του αναφερόμενου στην παράγραφο 2 προστίμου και τον προσδιορισμό οποιουδήποτε άλλου κανόνα απαιτείται για τη συμμόρφωση και την επαλήθευση της συμμόρφωσης με το παρόν άρθρο.

4. Εντός 12 μηνών από την έγκριση, από τον IMO, μέτρων για την εφαρμογή της αρχικής στρατηγικής σχετικά με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, η οποία εγκρίθηκε στις 13 Απριλίου 2018, και προτού ξεκινήσουν να ισχύουν τα εν λόγω μέτρα, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία εξετάζει τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα των μέτρων που αποφασίστηκαν στο πλαίσιο του IMO, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας τους ως προς τους στόχους που απορρέουν από τη Συμφωνία του Παρισιού, καθώς και τον ενωσιακό στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... [ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα].

5. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή δύναται να συνοδεύσει την αναφερόμενη στην παράγραφο 4 έκθεση με νομοθετική πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού κατά τρόπο συνεπή προς τον στόχο της διατήρησης της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και της αποτελεσματικότητας της ενωσιακής δράσης για το κλίμα, και ειδικότερα τον

ενωσιακό στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... [ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα].».

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 5 β (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 12 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 12β

Εκπομπές από ελλιμενισμένα πλοία

Οι εταιρείες διασφαλίζουν ότι, έως το 2030, κανένα πλοίο υπό την ευθύνη τους δεν εκπέμπει αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό.».

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 5 γ (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 21 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

1. Έως την 30ή Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις πληροφορίες **σχετικά με εκπομπές CO₂** που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11 καθώς και τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

5γ) Στο άρθρο 21, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Έως την 30ή Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις πληροφορίες που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11 καθώς και τις πληροφορίες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.».

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 5 δ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Ισχύον κείμενο

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

Τροπολογία

5δ) Στο άρθρο 21 παράγραφος 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) την ταυτότητα του πλοίου (όνομα, **εταιρεία**, κωδικός αριθμός IMO και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·».

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 6 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 21 – παράγραφος 2 – στοιχείο ια α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α) Στο άρθρο 21 παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ιαα) το μέγεθος του πλοίου.».

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – σημείο 6 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757

Άρθρο 21 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6β) Στο άρθρο 21, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6α. Σύμφωνα με το πρόγραμμα

εργασίας του για την περίοδο 2020-2022, ο ΕΟΑΘ προβαίνει σε περαιτέρω στατιστική επαλήθευση των δεδομένων που υποβάλλονται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 1, ώστε να διασφαλίζεται η συνέπεια των παρεχόμενων δεδομένων.»

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 6 γ (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 21 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6γ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 21α

Επισήμανση της περιβαλλοντικής απόδοσης των πλοίων

1. Προκειμένου να παρασχεθούν κίνητρα για τη μείωση των εκπομπών και να αυξηθεί η διαφάνεια των πληροφοριών, η Επιτροπή θεσπίζει ένα ολιστικό ενωσιακό σύστημα για την επισήμανση της περιβαλλοντικής απόδοσης των πλοίων, το οποίο εφαρμόζεται στα πλοία που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

2. Έως την 1η Ιουλίου 2021, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό λεπτομερών που αφορούν τη λειτουργία του ενωσιακού συστήματος για την επισήμανση της περιβαλλοντικής απόδοσης των πλοίων, καθώς και τα τεχνικά πρότυπα στα οποία αυτή βασίζεται.».

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 6 δ (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 22 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6δ) Στο άρθρο 22, η παράγραφος 3 διαγράφεται.

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 6 ε (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 22 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6ε) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:
«Άρθρο 22α

Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022, η Επιτροπή επανεξετάζει τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού, συνυπολογίζοντας την πείρα που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή του, καθώς και άλλες σχετικές εξελίξεις που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές και στην εκπλήρωση των δεσμεύσεων της Ένωσης που απορρέουν από τη Συμφωνία του Παρισιού. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης, η Επιτροπή προτείνει πρόσθετες απαιτήσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, πλην του CO₂, καθώς και για τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και της απόρριψης λυμάτων, μεταξύ άλλων από πλυντρίδες, από τα πλοία σε ανοικτά ύδατα. Κατά την επανεξέταση διερευνάται επίσης η επέκταση του

πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ώστε να καλύπτει πλοία ολικής χωρητικότητας 400 έως 5000 τόνων. Η επανεξέταση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

2. Στο πλαίσιο της επικείμενης επανεξέτασης της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**, η Επιτροπή υποβάλλει επίσης πρόταση για τον καθορισμό δεσμευτικών στόχων για τα κράτη μέλη, ώστε να διασφαλίζεται επαρκής από ξηράς ηλεκτροδότηση σε θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες.*

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

*** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).».*

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 6 στ (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 23 – παράγραφος 2

2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα 5 παράγραφος 2, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 1η Ιουλίου 2015. Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η ανάθεση των αρμοδιοτήτων παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εκφράσει αντιρρήσεις όσον αφορά την παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

6στ) Στο άρθρο 23, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα 5 παράγραφος 2, **5 παράγραφος 2α, 12α παράγραφος 3**, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 1η Ιουλίου 2015. Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η ανάθεση των αρμοδιοτήτων παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εκφράσει αντιρρήσεις όσον αφορά την παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 6 ζ (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 23 – παράγραφος 3

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 5 παράγραφος 2, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα

6ζ) Στο άρθρο 23, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 5 παράγραφος 2, **5 παράγραφος 2α, 12α παράγραφος 3**, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην

της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – σημείο 6 η (νέο)
Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757
Άρθρο 23 – παράγραφος 5

Ισχύον κείμενο

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 5 παράγραφος 2, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία

6η) Στο άρθρο 23, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 5 παράγραφος 2, **5 παράγραφος 2α, 12α παράγραφος 3**, 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.».

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Κεφάλαιο II α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 1α

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2003/87/EK

Η οδηγία 2003/87/EK τροποποιείται ως εξής:

1) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο κεφάλαιο:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ IIα

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 3ζα

Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2022 για την εκχώρηση και κατανομή δικαιωμάτων όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, οι οποίοι διέπονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Όταν σημειώνεται αλλαγή εταιρείας σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η νέα εταιρεία υποχρεούται να αγοράζει δικαιώματα όσον αφορά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου μόνο για την περίοδο κατά την οποία το πλοίο προέβη σε δραστηριότητες υπό την ευθύνη της.*

Άρθρο 3ζβ

Συνολική ποσότητα και μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τις

θαλάσσιες μεταφορές

- 1. Έως την 1η Δεκεμβρίου 2020, η Επιτροπή επικαιροποιεί την εκτίμηση επιπτώσεων που διεξήχθη το 2013 και συνοδεύει την πρόταση της Επιτροπής για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**, και εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων για τις θαλάσσιες μεταφορές, η οποία ευθυγραμμίζεται με άλλους τομείς, και της μεθόδου κατανομής των δικαιωμάτων για τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω εκπλειστηριασμού του συνόλου των δικαιωμάτων, καθώς και με τη θέσπιση ειδικών διατάξεων όσον αφορά το εντεταλμένο κράτος μέλος. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη βασίζεται στα βέλτιστα διαθέσιμα δεδομένα και σε εκτίμηση των επιπτώσεων των διαφόρων επιλογών, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στις εκπομπές και στην οικονομία.*
- 2. Τα άρθρα 12 και 16 εφαρμόζονται στα δικαιώματα για τις θαλάσσιες μεταφορές κατά τον ίδιο τρόπο όπως τα δικαιώματα που συνδέονται με άλλες δραστηριότητες.*
- 3. Τουλάχιστον το 50 % των εσόδων από τον αναφερόμενο στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων χρησιμοποιείται μέσω του ταμείου που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 3ζγ.*
- 4. Τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων που δεν χρησιμοποιούνται μέσω του οριζόμενου στο άρθρο 3ζγ ταμείου, τα οποία κατανέμονται στα κράτη μέλη, χρησιμοποιούνται κατά τρόπο που συνάδει με τους στόχους της παρούσας οδηγίας, και δη για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής*

στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, για την προστασία και αποκατάσταση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων που επηρεάζονται από την υπερθέρμανση του πλανήτη, και για την υποστήριξη της δίκαιης μετάβασης στα κράτη μέλη, την παροχή στήριξης για την αναδιάταξη, την επανακατάρτιση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων, την εκπαίδευση, τις πρωτοβουλίες αναζήτησης εργασίας και τις νεοφυείς επιχειρήσεις, σε διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους. Δημοσιοποιούνται όλες οι πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των εν λόγω εσόδων.

5. Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κεφαλαίου και τις πιθανές τάσεις όσον αφορά εταιρείες που επιδιώκουν να αποφύγουν να δεσμευτούν από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή προτείνει μέτρα για να αποτρέπεται η αποφυγή αυτή.

Άρθρο 3ζγ

Ταμείο Ωκεανών

1. Θεσπίζεται Ταμείο Ωκεανών («το Ταμείο») για την περίοδο από το 2022 έως το 2030, ώστε να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση των πλοίων και να υποστηριχθούν οι επενδύσεις σε καινοτόμες τεχνολογίες και υποδομές για την απαλλαγή του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, και να αναπτυχθούν βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υδρογόνο και η αμμωνία, που παράγονται από ανανεώσιμες πηγές, αλλά και τεχνολογίες πρόωσης μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των αιολικών τεχνολογιών. Το 20 % των εσόδων του Ταμείου συμβάλλει 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. Όλες οι επενδύσεις που υποστηρίζονται από το Ταμείο δημοσιοποιούνται και συνάδουν με τους στόχους της παρούσας οδηγίας.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 της παρούσας οδηγίας, οι εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να καταβάλλουν ετήσια εισφορά μέλους στο Ταμείο, με βάση τις συνολικές εκπομπές τους που αναφέρθηκαν για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος των ναυτιλιακών εταιρειών, συμπεριλαμβανομένων των μικρών και μεσαίων εταιρειών και των εταιρειών που δεν δραστηριοποιούνται συχνά στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Το Ταμείο επιστρέφει δικαιώματα συλλογικά για λογαριασμό των εταιρειών θαλάσσιων μεταφορών που είναι μέλη του Ταμείου. Η εισφορά μέλους ανά τόνο εκπομπών ορίζεται από το Ταμείο έως τις 28 Φεβρουαρίου κάθε έτους, αλλά είναι τουλάχιστον ίση με την υψηλότερη τιμή διακανονισμού που καταγράφηκε για δικαιώματα σε πρωτογενή ή δευτερογενή αγορά το προηγούμενο έτος.

3. Το Ταμείο αποκτά ποσότητα δικαιωμάτων ίση με το συλλογικό σύνολο των αναφερόμενων στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου εισφορών κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, και τα επιστρέφει στο μητρώο που θεσπίζεται δυνάμει του άρθρου 19 της παρούσας οδηγίας έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους για επακόλουθη ακύρωση. Διατίθενται στο κοινό όλες οι πληροφορίες σχετικά με τις εισφορές.

4. Το Ταμείο τελεί υπό κεντρική

διαχείριση μέσω ενωσιακού φορέα, του οποίου η διοικητική δομή είναι παρόμοια με τη εκείνη του ταμείου που ορίζεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της παρούσας οδηγίας. Η δομή διακυβέρνησης και η διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι διαφανείς και χωρίς αποκλεισμούς, ειδικότερα όσον αφορά τον καθορισμό τομέων προτεραιότητας, τα κριτήρια και τις διαδικασίες για την κατανομή των δικαιωμάτων. Οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι φορείς έχουν τον κατάλληλο συμβουλευτικό ρόλο. Διατίθενται στο κοινό όλες οι πληροφορίες για τις επενδύσεις και όλες οι άλλες σχετικές πληροφορίες για τη λειτουργία του Ταμείου.

5. Η Επιτροπή συνεργάζεται με τρίτες χώρες όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο μπορούν κι αυτές να αξιοποιήσουν το Ταμείο.

6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 3ζδ

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση από την Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή μέτρων για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

1. Εντός 12 μηνών από την έγκριση, από τον ΙΜΟ, παγκόσμιων αγορακεντρικών μέτρων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, και προτού καταστούν λειτουργικά τα εν λόγω μέτρα, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία εξετάζει τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα των εν λόγω

μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας τους ως προς τους στόχους που απορρέουν από τη Συμφωνία του Παρισιού, καθώς και τον ενωσιακό στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... [ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα]. Η έκθεση λαμβάνει ειδικότερα υπόψη το επίπεδο συμμετοχής στα εν λόγω παγκόσμια μέτρα, την εκτελεστότητά τους, τη διαφάνεια, τις κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, τις διαδικασίες για συμμετοχή του κοινού, τη χρήση πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, την παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες για τη χρήση βιοκαυσίμων.

2. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή συνοδεύει την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 έκθεση με νομοθετική πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας κατά τρόπο συνεπή προς τον στόχο της διατήρησης της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και της αποτελεσματικότητας της ενωσιακής δράσης για το κλίμα, και ειδικότερα τον ενωσιακό στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... [ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα].

* 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).

*** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, σχετικά με μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την αλλαγή του κλίματος και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 13).».*