



Βρυξέλλες, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η αναγκαιότητα της δράσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία

Τον Δεκέμβριο του 2010 τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (UNFCCC) αναγνώρισαν ότι η πλανητική υπερθέρμανση δεν πρέπει να υπερβεί κατά περισσότερο από 2 ° C τις θερμοκρασίες που επικρατούσαν πριν από τη βιομηχανική επανάσταση¹. Αυτό έχει ζωτική σημασία προκειμένου να περιοριστούν οι συνέπειες της ανθρώπινης παρέμβασης στο κλιματικό σύστημα. Η υλοποίηση του μακροπρόθεσμου αυτού στόχου προϋποθέτει μείωση των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, μέχρι το 2050, τουλάχιστον κατά 50% έναντι των επιπέδων τους του 1990².

Οι ανεπτυγμένες χώρες θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές τους μέχρι το 2050 κατά 80 έως 95% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990³. Μεσοπρόθεσμα, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει δεσμευθεί να μειώσει τις οικείες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2020 κατά 20% έναντι των επιπέδων του 1990 και, υπό κατάλληλες προϋποθέσεις, κατά 30%. Η δέσμευση αυτή αποτελεί μέρος ενός από τους πέντε πρωταρχικούς στόχους της ΕΕ που καθορίζονται στη στρατηγική «Ευρώπη 2020»⁴. Επιπλέον, τόσο το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, όσο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησαν ότι θα πρέπει όλοι οι τομείς της οικονομίας να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών⁵. Με γνώμονα τη συμβολή στη στρατηγική της ΕΕ για το 2020, η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής, του 2011, για τις μεταφορές⁶ ορίζει ότι οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στην ΕΕ από τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να μειωθούν μέχρι το 2050 κατά 40 % (κατά 50 %, εάν είναι εφικτό) σε σχέση με τα επίπεδα του 2005.

Το 2010 υπολογίστηκε ότι οι συνολικές εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη (όπου συμπεριλαμβάνονται οι διαδρομές εντός της ΕΕ και οι πλόες προς και από την ΕΕ) είναι της τάξης των 180 Mt. Οι εκπομπές αυτές αναμένεται να αυξηθούν, παρά το γεγονός ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) καθιέρωσε το 2011 πρότυπα ελάχιστης ενεργειακής απόδοσης για ορισμένες κατηγορίες νέων πλοίων («ονομαστικός δείκτης ενεργειακής απόδοσης» - EEDI)⁷. Το κύριο αίτιο είναι η αναμενόμενη περαιτέρω άνοδος της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών, την οποία πυροδοτεί η αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών.

Η προβλεπόμενη αύξηση αναμένεται να σημειωθεί παρά τα επιχειρησιακά μέτρα και τις υπάρχουσες τεχνολογίες που είναι διαθέσιμα για τη μείωση της ειδικής ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπομπών CO₂ των πλοίων έως και κατά 75 % (σύμφωνα με τα στοιχεία του ΔΝΟ). Σημαντικό μέρος των εν λόγω μέτρων μπορούν να θεωρηθούν οικονομικώς αποδοτικά, δεδομένου ότι με τη μείωση του κόστους των καυσίμων εξασφαλίζεται η κάλυψη των ενδεχόμενων λειτουργικών ή επενδυτικών δαπανών. Η αντίφαση αυτή μπορεί να εξηγηθεί από την ύπαρξη φραγμών αγοράς στους οποίους προσκρούει η υιοθέτηση των συγκεκριμένων τεχνολογιών και επιχειρησιακών μέτρων, όπως

¹ Απόφαση 1/CP.16 της διάσκεψης των μερών της UNFCCC (οι «συμφωνίες του Κανκούν»)

² Με βάση την τέταρτη έκθεση αξιολόγησης της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC).

³ Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 29-30.10.2009 και ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4.2.2009 (2008/215(INI)).

⁴ COM(2010) 2020 τελικό

⁵ Οδηγία 2003/87/EK και απόφαση αριθ. 406/2009/EK

⁶ COM(2011) 144 τελικό

⁷ Αναθεώρηση του παραρτήματος VI της διεθνούς σύμβασης MARPOL

η έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων σχετικά με την απόδοση των καυσίμων στα πλοία ή τεχνολογιών για τη μετασκευή των πλοίων, η αδυναμία πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης για επενδύσεις στην απόδοση των πλοίων και ο διχασμός των κινήτρων, δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες δεν αποκομίζουν οφέλη από τις επενδύσεις τους στην απόδοση των πλοίων, επειδή οι δαπάνες για καύσιμα βαρύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης.

Εντολή δράσης σε επίπεδο ΕΕ

Η προβλεπόμενη αύξηση των εκπομπών CO₂ από τη ναυτιλία δεν συνάδει με τους στόχους της ΕΕ και έχει αρνητικές επιπτώσεις ως προς την κλιματική αλλαγή. Επιπλέον, σε ενωσιακό επίπεδο, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς που απομένει να υπαχθεί στη δέσμευση της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, η οποία απαιτεί πρόσθετες προσπάθειες από όλους τους άλλους τομείς.

Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο υπενθύμισαν την παλαιότερη δέσμευση για ανάληψη δράσης στη δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια που εγκρίθηκε στις 23 Απριλίου 2009: «*Εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 δεν εγκριθεί από τα κράτη μέλη διεθνής συμφωνία η οποία, στους στόχους μειώσεων που θα ορίζει, θα περιλαμβάνει τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της UNFCCC από την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας στη δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013. Η πρόταση θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τις τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δυνητικά περιβαλλοντικά οφέλη.*»⁸

Η προθεσμία παρήλθε χωρίς να αναληφθεί επαρκής διεθνής δράση, καθώς ο δείκτης EEDI, αν και χρήσιμος, δεν αναμένεται να αποδώσει από μόνος του μειώσεις των εκπομπών σε απόλυτες τιμές έναντι των ετών αναφοράς, εάν συντελεστεί η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή δρομολόγησε προπαρασκευαστικές δραστηριότητες προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Η αναγκαιότητα κλιμακωτής προσέγγισης για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από τις θαλάσσιες μεταφορές

Η ακριβής ποσότητα των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές που σχετίζονται με την ΕΕ δεν είναι επί του παρόντος γνωστή, επειδή δεν παρακολουθούνται οι εκπομπές αυτές και δεν υποβάλλονται σχετικές εκθέσεις. Κατά την εκτίμηση επιπτώσεων και τις διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους (βλ. τμήμα 2), διαπιστώθηκε ότι απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο ή πρότυπο απόδοσης, ανεξαρτήτως του αν εφαρμόζεται σε ενωσιακό ή παγκόσμιο επίπεδο, αποτελεί ένα ανθεκτικό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Επιπλέον, ένα ανθεκτικό σύστημα ΠΥΕ προβλέπεται να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς, ιδίως όσων σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων για την απόδοση των πλοίων. Με βάση τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων αναμένεται ότι, με την καθιέρωση της ΠΥΕ, θα μπορούσαν να επιτευχθούν, μέχρι το 2030, μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε μέγιστο ποσοστό 2 %, σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, και μέγιστη μείωση του συνολικού καθαρού κόστους κατά 1,2 δισ. ευρώ.

⁸ Αιτιολογική σκέψη (2) της απόφασης αριθ. 406/2009/ΕΚ και αιτιολογική σκέψη (3) της οδηγίας 2009/29/ΕΚ

Με την καθιέρωση της ΠΥΕ ως πρώτο βήμα, θα υπάρξει δυνατότητα διάθεσης περισσότερου χρόνου για τον διάλογο και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με στόχους μείωσης των εκπομπών, αγορακεντρικά μέτρα και πρότυπα απόδοσης για την επίτευξη των εν λόγω μειώσεων με ελάχιστο κόστος. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τις συζητήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

Δεδομένου ότι η Επιτροπή έχει σαφή προτίμηση στα μέτρα που λαμβάνονται σε παγκόσμιο επίπεδο, η ΠΥΕ της ΕΕ προβλέπεται να αποτελέσει παράδειγμα για τη εφαρμογή παγκόσμιας ΠΥΕ, με στόχο την επιτάχυνση του διεθνούς διαλόγου. Στο πλαίσιο αυτό θα υποβληθούν σχετικές προτάσεις στον ΔΝΟ, όταν κριθεί σκόπιμο. Αφού ληφθεί απόφαση για παγκόσμιο σύστημα, ο προτεινόμενος κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να εναρμονιστεί η ενωσιακή ΠΥΕ με το παγκόσμιο σύστημα.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Για να εξεταστούν οι επιλογές πολιτικής που αναφέρονται στη δεύτερη μελέτη του ΔΝΟ με θέμα τα αέρια θερμοκηπίου, του 2009⁹, και στη μελέτη του οργανισμού CE Delft, του 2009¹⁰, συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας (WG6) στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος II για την κλιματική αλλαγή (ECCP). Η ομάδα αυτή κατέστησε επίσης δυνατή τη διεξαγωγή επίσημων τεχνικών διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τροφοδότησε τις εξωτερικές μελέτες υποστήριξης, π.χ. περιορίζοντας τις επιλογές πολιτικής. Το 2011 διοργανώθηκαν τρεις διήμερες συνεδριάσεις με τη συμμετοχή πάνω από 100 εκπροσώπων εθνικών διοικητικών υπηρεσιών, της ΕΕ, διεθνών ενώσεων του ναυτιλιακού κλάδου και άλλων ενώσεων, καθώς και μη κυβερνητικών οργανώσεων. Τα πρακτικά, το έγγραφο αναφοράς και η παρουσίαση των συνεδριάσεων αυτών είναι διαθέσιμα για την ενημέρωση του κοινού στον ιστότοπο της Επιτροπής¹¹.

Επιπλέον, η Επιτροπή συγκρότησε πλατφόρμα υψηλού επιπέδου, η οποία συγκεντρώνει υψηλού επιπέδου εμπειρογνώμονες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, προκειμένου να καταστεί δυνατός ο απευθείας στρατηγικός διάλογος με τον Αντιπρόεδρο κ. Kallas και την Επίτροπο κα Hedegaard. Οι σχετικές συνεδριάσεις πραγματοποιήθηκαν στις 3 Φεβρουαρίου, 28 Ιουνίου και 7 Νοεμβρίου 2011.

Πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση από τις 19 Ιανουαρίου έως τις 12 Απριλίου 2012, δηλ. επί 12 εβδομάδες. Η έναρξη της εν λόγω δημόσιας διαβούλευσης ανακοινώθηκε με δελτίο Τύπου. Κατά τη διεξαγωγή της δημόσιας διαβούλευσης εφαρμόστηκαν οι «Γενικές αρχές και ελάχιστα πρότυπα για τη διαβούλευση της Επιτροπής με τα ενδιαφερόμενα μέρη».

Οι διαβουλεύσεις επιβεβαίωσαν ότι η παγκόσμια συμφωνία στο πλαίσιο του ΔΝΟ θεωρείται η καλύτερη μακροπρόθεσμη επιλογή για την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τον ναυτιλιακό κλάδο. Σε περίπτωση εφαρμογής ευρωπαϊκού μέτρου, είναι ομόφωνη η άποψη ότι οι όροι ανταγωνισμού θα πρέπει να είναι ίσοι για όλα τα πλοία που χρησιμοποιούν ευρωπαϊκούς λιμένες. Κοινή είναι επίσης σε μεγάλο βαθμό η άποψη ότι οποιοδήποτε αγορακεντρικά μέτρο ή πρότυπο απόδοσης πρέπει να συνοδεύεται από

⁹ Δεύτερη μελέτη του ΔΝΟ με θέμα τα αέρια θερμοκηπίου, του 2009

¹⁰ Μελέτη του CE Delft, 2009
(http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

παρακολούθηση των εκπομπών με διαφάνεια και αξιοπιστία. Η εν λόγω παρακολούθηση θα πρέπει να θεσπιστεί με γνώμονα την αποφυγή άσκοπης διοικητικής επιβάρυνσης και να εξασφαλίζει ακριβή αποτελέσματα για τις εκθέσεις. Περισσότερα αποτελέσματα έχουν δημοσιευθεί στον ιστότοπο της Επιτροπής¹².

Τέλος, στις 5 Δεκεμβρίου 2012, πραγματοποιήθηκε μια ακόμη συνεδρίαση με τη συμμετοχή 120 εκπροσώπων της βιομηχανίας, μη κυβερνητικών οργανώσεων, κρατών μελών και τρίτων χωρών, η οποία επικεντρώθηκε στον σχεδιασμό συστήματος ΠΥΕ για την ΕΕ. Η συνεδρίαση αυτή επιβεβαίωσε την αναγκαιότητα της ΠΥΕ, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν σήμερα ανθεκτικά δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές CO₂. Στον ναυτιλιακό κλάδο έχουν ήδη αναληφθεί διάφορες πρωτοβουλίες για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων, των εκπομπών CO₂ και της ενεργειακής απόδοσης και για την υποβολή σχετικών εκθέσεων. Οι συμμετέχοντες αποδέχθηκαν σε μεγάλο βαθμό ότι, προκειμένου να περιοριστεί η διοικητική επιβάρυνση, η ΠΥΕ θα πρέπει να βασίζεται στις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει διεθνών συμβάσεων και είναι ήδη διαθέσιμες πάνω στα πλοία. Οι παρουσιάσεις και τα συμπεράσματα έχουν δημοσιευθεί στον ιστότοπο της Επιτροπής¹³.

Εκτίμηση επιπτώσεων

Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναλύονται και συγκρίνονται διάφορες επιλογές πολιτικής που αφορούν αγορακεντρικά μέτρα και μία επιλογή που αφορά μόνο την ΠΥΕ. Οι κυριότερες διαπιστώσεις είναι οι εξής:

- Οι βασικοί φραγμοί αγοράς, στους οποίους προσκρούει η εφαρμογή οικονομικά αποδοτικών μέτρων για τη μείωση των εκπομπών, είναι:
 - (i) η έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων σχετικά με την απόδοση των καυσίμων στα πλοία ή διαθέσιμων τεχνολογιών για τη μετασκευή των πλοίων,
 - (ii) η αδυναμία πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης για επενδύσεις στην απόδοση των πλοίων και
 - (iii) ο διχασμός των κινήτρων, δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες δεν αποκομίζουν οφέλη από τις επενδύσεις τους στην απόδοση των πλοίων, επειδή οι δαπάνες για καύσιμα βαρύνουν συχνά τους φορείς εκμετάλλευσης, λόγω της διάρθρωσης των λειτουργιών των πλοίων.
- Η εξάλειψη αυτών των φραγμών αγοράς θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για τη επιτυχία οποιουδήποτε συγκεκριμένου μέτρου.
- Υπάρχει σημαντικό δυναμικό μείωσης των εκπομπών στον ναυτιλιακό κλάδο μέσω μιας σειράς τεχνικών και επιχειρησιακών μέτρων, τα οποία αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων. Η μείωση του κόστους καυσίμων που συνδέεται με τα περισσότερα από τα εν λόγω τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα υπερκαλύπτει τις αναμενόμενες δαπάνες.
 - Όλες οι επιλογές που αναλύθηκαν παρέχουν καθαρά οφέλη από πλευράς επιπτώσεων στο περιβάλλον (μείωση των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων), στην οικονομία (καθαρή μείωση κόστους για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών) και στην κοινωνία (λιγότερα προβλήματα υγείας χάρη στη μείωση των εκπομπών SO_x και σωματιδίων, δημιουργία θέσεων εργασίας).

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

- Τα μεγαλύτερα οφέλη από πλευράς μείωσης των εκπομπών και του κόστους θα μπορούσαν να αποφέρουν δύο είδη ταμείου αποζημιώσεων – ένα ταμείο βάσει συνεισφοράς, με δεδομένη τιμή ανθρακούχων εκπομπών, και ένα ταμείο βάσει στόχου, με καθορισμένο στόχο μείωσης και έμμεσο καθορισμό της τιμής των εκπομπών – και ένα σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής (ΣΕΔΕ) για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Αυτός θεωρείται ο καλύτερος τρόπος αντιμετώπισης των φραγμών αγοράς και αναμένεται να αποφέρει μέχρι το 2030 μειώσεις εκπομπών κατά 10 % περίπου, σε σύγκριση με το 2005. Η καθαρή μείωση κόστους για τον ναυτιλιακό κλάδο μπορεί να είναι ουσιαστική, εφόσον εξαλειφθούν πλήρως οι φραγμοί αγοράς (μπορεί να φθάσει τα 12 δισ. ευρώ το 2030 και, κατά μέσον όρο, τα 5 δισ. ευρώ ετησίως). Ειδικότερα, υπάρχει σημαντικό δυναμικό εξοικονόμησης με την εφαρμογή, στον συγκεκριμένο κλάδο, υφιστάμενων τεχνολογιών απόδοσης καυσίμου με αρνητικό κόστος, οι οποίες, σε συνδυασμό με επιχειρησιακά μέτρα, θα έχουν ως αποτέλεσμα ακόμη μεγαλύτερες μειώσεις των εκπομπών CO₂.

- Η επιλογή που αφορά μόνο την ΠΥΕ θα οδηγούσε σε πιο περιορισμένες μειώσεις των εκπομπών, εκτιμώμενες σε 2 % κατ' ανώτατο όριο το 2030 (σε σύγκριση με το έτος αναφοράς), με αποτέλεσμα μέγιστες μειώσεις κόστους κατά 1,2 δισ. ευρώ περίπου το 2030 (κατά μέσον όρο, 900 εκατ. ευρώ περίπου ετησίως). Η επιλογή αυτή στοχεύει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων, χάρη στη συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων και στην ευαισθητοποίηση των διοικητικών στελεχών στις δυνατότητες μείωσης του κόστους καυσίμων. Οι δαπάνες εφαρμογής υπολογίζονται σε περίπου 26 εκατ. ευρώ ετησίως (αν εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής τα πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 5000 GT). Συνολικά, ο λόγος οφέλους προς κόστος της επιλογής αυτής είναι πολύ υψηλός.

Τα πλήρη αποτελέσματα παρουσιάζονται στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση.

Συνοπτική παρουσίαση της προτεινόμενης δράσης

Κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση ευρωπαϊκού συστήματος ΠΥΕ για τις εκπομπές CO₂ από τα πλοία, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για τη μείωση των εκπομπών αυτών. Προκειμένου να περιοριστούν οι διοικητικές δαπάνες και, ταυτόχρονα, να εξασφαλιστούν αξιόπιστα αποτελέσματα, προτείνονται απλές και ολιγάριθμες απαιτήσεις ΠΥΕ. Η προσέγγιση προορίζεται επομένως να επιτρέψει να αξιοποιηθούν στον μέγιστο βαθμό τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία.

Κατ' ακολουθία, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου συστήματος ΠΥΕ θα είναι τα εξής:

- Επικέντρωση στο CO₂ ως κυρίαρχο αέριο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία, καθώς και σε άλλες, συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, όπως εκείνες που αφορούν την απόδοση, με σκοπό την αντιμετώπιση των φραγμών αγοράς στους οποίους προσκρούει η υιοθέτηση οικονομικά αποδοτικών μέτρων μετριασμού και την εναρμόνιση της ΠΥΕ με τον διάλογο που διεξάγεται στο πλαίσιο του ΔΝΟ σχετικά με τα πρότυπα απόδοσης για τα υφιστάμενα πλοία
- Υπολογισμός των ετήσιων εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου, το είδος καυσίμου και την ενεργειακή απόδοση και με τη χρήση διαθέσιμων δεδομένων από ημερολόγια πλοίου, μεσημβρινές αναφορές και δελτία παράδοσης καυσίμου

- Χρήση υφιστάμενων δομών και φορέων του ναυτιλιακού κλάδου, ειδικότερα αναγνωρισμένων οργανισμών, για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και την έκδοση των εγγράφων συμμόρφωσης
- Εξαίρεση των μικρών προζένων εκπομπών (πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 5000 GT), που αντιπροσωπεύουν περίπου το 40 % του στόλου, αλλά μόλις το 10 % των εκπομπών.

Το σύστημα ΠΥΕ θα μπορούσε, κατ' αρχήν, να καλύπτει επίσης τις εκπομπές άλλων αερίων θερμοκηπίου, παραγόντων κλιματικής επιδείνωσης και ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως τα SO_x και NO_x. Η ολοκληρωμένη αυτή προσέγγιση θα μπορούσε να αποφέρει ένα ευρύ φάσμα κατάλληλων περιβαλλοντικών πληροφοριών, αξιοποιώντας ταυτόχρονα τις συνέργειες, προς όφελος του ναυτιλιακού κλάδου και των δημοσίων αρχών. Ωστόσο, η προτεινόμενη απλή προσέγγιση ΠΥΕ, η οποία βασίζεται σε διαθέσιμα πάνω στα πλοία έγγραφα και εξοπλισμό, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μέτρηση άλλων εκπομπών πλην του CO₂. Επιπλέον, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι ο εξοπλισμός μετρήσεων που απαιτείται για άλλες εκπομπές πλην του CO₂ είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο για χρήση στη θάλασσα. Συνεπώς, το προτεινόμενο σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επί του παρόντος να εφαρμοστεί μόνο στις εκπομπές CO₂. Είναι σκόπιμο να επανεξεταστεί το πεδίο εφαρμογής σε μεταγενέστερο στάδιο.

Όσον αφορά τη γεωγραφική κάλυψη της παρακολούθησης, θα καλύπτονται κατ' αρχήν οι ακόλουθες διαδρομές, χωρίς διακρίσεις, για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους:

- πλόες εντός της ΕΕ
- πλόες από τον τελευταίο λιμένα εκτός ΕΕ προς τον πρώτο λιμένα κατάπλου στην ΕΕ (πλόες εισόδου)
- πλόες από λιμένα της ΕΕ προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου εκτός ΕΕ (πλόες εξόδου)

Ο κύκλος συμμόρφωσης θα βασίζεται σε τυπική προσέγγιση. Προτείνεται να εφαρμοστεί απλή προσέγγιση και να ανατεθεί περιορισμένος αριθμός καθηκόντων στην Επιτροπή, την οποία θα επικουρεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ). Τα καθήκοντα που σχετίζονται με τον έλεγχο των σχεδίων παρακολούθησης, τις εκθέσεις εκπομπών, την επικοινωνία με τους πλοιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης και την έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης θα ασκούνται από διαπιστευμένους τρίτους ελεγκτές. Οι φορείς αυτοί, που μπορεί να περιλαμβάνουν αναγνωρισμένους φορείς, διαθέτουν μεγάλη πείρα και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων ΠΥΕ θα διασφαλίζεται από τα κράτη μέλη και, ειδικότερα, από τις αρχές του κράτους λιμένα, με τη χρήση των υφιστάμενων μηχανισμών ελέγχου από το κράτος σημαίας και το κράτος λιμένα, καθώς και των δεδομένων που δημοσιεύει η Επιτροπή.

Το προτεινόμενο σύστημα ΠΥΕ μπορεί να μετατραπεί σε παγκόσμιο σύστημα με λίγες μόνο προσαρμογές, δεδομένου ότι σε αυτό χρησιμοποιούνται διεθνώς απαιτούμενα έγγραφα και υφιστάμενες δομές, όπως οι αρχές του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα και οι νηογνώμονες.

Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή του προτεινόμενου συστήματος ΠΥΕ χρειάζονται πιο εξειδικευμένοι κανόνες επαλήθευσης και διαπίστευσης ελεγκτών. Επιπλέον, η περιγραφή των τεσσάρων μεθόδων παρακολούθησης και ο προσδιορισμός των άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών, όπως οι δείκτες απόδοσης, που παρατίθενται στα παραρτήματα I και II του προτεινόμενου κανονισμού, θα πρέπει να αναθεωρούνται με βάση τα επιστημονικά στοιχεία

και την εξέλιξη των διεθνών προτύπων. Για τους σκοπούς αυτούς θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει τις αντίστοιχες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Προκειμένου να απλουστευθεί η κατάρτιση των σχεδίων παρακολούθησης, η επαλήθευση των εκπομπών και άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών και η υποβολή των σχετικών εκθέσεων, πρέπει να χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά πρότυπα (templates). Τα πρότυπα αυτά πρέπει να διατίθενται και να εγκρίνονται από την Επιτροπή με εκτελεστικές πράξεις.

Τα στάδια της διαδικασίας ΠΥΕ επεξηγούνται στο επόμενο σχήμα.

	Διαδικασία	Αρμόδια οντότητα
Πριν από την έναρξη της παρακολούθησης	Κατάρτιση σχεδίου παρακολούθησης	Εταιρεία
	Αξιολόγηση του σχεδίου παρακολούθησης	Ελεγκτής
	Είναι το σχέδιο παρακολούθησης σύμφωνο με τον κανονισμό; <div style="text-align: right;">Όχι</div> <div style="text-align: center;">Ναι</div>	Ελεγκτής
Ετησίως	Παρακολούθηση του CO ₂ και συναφών με το κλίμα πληροφοριών	Εταιρεία
	Έκθεση για τις ετήσιες εκπομπές CO ₂ και τις συναφείς με το κλίμα πληροφορίες	Εταιρεία
	Είναι η έκθεση εκπομπών σύμφωνη με τον κανονισμό και το σχέδιο παρακολούθησης; <div style="text-align: right;">Όχι</div> <div style="text-align: center;">Ναι</div>	Ελεγκτής
	Αναθεώρηση της έκθεσης εκπομπών	Εταιρεία
	Υποβολή της επαληθευμένης έκθεσης εκπομπών στην Επιτροπή και στο κράτος σημαίας	Εταιρεία
	Υποβλήθηκε η έκθεση εκπομπών; <div style="text-align: right;">Όχι</div> <div style="text-align: center;">Ναι</div>	Ελεγκτής
	Έκδοση εγγράφου συμμόρφωσης	Ελεγκτής

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Νομική βάση

Νομική βάση της νομοθετικής πρότασης αποτελεί το άρθρο 192 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Με την πρόταση επιδιώκεται ένας θεμιτός στόχος που εμπίπτει στο άρθρο 191 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, και συγκεκριμένα η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Σκοπός της νομοθετικής πρότασης είναι να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία και η υποβολή σχετικών εκθέσεων και, συνεπώς, να βελτιωθούν οι διαθέσιμες πληροφορίες για τη χάραξη πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων στο πλαίσιο των δεσμεύσεων της Ένωσης σε σχέση με την κλιματική αλλαγή και να δοθούν κίνητρα για την καταβολή προσπαθειών μετριασμού. Ο στόχος αυτός δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικά μέτρα απ' ό,τι η νομοθετική πρόταση.

Αρχή της επικουρικότητας

Για να δικαιολογείται η ανάληψη δράσης σε ενωσιακό επίπεδο, πρέπει να τηρείται η αρχή της επικουρικότητας.

α) Διακρατικός χαρακτήρας του προβλήματος (κριτήριο αναγκαιότητας)

Ο διακρατικός χαρακτήρας της κλιματικής αλλαγής και των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί σημαντικό στοιχείο προκειμένου να κριθεί κατά πόσον είναι αναγκαία η ανάληψη ενωσιακής δράσης. Η μεμονωμένη εθνική δράση δεν αρκεί για την επίτευξη των στόχων που έχουν καθοριστεί στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο να δημιουργήσει η Ένωση ένα ευνοϊκό πλαίσιο για την εκπλήρωση των διεθνών και ενωσιακών απαιτήσεων, εξασφαλίζοντας την εναρμονισμένη παρακολούθηση, αναφορά και επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

β) Κριτήριο αποτελεσματικότητας (προστιθέμενη αξία)

Η ανάληψη δράσης σε ενωσιακό επίπεδο, λόγω της αποτελεσματικότητάς της, αναμένεται να αποφέρει σαφή οφέλη συγκριτικά με τη δράση μόνο σε επίπεδο κρατών μελών. Δεδομένου ότι οι βασικές δεσμεύσεις όσον αφορά την κλιματική αλλαγή, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται ο στόχος μείωσης των εκπομπών από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για το 2050, όπως ορίζει η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, αναλαμβάνονται σε ενωσιακό επίπεδο, είναι αποτελεσματικό να καταρτιστούν στο ίδιο επίπεδο και οι απαιτούμενοι κανόνες για την ΠΥΕ. Παράλληλα, το νομικό αυτό πλαίσιο θα διασφαλίσει την αποτελεσματικότητα μέσω της εναρμονισμένης ΠΥΕ για τους πλόες μεταξύ λιμένων διαφορετικών κρατών μελών, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 90% περίπου των κατάπλων σε κράτη μέλη της ΕΕ. Επιπλέον, η δράση σε ενωσιακό επίπεδο μπορεί να αποτρέψει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, εξασφαλίζοντας την ισότητα των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της ΕΕ έναντι των περιβαλλοντικών περιορισμών.

Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους:

Η πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου της συλλογής αξιόπιστων δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία. Επιπλέον, η μεθοδολογία που προβλέπεται για την ΠΥΕ στον προτεινόμενο κανονισμό βασίζεται σε πληροφορίες που είναι ήδη διαθέσιμες σήμερα πάνω στα πλοία. Δεν θα απαιτηθεί πρόσθετος εξοπλισμός.

Η αναλογικότητα του προτεινόμενου μέτρου εξασφαλίζεται επίσης μέσω της επικέντρωσης στις εκπομπές CO₂, οι οποίες αντιπροσωπεύουν περίπου το 98 % των εκπομπών αερίων

θερμοκηπίου του ναυτιλιακού κλάδου, καθώς και στα μεγάλα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT. Με τον τρόπο αυτό εξαιρούνται σχεδόν τα μισά από τα περίπου 19000 πλοία άνω των 300 GT που κατέπλευσαν σε λιμένες της ΕΕ το 2010¹⁴, ενώ παράλληλα καλύπτεται περίπου το 90 % των συνολικών εκπομπών των πλοίων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Όπως διευκρινίζεται στο δημοσιονομικό δελτίο που συνοδεύει τον παρόντα κανονισμό, ο κανονισμός θα εφαρμοστεί με χρήση του υφιστάμενου προϋπολογισμού και δεν θα έχει επιπτώσεις στο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. Αναμένονται περιορισμένες δαπάνες ανάπτυξης τεχνολογίας πληροφοριών, της τάξεως του 0,5 εκατ. ευρώ, για την αναγκαία προσαρμογή υφιστάμενου εργαλείου το οποίο φιλοξενεί και εκμεταλλεύεται ο ΕΟΑΘ. Η συμμετοχή του ΕΟΑΘ εξαρτάται από την ενεργοποίηση και έγκριση του αντίστοιχου δευτερεύοντος καθήκοντος του οργανισμού από το Διοικητικό του Συμβούλιο.

5. ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ρήτρα επανεξέτασης/αναθεώρησης

Η πρόταση περιλαμβάνει διάταξη που επιτρέπει στην Επιτροπή να επανεξετάσει τον κανονισμό στο πλαίσιο των μελλοντικών διεθνών εξελίξεων, ιδίως σε περίπτωση που καθιερωθεί παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ μέσω του ΔΝΟ. Στην περίπτωση αυτή, ο προτεινόμενος κανονισμός θα πρέπει να επανεξεταστεί και, αν κριθεί σκόπιμο, να τροποποιηθεί ώστε να εναρμονιστούν οι διατάξεις για την ΠΥΕ με το διεθνές σύστημα.

¹⁴

IHS Fairplay, 2011

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια¹⁷, η οποία ζητεί να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, στις εν λόγω μειώσεις των εκπομπών, αναθέτει σαφή εντολή: «... Εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 δεν εγκριθεί από τα κράτη μέλη διεθνής συμφωνία η οποία, στους στόχους μειώσεων που θα ορίζει, θα περιλαμβάνει τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της UNFCCC από την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας στη δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013. Η πρόταση θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τις τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δυνητικά περιβαλλοντικά οφέλη.»
- (2) Τον Ιούλιο του 2011 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα, ειδικότερα τον ονομαστικό δείκτη ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI) για τα νέα πλοία και το σχέδιο διαχείρισης ενεργειακής απόδοσης στα πλοία (Ship Energy Efficiency Management Plan/SEEMP), τα οποία θα επιφέρουν βελτιώσεις όσον αφορά τον περιορισμό της αναμενόμενης αύξησης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, χωρίς όμως να είναι

¹⁵ ΕΕ C της , σ.

¹⁶ ΕΕ C της , σ.

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

ικανά να οδηγήσουν μόνα στις μειώσεις των εν λόγω εκπομπών από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, σε απόλυτες τιμές, που είναι αναγκαίες για να συνάδουν οι προσπάθειες με τον παγκόσμιο στόχο να συγκρατηθεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη σε 2°C.

- (3) Σύμφωνα με στοιχεία του ΔΝΟ, η ειδική ενεργειακή κατανάλωση και οι εκπομπές CO₂ των πλοίων θα μπορούσαν να μειωθούν έως και κατά 75% με την εφαρμογή επιχειρησιακών μέτρων και υφιστάμενων τεχνολογιών. Σημαντικό μέρος των εν λόγω μέτρων μπορούν να θεωρηθούν οικονομικώς αποδοτικά, δεδομένου ότι με τη μείωση του κόστους των καυσίμων εξασφαλίζεται η κάλυψη των ενδεχόμενων λειτουργικών ή επενδυτικών δαπανών.
- (4) Η καλύτερη δυνατή επιλογή για να περιοριστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία σε ενωσιακό επίπεδο εξακολουθεί να είναι ο καθορισμός συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου των πλοίων, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.
- (5) Η θέσπιση μέτρων με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης καυσίμων παρεμποδίζεται από την ύπαρξη φραγμών αγοράς, όπως η έλλειψη αξιόπιστων στοιχείων σχετικά με την απόδοση των καυσίμων στα πλοία ή τεχνολογιών για τη μετασκευή των πλοίων, η αδυναμία πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης για επενδύσεις στην απόδοση των πλοίων και ο διχασμός των κινήτρων, δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες δεν αποκομίζουν οφέλη από τις επενδύσεις τους στην απόδοση των πλοίων, όταν οι δαπάνες για καύσιμα βαρύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης.
- (6) Από τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και των συζητήσεων με διεθνείς εταίρους προκύπτει ότι θα πρέπει να υιοθετηθεί μια κλιμακωτή προσέγγιση της υπαγωγής των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, με την εφαρμογή ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ για τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές ως πρώτο βήμα και την τιμολόγηση των εν λόγω εκπομπών σε μεταγενέστερο στάδιο. Η προσέγγιση αυτή διευκολύνει την επίτευξη σημαντικής προόδου σε διεθνές επίπεδο, όσον αφορά τη συμφωνία σχετικά με στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και περαιτέρω μέτρα για την υλοποίηση των σχετικών μειώσεων με ελάχιστο κόστος.
- (7) Η καθιέρωση ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ αναμένεται να οδηγήσει, μέχρι το 2030, σε μειώσεις των εκπομπών σε μέγιστο ποσοστό 2 %, σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, και σε μέγιστη μείωση του συνολικού καθαρού κόστους κατά 1,2 δισ. ευρώ, δεδομένου ότι μπορεί να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς, ιδίως όσων σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων για την απόδοση των πλοίων. Η κατ' αυτόν τον τρόπο μείωση του κόστους των μεταφορών θα διευκολύνει το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, η ύπαρξη ανθεκτικού συστήματος ΠΥΕ αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο ή πρότυπο απόδοσης, ανεξαρτήτως του αν αυτό εφαρμόζεται σε ενωσιακό ή παγκόσμιο επίπεδο. Παρέχει επίσης αξιόπιστα δεδομένα για τον καθορισμό επακριβών στόχων μείωσης των εκπομπών και την αξιολόγηση της συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών στην επίτευξη οικονομίας χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.
- (8) Όλοι οι πλόες εντός της Ένωσης, οι πλόες εισόδου από τον τελευταίο λιμένα εκτός Ένωσης προς τον πρώτο λιμένα κατάπλου στην ΕΕ και οι πλόες εξόδου από λιμένα

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

- (9) Λόγω του σύνθετου και εξαιρετικά τεχνικού χαρακτήρα των θεσπιζόμενων διατάξεων, της ανάγκης να ισχύουν ενιαίοι κανόνες στο σύνολο της Ένωσης, ώστε να αντικατοπτρίζουν τον διεθνή χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, με τον αναμενόμενο κατάπλου πλήθους πλοίων στους λιμένες των διαφόρων κρατών μελών, καθώς και για να διευκολυνθεί η εφαρμογή ανά την Ένωση, το προτεινόμενο σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να λάβει τη μορφή κανονισμού.
- (10) Το ειδικό για τα πλοία ανθεκτικό ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να βασίζεται στον υπολογισμό των εκπομπών από την κατανάλωση καυσίμων κατά τους πλόες από και προς λιμένες της Ένωσης, δεδομένου ότι τα στοιχεία για τις πωλήσεις καυσίμων δεν μπορούν να παρέχουν δεόντως ακριβείς εκτιμήσεις της κατανάλωσης καυσίμων εντός του συγκεκριμένου πεδίου εφαρμογής, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας των δεξαμενών καυσίμου των πλοίων.
- (11) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει επίσης να καλύπτει και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες που επιτρέπουν τον προσδιορισμό της απόδοσης των πλοίων ή τη διεξοδικότερη ανάλυση των αιτιών της εξέλιξης των εκπομπών. Το συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής εναρμονίζει επίσης το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην επιβολή προτύπων απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία, καλύπτοντας και επιχειρησιακά μέτρα, και συμβάλλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων.
- (12) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, και να βελτιστοποιηθεί η σχέση κόστους-οφέλους του συστήματος ΠΥΕ, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της κάλυψης του μεγαλύτερου μέρους των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, οι κανόνες της ΠΥΕ θα πρέπει να ισχύουν μόνο για τους μεγάλους προξένους εκπομπών. Μετά από λεπτομερή και αντικειμενική ανάλυση των μεγεθών και των εκπομπών των πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν σε και από λιμένες της Ένωσης, επιλέχθηκε ένα όριο ολικής χωρητικότητας (GT) ίσο με 5000. Τα πλοία άνω των 5000 GT αποτελούν το 55 % του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της Ένωσης και αντιπροσωπεύουν περίπου το 90 % των σχετικών εκπομπών. Το αμερόληπτο αυτό όριο θα εξασφαλίσει την κάλυψη των σημαντικότερων προξένων εκπομπών. Η επιλογή χαμηλότερου ορίου θα είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη διοικητική επιβάρυνση, ενώ με υψηλότερο όριο θα περιοριζόταν η κάλυψη των εκπομπών και, κατ' επέκταση, η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος.
- (13) Για να μειωθεί ακόμη περισσότερο η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, οι κανόνες παρακολούθησης θα πρέπει να επικεντρωθούν στο CO₂, καθώς κατέχει μακράν το σημαντικότερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο φθάνει έως και το 98 %.
- (14) Στους εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι υφιστάμενες απαιτήσεις και τα δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα πάνω στα πλοία. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες θα

πρέπει να έχουν δυνατότητα επιλογής μιας από τις ακόλουθες τέσσερις μεθόδους παρακολούθησης: χρήση των δελτίων παράδοσης καυσίμου, παρακολούθηση της δεξαμενής καυσίμου, ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης ή άμεσες μετρήσεις των εκπομπών. Η πραγματοποιούμενη επιλογή θα πρέπει να τεκμηριώνεται με ειδικό για το πλοίο σχέδιο παρακολούθησης, το οποίο να παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της επιλεγμένης μεθόδου.

- (15) Κάθε εταιρεία που είναι υπεύθυνη για πλοίο το οποίο εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές, για το σύνολο μιας περιόδου αναφοράς, θα πρέπει να θεωρείται υπεύθυνη για όλες τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προκύπτουν σε σχέση με τη συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής επαρκώς επαληθευμένης έκθεσης εκπομπών. Σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας, ο νέος ιδιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος μόνο για τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που σχετίζονται με την περίοδο αναφοράς κατά την οποία επήλθε η αλλαγή ιδιοκτησίας. Για να διευκολύνεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, ο νέος ιδιοκτήτης θα πρέπει να λαμβάνει αντίγραφο του πλέον πρόσφατου σχεδίου παρακολούθησης και, κατά περίπτωση, του εγγράφου συμμόρφωσης. Η αλλαγή ιδιοκτησίας θα πρέπει επίσης να συνεπάγεται τροποποίηση το σχεδίου παρακολούθησης, ώστε να έχει ο νέος πλοιοκτήτης τη δυνατότητα να επιλέξει ο ίδιος μέθοδο παρακολούθησης.
- (16) Στο παρόν στάδιο, το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ δεν θα πρέπει να καλύπτει άλλα αέρια θερμοκηπίου ούτε άλλους παράγοντες κλιματικής επιδείνωσης ή ατμοσφαιρικούς ρύπους, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή απαιτήσεων εγκατάστασης εξοπλισμού μετρήσεων που δεν είναι επαρκώς αξιόπιστος και διαθέσιμος στο εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να παρακωλύσουν την εφαρμογή του ενωσιακού συστήματος ΠΥΕ.
- (17) Για να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, η υποβολή εκθέσεων και η δημοσίευση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτές θα πρέπει να οργανωθεί σε ετήσια βάση. Με τον περιορισμό των δημοσιευόμενων πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και την απόδοση σε ετήσιους μέσους όρους και συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία προβλέπεται ότι θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα εμπιστευτικότητας. Τα υποβαλλόμενα στην Επιτροπή δεδομένα θα πρέπει να ενσωματώνονται σε στατιστικές, στον βαθμό που είναι σημαντικά ως προς την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σύμφωνα με την απόφαση 2012/504/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2012, για την Eurostat¹⁸.
- (18) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα σχέδια παρακολούθησης και οι εκθέσεις εκπομπών είναι ορθά και πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ως σημαντική συνιστώσα της απλούστευσης της επαλήθευσης, οι ελεγκτές θα πρέπει να εξακριβώνουν την αξιοπιστία των δεδομένων, συγκρίνοντας τα δεδομένα των εκθέσεων με κατ' εκτίμηση δεδομένα που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων. Οι σχετικές εκτιμήσεις θα μπορούσαν να παρέχονται από την Επιτροπή. Οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητα και ικανά φυσικά ή νομικά πρόσωπα και να έχουν διαπιστευθεί από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς

¹⁸ EE L 251 της 18.9.2012, σ. 49.

όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου¹⁹.

- (19) Τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν έγγραφο συμμόρφωσης που να έχει εκδοθεί από ελεγκτή, για να καταδεικνύουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης. Οι ελεγκτές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την έκδοση των εν λόγω εγγράφων.
- (20) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ) θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην άσκηση ορισμένων καθηκόντων, με βάση την πείρα από την άσκηση ανάλογων καθηκόντων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- (21) Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να επισύρει την επιβολή κυρώσεων. Η επιβολή της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που σχετίζονται με το σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να στηρίζεται σε υφιστάμενα μέσα, και συγκεκριμένα σε εκείνα που έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας²⁰ και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα²¹, καθώς και στις πληροφορίες που αφορούν την έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να προσθέσει το έγγραφο που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση του πλοίου με τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων στον κατάλογο των πιστοποιητικών και εγγράφων που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.
- (22) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ προβλέπει την κράτηση πλοίου όταν δεν προσκομίζονται τα πιστοποιητικά που πρέπει να υπάρχουν σε αυτό. Είναι ωστόσο σκόπιμο να προβλεφθεί η δυνατότητα εκδίωξης πλοίου από λιμένα, σε περίπτωση που αυτό δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για περισσότερες από μια περιόδους αναφοράς. Η σχετική διάταξη θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να παρέχεται η δυνατότητα επανόρθωσης εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
- (23) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και υποβολής άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την κλιματική αλλαγή²² θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καθοριστούν απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη σχετικά με τις εκπομπές CO₂ που οφείλονται στις θαλάσσιες μεταφορές, δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
- (24) Το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για την εφαρμογή παγκόσμιου συστήματος ΠΥΕ. Το παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ είναι προτιμότερο, καθώς μπορεί να θεωρηθεί αποτελεσματικότερο χάρη στο ευρύτερο πεδίο εφαρμογής. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να ανταλλάσσει τακτικά η Επιτροπή κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές προτάσεις στον ΔΝΟ. Εφόσον επιτευχθεί συμφωνία για παγκόσμιο σύστημα ΠΥΕ, η

¹⁹ EE L 218 της 13.8.2008, σ. 30.

²⁰ EE L 131 της 28.5.2009, σ. 132.

²¹ EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

²² EE L165 της 18.6.2013, σ. 13-40.

Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει το ενωσιακό σύστημα ΠΥΕ με γνώμονα την εναρμόνισή του με το παγκόσμιο.

- (25) Προκειμένου να αξιοποιούνται οι βέλτιστες διαθέσιμες πρακτικές και τα επιστημονικά στοιχεία, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης, όσον αφορά την επανεξέταση ορισμένων τεχνικών πτυχών της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα πλοία, καθώς και την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων για την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών και τη διαπίστευση των ελεγκτών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να πραγματοποιεί η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και ενδεδειγμένη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (26) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις χρήσης αυτόματων συστημάτων και τυπικών ηλεκτρονικών προτύπων (templates) για τη συνεκτική υποβολή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές και άλλων συναφών με το κλίμα στοιχείων στην Επιτροπή και στα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αναγκαίες εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²³.
- (27) Ο στόχος της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO₂ από τα πλοία, ως πρώτο βήμα μιας κλιμακωτής προσέγγισης για τον περιορισμό των εκπομπών αυτών, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς με μονομερή δράση των κρατών μελών, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, και μπορεί συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο. Η Ένωση μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων.
- (28) Οι κανόνες που διέπουν το σύστημα ΠΥΕ θα πρέπει να είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις της οδηγίας 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών²⁴ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών²⁵.
- (29) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την 1η Ιουλίου 2015, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι θα έχουν στη διάθεσή τους

²³ EE L 251 της 18.9.2012, σ. 49.

²⁴ EE L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

²⁵ EE L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

επαρκή χρόνο προκειμένου να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του πριν από την έναρξη της πρώτης περιόδου αναφοράς, την 1η Ιανουαρίου 2018,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

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 με το κλίμα πληροφοριών από τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν σε ή από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή βρίσκονται εντός των εν λόγω λιμένων, ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT, όσον αφορά τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία, στα αλιευτικά σκάφη και πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση και στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «εκπομπές»: η έκλυση CO₂ στην ατμόσφαιρα από τα πλοία κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 2·
- β) «λιμένας κατάπλου»: ο λιμένας στον οποίο σταθμεύει ένα πλοίο για τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, εξαιρουμένων των στάσεων με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, τη νέα τροφοδοσία ή/και την αντικατάσταση του πληρώματος·
- γ) «εταιρεία»: ο ιδιοκτήτης πλοίου το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 2 ή άλλο πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού πλοίου, στο οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου·
- δ) «ολική χωρητικότητα» (GT): η μετρική ολική χωρητικότητα, υπολογιζόμενη σύμφωνα με τους κανονισμούς περί καταμέτρησης της χωρητικότητας που

περιλαμβάνονται στο παράρτημα 1 της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων·

- ε) «ελεγκτής»: νομική οντότητα που διεξάγει επαληθευτικές δραστηριότητες και έχει διαπιστευθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶ και του παρόντος κανονισμού·
- στ) «επαλήθευση»: οι δραστηριότητες ελεγκτή που αποσκοπούν στην εκτίμηση της συμμόρφωσης των διαβιβαζόμενων από την εταιρεία εγγράφων με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
- ζ) «άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες»: στοιχεία που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων, το μεταφορικό έργο και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων και καθιστούν δυνατή την ανάλυση των τάσεων των εκπομπών και την αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων·
- η) «συντελεστής εκπομπών»: το μέσο ποσοστό εκπομπών αερίου θερμοκηπίου ως προς τα δεδομένα δραστηριότητας μιας ροής πηγής, με την παραδοχή πλήρους οξειδωσης στην περίπτωση της καύσης και πλήρους μετατροπής στην περίπτωση όλων των άλλων χημικών αντιδράσεων·
- θ) «αβεβαιότητα»: παράμετρος η οποία συνδέεται με το αποτέλεσμα του προσδιορισμού ενός μεγέθους και χαρακτηρίζει τη διασπορά των τιμών που θα μπορούσε εύλογα να αποδοθεί στο συγκεκριμένο μέγεθος, συμπεριλαμβανομένων των επιδράσεων τόσο των συστηματικών όσο και των τυχαίων παραγόντων· η παράμετρος αυτή εκφράζεται σε ποσοστό επί τοις εκατό και περιγράφει διάστημα εμπιστοσύνης περί τη μέση τιμή το οποίο περικλείει το 95 % των προκυπτουσών τιμών, λαμβανομένης υπόψη της τυχόν ασύμμετρης κατανομής των τιμών·
- ι) «συντηρητική»: με τον όρο αυτό νοείται ότι έχει καθοριστεί σειρά παραδοχών, ώστε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υποεκτίμησης των ετήσιων εκπομπών ή υπερεκτίμησης των αποστάσεων ή των ποσοτήτων μεταφερόμενου φορτίου·
- ια) «τόνοι CO₂»: οι μετρικοί τόνοι CO₂·
- ιβ) «περίοδος αναφοράς»: ένα ημερολογιακό έτος στη διάρκεια του οποίου πρέπει να παρακολουθούνται οι εκπομπές και να αναφέρονται σε έκθεση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Αρχές και μέθοδοι παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Άρθρο 4

Κοινές αρχές της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

1. Για κάθε πλοίο, οι εταιρείες παρακολουθούν και αναφέρουν την ποσότητα και το είδος του καυσίμου που καταναλώνεται στη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους εντός κάθε λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και

²⁶ EE L 218 της 13.8.2008, σ. 30.

για κάθε πλου προς και από λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6.

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν όλες τις εκπομπές από την καύση καυσίμων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.
3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων πρέπει να γίνονται με συνέπεια και να είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τις ίδιες μεθόδους παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη αλλαγών και παρεκκλίσεων που εγκρίνονται από τον ελεγκτή.
4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή τρόπο που επιτρέπει την αναπαραγωγή του προσδιορισμού των εκπομπών από τον ελεγκτή.
5. Οι εταιρείες εξασφαλίζουν ότι ο προσδιορισμός των εκπομπών δεν είναι συστηματικά ούτε ενσυνείδητα ανακριβής. Εντοπίζουν και περιορίζουν κάθε πηγή ανακριβειών.
6. Οι εταιρείες καθιστούν δυνατή την έκφραση εύλογης βεβαιότητας ως προς την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων για τις εκπομπές

Άρθρο 5

Μέθοδοι παρακολούθησης των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές και υποβολής σχετικών εκθέσεων

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3, οι εταιρείες προσδιορίζουν τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT, σύμφωνα με μια από τις μεθόδους που παρατίθενται στο παράρτημα Ι.

ΤΜΗΜΑ 2

ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Άρθρο 6

Περιεχόμενο και υποβολή του σχεδίου παρακολούθησης

1. Το αργότερο στις 31 Αυγούστου 2017, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες, για κάθε πλοίο τους με ολική χωρητικότητα άνω των 5000 GT.
2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, για πρώτη φορά, μετά την 1η Ιανουαρίου 2018, η εταιρεία υποβάλλει σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου των εν λόγω πλοίων σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

3. Το αναφερόμενο στην παράγραφο 1 σχέδιο παρακολούθησης συνίσταται σε πλήρη τεκμηρίωση, με διαφάνεια, της μεθοδολογίας παρακολούθησης για συγκεκριμένο πλοίο και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) ταυτότητα και τύπος του πλοίου, όπου περιλαμβάνονται το όνομα, ο αριθμός νηολογίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (αριθμός IMO) και ο λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης του πλοίου, καθώς και το όνομα του πλοιοκτήτη·
 - β) επωνυμία της εταιρείας και διεύθυνση, αριθμούς τηλεφώνου και φαξ και διεύθυνση ηλ. ταχυδρομείου του αρμοδίου επικοινωνίας·
 - γ) περιγραφή των πηγών εκπομπών του πλοίου, όπως οι κύριοι και βοηθητικοί κινητήρες, οι λέβητες και οι γεννήτριες αδρανούς αερίου, και των χρησιμοποιούμενων τύπων καυσίμων·
 - δ) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών και συστημάτων και των αρμοδιοτήτων για την επικαιροποίηση της πληρότητας του καταλόγου των πηγών εκπομπών κατά το έτος παρακολούθησης, ώστε να εξασφαλίζεται η πληρότητα της παρακολούθησης και της αναφοράς των εκπομπών του πλοίου·
 - ε) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών για την παρακολούθηση της πληρότητας του καταλόγου πλόων·
 - στ) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου στο πλοίο, η οποία περιλαμβάνει:
 - (i) τη μέθοδο του παραρτήματος I που επιλέχθηκε για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου ανά πηγή εκπομπών, καθώς και περιγραφή του χρησιμοποιούμενου εξοπλισμού μετρήσεων, κατά περίπτωση,
 - (ii) τις διαδικασίες μέτρησης του εφοδιασμού με καύσιμο και του καυσίμου στις δεξαμενές, περιγραφή των χρησιμοποιούμενων οργάνων μετρήσεων και τις διαδικασίες καταγραφής, ανάκτησης, διαβίβασης και αποθήκευσης πληροφοριών σχετικά με τις μετρήσεις, κατά περίπτωση,
 - (iii) τη μέθοδο που επιλέχθηκε για τον προσδιορισμό της πυκνότητας, κατά περίπτωση,
 - (iv) τη διαδικασία με την οποία εξασφαλίζεται ότι η συνολική αβεβαιότητα των μετρήσεων καυσίμου ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, με παραπομπή, εάν είναι δυνατόν, στην εθνική νομοθεσία, σε ρήτρες συμβάσεων πελατών ή σε πρότυπα ακριβείας των προμηθευτών καυσίμου·
 - ζ) τους ενιαίους συντελεστές εκπομπών που χρησιμοποιούνται για κάθε τύπο καυσίμου ή, στην περίπτωση των εναλλακτικών καυσίμων, τις μεθόδους προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών, καθώς και τη μεθοδολογία δειγματοληψίας, τις μεθόδους ανάλυσης και περιγραφή των χρησιμοποιούμενων εργαστηρίων (και της επιβεβαιωμένης διαπίστευσης κατά ISO 17025, όπου αρμόζει)·
 - η) περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των δεδομένων δραστηριότητας ανά πλοίο, η οποία περιλαμβάνει:
 - (i) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της απόστασης ανά πλοίο,

- (ii) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του μεταφερόμενου φορτίου και του αριθμού των επιβατών, κατά περίπτωση,
 - (iii) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του χρόνου παραμονής στη θάλασσα μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης·
- θ) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων τιμών για τη συμπλήρωση κενών των δεδομένων·
- ι) την ημερομηνία της τελευταίας τροποποίησης του σχεδίου παρακολούθησης.
4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασισμένα σε ηλεκτρονικά πρότυπα. Οι τεχνικοί κανόνες που αφορούν τα ηλεκτρονικά πρότυπα για τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 σχέδια παρακολούθησης καθορίζονται με εκτελεστικές πράξεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 7

Τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης

Οι εταιρείες ελέγχουν τακτικά αν το σχέδιο παρακολούθησης του πλοίου αντικατοπτρίζει τη φύση και τη λειτουργία του και κατά πόσον η μεθοδολογία παρακολούθησης επιδέχεται βελτίωση.

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

- α) αλλαγή ιδιοκτησίας του πλοίου·
- β) εμφάνιση νέων εκπομπών, λόγω νέων πηγών εκπομπών ή της χρήσης νέων καυσίμων που δεν έχουν ακόμη περιληφθεί στο σχέδιο παρακολούθησης·
- γ) αλλαγή των διαθέσιμων δεδομένων, λόγω της χρήσης νέων τύπων οργάνων μετρήσεων, μεθόδων δειγματοληψίας ή αναλυτικών μεθόδων ή για άλλους λόγους, η οποία έχει ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη ακρίβεια στον προσδιορισμό των εκπομπών·
- δ) τα δεδομένα που προέκυψαν από τη μεθοδολογία παρακολούθησης που εφαρμοζόταν προηγουμένως διαπιστώθηκε ότι ήταν εσφαλμένα·
- ε) το σχέδιο παρακολούθησης δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και οι ελεγκτές ζητούν την τροποποίησή του από την εταιρεία.

Οι εταιρείες κοινοποιούν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στους ελεγκτές κάθε πρόταση τροποποίησης του σχεδίου παρακολούθησης.

Κάθε σημαντική τροποποίηση του σχεδίου παρακολούθησης υπόκειται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή.

ΤΜΗΜΑ 3

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΣΥΝΑΦΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 8

Παρακολούθηση των εκπομπών στη διάρκεια περιόδου αναφοράς

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

Άρθρο 9

Παρακολούθηση ανά πλου

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

- α) λιμένας αναχώρησης και λιμένας άφιξης, με ημερομηνία και ώρα αναχώρησης και άφιξης·
- β) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου, συνολικά και με διαφοροποίηση μεταξύ των καυσίμων που χρησιμοποιούνται εντός και εκτός των χώρων ελέγχου των εκπομπών·
- γ) εκπομπές CO₂·
- δ) διανυθείσα απόσταση·
- ε) χρόνος παραμονής στη θάλασσα·
- στ) μεταφερθέν φορτίο·
- ζ) μεταφορικό έργο.

Άρθρο 10

Παρακολούθηση ανά έτος

Με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1, οι εταιρείες παρακολουθούν, σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος Α και το παράρτημα II, τις ακόλουθες παραμέτρους, για κάθε πλοίο και κάθε ημερολογιακό έτος:

- α) ποσότητα και συντελεστής εκπομπών για κάθε χρησιμοποιούμενο τύπο καυσίμου, συνολικά και με διαφοροποίηση μεταξύ των καυσίμων που χρησιμοποιούνται εντός και εκτός των χώρων ελέγχου των εκπομπών·
- β) συνολικές εκπομπές CO₂·
- γ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες μεταξύ λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
- δ) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες με αναχώρηση από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
- ε) συγκεντρωτικές εκπομπές CO₂ από όλους τους πλόες προς λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
- στ) εκπομπές CO₂ που σημειώθηκαν κατά τον ελλιμενισμό εντός λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

- ζ) συνολική διανυθείσα απόσταση·
- η) συνολικός χρόνος παραμονής στη θάλασσα·
- θ) συνολικό μεταφορικό έργο·
- ι) μέση ενεργειακή απόδοση.

ΤΜΗΜΑ 4

ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Άρθρο 11

Περιεχόμενο της έκθεσης εκπομπών

1. Από το 2019 και έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, οι εταιρείες υποβάλλουν στην Επιτροπή και στις αρχές των σχετικών κρατών σημαίας έκθεση εκπομπών που αφορά τις εκπομπές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, για κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνες οι εταιρείες, και έχει κριθεί ικανοποιητική από ελεγκτή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14.
2. Σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας του πλοίου, η νέα εταιρεία εξασφαλίζει ότι κάθε πλοίο για το οποίο είναι υπεύθυνη πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού σε όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς κατά την οποία αυτή ανέλαβε την ευθύνη του συγκεκριμένου πλοίου.
3. Οι εταιρείες συμπεριλαμβάνουν στην αναφερόμενη στην παράγραφο 1 έκθεση εκπομπών τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) στοιχεία ταυτότητας του πλοίου και της εταιρείας, στα οποία περιλαμβάνονται:
 - (i) το όνομα του πλοίου,
 - (ii) ο αριθμός IMO,
 - (iii) ο λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης,
 - (iv) η τεχνική απόδοση του πλοίου (ονομαστικός δείκτης ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI) ή εκτιμώμενη τιμή δείκτη (Estimated Index Value/EIV), σύμφωνα με το ψήφισμα MEPC.215 του ΔΝΟ (63), κατά περίπτωση),
 - (v) το όνομα του πλοιοκτήτη,
 - (vi) η διεύθυνση του πλοιοκτήτη και η έδρα των επιχειρήσεών του,
 - (vii) η επωνυμία της εταιρείας (εάν δεν ταυτίζεται με τον πλοιοκτήτη),
 - (viii) η διεύθυνση της εταιρείας (εάν δεν ταυτίζεται με τον πλοιοκτήτη) και η έδρα των επιχειρήσεών της,
 - (ix) η διεύθυνση, οι αριθμοί τηλεφώνου και φαξ και η διεύθυνση ηλ. ταχυδρομείου του αρμοδίου επικοινωνίας·
 - β) πληροφορίες σχετικά με τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο παρακολούθησης και τον σχετικό βαθμό αβεβαιότητας·
 - γ) τα αποτελέσματα της ετήσιας παρακολούθησης των παραμέτρων σύμφωνα με το άρθρο 10.

Άρθρο 12

Μορφότυπος της έκθεσης εκπομπών

1. Η αναφερόμενη στο άρθρο 11 έκθεση εκπομπών υποβάλλεται με αυτοματοποιημένα συστήματα και άρτιους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων.
2. Οι τεχνικοί κανόνες που αφορούν τους αναφερόμενους στην παράγραφο 1 άρτιους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων, καθορίζονται με εκτελεστικές πράξεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ

Άρθρο 13

Πεδίο των επαληθευτικών δραστηριοτήτων και έκθεση επαλήθευσης

3. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του αναφερόμενου στο άρθρο 6 σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 και 7. Εφόσον η εκτίμηση περιλαμβάνει συστάσεις που είναι απαραίτητο να ενσωματωθούν σε σχέδιο παρακολούθησης, η αντίστοιχη εταιρεία αναθεωρεί το οικείο σχέδιο παρακολούθησης πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς.
4. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση της έκθεσης εκπομπών με τις απαιτήσεις των άρθρων 8 έως 11 και των παραρτημάτων Ι και ΙΙ.
5. Ειδικότερα, ο ελεγκτής εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές και οι άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην έκθεση εκπομπών έχουν προσδιοριστεί σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 και με το αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Ο ελεγκτής εξασφαλίζει επίσης ότι οι εκπομπές και οι άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες που δηλώνονται στις εκθέσεις συμφωνούν με τα δεδομένα που υπολογίζονται από άλλες πηγές σύμφωνα με τα παραρτήματα Ι και ΙΙ.
6. Εφόσον η εκτίμηση καταλήξει στο συμπέρασμα ότι, εξ όσων γνωρίζει ο ελεγκτής, η έκθεση εκπομπών είναι απαλλαγμένη από ουσιώδεις ανακρίβειες και σφάλματα, ο ελεγκτής χορηγεί έκθεση επαλήθευσης. Στην έκθεση επαλήθευσης προσδιορίζονται όλα τα συναφή με το έργο του ελεγκτή ζητήματα.
7. Εφόσον η εκτίμηση καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η έκθεση εκπομπών περιέχει ουσιώδεις ανακρίβειες, σφάλματα, ανακολουθίες ή δεν πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 11 και 14 και του παραρτήματος Ι, ο ελεγκτής ενημερώνει σχετικά την εταιρεία εγκαίρως και της ζητεί να υποβάλει αναθεωρημένη έκθεση εκπομπών. Η εταιρεία διορθώνει τα προβλήματα έλλειψης συμμόρφωσης ή τις ανακολουθίες που γνωστοποιούνται σε αυτήν, ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της επαληθευτικής διαδικασίας. Ο ελεγκτής αναφέρει στην έκθεση επαλήθευσης που συντάσσει το κατά πόσον η εταιρεία επέλυσε τα προβλήματα έλλειψης συμμόρφωσης κατά τη διάρκεια της επαλήθευσης.

Άρθρο 14

Γενικές υποχρεώσεις και αρχές που ισχύουν για τους ελεγκτές

1. Ο ελεγκτής είναι ανεξάρτητος από την εταιρεία ή τον φορέα εκμετάλλευσης του εξεταζόμενου πλοίου και διεξάγει τις δραστηριότητες που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Προς τούτο, ο ελεγκτής και οποιοδήποτε τμήμα της ίδιας νομικής οντότητας δεν είναι εταιρεία ούτε φορέας εκμετάλλευσης πλοίου, δεν είναι ιδιοκτήτης εταιρείας ούτε ανήκει στην ιδιοκτησία εταιρείας και δεν έχει σχέσεις με την εταιρεία οι οποίες θα μπορούσαν να πλήξουν την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του.
2. Κατά την επαλήθευση της αναφερόμενης στο άρθρο 11 έκθεσης εκπομπών και των διαδικασιών παρακολούθησης που εφαρμόζει η εταιρεία, ο ελεγκτής εκτιμά την εγκυρότητα, την αξιοπιστία και την ακρίβεια των συστημάτων παρακολούθησης και των αναφερόμενων στην έκθεση δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές, και ειδικότερα:
 - α) του καταλογισμού της κατανάλωσης καυσίμων σε πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - β) των αναφερόμενων δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμου και των σχετικών μετρήσεων και υπολογισμών·
 - γ) της επιλογής και της χρήσης συντελεστών εκπομπών·
 - δ) των υπολογισμών με τους οποίους προσδιορίζονται οι συνολικές εκπομπές·
 - ε) των υπολογισμών με τους οποίους προσδιορίζεται η ενεργειακή απόδοση.
3. Ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη τις εκθέσεις που έχουν υποβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 11, μόνον εάν έγκυρα και αξιόπιστα δεδομένα και πληροφορίες καθιστούν δυνατό τον προσδιορισμό των εκπομπών με υψηλό βαθμό βεβαιότητας και εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - α) τα αναφερόμενα δεδομένα είναι συνεπή με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς·
 - β) τα αναφερόμενα δεδομένα είναι απαλλαγμένα από ανακολουθίες, ιδίως όταν συγκρίνεται ο συνολικός όγκος καυσίμου που προμηθεύεται ετησίως κάθε πλοίο με τη συγκεντρωτική κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - γ) κατά τη συλλογή των δεδομένων τηρούνται οι ισχύοντες κανόνες·
 - δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη και συνεπή.

Άρθρο 15

Διαδικασίες επαλήθευσης

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας τις αναφερόμενες εκπομπές με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς. Εφόσον διαπιστώσει σημαντικές αποκλίσεις, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.
2. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τα διάφορα στάδια των υπολογισμών, εξετάζοντας όλες τις χρησιμοποιούμενες πηγές δεδομένων και μεθόδους.

3. Ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη κάθε αποτελεσματική μέθοδο ελέγχου των κινδύνων που εφαρμόζει η εταιρεία για τη μείωση του βαθμού αβεβαιότητας, σε συνάρτηση με την ακρίβεια των χρησιμοποιούμενων μεθόδων παρακολούθησης.
4. Η εταιρεία παρέχει στον ελεγκτή κάθε συμπληρωματική πληροφορία που επιτρέπει στον τελευταίο να διεκπεραιώσει τις επαληθευτικές διαδικασίες. Κατά την επαληθευτική διαδικασία ο ελεγκτής μπορεί να διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους για να διαπιστώνει την αξιοπιστία των αναφερόμενων δεδομένων και πληροφοριών.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24, με σκοπό την περαιτέρω εξειδίκευση των κανόνων που διέπουν τις αναφερόμενες στον παρόντα κανονισμό επαληθευτικές δραστηριότητες και τις μεθόδους διαπίστευσης ελεγκτών. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις σχετικές με την επαλήθευση αρχές του άρθρου 14 και στα συναφή, διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

Άρθρο 16

Διαπίστευση ελεγκτών

1. Οι ελεγκτές που αξιολογούν σχέδια παρακολούθησης και εκθέσεις εκπομπών και εκδίδουν έγγραφα επαλήθευσης και συμμόρφωσης κατά τα άρθρα 13 και 17, διαπιστεύονται για τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.
2. Σε περίπτωση που ο παρών κανονισμός δεν περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για τη διαπίστευση των ελεγκτών, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.
3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24, με σκοπό την περαιτέρω εξειδίκευση των μεθόδων διαπίστευσης ελεγκτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 17

Έκδοση εγγράφου συμμόρφωσης

1. Εφόσον, με βάση έκθεση επαλήθευσης, η έκθεση εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 11 πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 11 έως 15 και των παραρτημάτων I και II, ο ελεγκτής χορηγεί έγγραφο συμμόρφωσης για το σχετικό πλοίο.
2. Το αναφερόμενο στην παράγραφο 1 έγγραφο συμμόρφωσης περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, αριθμός IMO και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·
 - β) όνομα, διεύθυνση και έδρα του πλοιοκτήτη·
 - γ) ταυτότητα του ελεγκτή·

- δ) ημερομηνία έκδοσης του εγγράφου συμμόρφωσης (περίοδος αναφοράς την οποία καλύπτει και διάρκεια ισχύος του).
3. Τα έγγραφα συμμόρφωσης θεωρούνται έγκυρα έγγραφα για περίοδο 18 μηνών μετά τη λήξη της περιόδου αναφοράς.
 4. Ο ελεγκτής ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή και την αρχή του κράτους σημαίας σχετικά με την έκδοση εγγράφων συμμόρφωσης και διαβιβάζει τις αναφερόμενες στην παράγραφο 2 πληροφορίες με αυτοματοποιημένα συστήματα και άρτιους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων που καθορίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την προβλεπόμενη στον παρόντα κανονισμό διαδικασία.
 5. Οι τεχνικοί κανόνες που αφορούν τους αναφερόμενους στην παράγραφο 4 άρτιους μορφότυπους ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών προτύπων, καθορίζονται με εκτελεστικές πράξεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 18

Υποχρέωση εφοδιασμού των πλοίων με έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης

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

Άρθρο 19

Εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων και επιθεωρήσεις

1. Με βάση τις πληροφορίες που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 1, κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει τη συμμόρφωση των πλοίων που φέρουν τη σημαία του με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8 έως 12.
2. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι, στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων πλοίων που βρίσκονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία του, επαληθεύεται ότι τα πλοία φέρουν το αναφερόμενο στο άρθρο 18 έγγραφο συμμόρφωσης.
3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου και με βάση τις πληροφορίες που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 21, για κάθε πλοίο που δεν τηρεί τις διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφος 2 στοιχεία ι) και ια) και εισέρχεται σε λιμένα ο οποίος υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, το κράτος μέλος επαληθεύει ότι το πλοίο φέρει το αναφερόμενο στο άρθρο 18 έγγραφο συμμόρφωσης.

Άρθρο 20

Κυρώσεις, ανταλλαγή πληροφοριών και διαταγή εκδίωξης

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για αδυναμία συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στα άρθρα 8

έως 12 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για τη διασφάλιση της επιβολής των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις δεν είναι λιγότερο αυστηρές από τις επιβαλλόμενες βάσει της εθνικής νομοθεσίας περί των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, σε περίπτωση αδυναμίας των φορέων εκμετάλλευσης να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, και είναι αποτελεσματικές, ανάλογες με τον επιδιωκόμενο σκοπό και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή έως την 1η Ιουλίου 2017 και την ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις θίγει.

2. Τα κράτη μέλη οργανώνουν αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών τους που διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων ή, κατά περίπτωση, είναι αρμόδιες για τις διαδικασίες επιβολής κυρώσεων. Οι εθνικές διαδικασίες επιβολής κυρώσεων που κινούνται από κράτος μέλος κοινοποιούνται στην Επιτροπή, στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ), στα λοιπά κράτη μέλη και στο σχετικό κράτος σημαίας.
3. Στην περίπτωση των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για περισσότερες από μια περιόδους αναφοράς, η εθνική αρχή του κράτους λιμένα μπορεί να εκδίδει διαταγή εκδίωξης, η οποία κοινοποιείται στην Επιτροπή, στον ΕΟΑΘ, στα λοιπά κράτη μέλη και στο σχετικό κράτος σημαίας. Η έκδοση διαταγής εκδίωξης συνεπάγεται ότι όλα τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν την είσοδο του πλοίου που αφορά η διαταγή σε κανέναν από τους λιμένες τους, μέχρις ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις οικείες υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με τα άρθρα 8 έως 12, εκπλήρωση που επιβεβαιώνεται με την κοινοποίηση έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης στην εθνική αρχή του κράτους λιμένα η οποία εξέδωσε τη διαταγή εκδίωξης.

Άρθρο 21

Δημοσίευση πληροφοριών

1. Έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις εκπομπές που δηλώνονται σύμφωνα με το άρθρο 11, καθώς και πληροφορίες για τη συμμόρφωση των εταιρειών με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, που καθορίζονται στα άρθρα 11 και 17.
2. Η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 δημοσιοποίηση περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, αριθμός IMO και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·
 - β) ταυτότητα του πλοιοκτήτη (όνομα, διεύθυνση και έδρα του πλοιοκτήτη)·
 - γ) τεχνική απόδοση του πλοίου (EEDI ή EIV, κατά περίπτωση)·
 - δ) ετήσιες εκπομπές CO₂·
 - ε) συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - στ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

- ζ) μέση ετήσια κατανάλωση καυσίμου και μέσες ετήσιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά διανυθείσα απόσταση και μεταφερθέν φορτίο κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - η) συνολικός ετήσιος χρόνος παραμονής στη θάλασσα κατά τους πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - θ) εφαρμοζόμενη μεθοδολογία παρακολούθησης·
 - ι) ημερομηνία έκδοσης και ημερομηνία λήξης του εγγράφου συμμόρφωσης·
 - ια) ταυτότητα του ελεγκτή που ενέκρινε την έκθεση εκπομπών.
3. Η Επιτροπή δημοσιεύει ετήσια έκθεση σχετικά με τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες για τον συγκεκριμένο τομέα.
4. Ο ΕΟΑΘ επικουρεί την Επιτροπή στις εργασίες της για την τήρηση των άρθρων 11, 12, 17 και 21 του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Άρθρο 22

Διεθνής συνεργασία

1. Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, με απώτερο σκοπό να διευκολύνει την κατάρτιση διεθνών κανόνων στο πλαίσιο του ΔΝΟ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.
2. Η Επιτροπή ανταλλάσσει με τρίτες χώρες τεχνικές πληροφορίες που αφορούν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ειδικότερα, την περαιτέρω εξέλιξη των μεθόδων παρακολούθησης, την οργάνωση της υποβολής εκθέσεων και την επαλήθευση των εκθέσεων εκπομπών.
3. Σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, εάν το κρίνει σκόπιμο, μπορεί να προτείνει τροποποιήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 23

Εξουσιοδότηση

²⁷ EE L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή, υπό τους όρους του άρθρου 24, να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση των διατάξεων των παραρτημάτων I και II, με σκοπό τη συνεκτίμηση των διαθέσιμων επικαιροποιημένων επιστημονικών στοιχείων, καθώς και των σχετικών δεδομένων που υπάρχουν στα πλοία, των σχετικών διεθνών κανόνων και των σχετικών διεθνώς αποδεκτών προτύπων, τον προσδιορισμό των ακριβέστερων και αποτελεσματικότερων μεθόδων παρακολούθησης των εκπομπών και τη βελτίωση της ακρίβειας των ζητούμενων πληροφοριών για την παρακολούθηση των εκπομπών και την υποβολή σχετικών εκθέσεων, στον βαθμό που οι εν λόγω πράξεις αφορούν μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 24

Άσκηση των ανατιθέμενων αρμοδιοτήτων

1. Η αναφερόμενη στα άρθρα 15, 16 και 23 αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 1η Ιουλίου 2015.
2. Η αναφερόμενη στο άρθρο 23 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται σε αυτήν. Η εν λόγω απόφαση τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.
3. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
4. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 23 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 25

Εκτελεστικές πράξεις

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 8 της απόφασης 93/389/ΕΟΚ. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 26

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013²⁸, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο η):

«η) την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων όσον αφορά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX.»

2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 21α:

«Άρθρο 21α

Υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές

- (1) Έως τις 15 Ιανουαρίου κάθε έτους («έτος X») τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή, για το έτος X-2, έκθεση σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX.
- (2) Εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το [άρθρο 25 του παρόντος κανονισμού] για την εξειδίκευση των απαιτήσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX, λαμβάνοντας υπόψη, κατά περίπτωση, τις συναφείς αποφάσεις των οργάνων της σύμβασης UNFCCC και του πρωτοκόλλου του Κιότο ή συμφωνίες που απορρέουν από αυτές ή τις διαδέχονται ή αποφάσεις που εκδίδονται στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.
- (3) Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της δομής, της μορφής και της διαδικασίας υποβολής, από τα κράτη μέλη, των εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές δυνάμει των άρθρων 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX/XXXX. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο [άρθρο 26 παράγραφος 2].»
3. Στο άρθρο 25 παράγραφοι 2, 3 και 5, παρεμβάλλεται η ακόλουθη παραπομπή:
«21α»

Άρθρο 27

Έναρξη ισχύος

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

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

²⁸ EE L 165 της 18.6.2013, σ. 13-40

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Μέθοδοι παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και άλλες συναφείς με το κλίμα πληροφορίες

A. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (άρθρο 9)

Για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμων οι εταιρείες εφαρμόζουν τον ακόλουθο τύπο:

Κατανάλωση καυσίμου x Συντελεστής εκπομπών

Στην κατανάλωση καυσίμων περιλαμβάνεται το καύσιμο που καταναλώνουν οι κύριοι και βοηθητικοί κινητήρες, οι λέβητες και οι γεννήτριες αδρανούς αερίου.

Η κατανάλωση καυσίμων κατά τον ελλιμενισμό υπολογίζεται χωριστά.

Για τους συντελεστές εκπομπών των καυσίμων χρησιμοποιούνται, κατ' αρχήν, προκαθορισμένες τιμές, εκτός εάν η εταιρεία αποφασίσει να χρησιμοποιεί τα σχετικά με την ποιότητα του καυσίμου δεδομένα που περιλαμβάνονται στα δελτία παράδοσης καυσίμου και χρησιμοποιούνται για την απόδειξη της συμμόρφωσης με τους εφαρμοστέους κανονισμούς περί των εκπομπών θείου.

Οι προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών βασίζονται στις πλέον πρόσφατες τιμές της IPCC (Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος) και είναι δυνατόν να ληφθούν από το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 601/2012 της Επιτροπής για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹.

Για τα βιοκαύσιμα και τα εναλλακτικά μη ορυκτά καύσιμα εφαρμόζονται κατάλληλοι συντελεστές εκπομπών.

B. ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Η εταιρεία ορίζει στο σχέδιο παρακολούθησης τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο παρακολούθησης για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμων ανά τύπο πλοίων για τα οποία είναι υπεύθυνη και διασφαλίζει τη σταθερή εφαρμογή της μεθόδου μετά την επιλογή της.

Κατά την επιλογή μεθοδολογίας παρακολούθησης, οι βελτιώσεις που απορρέουν από την ενισχυμένη ακρίβεια σταθμίζονται έναντι του πρόσθετου κόστους.

Χρησιμοποιείται η πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πλοίο, υπολογιζόμενη με μια από τις ακόλουθες μεθόδους:

- α) δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου·
- β) παρακολούθηση των δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο·
- γ) ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης·
- δ) άμεσες μετρήσεις των εκπομπών.

1. Μέθοδος A: Δελτία παράδοσης καυσίμου (BDN) και περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου

²⁹ EE L 181 της 12.7.2012, σ. 30-104.

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

Περίοδος είναι ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Η προσέγγιση αυτή δεν εφαρμόζεται όταν δεν υπάρχουν BDN στο πλοίο, ιδίως όταν χρησιμοποιείται το φορτίο ως καύσιμο, π.χ. απαέρια δεξαμενών υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ).

Τα BDN είναι υποχρεωτικά βάσει των ισχυόντων κανονισμών του παραρτήματος VI της διεθνούς σύμβασης MARPOL, τα δε σχετικά βιβλία φυλάσσονται στο πλοίο για 3 έτη μετά την παράδοση των καυσίμων και πρέπει να είναι εύκολα προσπελάσιμα. Η περιοδική απογραφή δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο βασίζεται σε μετρήσεις στις δεξαμενές. Για τον προσδιορισμό του όγκου κατά τον χρόνο της μέτρησης χρησιμοποιούνται πίνακες κατάλληλοι για κάθε δεξαμενή καυσίμου. Η αβεβαιότητα που συνδέεται με τα BDN προσδιορίζεται στο αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης. Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται με κατάλληλες μεθόδους, όπως αυτόματα συστήματα, βαθύμετρα και βολίδες. Η μέθοδος βαθυμέτρησης δεξαμενών και η συνδεόμενη με αυτήν αβεβαιότητα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Εάν η ποσότητα ανεφοδιασμού με καύσιμο ή η ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές προσδιορίζεται σε μονάδες όγκου, εκφραζόμενη σε λίτρα, η εταιρεία μετατρέπει την ποσότητα αυτή από όγκο σε μάζα χρησιμοποιώντας τις τιμές πραγματικής πυκνότητας. Η εταιρεία προσδιορίζει την πραγματική πυκνότητα χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα μέσα:

- α) συστήματα μέτρησης στο πλοίο·
- β) την πυκνότητα που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμων κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και καταγράφεται στο τιμολόγιο ή δελτίο παράδοσης καυσίμου.

Η πραγματική πυκνότητα εκφράζεται σε kg/λίτρο και προσδιορίζεται στην εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τιμές πραγματικής πυκνότητας, εφαρμόζεται συντελεστής τυπικής πυκνότητας για τον σχετικό τύπο καυσίμου, μετά από έγκριση του ελεγκτή.

2. Μέθοδος Β: Παρακολούθηση των δεξαμενών καυσίμου στο πλοίο

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται σε μετρήσεις σε όλες τις δεξαμενές καυσίμου του πλοίου. Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται καθημερινά κατά τον πλου, καθώς σε κάθε πλήρωση ή εκκένωση των δεξαμενών καυσίμου του πλοίου.

Το καύσιμο που καταναλώνεται στη διάρκεια μιας περιόδου είναι οι σωρευτικές μεταβολές της στάθμης των δεξαμενών καυσίμου μεταξύ δύο μετρήσεων.

Ως περίοδος νοείται ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Οι μετρήσεις στις δεξαμενές εκτελούνται με κατάλληλες μεθόδους, όπως αυτόματα συστήματα, βυθόμετρα και βολίδες. Η μέθοδος βυθομέτρησης δεξαμενών και η συνδεόμενη με αυτήν αβεβαιότητα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Εάν η ποσότητα ανεφοδιασμού με καύσιμο ή η ποσότητα καυσίμου που απομένει στις δεξαμενές προσδιορίζεται σε μονάδες όγκου, εκφραζόμενη σε λίτρα, η εταιρεία μετατρέπει την ποσότητα αυτή από όγκο σε μάζα χρησιμοποιώντας τις τιμές πραγματικής πυκνότητας. Η εταιρεία προσδιορίζει την πραγματική πυκνότητα χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα μέσα:

- α) συστήματα μέτρησης στο πλοίο·
- β) την πυκνότητα που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμων κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και καταγράφεται στο τιμολόγιο ή δελτίο παράδοσης καυσίμου.

Η πραγματική πυκνότητα εκφράζεται σε kg/λίτρο και προσδιορίζεται στην εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τιμές πραγματικής πυκνότητας, εφαρμόζεται συντελεστής τυπικής πυκνότητας για τον σχετικό τύπο καυσίμου, μετά από έγκριση του ελεγκτή.

3. Μέθοδος Γ: Ροόμετρα για τις εφαρμοστέες διεργασίες καύσης

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται στη μέτρηση της ροής του καυσίμου πάνω στο πλοίο. Για τον προσδιορισμό της συνολικής κατανάλωσης καυσίμου στη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου συνδυάζονται τα δεδομένα που έχουν προκύψει από όλα τα ροόμετρα τα οποία είναι συνδεδεμένα με τις σχετικές πηγές εκπομπών.

Ως περίοδος νοείται ο χρόνος μεταξύ δύο κατάπλων ή ο χρόνος παραμονής σε λιμένα. Είναι αναγκαίο να παρακολουθούνται ο τύπος και η περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται στη διάρκεια μιας περιόδου.

Οι εφαρμοζόμενες μέθοδοι βαθμονόμησης και η αβεβαιότητα που συνδέεται με τα χρησιμοποιούμενα ροόμετρα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Εάν η ποσότητα καυσίμου που καταναλώνεται προσδιορίζεται σε μονάδες όγκου, εκφραζόμενη σε λίτρα, η εταιρεία μετατρέπει την ποσότητα αυτή από όγκο σε μάζα χρησιμοποιώντας τις τιμές πραγματικής πυκνότητας. Η εταιρεία προσδιορίζει την πραγματική πυκνότητα χρησιμοποιώντας ένα από τα ακόλουθα μέσα:

- α) συστήματα μέτρησης στο πλοίο·
- β) την πυκνότητα που μετράται από τον προμηθευτή καυσίμων κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα και καταγράφεται στο τιμολόγιο ή δελτίο παράδοσης καυσίμου.

Η πραγματική πυκνότητα εκφράζεται σε kg/λίτρο και προσδιορίζεται στην εφαρμοστέα θερμοκρασία για τη συγκεκριμένη μέτρηση. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν τιμές πραγματικής πυκνότητας, εφαρμόζεται συντελεστής τυπικής πυκνότητας για τον σχετικό τύπο καυσίμου, μετά από έγκριση του ελεγκτή.

4. Μέθοδος Δ: Άμεσες μετρήσεις των εκπομπών

Οι άμεσες μετρήσεις των εκπομπών μπορούν να χρησιμοποιούνται για τους πλόες που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, καθώς και για τις εκπομπές που σημειώνονται σε λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία

κράτους μέλους. Στις εκπομπές CO₂ περιλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂ από τους κύριους και βοηθητικούς κινητήρες, τους λέβητες και τις γεννήτριες αδρανούς αερίου. Στην περίπτωση των πλοίων για τα οποία οι υποβαλλόμενες εκθέσεις βασίζονται στην παρούσα μέθοδο, η κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται από τις μετρούμενες εκπομπές CO₂ και τον εφαρμοστέο συντελεστή εκπομπών των αντίστοιχων καυσίμων.

Η παρούσα μέθοδος βασίζεται στον προσδιορισμό της ροής των εκπομπών CO₂ στις καπνοδόχους (τσιμινιέρες) με πολλαπλασιασμό της συγκέντρωσης CO₂ στα καυσαέρια επί την ροή των καυσαερίων.

Οι εφαρμοζόμενες μέθοδοι βαθμονόμησης και η αβεβαιότητα που συνδέεται με τα χρησιμοποιούμενα ροόμετρα προσδιορίζονται στο σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 6.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Παρακολούθηση άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών

A.- Παρακολούθηση ανά πλου (άρθρο 9)

Για την παρακολούθηση άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών ανά πλου (άρθρο 9) οι εταιρείες τηρούν τους ακόλουθους κανόνες:

Για τον καθορισμό της ημερομηνίας και ώρας άφιξης και αναχώρησης χρησιμοποιείται η ώρα Γκρίνουιτς (GMT). Ο χρόνος παραμονής στη θάλασσα υπολογίζεται με βάση τα στοιχεία αναχώρησης και άφιξης από και σε λιμένα, εξαιρουμένης της αγκυροβόλησης.

Η διανυθείσα απόσταση μπορεί να είναι η απόσταση της συντομότερης διαδρομής μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης ή η πραγματική διανυθείσα απόσταση. Όταν χρησιμοποιείται η απόσταση της συντομότερης διαδρομής μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης, πρέπει να εφαρμόζεται συντηρητικός διορθωτικός συντελεστής, ώστε να μην υποτιμάται σημαντικά η διανυθείσα απόσταση. Στο αναφερόμενο στο άρθρο 6 σχέδιο παρακολούθησης διευκρινίζεται ο χρησιμοποιούμενος υπολογισμός της απόστασης και, εάν είναι απαραίτητο, αναφέρεται ο εφαρμοζόμενος διορθωτικός συντελεστής. Η διανυθείσα απόσταση εκφράζεται σε ναυτικά μίλια.

Για την έκφραση του μεταφερθέντος φορτίου στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων, χρησιμοποιείται ο αριθμός επιβατών. Για όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων, το μεταφερθέν φορτίο εκφράζεται σε μετρικούς τόνους και κυβικά μέτρα φορτίου.

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

B. Παρακολούθηση ανά έτος (άρθρο 10)

Για την παρακολούθηση άλλων συναφών με το κλίμα πληροφοριών ανά έτος οι εταιρείες τηρούν τους ακόλουθους κανόνες:

Οι προς παρακολούθηση σύμφωνα με το άρθρο 10 τιμές πρέπει να προσδιορίζονται με άθροιση των αντίστοιχων δεδομένων που αφορούν κάθε πλου.

Για την παρακολούθηση της μέσης ενεργειακής απόδοσης χρησιμοποιούνται τουλάχιστον τέσσερις δείκτες: κατανάλωση καυσίμου ανά απόσταση, κατανάλωση καυσίμου ανά μεταφορικό έργο, εκπομπές CO₂ ανά απόσταση και εκπομπές CO₂ ανά μεταφορικό έργο. Οι δείκτες αυτοί υπολογίζονται ως εξής:

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

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

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

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

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ
- 1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.4. Στόχοι
- 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας
- 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της δράσης
- 1.7. Προβλεπόμενος(οι) τρόπος(οι) διαχείρισης

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- 2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων
- 2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου
- 2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

- 3.1. Τομέας(είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται
- 3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες
 - 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες
 - 3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις
 - 3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα
 - 3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο
 - 3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση
- 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές

1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής στη δομή ΔΒΔ/ΠΒΔ³⁰

Τομέας πολιτικής 34 = «Δράση για το κλίμα»

1.3. Χαρακτήρας της πρότασης/πρωτοβουλίας

X Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά νέα δράση μετά από πιλοτικό έργο/προπαρασκευαστική δράση³¹

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά την παράταση υφιστάμενης δράσης

Η πρόταση/πρωτοβουλία αφορά τη μετατροπή δράσης σε νέα δράση

1.4. Στόχοι

1.4.1. Ο(Οι) πολυετής(-είς) στρατηγικός(-οί) στόχος(-οι) της Επιτροπής τον(τους) οποίο(-ους) αφορά η πρόταση/πρωτοβουλία

Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 ή κατά 30%, υπό κατάλληλες προϋποθέσεις, αύξηση σε 20 % του ποσοστού των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην τελική ενεργειακή μας κατανάλωση και αύξηση της ενεργειακής απόδοσης κατά 20 %

1.4.2. Ειδικός(οί) στόχος(οι) και δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

Ειδικός στόχος αριθ. 1

Συμβολή, μέσω δράσεων σε ενωσιακό επίπεδο για την προστασία του κλίματος, στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου που είναι να σταθεροποιηθούν οι συγκεντρώσεις αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο το οποίο να εμποδίζει την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρέμβαση στο κλιματικό σύστημα.

Σχετική(ές) δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

Κωδικός ΠΒΔ 34 02: Δράση για το κλίμα σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο

Ειδικός στόχος αριθ. 2

Επιδίωξη της άσκησης φιλόδοξων πολιτικών σε διεθνές επίπεδο στον τομέα της δράσης για το κλίμα, ώστε να επιτευχθεί ο μακροπρόθεσμος στόχος που είναι να σταθεροποιηθούν οι συγκεντρώσεις αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο το οποίο να εμποδίζει την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρέμβαση στο κλιματικό σύστημα.

Σχετική(ές) δραστηριότητα(ες) ΔΒΔ/ΠΒΔ

³⁰

ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων – ΠΒΔ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

³¹

Αναφερόμενα στο άρθρο 49 παράγραφος 6 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

1.4.3. Αναμενόμενο(-α) αποτέλεσμα(-τα) και επιπτώσεις

Να προσδιοριστούν τα αποτελέσματα που θα πρέπει να έχει η πρόταση/πρωτοβουλία όσον αφορά τους/τις στοχοθετημένους/-ες δικαιούχους/ομάδες.

Με την εφαρμογή συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία θα συγκεντρωθούν δεδομένα σχετικά με αυτές τις εκπομπές, οι οποίες επί του παρόντος απλώς υπολογίζονται κατ' εκτίμηση, επειδή δεν έχουν επιβληθεί κατάλληλες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων. Αναμένεται ότι η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων όσον αφορά τις εν λόγω εκπομπές, καθώς και δείκτες κατανάλωσης καυσίμου και απόδοσης των πλοίων, θα έχουν ως αποτέλεσμα την ευαισθητοποίηση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στα θέματα κόστους καυσίμων και δυνατοτήτων βελτίωσης.

Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων, αναμένονται μειώσεις εκπομπών και εξοικονόμηση καυσίμων σε μέγιστο ποσοστό 2 %, σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε καθαρή μείωση κόστους για τον κλάδο κατά 1,2 δισ. ευρώ ετησίως, χάρη στη μείωση των δαπανών για καύσιμα.

1.4.4. Δείκτες αποτελεσμάτων και επιπτώσεων

Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της υλοποίησης της πρότασης/πρωτοβουλίας

Αριθμός και ποσοστό των πλοίων που παρακολουθούν και δηλώνουν τις εκπομπές τους σύμφωνα με τον κανονισμό σε σύγκριση με τον αριθμό πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της ΕΕ

Ετήσιες εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό της ΕΕ, μετρούμενες πάνω στο πλοίο και με βάση την κατανάλωση καυσίμου

1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών

Η ακριβής ποσότητα των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές που σχετίζονται με την ΕΕ δεν είναι επί του παρόντος γνωστή, επειδή δεν παρακολουθούνται οι εκπομπές αυτές και δεν υποβάλλονται σχετικές εκθέσεις. Κατά την εκτίμηση επιπτώσεων και τις διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους, διαπιστώθηκε ότι απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο, ανεξαρτήτως του αν εφαρμόζεται σε ενωσιακό ή παγκόσμιο επίπεδο, αποτελεί ένα ανθεκτικό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Με την καθιέρωση της ΠΥΕ ως πρώτο βήμα, θα υπάρξει δυνατότητα διάθεσης περισσότερου χρόνου για τον διάλογο και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με στόχους μείωσης των εκπομπών και αγορακεντρικά μέτρα για την επίτευξη των εν λόγω μειώσεων με ελάχιστο κόστος. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τις συζητήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο στο πλαίσιο του ΔΝΟ. Επιπλέον, ένα ανθεκτικό σύστημα ΠΥΕ προβλέπεται να συμβάλει στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς, ιδίως όσων σχετίζονται με την έλλειψη στοιχείων για την απόδοση των πλοίων.

Περισσότερες επεξηγήσεις παρέχονται στην αιτιολογική έκθεση της πρότασης.

1.5.2. Προστιθέμενη αξία της παρέμβασης της ΕΕ

Δεδομένου ότι οι βασικές δεσμεύσεις όσον αφορά την κλιματική αλλαγή, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται ο στόχος μείωσης των εκπομπών από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για το 2050, όπως ορίζει η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, αναλαμβάνονται σε ενωσιακό επίπεδο, είναι αποτελεσματικό να καταρτιστούν στο ίδιο επίπεδο και οι απαιτούμενοι κανόνες για την ΠΥΕ. Παράλληλα, το νομικό αυτό πλαίσιο θα διασφαλίσει την αποτελεσματικότητα μέσω της εναρμονισμένης ΠΥΕ για τους πλόες μεταξύ λιμένων διαφορετικών κρατών μελών, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 90% περίπου των κατάπλων σε κράτη μέλη της ΕΕ. Επιπλέον, η δράση σε ενωσιακό επίπεδο μπορεί να αποτρέψει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, εξασφαλίζοντας την ισότητα των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της ΕΕ έναντι των περιβαλλοντικών περιορισμών.

1.5.3. Διδάγματα που αποκομίστηκαν από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος

Τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε άλλους τομείς, κυρίως το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής (ΣΕΔΕ) της ΕΕ, που είναι το μεγαλύτερο σύστημα επιβολής ανωτάτου ορίου και εμπορίας παγκοσμίως, καταδεικνύουν την ανάγκη ύπαρξης ισχυρών κανόνων για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών. Στόχος είναι η κοινή κατανόηση του ορισμού της εκπομπής 1 τόνου CO₂ από μια εγκατάσταση ή έναν φορέα εκμετάλλευσης.

1.5.4. Συμβατότητα και ενδεχόμενη συνέργεια με άλλα κατάλληλα μέσα

Αν και στους προτεινόμενους κανόνες ΠΥΕ για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έχουν ληφθεί πλήρως υπόψη οι ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς, η βασική προσέγγιση της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων είναι ανάλογη με εκείνη που υιοθετήθηκε για την ΠΥΕ στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Αυτό θα επιτρέψει τη σύγκριση των προσπαθειών που καταβάλλονται για τη μείωση των εκπομπών μεταξύ των διαφόρων τομέων και τρόπων μεταφοράς.

1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της δράσης

Πρόταση/πρωτοβουλία **περιορισμένης διάρκειας**

– Πρόταση/πρωτοβουλία με ισχύ από την [HH/MM/]EEEE μέχρι την [HH/MM/]EEEE

– Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το EEEE μέχρι το EEEE

X Πρόταση/πρωτοβουλία **απεριόριστης διάρκειας**

– Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2016 μέχρι το 2017

– και στη συνέχεια πλήρης εφαρμογή το 2018.

1.7. Προβλεπόμενος(οι) τρόπος(οι) διαχείρισης³²

X Κεντρική άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

Κεντρική έμμεση διαχείριση με ανάθεση εκτελεστικών καθηκόντων σε:

– εκτελεστικούς οργανισμούς

– οργανισμούς που δημιουργούνται από τις Κοινότητες³³

– εθνικούς δημόσιους οργανισμούς/οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας

– πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων δυνάμει του τίτλου V της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη κατά την έννοια του άρθρου 49 του δημοσιονομικού κανονισμού.

Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Αποκεντρωμένη διαχείριση με τρίτες χώρες

Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς *(να προσδιοριστούν)*

Αν αναφέρονται περισσότεροι του ενός τρόποι διαχείρισης, παρακαλείσθε να τους διευκρινίσετε στο τμήμα «Παρατηρήσεις».

Παρατηρήσεις

Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του προτεινόμενου συστήματος ΠΥΕ και έχουν δημοσιονομικές επιπτώσεις αφορούν αποκλειστικά την ανάπτυξη εργαλείων τεχνολογίας πληροφοριών (ΤΠ) και, πιο συγκεκριμένα, την επέκταση υφιστάμενων εργαλείων που εκμεταλλεύεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ), συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών δαπανών. Οι προϋπολογισμός για το μεμονωμένο αυτό έργο θα διατεθεί από την Επιτροπή, υπαγόμενος στη γραμμή 34 02 01 του προϋπολογισμού της Γενικής Διεύθυνσης «Δράση για το κλίμα» (ΓΔ CLIMA).

Η ενδεχόμενη συμμετοχή του ΕΟΑΘ εξαρτάται από την ενεργοποίηση του αντίστοιχου δευτερεύοντος καθήκοντος του οργανισμού από το Διοικητικό του Συμβούλιο.

Η λειτουργία του εργαλείου, λόγω του εξαιρετικά αυτόματου χαρακτήρα της, αναμένεται να απορροφηθεί αργότερα από τα καθήκοντα υφιστάμενου προσωπικού του ΕΟΑΘ.

³² Οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τρόπους διαχείρισης, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ Αναφερόμενος στο άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού.

2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

2.1. Διατάξεις στον τομέα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

Η Επιτροπή θα έχει τακτικές συνεδριάσεις με τους συμβούλους που θα αναπτύξουν το αναγκαίο εργαλείο ΤΠ (επέκταση του υπάρχοντος συστήματος THETIS, το οποίο εκμεταλλεύεται ο ΕΟΑΘ), για την παρακολούθηση της προόδου των εργασιών.

2.2. Σύστημα διαχείρισης και ελέγχου

2.2.1. Κίνδυνος(οι) που έχει(ουν) εντοπιστεί

Η πρόταση δεν ενέχει δημοσιονομικούς κινδύνους που να επιβάλλουν μέτρα εκτός του πλαισίου του τακτικού δημοσιονομικού ελέγχου της ΕΕ.

2.2.2. Προβλεπόμενη(ες) μέθοδος(οι) ελέγχου

Δεν απαιτούνται ειδικές μέθοδοι ελέγχου· θα εφαρμοστούν, κατά περίπτωση, οι συνήθεις μηχανισμοί.

2.2.3. Κόστος και οφέλη των ελέγχων και πιθανό ποσοστό μη συμμόρφωσης

Οι προβλεπόμενοι συνήθεις μηχανισμοί δεν αναμένεται να επιφέρουν πρόσθετο κόστος. Με τους εν λόγω συνήθεις ελέγχους δεν αναμένεται μη συμμόρφωση.

2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας.

Δεν απαιτείται κανένα συγκεκριμένο μέτρο. Θα εφαρμοστεί το κανονικό πλαίσιο συμβάσεων και προμηθειών.

3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

3.1. Τομέας(είς) του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμή(ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός [Περιγραφή.....]	ΔΠ/ΜΔΠ ⁽³⁴⁾	χωρών ΕΖΕΣ ³⁵	υποψήφιων για ένταξη χωρών ³⁶	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) του δημοσιονομικού κανονισμού

³⁴ ΔΠ = διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = μη διαχωριζόμενες πιστώσεις

³⁵ ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών.

³⁶ Υποψήφιες και, εφόσον ισχύει, δυνάμει υποψήφιες για ένταξη χώρες των Δυτικών Βαλκανίων.

2.	34 02 01 [Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ]	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
----	--	----	-----	-----	-----	-----

- Νέες γραμμές του προϋπολογισμού, των οποίων έχει ζητηθεί η δημιουργία

Σύμφωνα με τη σειρά των τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και των γραμμών του προϋπολογισμού.

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός [Τομέας.....]	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψήφια για ένταξη χωρών	τρίτων χωρών	κατά την έννοια του άρθρου 18 παράγραφος 1 στοιχείο αα) του δημοσιονομικού κανονισμού
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ

3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

Αυτό το μέρος πρέπει να συμπληρώνεται στο λογιστικό φύλλο για τα διοικητικού χαρακτήρα στοιχεία του προϋπολογισμού (δεύτερο έγγραφο στο παράρτημα του παρόντος δημοσιονομικού δελτίου) που πρέπει να τηλεφορτώνεται στο CISNET για διυπηρεσιακή διαβούλευση.

3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου:	2	Διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων
---	---	--

ΓΔ: CLIMA			2016	2017	Έτος N+2	Έτος N+3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
• Επιχειρησιακές πιστώσεις										
34 02 01	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	0,500							0,500
	Πληρωμές	(2)	0,200	0,300						0,500
Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)								
	Πληρωμές	(2α)								
Πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενες από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων ³⁷										

³⁷ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες για τη στήριξη της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «ΒΑ»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

Αριθμός γραμμής του προϋπολογισμού		(3)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τη ΓΔ CLIMA	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1+1α +3	0,500							0,500
	Πληρωμές	=2+2α +3	0,200	0,300						0,500

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)	0,500							0,500
	Πληρωμές	(5)	0,200	0,300						0,500
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 2 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6	0,500							0,500
	Πληρωμές	=5+ 6	0,200	0,300						0,500

Αν η πρόταση/πρωτοβουλία επηρεάζει περισσότερους του ενός τομείς:

• ΣΥΝΟΛΟ επιχειρησιακών πιστώσεων	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(4)								
	Πληρωμές	(5)								
• ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα χρηματοδοτούμενων από το κονδύλιο ειδικών προγραμμάτων		(6)								
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 4 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (Ποσό αναφοράς)	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=4+ 6								
	Πληρωμές	=5+ 6								

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	5	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΓΔ: <.....>									
• Ανθρώπινοι πόροι									
• Άλλες διοικητικές δαπάνες									
ΣΥΝΟΛΟ ΓΔ <.....>	Πιστώσεις								

ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τον ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	(Σύνολο πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

		2016	2017	Έτος N+2	Έτος N+3	Na εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			ΣΥΝΟΛΟ
ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου	Αναλήψεις υποχρεώσεων	0,500							
	Πληρωμές	0,200	0,300						

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις επιχειρησιακές πιστώσεις

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση επιχειρησιακών πιστώσεων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα ↓			Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)										ΣΥΝΟΛΟ		
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																		
	Είδος ³⁸	Μέσο κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Αριθμός	Κόστος	Συνολικός αριθμός
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³⁹																			
- Αποτέλεσμα																			
- Αποτέλεσμα																			
- Αποτέλεσμα																			
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																			
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2...																			
- Αποτέλεσμα																			
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 2																			

³⁸ Αποτελέσματα θα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (παράδειγμα: αριθμός ανταλλαγών σπουδαστών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

³⁹ Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικός(-οί) στόχος(-οι)...

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ																
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις διοικητικού χαρακτήρα

3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση πιστώσεων διοικητικού χαρακτήρα, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N ⁴⁰	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφάνεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)	ΣΥΝΟΛΟ Ο
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-------------

ΤΟΜΕΑΣ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαisiού							
Ανθρώπινοι πόροι							
Άλλες διοικητικές δαπάνες							
Μερικό σύνολο του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαisiού							

Εκτός του ΤΟΜΕΑ 5⁴¹ του πολυετούς δημοσιονομικού πλαisiού							
Ανθρώπινοι πόροι							
Άλλες δαπάνες διοικητικού χαρακτήρα							
Μερικό σύνολο εκτός του ΤΟΜΕΑ 5 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαisiού							

ΣΥΝΟΛΟ							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Οι ανάγκες σε διοικητικές πιστώσεις θα καλυφθούν από τις πιστώσεις της ΓΔ που έχουν ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης και/ή έχουν ανακατανομηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και οι οποίες θα συμπληρωθούν, κατά περίπτωση, με πρόσθετα κονδύλια που ενδέχεται να χορηγηθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών.

⁴⁰ Το έτος N είναι το έτος έναρξης εφαρμογής της πρότασης/πρωτοβουλίας.

⁴¹ Τεχνική και/ή διοικητική βοήθεια και δαπάνες για τη στήριξη της εφαρμογής προγραμμάτων και/ή δράσεων της ΕΕ (πρώην γραμμές «BA»), έμμεση έρευνα, άμεση έρευνα.

3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση ανθρώπινων πόρων, όπως εξηγείται κατωτέρω:

Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε μονάδες ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)
Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)					
XX 01 01 01 (έδρα και γραφεία αντιπροσωπείας της Επιτροπής)					
XX 01 01 02 (σε αντιπροσωπεία)					
XX 01 05 01 (έμμεση έρευνα)					
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)					
• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)⁴²					
XX 01 02 01 (CA, INT, SNE από το «συνολικό κονδύλιο»)					
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA και SNE στις αντιπροσωπείες)					
XX 01 04 yy⁴³	- στην έδρα				
	- σε αντιπροσωπείες				
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT - έμμεση έρευνα)					
10 01 05 02 (CA, SNE, INT - άμεση έρευνα)					
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)					
ΣΥΝΟΛΟ					

XX είναι ο σχετικός τομέας πολιτικής ή ο σχετικός τίτλος του προϋπολογισμού.

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους θα καλυφθούν από το προσωπικό της ΓΔ που έχει ήδη διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης ή/και έχει ανακατανεμηθεί στο εσωτερικό της ΓΔ και το οποίο θα συμπληρωθεί, εάν χρειαστεί, από πρόσθετους πόρους που μπορεί να διατεθούν στην αρμόδια για τη διαχείριση ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής και λαμβανομένων υπόψη των δημοσιονομικών περιορισμών.

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
--------------------------------	--

⁴² CA = Συμβασιούχος υπάλληλος, LA = Τοπικός υπάλληλος, SNE = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας, INT = Προσωρινό προσωπικό οργανισμού («Intérimaire»), JED = Νέος εμπειρογνώμονας σε αντιπροσωπεία («Jeune Expert en Délégation»).

⁴³ ΔΒΔ: διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων – ΠΒΔ: προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων.

Εξωτερικό προσωπικό	
---------------------	--

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

- Η πρόταση/πρωτοβουλία είναι συμβατή με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί αναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Να εξηγηθεί ο απαιτούμενος αναπρογραμματισμός, με προσδιορισμό των σχετικών γραμμών του προϋπολογισμού και των αντίστοιχων ποσών.

[...]

- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μέσου ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.⁴⁴

Να εξηγηθεί η ανάγκη, με προσδιορισμό των σχετικών τομέων και γραμμών του προϋπολογισμού, καθώς και των αντίστοιχων ποσών.

[...]

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων μερών στη χρηματοδότηση

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τρίτα μέρη.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία προβλέπει τη συγχρηματοδότηση που εκτιμάται κατωτέρω:

Πιστώσεις σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)			Σύνολο
Να προσδιοριστεί ο φορέας συγχρηματοδότησης								
ΣΥΝΟΛΟ συγχρηματοδοτούμενων πιστώσεων								

⁴⁴ Βλ. σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

- Η πρόταση/πρωτοβουλία δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.
- Η πρόταση/πρωτοβουλία έχει τις δημοσιονομικές επιπτώσεις που περιγράφονται κατωτέρω:
 - στους ιδίους πόρους
 - στα διάφορα έσοδα

Σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης /πρωτοβουλίας ⁴⁵					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3				
Άρθρο									

Για τα διάφορα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστεί(ούν) η(οι) γραμμή(ές) δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζεται(ονται).

[...]

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού των επιπτώσεων στα έσοδα.

[...]

⁴⁵ Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 25% για έξοδα είσπραξης.