

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

P9_TA(2022)0367

Βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα (πρωτοβουλία FuelEU Maritime) *I**

Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 19ης Οκτωβρίου 2022 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD)) ⁽¹⁾

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

(2023/C 149/13)

Τροπολογία 1**Πρόταση κανονισμού****Αιτιολογική σκέψη 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

⁽¹⁾ Το θέμα ανατέθηκε για διοργανικές διαπραγματεύσεις στην αρμόδια επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 59 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο του Κανονισμού (Α9-0233/2022).

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (1β) Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο πλέον φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς με σημαντικά χαμηλότερες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ανά τόνο μεταφερόμενων εμπορευμάτων σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς ^(1α). Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων από ή προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ. Οι εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν, εκτός εάν ληφθούν περαιτέρω μέτρα. Όλοι οι τομείς της οικονομίας πρέπει να συμβάλουν στην ταχεία μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με στόχο την επίτευξη μηδενικών καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050, όπως κατοχυρώνεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119. Επομένως, είναι σημαντικό η Ένωση να καθορίσει μια φιλόδοξη πορεία για την ταχεία οικολογική μετάβαση του ναυτιλιακού τομέα, η οποία θα συμβάλει επίσης στη διατήρηση και την περαιτέρω προώθηση της παγκόσμιας ηγετικής θέσης της στις πράσινες τεχνολογίες, υπηρεσίες και λύσεις, και στην περαιτέρω τόνωση της δημιουργίας θέσεων εργασίας στις σχετικές αλυσίδες αξίας, διατηρώντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα.

- (1α) Μελέτη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 4
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα) ⁽¹⁹⁾, καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030» ⁽²⁰⁾. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ως εκ τούτου, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για την **ενθάρρυνση** της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των αναγκαίων τεχνολογιών **πρέπει να έχει γίνει** μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562.

Τροπολογία

- (2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 **το αργότερο**, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα) ⁽¹⁹⁾, καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030» ⁽²⁰⁾. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ως εκ τούτου, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για την **προώθηση και επιτάχυνση της παραγωγής μεγάλης κλίμακας και** της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, **με σεβασμό στην αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας**. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των αναγκαίων τεχνολογιών **θα πρέπει να υποστηριχθεί το συντομότερο δυνατόν και πρέπει να έχει ξεκινήσει** μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές. **Είναι επίσης σημαντικό να προωθηθεί η καινοτομία και να υποστηριχθεί η έρευνα για αναδυόμενες και μελλοντικές καινοτομίες, όπως τα αναδυόμενα εναλλακτικά καύσιμα, ο οικολογικός σχεδιασμός, τα υλικά βιολογικής προέλευσης, η αιολική πρόωση και η υποβοηθούμενη με αιολική ενέργεια πρόωση**.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 6
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

- (3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων, **συνήθως μεταξύ 35 % και 53 % των ναύλων θαλασσιών μεταφορών. Επομένως, τα μέτρα πολιτικής πρέπει να είναι οικονομικά αποδοτικά και να αποσκοπούν στην επίτευξη της μέγιστης δυνατής απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.** Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με καύσιμα σε τρίτες χώρες και να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων, **κάτι που θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στον κίνδυνο απώλειας της ανταγωνιστικότητας των λιμένων της Ένωσης έναντι λιμένων εκτός Ένωσης.** Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε διαρροή άνθρακα και **απώλεια επιχειρηματικότητας και να έχει** επιζήμιες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, εάν η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους δεν συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείσδυση των ανανεώσιμων καυσίμων **και των καυσίμων** χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ, **παρέχοντας στους ναυτιλιακούς διαχειριστές την επιλογή μικρότερου κόστους μείωσης των εκπομπών. Η ύπαρξη μιας τέτοιας επιλογής είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων και της σημασίας των οδών εφοδιαστικής που συνδέουν τους ευρωπαϊκούς λιμένες με το παγκόσμιο εμπόριο.**

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 7
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 8
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (4) Για να υπάρξει αντίκτυπος σε όλες τις δραστηριότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καλύπτει μέρος των πλόων μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέει σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται σε ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η εν λόγω κάλυψη μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο τόσο στους πλόες εισόδου όσο και στους πλόες εξόδου μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αυξάνοντας τον θετικό αντίκτυπο του εν λόγω πλαισίου στο περιβάλλον. **Ταυτόχρονα, το εν λόγω πλαίσιο περιορίζει** τον κίνδυνο κατάπλου σε άλλους λιμένες για λόγους παράκαμψης του κανονισμού και τον κίνδυνο μετατόπισης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων, και για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, όλοι οι πλόες με κατάπλου ή απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, καθώς και η παραμονή πλοίων στους λιμένες αυτούς θα πρέπει να καλύπτονται από ενιαίους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

- (4) Για να υπάρξει αντίκτυπος σε όλες τις δραστηριότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καλύπτει μέρος των πλόων μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέει σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται σε ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η εν λόγω κάλυψη μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο τόσο στους πλόες εισόδου όσο και στους πλόες εξόδου μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αυξάνοντας τον θετικό αντίκτυπο του εν λόγω πλαισίου στο περιβάλλον. **Αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να περιορίζει** τον κίνδυνο κατάπλου σε άλλους λιμένες για λόγους παράκαμψης του κανονισμού και τον κίνδυνο μετατόπισης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων, και για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, όλοι οι πλόες με κατάπλου ή απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, καθώς και η παραμονή πλοίων στους λιμένες αυτούς θα πρέπει να καλύπτονται από ενιαίους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό. **Η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ένα σύστημα παρακολούθησης ειδικά για την αξιολόγηση της διαρροής άνθρακα και της απώλειας επιχειρηματικότητας καθώς και των πιθανών πρακτικών παράκαμψης του κανονισμού, και να καταρτίσει κατάλογο πιθανών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που δεν εμπίπτουν σε σημαντικές επιχειρηματικές δραστηριότητες που ασκούνται κατά τον ελλιμενισμό σε λιμένες γειτονικούς στην ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, εάν αναφέρονται σημαντικές διαρροές άνθρακα και απώλεια επιχειρηματικότητας, καθώς και πρακτικές παράκαμψης του κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει μέτρα για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων.**

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 9
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 10
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (4β) Προκειμένου να διασφαλιστεί ο αναγκαίος βαθμός νομικής και επενδυτικής βεβαιότητας, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί στενά και να συνάδει με τον κανονισμό XXXX-XXX (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων), την οδηγία 2003/87/EK (ΣΕΔΕ της ΕΕ), την οδηγία XXXX-XXX (οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας) και την οδηγία 2003/96/EK (οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας). Η ευθυγράμμιση αυτή θα πρέπει να οδηγήσει σε ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για τον ναυτιλιακό τομέα, το οποίο να συμβάλλει στη σημαντική αύξηση της παραγωγής βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, να διασφαλίζει την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών και να παρέχει κίνητρα για τη χρήση αυτών των καυσίμων σε ένα σταθερά αυξανόμενο ποσοστό πλοίων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνολική συνοχή με τους στόχους της Ένωσης για το κλίμα, την ανταγωνιστικότητα και τη «βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη», οι γενικές, συνδυασμένες και σωρευτικές κλιματικές και οικονομικές επιπτώσεις των εν λόγω νομοθετικών πράξεων θα πρέπει να αξιολογούνται κατά τρόπο ολοκληρωμένο και συνεχώς.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 11
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (4γ) Η υποχρέωση των λιμένων να παρέχουν ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς θα πρέπει να συνοδεύεται από αντίστοιχη υποχρέωση των πλοίων να συνδέονται με την υποδομή φόρτισης που έχει σχεδιαστεί για την παροχή της εν λόγω ηλεκτρικής τροφοδότησης ενόσω είναι ελλιμενισμένα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των εν λόγω υποδομών και να αποφεύγεται ο κίνδυνος μη αξιοποιήσιμων περιουσιακών στοιχείων. Επιπλέον, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες προκειμένου να μειωθεί το κόστος που συνδέεται με την από ξηράς φόρτιση με τη μόνιμη απαλλαγή της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται σε πλοία εντός λιμένων από τη φορολογία μέσω τροποποιήσεων της οδηγίας XXXX-XXXX (οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας).

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (5α) Με το αυξημένο κόστος της ναυτιλίας για τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος παράκαμψης και καταστρατήγησης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά το τμήμα των εμπορευματικών μεταφορών μέσω πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ο ελλιμενισμός σε λιμένες γειτονικούς στην Ένωση προκειμένου να περιοριστεί το κόστος συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό όχι μόνο μειώνει τα αναμενόμενα περιβαλλοντικά οφέλη και υπονομεύει σημαντικά τους στόχους που επιδιώκονται με τον παρόντα κανονισμό, αλλά ενδέχεται να επιφέρει πρόσθετες εκπομπές λόγω της επιπλέον απόστασης που διανύεται προκειμένου να αποφευχθεί η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν από την έννοια του λιμένα κατάπλου ορισμένες στάσεις σε λιμένες εκτός Ένωσης. Η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να στοχεύει σε λιμένες που βρίσκονται κοντά στην Ένωση, όπου ο κίνδυνος παράκαμψης του κανονισμού είναι ο μεγαλύτερος. Το όριο των 300 ναυτικών μιλίων αποτελεί ανάλογη απάντηση στον κίνδυνο αυτό, εξισορροπώντας την πρόσθετη επιβάρυνση και τον κίνδυνο παράκαμψης του κανονισμού. Επιπλέον, η εξαίρεση από την έννοια του λιμένα κατάπλου θα πρέπει να αφορά μόνο τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τους λιμένες των οποίων η κύρια δραστηριότητα είναι η μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Για τις εν λόγω αποστολές, ο κίνδυνος παράκαμψης του κανονισμού συνίσταται επίσης στη μετατόπιση του λιμενικού κόμβου σε λιμένες εκτός της Ένωσης, πράγμα το οποίο επιδεινώνει τις επιπτώσεις της παράκαμψης. Για τον λόγο αυτό, και ελλείψει υποχρεωτικού συστήματος του ΔΝΟ για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για διεθνείς πλόες σε παγκόσμιο επίπεδο, το οποίο να έχει παρόμοιο επίπεδο φιλοδοξίας με εκείνο των απαιτήσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι στάσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων δεν θα πρέπει να θεωρούνται στάσεις σε λιμένες κατάπλου κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το μέτρο είναι ανάλογο προς τους επιδιωκόμενους στόχους και οδηγεί σε ίση μεταχείριση, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μέτρα σε τρίτες χώρες που έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τον παρόντα κανονισμό.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (5β) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση των νησιωτικών περιοχών, όπως υπογραμμίζεται στο άρθρο 174 της Συνθήκης, και η ανάγκη να διατηρηθεί η συνδεσιμότητα μεταξύ νησιωτικών και περιφερειακών περιοχών με κεντρικές περιοχές της Ένωσης, θα πρέπει να επιτρέπονται προσωρινές εξαιρέσεις για πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία πλην των επιβατηγών κρουαζιερόπλοιων μεταξύ λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία του ίδιου κράτους μέλους και βρίσκεται σε νησί με λιγότερους από 100 000 μόνιμους κατοίκους.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 15
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 5 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 16
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (6) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²¹⁾ και συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορούσε, μέσω συμβατικής ρύθμισης, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που αφορούν την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από το πλοίο ως υπεύθυνη για το κόστος συμμόρφωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Υπεύθυνη οντότητα θα είναι συνήθως η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή του καυσίμου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 17
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 18
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή**Τροπολογία*

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 19
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 20
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 21
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή**Τροπολογία*

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 22
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (11α) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η έγκαιρη ανάπτυξη της αγοράς και η χρήση των πλέον βιώσιμων και καινοτόμων τεχνολογιών καυσίμων με δυναμικό ανάπτυξης για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών, απαιτείται ειδικό κίνητρο για τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές (RFNBO). Αυτή η οικογένεια καυσίμων έχει μεγάλες δυνατότητες εισαγωγής ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα καυσίμων για τον ανεφοδιασμό πλοίων. Δεδομένου του σημαντικά υψηλότερου κόστους παραγωγής των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ένας βαθμός ζήτησης που θα στηρίζει τις επενδύσεις σε αυτή την οικογένεια καυσίμων. Ο παρών κανονισμός εισάγει έναν συνδυασμό μέτρων για να εξασφαλιστεί η στήριξη της υιοθέτησης βιώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές. Σε αυτά περιλαμβάνονται η θέσπιση α) έως το 2035 ενός πολλαπλασιαστή για την επιβράβευση των εταιρειών που αποφασίζουν να επιλέξουν αυτά τα καύσιμα παρά τη σχετικά υψηλή τιμή τους και β) από το 2030 ενός σταθερού ελάχιστου μεριδίου των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές στο ενεργειακό μείγμα καυσίμων. Για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με το ελάχιστο μερίδιο των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, θα πρέπει να εφαρμόζονται μέτρα ευελιξίας σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 του παρόντος κανονισμού. Οι εταιρείες μπορούν, μέσω συμβατικών ρυθμίσεων, να καθιστούν τους προμηθευτές καυσίμων υπόλογους για το κόστος συμμόρφωσης βάσει του παρόντος κανονισμού, εάν τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές δεν παραδόθηκαν σύμφωνα με τους συμφωνηθέντες όρους.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 24
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- (13) Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή πρέπει να είναι αυστηρότερη στον τομέα της ναυτιλίας. Στον εν λόγω τομέα, η ζήτηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των ναυτιλιακών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης του τομέα μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετακίνηση των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετακίνηση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές επί του παρόντος χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο καύσιμα ορυκτής προέλευσης. Επομένως, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό.

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 27
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 28
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

- (21) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα **ελλιμενισμένα** πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές **κατά τον ελλιμενισμό**. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολοένα και περισσότερο καθαρής ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα πλοία, λόγω **των αυξανόμενων μεριδίων** των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας **και των πηγών ενέργειας απαλλαγμένης από ορυκτά καύσιμα** στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. **Για να εξασφαλιστεί η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στη θέση ελλιμενισμού, καθώς και η οικονομική βιωσιμότητα των υποδομών ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς και η απόδοση των σχετικών επενδύσεων**, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς από τα πλέον ρυπογόνα πλοία **σε περιπτώσεις όπου η χρήση αυτή θα μείωνε αποτελεσματικά τις εκπομπές με εύλογο κόστος**.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 31
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 24 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (24β) Ακόμη και αν η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αποτελεί σημαντικό εργαλείο για τη μείωση των τοπικών εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, η δυνατότητα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προσφέρει εξαρτάται εξ ολοκλήρου από το ενεργειακό μείγμα που τροφοδοτείται μέσω των καλωδίων. Για να αξιοποιηθεί πλήρως το κλιματικό και περιβαλλοντικό δυναμικό της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αυξήσουν τη δυναμικότητα και τη συνδεσιμότητα των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και να συνεχίσουν να μειώνουν την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των ενεργειακών τους μειγμάτων, ώστε να παρέχουν στους λιμένες οικονομικά προσιτή, προβλέψιμη και απαλλαγμένη από ορυκτά καύσιμα ηλεκτρική ενέργεια.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 24 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 24 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (24δ) Ο συντονισμός μεταξύ λιμένων και διαχειριστών πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση ομαλών διαδικασιών σύνδεσης με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς στους λιμένες. Οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να ενημερώνουν τους λιμένες κατάπλου σχετικά με τις προθέσεις τους να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και την ποσότητα ενέργειας που χρειάζονται κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου κατάπλου, ιδίως όταν αυτή υπερβαίνει τις εκτιμώμενες ανάγκες για τη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 38
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 27 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (27α) Η αξιοπιστία και η ακρίβεια των πληροφοριών σχετικά με τα χαρακτηριστικά των καυσίμων είναι απαραίτητες για την επιβολή του παρόντος κανονισμού. Οι προμηθευτές καυσίμων για τους οποίους έχει αποδειχθεί ότι έχουν παράσχει παραπλανητικές ή ανακριβείς πληροφορίες σχετικά με την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων που προμηθεύουν θα πρέπει να υπόκεινται σε ποινή. Οι προμηθευτές καυσίμων που έχουν επανειλημμένα παράσχει ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνονται σε μαύρη λίστα από τα καθεστώτα πιστοποίησης που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 (οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας). Σε αυτές τις περιπτώσεις, οποιαδήποτε καύσιμα παρέχονται από τέτοιες εγκαταστάσεις εφοδιασμού θα πρέπει να θεωρείται ότι έχουν τον ίδιο συντελεστή εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 41
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να διασφαλίζει την ακρίβεια και την πληρότητα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων από τις εταιρείες, καθώς και τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να έχουν διαπιστευθεί από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

Τροπολογία

(28) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές θα πρέπει να διασφαλίζει την ακρίβεια και την πληρότητα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων από τις εταιρείες, καθώς και τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας **και της αποτελεσματικότητας**, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να έχουν διαπιστευθεί **και να επιβλέπονται** από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

Τροπολογία 42
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 45
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 46
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 47
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 48
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 42 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 49
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 42 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- (42β) **Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει την υλοποίηση και τη διαθεσιμότητα εργαλείων για συνεργασία και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας^(1α).**
- (^{1α}) Υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας της Επιτροπής της 3ης Νοεμβρίου 2021 με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας», SWD(2021)0305.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — εδάφιο 1 — τελευταίο μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 1 — εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 1 — στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 1 — στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 1 — στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

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

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 2 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 2 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη μπορούν, όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται σε πλόες μεταξύ ενός λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή και άλλου λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, και όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά την παραμονή τους στους λιμένες κατάπλου των αντίστοιχων εξόχως απόκεντρων περιοχών, να εξαιρούν ειδικές διαδρομές και συγκεκριμένους λιμένες από την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχεία α) και βα). Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω εξαιρέσεις πριν από την έναρξη ισχύος τους στην Επιτροπή, η οποία τις δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029. Τίποτα δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη, τις περιφέρειες και τα εδάφη τους να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν την εν λόγω εξαίρεση ή να θέσουν τέλος σε εξαίρεση που έχουν χορηγήσει πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2029.

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 2 δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 — εδάφιο 2 ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηα) «**αιολική πρόωση**» ή «**αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση**»: τεχνική πρόωσης που συμβάλλει κυρίως ή με βοηθητικό τρόπο στην πρόωση οποιουδήποτε τύπου πλοίου μέσω της αιολικής ενέργειας, η οποία αξιοποιείται κατά την πλεύση του πλοίου·

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο ιγ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

ιγ) «ελλιμενισμένο πλοίο»: πλοίο που βρίσκεται ασφαλώς προσδεδεμένο στον προβλήτα σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους κατά τη διάρκεια της παραμονής του για φόρτωση, εκφόρτωση, επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή διανυκτέρευση, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύει όταν δεν εκτελεί εργασίες φορτοεκφόρτωσης ή υπηρεσίες για τους επιβάτες.

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο ιδ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο ιζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο ιζ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 — εδάφιο 1 — στοιχείο ιη

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 2 — περίπτωση 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

— **-13 %** από την 1η Ιανουαρίου 2035·— **-20 %** από την 1η Ιανουαρίου 2035·

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 2 — περίπτωση 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— **-26 %** από την 1η Ιανουαρίου 2040·

Τροπολογία

— **-38 %** από την 1η Ιανουαρίου 2040·

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 2 — περίπτωση 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— **-59 %** από την 1η Ιανουαρίου 2045·

Τροπολογία

— **-64 %** από την 1η Ιανουαρίου 2045·

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 2 — περίπτωση 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

— **-75 %** από την 1η Ιανουαρίου 2050·

Τροπολογία

— **-80 %** από την 1η Ιανουαρίου 2050·

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 2 — εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Οι προκαθορισμένες τιμές παρέχονται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού ως βάση για τον υπολογισμό των συντελεστών εκπομπών. Όταν υπάρχουν πραγματικές τιμές που επαληθεύονται μέσω πιστοποίησης ή άμεσων μετρήσεων εκπομπών, οι εν λόγω πραγματικές τιμές μπορούν να χρησιμοποιηθούν αντ' αυτών.

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 — παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Διοργανώνονται διαβουλεύσεις μεταξύ των διαχειριστικών φορέων των λιμένων, των διαχειριστών τερματικών σταθμών, των πλοιοκτητών, των διαχειριστών πλοίων, των προμηθευτών καυσίμων και άλλων σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεργασία όσον αφορά τον εφοδιασμό με εναλλακτικά καύσιμα που σχεδιάζεται και αναπτύσσεται σε μεμονωμένους λιμένες, καθώς και όσον αφορά τη ζήτηση που αναμένεται από τα πλοία που καταπλέουν στους εν λόγω λιμένες.

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 4α

Χρήση καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, εν ανάγκη αξιοποιώντας τον μηχανισμό ανταλλαγής πιστώσεων που θεσπίστηκε με την οδηγία XXXX [οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας], προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές (RFNBO) διατίθενται σε λιμένες στην επικράτειά τους.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, χρησιμοποιείται πολλαπλασιαστής «2» στον παρονομαστή της εξίσωσης (1) του παραρτήματος I για τον υπολογισμό της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, προκειμένου να ανταμείβονται οι εταιρείες για τη χρήση καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές.

3. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, τουλάχιστον το 2 % της ετήσιας μέσης ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου καλύπτεται με καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές που συμμορφώνονται με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β).

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

- υπάρχουν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την παραγωγική δυναμικότητα, τη διαθεσιμότητα ή την τιμή των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές ή
- υπάρχει σημαντική μείωση του κόστους και γεωγραφικά ολοκληρωμένη διαθεσιμότητα καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και χρειάζεται να αυξηθεί το επίπεδο των επιμέρους ποσοστρώσεων για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα.

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

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2030 ένα ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα κατάπλου **που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους** συνδέεται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και τη χρησιμοποιεί για όλες τις **ενεργειακές** ανάγκες κατά τον ελλιμενισμό.

Τροπολογία

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2030 ένα ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα κατάπλου **που καλύπτεται από το άρθρο 9 του κανονισμού XXXX-XXX (κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων)** συνδέεται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και τη χρησιμοποιεί για όλες τις ανάγκες **ηλεκτροδότησης** κατά τον ελλιμενισμό. Σε περίπτωση που λιμένας μη ΔΕΔ-Μ έχει εγκαταστήσει οικειοθελώς ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, τα πλοία που καταπλέουν στον εν λόγω λιμένα και διαθέτουν συμβατό εξοπλισμό επί του πλοίου για ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς συνδέονται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, όταν είναι διαθέσιμη στη θέση ελλιμενισμού που επισκέπτονται.

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 3 — στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 3 — στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 3 — στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 — παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 — παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 — παράγραφος 3 — στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 — παράγραφος 1 — στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 7 — παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

α) πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου·

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

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

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 — παράγραφος 2 — εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 101
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 9α

Πιστοποίηση άλλων καυσίμων

1. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» όλων των άλλων καυσίμων, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές ορίζονται με πιστοποίηση ή με μετρήσεις των άμεσων εκπομπών.
2. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» όλων των άλλων καυσίμων, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές ορίζονται με πιστοποίηση ή με μετρήσεις των άμεσων εκπομπών.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας κανόνες για την πιστοποίηση των πραγματικών εκπομπών «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και κανόνες για τη διεξαγωγή των μετρήσεων άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία 102
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 — παράγραφος 2 — στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 — παράγραφος 3 — στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 — παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Οι εθνικοί οργανισμοί διαπίστευσης διασφαλίζουν ότι ο ελεγκτής:

α) έχει γνώσεις σε θέματα ναυτιλίας·

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

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

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 — παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 — παράγραφος 1 — στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 — παράγραφος 1 — στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 — παράγραφος 1 — στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω.

Τροπολογία

ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, **συμπεριλαμβανομένων καυσίμων, ηλεκτρικής, αιολικής και ηλιακής ενέργειας**.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 — παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

- α) την κατηγορία πάγου του πλοίου·
- β) την ημερομηνία και την ώρα πλεύσης σε συνθήκες πάγου·
- γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου·
- δ) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου·
- ε) τη διανυθείσα απόσταση πλεύσης σε συνθήκες πάγου·
- στ) τη διανυθείσα απόσταση κατά τη διάρκεια του πλου·
- ζ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται εν πλω· και
- η) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται εν πλω.

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 — παράγραφος 2 — στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 — παράγραφος 2 — στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 — παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 — παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Η διαχειριστική αρχή ναυτιλιακής εταιρείας είναι:

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 — παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 16 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, η εταιρεία καταβάλλει **διορθωτική** ποινή. **Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, με βάση τις πληροφορίες που παρέχει ο ελεγκτής, υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση τους τύπους που καθορίζονται στο παράρτημα V, για τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και, κατά περίπτωση, την ποσόστωση καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και στο άρθρο 4α παράγραφος 3, αντίστοιχα.**

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 — παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Το εντεταλμένο κράτος σε σχέση με μια εταιρεία εξασφαλίζει ότι, για οποιοδήποτε από τα πλοία της που παρουσιάζουν έλλειμμα συμμόρφωσης την 1η Ιουνίου του έτους αναφοράς, μετά από ενδεχόμενη επικύρωση από την αρμόδια αρχή του, η εταιρεία καταβάλλει, έως τις 30 Ιουνίου του έτους αναφοράς, ποσό ίσο με την ποινή που προκύπτει από την εφαρμογή των τύπων που καθορίζονται στο παράρτημα V μέρος Β.

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 — παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 — παράγραφος 3 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3γ. Όταν η εταιρεία ή ο εμπορικός φορέας εκμετάλλευσης συνάπτει σύμβαση με προμηθευτή καυσίμων, η οποία καθιστά τον τελευταίο υπεύθυνο για την προμήθεια συγκεκριμένων καυσίμων, η εν λόγω σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις που καθορίζουν την ευθύνη του προμηθευτή καυσίμων να αποζημιώσει την εταιρεία ή τον εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης για την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, αν τα καύσιμα δεν παραδόθηκαν σύμφωνα με τους συμφωνηθέντες όρους. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, τα καύσιμα που παρέχονται στο πλαίσιο των προαναφερόμενων συμβάσεων πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο β).

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 — παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 21 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 21 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο **για τους ωκεανούς** που αναφέρεται στο άρθρο **3ζαβ** της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. **Τα έσοδα αυτά προορίζονται για τον ναυτιλιακό τομέα και συμβάλουν στην απαλλαγή του από τις ανθρακούχες εκπομπές.** Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο **για τους ωκεανούς**.

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 24 — παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 26 — παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 26 — παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 26 — παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος - 1 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 — εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

1. Έως την 1η Ιανουαρίου 2027 και στη συνέχεια ανά πέντε έτη, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση. **Η εν λόγω έκθεση δίνει ιδιαίτερη προσοχή στη συμβολή του παρόντος κανονισμού στην επίτευξη των συνολικών και ειδικών ανά τομέα στόχων της Ένωσης για το κλίμα, όπως ορίζονται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα, στους στόχους της Ένωσης όσον αφορά τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση. Η έκθεση αξιολογεί επίσης τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, στην ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα, στους ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων και στο μέγεθος της διαρροής άνθρακα και της απώλειας επιχειρηματικότητας. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στη μείωση των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών, καθώς και στην ανάπτυξη των παγκόσμιων και περιφερειακών εμπορικών ροών.** Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις:

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 — στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά:

- τη μείωση του κατώτατου ορίου ολικής χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 2 εδάφιο 1, σε 400 τόνους·
- την αύξηση του μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία κατά τον πλου προς και από τρίτες χώρες που αναφέρεται στο άρθρο 2, στοιχείο γ).

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 — στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αβ) των προκαθορισμένων τιμών που προβλέπονται στο παράρτημα II, βάσει των ακριβέστερων διαθέσιμων επιστημονικών γνώσεων και στοιχείων·

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 — στοιχείο α γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 — στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 — στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) της μεθοδολογία που ορίζεται στο παράρτημα I·

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 — παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 147
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 — παράγραφος 1 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία
	1δ. Έως την 1η Ιανουαρίου 2027, και κάθε πέμπτο έτος έως το 2050, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα ολοκληρωμένης αξιολόγησης των σωρευτικών μακροοικονομικών επιπτώσεων της νομοθετικής δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 % ^(1α). Η εν λόγω έκθεση δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Ένωσης, στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στους ναύλους μεταφοράς εμπορευμάτων, στην αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών και στην έκταση της διαρροής άνθρακα. ^(1α) Ανακοίνωση της Επιτροπής (COM(2021)0550), 14 Ιουλίου 2021.

Τροπολογία 148
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 — παράγραφος 1 ε (νέα)

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

Τροπολογία 149
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία
	Άρθρο 28α Αντισταθμιστική κανονιστική μείωση Σύμφωνα με την ανακοίνωσή της σχετικά με την αρχή «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση», η Επιτροπή υποβάλλει, έως την 1η Ιανουαρίου 2024, προτάσεις για την αντιστάθμιση της κανονιστικής επιβάρυνσης που εισάγει ο παρών κανονισμός, μέσω της τροποποίησης ή της κατάργησης διατάξεων άλλων νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που προκαλούν κανονιστική επιβάρυνση στον τομέα της ναυτιλίας.

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εξίσωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{i,j} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_i^{n_{engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, sliprage, j}\right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

Τροπολογία

Δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{i,j} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_i^{n_{engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, sliprage, j}\right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — πίνακας 1 — σειρά 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

<i>n_{fuel}</i>	Αριθμός καυσίμων που παρασχεθήκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
-------------------------	---

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — πίνακας 1 — σειρά 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

<i>MULT_i</i>	Πολλαπλασιαστής που εφαρμόζεται σε καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές (RFNBO)
-------------------------	---

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — πίνακας 1 — σειρά 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Mi, j A	Προσαρμοσμένη μάζα συγκεκριμένου καυσίμου i οξειδωμένου στον καταναλωτή j [gFuel] λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου, στην περίπτωση πλοίου κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου ^(1a), και λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου. Η προσαρμοσμένη μάζα Mi, j A χρησιμοποιείται στην εξίσωση 1 αντί της μάζας Mi, j κατά περίπτωση. ^(1a) Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την αντιστοιχία μεταξύ κατηγοριών πάγου, βλ. σύσταση 25/7 της HELCOM στη διεύθυνση http://www.helcom.fi.
----------------	---

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 4 — εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 4 — εδάφιο 1 — εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος ΣΕκ x CO_{2eq electricity} στον αριθμητή της εξίσωσης 1 ορίζεται σε μηδέν.

Τροπολογία

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος ΣΕκ x CO_{2eq electricity} στον αριθμητή της εξίσωσης 1 ορίζεται σε μηδέν.

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — εδάφιο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σύμφωνα με το σχέδιο συμμόρφωσης του άρθρου 6 και κατόπιν αξιολόγησης από τον ελεγκτή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι, όπως η απευθείας μέτρηση CO_{2eq} **ή οι εργαστηριακές δοκιμές**, υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού.

Τροπολογία

Σύμφωνα με το σχέδιο συμμόρφωσης του άρθρου 6 και κατόπιν αξιολόγησης από τον ελεγκτή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι, όπως η απευθείας μέτρηση CO_{2eq} , υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού.

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I — πίνακας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατηγορία καυσίμου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
Ορυκτά καύσιμα	Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού.	Χρησιμοποιούνται οι συντελεστές άνθρακα του κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών CO_2 για όσα καύσιμα προβλέπεται ο εν λόγω συντελεστής. Για όλους τους άλλους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού. Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Κατηγορία καυσίμου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
Βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα (υγρά βιοκαύσιμα, βιοαέρια, συνθετικά καύσιμα)	Μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO ₂ eq που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορεί να χρησιμοποιείται σύστημα πιστοποίησης εγκεκριμένο βάσει της οδηγίας RED II	Για τους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών.
Άλλα (συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρικής ενέργειας)	Μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO ₂ eq που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορεί να χρησιμοποιείται σύστημα πιστοποίησης εγκεκριμένο βάσει της οδηγίας RED II	Για τους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή απευθείας μετρήσεων εκπομπών.

Τροπολογία

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Κατηγορία καυσίμου	Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)
Άλλα (συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρικής ενέργειας)	Μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, οι τιμές CO ₂ eq που προβλέπονται στην οδηγία RED II (χωρίς καύση) για όλα τα καύσιμα των οποίων οι οδοί παραγωγής περιλαμβάνονται στην οδηγία RED II Μπορούν να χρησιμοποιούνται σύστημα πιστοποίησης εγκεκριμένο βάσει της οδηγίας RED II ή μετρήσεις άμεσων εκπομπών	Για τους συντελεστές εκπομπών, μπορούν να χρησιμοποιούνται, εναλλακτικά, προκαθορισμένες τιμές όπως προβλέπεται στον πίνακα 1 του παρόντος κανονισμού Πιστοποιημένες τιμές μέσω απευθείας μετρήσεων εκπομπών

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II — εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία
Οι συντελεστές εκπομπών των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα προσδιορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που καθορίζονται στο παράρτημα 5 μέρος Γ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.	Οι συντελεστές εκπομπών των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα προσδιορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που καθορίζονται στο παράρτημα 5 μέρος Γ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001. Οι συντελεστές εκπομπών για κάθε είδος καυσίμου μπορούν εναλλακτικά να προσδιοριστούν με βάση πραγματικές πιστοποιημένες τιμές ή τιμές που καθορίζονται με μετρήσεις άμεσων εκπομπών.

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II — πίνακας

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία

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

Τροπολογία 161

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II — εδάφιο 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η στήλη 4 περιέχει τις τιμές των εκπομπών CO_{2eq} εκφραζόμενες σε [gCO_{2eq}/MJ]. Για τα ορυκτά καύσιμα χρησιμοποιούνται **μόνο** οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα. Για όλα τα άλλα καύσιμα (εκτός εάν αναφέρεται ρητά), οι τιμές υπολογίζονται βάσει της μεθοδολογίας ή των προκαθορισμένων τιμών σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, μείον τις εκπομπές καύσης με την παραδοχή πλήρους οξειδωσης του καυσίμου ⁽³³⁾.

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

Τροπολογία

Η στήλη 4 περιέχει τις τιμές των εκπομπών CO_{2eq} εκφραζόμενες σε [gCO_{2eq}/MJ]. Για τα ορυκτά καύσιμα χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένες τιμές του πίνακα, **εκτός εάν μπορούν να παρασχεθούν πραγματικές τιμές μέσω πιστοποίησης ή μετρήσεων άμεσων εκπομπών**. Για όλα τα άλλα καύσιμα (εκτός εάν αναφέρεται ρητά), οι τιμές υπολογίζονται βάσει της μεθοδολογίας ή των προκαθορισμένων τιμών σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, μείον τις εκπομπές καύσης με την παραδοχή πλήρους οξειδωσης του καυσίμου ⁽³³⁾.

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία 162

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα III — πίνακας — σειρά 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία	
Οποιαδήποτε άλλη πηγή ενέργειας μηδενικών εκπομπών	Οποιαδήποτε τεχνολογία που επιτυγχάνει μειώσεις εκπομπών ισοδύναμες με ή μεγαλύτερες από αυτές που θα επιτυγχάνονταν με τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

Τροπολογία 163

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα V

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V	
ΤΥΠΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΠΟΙΝΗΣ που προβλέπονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1	
Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου	
Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:	

Ισοζύγιο συμμόρφωσης [gCO _{2eq} /MJ]	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^I E_i \right]$
---	---

όπου:

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

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

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

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

A. Τύπος για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

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

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

Ισοζύγιο συμμόρφωσης $[gCO_{2eq}/MJ]$	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
---------------------------------------	---

όπου:

gCO_{2eq}	Γραμμάρια ισοδύναμου CO_2
$GHGIE_{target}$	Όριο έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού
$GHGIE_{actual}$	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο υποβολής εκθέσεων

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

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

όπου:

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

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

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

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

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

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

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

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

όπου:

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

Τροπολογία 164

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα V α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Vα

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΗΣ ΜΑΖΑΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΘΕΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

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

Προσαρμοσμένη μάζα $[M_{i,A}]$

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

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

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

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

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

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

όπου $E_{\text{additional due to ice class}}$ είναι η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου και LCV_i είναι η χαμηλότερη θερμογόνος τιμή του καυσίμου i .

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

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

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

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

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

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

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

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

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

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

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

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

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

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

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

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

Τετάρτη 19 Οκτωβρίου 2022

Η ενέργεια που καταναλώθηκε για πλόες που περιλαμβάνουν πλεύση μόνο σε ελεύθερα ύδατα υπολογίζεται ως εξής:

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

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

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

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

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

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

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

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

1)

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

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

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

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

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

Η τελευταία ορίζεται ως εξής:

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

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

Η συνολική ετήσια διανυθείσα απόσταση υπολογίζεται ως εξής:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

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

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