



## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2023  
(OR. en)

2021/0210 (COD)

PE-CONS 26/23

TRANS 178  
MAR 71  
ENV 464  
ENER 228  
IND 228  
COMPET 411  
CODEC 789  
ECO 36  
RECH 168

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/...**  
**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της ...

για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις  
θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο  
100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 152 της 6.4.2022, σ. 145.

<sup>2</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Ιουλίου 2023 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ...

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της Ένωσης και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της από άποψη όγκου. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων σε επιβατηγά κρουαζιερόπλοια. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του συστήματος μεταφορών της Ένωσης και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την οικονομία της Ένωσης. Η αγορά των θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ οικονομικών παραγόντων εντός και εκτός της Ένωσης, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής, εντός του οποίου οι θαλάσσιοι μεταφορείς, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος οι θαλάσσιοι μεταφορείς ή οι λιμένες να βρεθούν σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολούθως, είναι πιθανό η εν λόγω μειονεκτική θέση να οδηγήσει σε απώλεια ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, σε λιγότερες θέσεις εργασίας και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

- (2) Σύμφωνα με την έκθεση του 2022 για τη γαλάζια οικονομία στην ΕΕ, η γαλάζια οικονομία στην ΕΕ δημιούργησε συνολικά περίπου 5,7 εκατομμύρια θέσεις εργασίας το 2014, εκ των οποίων τα 3,2 εκατομμύρια δημιουργήθηκαν μέσω της άμεσης απασχόλησης στους καθιερωμένους τομείς και 2,5 εκατομμύρια πρόσθετες θέσεις δημιουργήθηκαν μέσω των αντίστοιχων αλυσίδων αξίας. Στην εν λόγω έκθεση αναφέρεται επίσης ότι μόνο οι θαλάσσιοι λιμένες της Ένωσης δημιούργησαν περίπου 2,5 εκατομμύρια θέσεις εργασίας (άμεσες και έμμεσες) το 2014. Από αυτό το σύνολο των θέσεων εργασίας, μόνο 0,5 εκατομμύρια περίπου αποτυπώνονται στις τομεακές στατιστικές, καθότι οι θαλάσσιοι λιμένες δημιουργούν θέσεις απασχόλησης και οικονομικά οφέλη σε άλλους τομείς όπως η εφοδιαστική και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες. Οι επτά καθιερωμένοι τομείς της γαλάζιας οικονομίας στην ΕΕ δημιούργησαν ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ύψους 183,9 δισεκατομμυρίων EUR το 2019<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας, Κοινό Κέντρο Ερευνών, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., κ.ά., The EU blue economy report 2022, Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Σύμφωνα με το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος», σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφορών, οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να είναι ο πλέον αποδοτικός τρόπος μεταφοράς ως προς τις εκπομπές άνθρακα ανά τονοχιλιόμετρο. Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων προς ή από λιμένες στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου όλων των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) της Ένωσης από τις μεταφορές και το 3 έως 4 % των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub> της Ένωσης. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν, εκτός εάν ληφθούν περαιτέρω μέτρα. Όλοι οι τομείς της οικονομίας της Ένωσης οφείλουν να συμβάλουν στην ταχεία μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (ΑτΘ) έως ότου οι καθαρές εκπομπές να είναι μηδενικές το αργότερο έως το 2050, όπως κατοχυρώνεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Επομένως, είναι σημαντικό η Ένωση να καθορίσει την κατάλληλη πορεία για την ταχεία οικολογική μετάβαση του τομέα θαλάσσιων μεταφορών, η οποία θα συμβάλει επίσης στη διατήρηση και την περαιτέρω προώθηση της παγκόσμιας ηγετικής θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις πράσινες τεχνολογίες, υπηρεσίες και λύσεις και στην περαιτέρω τόνωση της δημιουργίας θέσεων εργασίας στις σχετικές αλυσίδες αξίας, διατηρώντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ.1).

- (4) Προκειμένου να ενισχυθεί η κλιματική δέσμευση της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού<sup>1</sup>, η οποία υιοθετήθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή («συμφωνία του Παρισιού»), ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών ΑτΘ (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 και θέτει την Ένωση σε πορεία ώστε να καταστεί κλιματικά ουδέτερη έως το 2050 το αργότερο. Επιπρόσθετα, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για την προώθηση και την επιτάχυνση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με σεβασμό παράλληλα στην αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Η ανάπτυξη και η αξιοποίηση των αναγκαίων τεχνολογιών πρέπει να έχουν ξεκινήσει μέχρι το 2030, ώστε κατόπιν να υπάρχει ετοιμότητα 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 αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση.

---

<sup>1</sup> EE L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

- (5) Στο πλαίσιο της μετάβασης σε ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι απαραίτητο να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης και ο εντός της θεμιτός ανταγωνισμός όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των εταιρειών και των φορέων εκμετάλλευσης. Ως εκ τούτου, τα μέτρα πολιτικής θα πρέπει να είναι οικονομικώς αποδοτικά. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με μεγάλες ποσότητες καυσίμων σε τρίτες χώρες και να τις μεταφέρουν, κάτι που θα μπορούσε επίσης να ενισχύσει τον κίνδυνο απώλειας της ανταγωνιστικότητας των λιμένων της Ένωσης σε σύγκριση με λιμένες εκτός Ένωσης. Η κατάσταση αυτή θα μπορούσε 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 όλα τα πλοία που καταπλέουν και αποπλέουν από θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, 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 Ένωσης.
- (6) Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών υπόκειται σε έντονο διεθνή ανταγωνισμό. Οι μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών σημαίας ως προς την κανονιστική επιβάρυνση έχουν συχνά οδηγήσει σε ανεπιθύμητες πρακτικές, όπως η μετανηολόγηση πλοίων. Ο εγγενής παγκόσμιος χαρακτήρας του τομέα υπογραμμίζει τη σημασία μιας ουδέτερης ως προς τη σημαία προσέγγισης και ενός ευνοϊκού κανονιστικού περιβάλλοντος, το οποίο θα βοηθούσε στην προσέλκυση νέων επενδύσεων και στη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων, των πλοιοκτητών και των διαχειριστών πλοίων της Ένωσης.

- (7) Προκειμένου να επιδράσει σε όλες τις δραστηριότητες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που πραγματοποιεί πλόες και 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 πραγματοποιεί πλόες και 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 πραγματοποιεί πλόες και καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται εντός λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Ένα τέτοιο πλαίσιο εφαρμογής θα διασφάλιζε την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αυξάνοντας τον θετικό αντίκτυπο του εν λόγω πλαισίου στο περιβάλλον. Το εν λόγω πλαίσιο θα πρέπει να περιορίζει τον κίνδυνο κατάπλων αποφυγής σε λιμένα και τον κίνδυνο μετατόπισης ή αναδρομολόγησης των δραστηριοτήτων εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορέων και μεταξύ των λιμένων όσον αφορά όλους τους πλόες με κατάπλου σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών ή απόπλου από αυτούς, καθώς και η παραμονή πλοίων στους εν λόγω λιμένες, θα πρέπει να διασφαλίζονται από συνεπείς κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

- (8) Είναι σημαντικό η Επιτροπή και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να διασφαλίζουν συνεχώς ότι οι διοικητικές διαδικασίες τους αντικατοπτρίζουν τις βέλτιστες πρακτικές και να λαμβάνουν μέτρα για να διασφαλίζουν τη συνοχή, να αποφεύγουν τις επικαλύψεις στην τομεακή νομοθεσία και να απλουστεύουν την επιβολή του παρόντος κανονισμού, περιορίζοντας έτσι στο ελάχιστο τον διοικητικό φόρτο για τους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές πλοίων, τους λιμένες και τους ελεγκτές.
- (9) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να συνάδει με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1+</sup>, την οδηγία (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, μια οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L ... της ..., σ. ...).

<sup>+</sup> ΕΕ: Να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιέχεται στο έγγραφο PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) και να προστεθούν στην υποσημείωση ο αριθμός, η ημερομηνία, ο τίτλος και τα στοιχεία δημοσίευσης στην ΕΕ του εν λόγω κανονισμού.

<sup>2</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 134).

<sup>3</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και της οδηγίας 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup> όσον αφορά την προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου<sup>3</sup>, καθώς και με μια οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με την αναδιάρθρωση του ενωσιακού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (αναδιατύπωση), προκειμένου να διασφαλιστεί ο αναγκαίος βαθμός ασφάλειας δικαίου και επενδυτικής ασφάλειας. Μια τέτοια συνέπεια θα διασφάλιζε ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, το οποίο συμβάλλει στη σημαντική αύξηση της παραγωγής βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, διασφαλίζει την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών και παρέχει κίνητρα για τη χρήση αυτών των καυσίμων σε ένα σταθερά αυξανόμενο ποσοστό πλοίων.

- 
- <sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 663/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 94/22/ΕΚ, 98/70/ΕΚ, 2009/31/ΕΚ, 2009/73/ΕΚ, 2010/31/ΕΕ, 2012/27/ΕΕ και 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, των οδηγιών 2009/119/ΕΚ και (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 1).
- <sup>2</sup> Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58).
- <sup>3</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, της 20ής Απριλίου 2015, για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ (ΕΕ L 107 της 25.4.2015, σ. 26).

- (10) Θα πρέπει να πραγματοποιούνται διαβουλεύσεις μεταξύ του διαχειριστικού φορέα του λιμένα και των χρηστών του λιμένα και άλλων σχετικών συμφεροντούχων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, προκειμένου να συντονίζεται η διαθεσιμότητα λιμενικών υπηρεσιών όσον αφορά τον εφοδιασμό με εναλλακτικά καύσιμα που σχεδιάζεται και αναπτύσσεται στους λιμένες, καθώς και όσον αφορά την αναμενόμενη ζήτηση από τα πλοία που καταπλέουν στους εν λόγω λιμένες.
- (11) Οι κανόνες που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να ισχύουν, χωρίς να εισάγονται διακρίσεις, για τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους. Για λόγους συνοχής με τους ενωσιακούς και διεθνείς κανόνες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, και προκειμένου να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται σε πλοία ολικής χωρητικότητας (ο.χ.) άνω των 5 000 τόνων, αλλά δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, σε αλιευτικά σκάφη ή πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων, σε ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, σε σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση ή σε πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς. Παρότι τα πλοία ο.χ. άνω των 5 000 τόνων αντιπροσωπεύουν μόνο το 55 % περίπου του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες κατά τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, ευθύνονται για περίπου το 90 % των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τακτικά την κατάσταση, με σκοπό να επεκτείνει εν τέλει το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε πλοία ο.χ. κάτω των 5 000 τόνων.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

<sup>2</sup> 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).

- (12) Τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες στην επικράτειά τους, ούτε διαπιστευμένο ελεγκτή, ούτε πλοία που φέρουν τη σημαία τους και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, χωρίς να είναι εντεταλμένα κράτη κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, δεν οφείλουν να λαμβάνουν μέτρα όσον αφορά τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, για όσο διάστημα συντρέχουν οι εν λόγω συνθήκες.
- (13) Δεδομένου του αυξημένου κόστους για πλοία που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, η απουσία παγκόσμιου μέτρου επιτείνει τον κίνδυνο καταστρατήγησης. Οι κατάπλοι αποφυγής σε λιμένες εκτός της Ένωσης και η μετεγκατάσταση δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης σε λιμένες εκτός της Ένωσης όχι μόνο θα μειώσουν τα περιβαλλοντικά οφέλη της εσωτερίκευσης του κόστους των εκπομπών από δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, αλλά ενδέχεται να οδηγήσουν σε πρόσθετες εκπομπές λόγω της επιπρόσθετης απόστασης που θα διανύεται από τα πλοία για την αποφυγή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν από την έννοια του «λιμένα κατάπλου» ορισμένες στάσεις σε λιμένες εκτός Ένωσης. Η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να αφορά λιμένες που βρίσκονται κοντά στην Ένωση, όπου ο κίνδυνος αποφυγής είναι σημαντικότερος. Το όριο των 300 ναυτικών μιλίων από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους συνιστά αναλογική αντίδραση στη συμπεριφορά αποφυγής, αντισταθμίζοντας την πρόσθετη επιβάρυνση και τον κίνδυνο αποφυγής. Επιπλέον, η εξαίρεση από την έννοια του λιμένα κατάπλου θα πρέπει να αφορά μόνο στάσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε ορισμένους λιμένες εκτός Ένωσης, όπου η μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων. Για τις εν λόγω μεταφορές, ο κίνδυνος αποφυγής, ελλείψει μέτρων μετριασμού, συνίσταται επίσης στη μετατόπιση των κόμβων μεταφόρτωσης σε λιμένες εκτός της Ένωσης, επιδεινώνοντας τις συνέπειες της αποφυγής. Για να εξασφαλιστούν η αναλογικότητα και η ίση μεταχείριση του παγκόσμιου μέτρου, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη μέτρα σε τρίτες χώρες που είναι ισοδύναμα με τον παρόντα κανονισμό.

- (14) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση των νησιωτικών περιοχών, όπως υπογραμμίζεται στο άρθρο 174 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και η ανάγκη να διατηρηθεί η συνδεσιμότητα μεταξύ νησιωτικών και περιφερειακών περιοχών της Ένωσης 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 200 000 μόνιμους κατοίκους.
- (15) Λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και περιορισμών των εξόχως απόκεντρων περιοχών της Ένωσης, ιδίως του απομακρυσμένου και νησιωτικού τους χαρακτήρα, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη διατήρηση της προσβασιμότητάς τους και της αποτελεσματικής συνδεσιμότητάς τους μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, για πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να συμπεριληφθεί μόνο το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή. Για τους ίδιους λόγους, θα πρέπει να επιτρέπονται προσωρινές εξαιρέσεις για πλόες μεταξύ λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή και άλλου λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, καθώς και όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της παραμονής των πλοίων σε λιμένες κατάπλου των αντίστοιχων εξόχως απόκεντρων περιοχών.

- (16) Τα κράτη μέλη που δεν έχουν κοινά χερσαία σύνορα με οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος εξαρτώνται ιδιαίτερα από τη θαλάσσια σύνδεσή τους με την υπόλοιπη Ένωση, ιδίως για τη διατήρηση της αναγκαίας συνδεσιμότητας για τους πολίτες τους. Τα εν λόγω κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να βασίζονται σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της διατήρησης της συνδεσιμότητας μέσω επιβατηγών πλοίων. Θα πρέπει να επιτραπεί προσωρινή παρέκκλιση προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να εξυπηρετήσουν την επιτακτική ανάγκη για παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος και να διασφαλίσουν τη συνδεσιμότητα, καθώς και την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή.
- (17) Επιπλέον της γενικής δυνατότητας των κρατών μελών να εξαιρούν τους πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία, εκτός από επιβατηγά κρουαζιερόπλοια, σε νησιά με λιγότερους από 200 000 μόνιμους κατοίκους, θα πρέπει να επιτρέπεται παρόμοια εξαίρεση όσον αφορά τα εσωτερικά δρομολόγια προς νησιά που εκτελούνται στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή υπόκεινται σε υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι εν λόγω συμβάσεις και υποχρεώσεις έχουν θεσπιστεί από τα κράτη μέλη προκειμένου να διασφαλιστεί κατάλληλο επίπεδο συνδεσιμότητας με τις νησιωτικές περιοχές σε προσιτές τιμές, το οποίο διαφορετικά δεν θα είχε επιτευχθεί από τις δυνάμεις της αγοράς. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν προσωρινά τους εν λόγω πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας τους και νήσου του ίδιου κράτους μέλους, προκειμένου να διατηρηθούν οι όροι υπό τους οποίους συνήφθησαν οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή θεσπίστηκαν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να διασφαλιστεί η βιώσιμη συνδεσιμότητα, καθώς και η οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή του οικείου νησιού.

- (18) Το άρθρο 2 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου<sup>1</sup> ορίζει ότι οι λιμένες που βρίσκονται στη Θέουτα και τη Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών. Μολονότι δεν είναι από τη φύση τους νησιωτικοί λιμένες, η γεωγραφική τους θέση στην ηπειρωτική Αφρική και η απουσία χερσαίων συνδέσεων με την Ισπανία έχουν ως αποτέλεσμα, σε σχέση με την ηπειρωτική Ευρώπη και ιδίως την Ισπανία, οι λιμένες αυτοί να είναι συγκρίσιμοι με νησιωτικούς λιμένες. Ως εκ τούτου, η Θέουτα και η Μελίλια θα πρέπει να θεωρηθούν νησιωτικοί λιμένες σε σχέση με την προσωρινή εξαίρεση για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας ενός κράτους μέλους και των νησιών που υπάγονται στη δικαιοδοσία του.
- (19) Η πλεύση σε συνθήκες πάγου, ιδίως στα βόρεια τμήματα της Βαλτικής Θάλασσας, και οι τεχνικές ιδιότητες των πλοίων κατηγορίας πάγου συνεπάγονται πρόσθετο κόστος για τις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο θα μπορούσε να αυξηθεί περαιτέρω με τον παρόντα κανονισμό. Το εν λόγω πρόσθετο κόστος για τα πλοία κατηγορίας πάγου λόγω της πλεύσης σε συνθήκες πάγου και λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών τους θα πρέπει να μετριαστεί, προκειμένου να διατηρηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού. Θα πρέπει να επιτραπεί στις εταιρείες να εφαρμόζουν περιορισμένη προσαρμοσμένη ποσότητα ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους για τα πλοία κατηγορίας πάγου. Επιπλέον, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την εξαίρεση μέρους της πρόσθετης ενέργειας που χρησιμοποιείται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου για τις συγκεκριμένες περιόδους κατά τις οποίες τα πλοία κατηγορίας πάγου αντιμετωπίζουν συνθήκες πλεύσης σε πάγο. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να θεσπιστεί επαληθεύσιμη μεθοδολογία που θα επιτρέπει τη συσχέτιση μεταξύ του εξαιρούμενου μεριδίου ενέργειας και των πραγματικών συνθηκών πλεύσης σε πάγο. Η Επιτροπή θα πρέπει να επαναξιολογήσει την εν λόγω μεθοδολογία, ιδίως υπό το πρίσμα της αξιοπιστίας της παρακολούθησης των δεδομένων που απαιτούνται για την αναφορά της απόστασης και της πρόσθετης ενέργειας της πλεύσης σε συνθήκες πάγου, με σκοπό την πιθανή παράταση του εν λόγω μέτρου.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7).

- (20) Η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της διαχείρισης 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, όπως εφαρμόζεται εντός της Ένωσης με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Ο κατά τον παρόντα κανονισμό ορισμός της εταιρείας συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ).
- (21) Η ανάπτυξη και χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων απαιτεί συντονισμένη προσέγγιση για την αντιστοίχιση της προσφοράς, της ζήτησης και της παροχής κατάλληλων υποδομών διανομής. Μολονότι το ισχύον ενωσιακό κανονιστικό πλαίσιο αντιμετωπίζει ήδη εν μέρει την παραγωγή καυσίμων με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 και τη διανομή καυσίμων με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, υπάρχει επίσης ανάγκη για ένα εργαλείο που θα καθορίζει αυξανόμενα επίπεδα ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και για ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2006, για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφαλείας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου (ΕΕ L 64 της 4.3.2006, σ. 1).

<sup>2</sup> Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

- (22) 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, ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια.
- (23) Οι παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και ναυτιλιακά καύσιμα 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 ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους, χωρίς να επιβάλλεται η χρήση συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθοριστούν σε σχέση με τιμή αναφοράς, που αντιστοιχεί στη μέση για τον στόλο ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιήθηκε από πλοία επί του σκάφους το 2020, η οποία καθορίζεται με βάση τα δεδομένα που παρακολουθούνται και αναφέρονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, τη μεθοδολογία και τις προκαθορισμένες τιμές που καθορίζονται στα παραρτήματα I και II του παρόντος κανονισμού.

- (24) 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 για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτό, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απαλλαγή των μεταφορών από ανθρακούχες εκπομπές, με παράλληλη ενίσχυση των προσπάθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας. Για τον σκοπό αυτόν, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΧ μέρη Α και Β 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 παράρτημα ΙΧ μέρος Β της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν ουσιαστική σημασία, καθώς η πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την παραγωγή αυτών των ναυτιλιακών καυσίμων με σκοπό την απαλλαγή των θαλάσσιων μεταφορών από ανθρακούχες εκπομπές θα είναι σύντομα διαθέσιμη.

(25) Η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης συμβαίνει όταν η καλλιέργεια φυτών για βιοκαύσιμα, βιορευστά και καύσιμα βιομάζας εκτοπίζει την παραδοσιακή παραγωγή φυτών για τρόφιμα και ζωοτροφές. Αυτή η πρόσθετη ζήτηση αυξάνει την πίεση στη γη και μπορεί να οδηγήσει στην επέκταση των γεωργικών εκτάσεων σε περιοχές με υψηλά αποθέματα άνθρακα, όπως δάση, υγροβιότοποι και τυρφώνες, προκαλώντας επιπρόσθετες εκπομπές ΑτΘ, καθώς και απώλεια βιοποικιλότητας. Από έρευνες έχει προκύψει ότι η κλίμακα των επιπτώσεων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως, μεταξύ άλλων, από τον τύπο πρώτης ύλης που χρησιμοποιείται για την παραγωγή καυσίμων, το ύψος της πρόσθετης ζήτησης για πρώτη ύλη που δημιουργεί η χρήση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας και τον βαθμό στον οποίο οι εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα προστατεύονται σε ολόκληρη την υφήλιο. Το επίπεδο των εκπομπών ΑτΘ που προκαλούνται από την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης δεν μπορεί να προσδιοριστεί με βεβαιότητα και με το επίπεδο ακρίβειας που απαιτείται για τον καθορισμό των συντελεστών εκπομπών που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι όλα τα καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες προκαλούν έμμεση αλλαγή της χρήσης γης σε διάφορους βαθμούς. Εκτός από τις εκπομπές ΑτΘ που συνδέονται με την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης, η οποία είναι ικανή να εκμηδενίσει μέρος ή το σύνολο της μείωσης των εκπομπών ΑτΘ από επιμέρους βιοκαύσιμα, βιορευστά ή καύσιμα βιομάζας, η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης εγκυμονεί κινδύνους για τη βιοποικιλότητα. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι ιδιαίτερα σοβαροί σε σύνδεση και με τη δυνητικά μεγάλη επέκταση της παραγωγής που καθορίζεται από τη σημαντική αύξηση της ζήτησης. Συνεπώς, η χρήση καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών δεν θα πρέπει να προωθείται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 περιορίζει ήδη και θέτει ανώτατο όριο όσον αφορά τη συμβολή των εν λόγω βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας στους στόχους μείωσης των εκπομπών ΑτΘ στον τομέα των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τα χαμηλότερα περιβαλλοντικά οφέλη που προσφέρουν, τις χαμηλότερες επιδόσεις τους όσον αφορά τις δυνατότητες μείωσης των ΑτΘ και τις ευρύτερες ανησυχίες για τη βιωσιμότητα.

(26) Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα σαφές και προβλέψιμο νομικό πλαίσιο και, ως εκ τούτου, να υποστηριχθούν η έγκαιρη ανάπτυξη της αγοράς και η χρήση των πλέον βιώσιμων και καινοτόμων τεχνολογιών καυσίμων με αναπτυξιακό δυναμικό για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών, απαιτείται ειδικό κίνητρο για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (ΑΚΜΒΠ) (RFNBO). Το κίνητρο αυτό δικαιολογείται από το γεγονός ότι τα εν λόγω είδη καυσίμων έχουν μεγάλες δυνατότητες να εισαγάγουν την ανανεώσιμη ενέργεια στο μείγμα ναυτιλιακών καυσίμων, μέσω του σημαντικού δυναμικού απαλλαγής τους από ανθρακούχες εκπομπές, καθώς και του εκτιμώμενου κόστους παραγωγής τους βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα. Όταν παράγονται από ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια και από άνθρακα που δεσμεύεται απευθείας από την ατμόσφαιρα, τα συνθετικά καύσιμα μπορούν να επιτύχουν μείωση των εκπομπών σε ποσοστό έως και 100 % σε σύγκριση με τα ορυκτά καύσιμα. Έχουν επίσης σημαντικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλα είδη βιώσιμων καυσίμων όσον αφορά την αποδοτική χρήση των πόρων της διεργασίας παραγωγής, ιδίως όσον αφορά την κατανάλωση νερού. Ωστόσο, το κόστος παραγωγής των ΑΚΜΒΠ είναι επί του παρόντος πολύ υψηλότερο από την αγοραία τιμή των συμβατικών καυσίμων και προβλέπεται ότι θα παραμείνει μεσοπρόθεσμα σε αυτό το υψηλότερο επίπεδο κόστους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει συνδυασμό μέτρων, ώστε να διασφαλίζεται η στήριξη για την υιοθέτηση βιώσιμων ΑΚΜΒΠ, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας χρήσης «πολλαπλασιαστή» έως το τέλος του 2033, έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η διπλή μέτρηση της ενέργειας από ΑΚΜΒΠ. Επιπλέον, θα πρέπει να εφαρμοστεί από το 2034 ο επιμέρους στόχος του 2 % για τα ΑΚΜΒΠ, εάν, μετά την παρακολούθηση της αγοράς, η Επιτροπή αναφέρει ότι το μερίδιο των ΑΚΜΒΠ στα ναυτιλιακά καύσιμα που χρησιμοποιούνται από πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού είναι μικρότερο από 1 % έως το 2031. Αυτός ο συνδυασμός μέτρων για τη στήριξη των ΑΚΜΒΠ έχει ως στόχο να δώσει στους διαχειριστές πλοίων και στους προμηθευτές καυσίμων το μήνυμα ότι είναι ευκαιρία να επενδύσουν στην υιοθέτηση αυτού του είδους ανανεώσιμων, κλιμακούμενων και βιώσιμων καυσίμων, καθώς παρέχει τόσο έναν τελικό στόχο που δίνει στους προμηθευτές καυσίμων βεβαιότητα σχετικά με τη μελλοντική ελάχιστη ζήτηση όσο και τη δυνατότητα στην αγορά να βρει τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο για να προσαρμοστεί αναλόγως. Δεδομένου ότι δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη αγορά ναυτιλιακών ΑΚΜΒΠ, ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει διασφαλίσεις και ευελιξία προς διάφορα πιθανά σενάρια υιοθέτησης από την αγορά.

- (27) Αν και τα ΑΚΜΒΠ παρουσιάζουν μεγάλες δυνατότητες για την κάλυψη των αναγκών απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές στον τομέα της ναυτιλίας, είναι πιθανό και άλλα καύσιμα να παρουσιάζουν συγκρίσιμες δυνατότητες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές. Παράγοντες όπως η τεχνολογική ωριμότητα ή η διαθεσιμότητα στον τομέα της ναυτιλίας μπορεί να επηρεάσουν τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε διάφορους λιμένες. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η τεχνολογική ουδετερότητα και να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη διάκριση σε βάρος άλλων καυσίμων που επιτυγχάνουν παρόμοιες μειώσεις της έντασης ΑτΘ με τα ΑΚΜΒΠ, καθώς και να αποφευχθεί η τιμωρία των πλοίων που χρησιμοποιούν τέτοιου είδους καύσιμα. Για τον σκοπό αυτό, είναι σημαντικό να σημειωθεί το απαιτούμενο όριο του 70 % της μείωσης των εκπομπών ΑτΘ όσον αφορά τα ΑΚΜΒΠ, όπως καθορίστηκε με οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου. Το εν λόγω όριο μπορεί να επιτευχθεί και από καύσιμα πέραν των ΑΚΜΒΠ, βιολογικής ή συνθετικής προέλευσης.

(28) Στον τομέα της ναυτιλίας, 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. Η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών για τη συμβολή στους στόχους του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απαλλαγής του τομέα μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, 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 κλάδο των 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 ΑτΘ και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών επιβάλλουν να θεωρηθεί ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό.

- (29) 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 όλους τους συμφεροντούχους. Ένα τέτοιο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολύνει την ανάπτυξη και τη χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρύνει τις επενδύσεις από τους συμφεροντούχους. Ένα τέτοιο κανονιστικό πλαίσιο θα πρέπει επίσης να καθορίζει όρια για την ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να γίνονται 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.
- (30) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τη μεθοδολογία και τον μαθηματικό τύπο για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους. Ο εν λόγω μαθηματικός τύπος θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των καταναλωθέντων καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.
- (31) Για να παρέχεται πληρέστερη εικόνα των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων πηγών ενέργειας, οι επιδόσεις των καυσίμων όσον αφορά τις εκπομπές ΑτΘ θα πρέπει να αξιολογούνται με βάση τη μέθοδο «από το φρέαρ έως τα απόνερα» (well-to-wake), λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις της παραγωγής, της μεταφοράς, της διανομής και της χρήσης ενέργειας επί του πλοίου. Ο σκοπός είναι να παρέχονται κίνητρα για τεχνολογίες και οδούς παραγωγής που παρέχουν χαμηλότερο αποτύπωμα ΑτΘ και πραγματικά οφέλη σε σύγκριση με τα υφιστάμενα συμβατικά καύσιμα.

- (32) 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, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο οι προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή και οι προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών CO<sub>2</sub> από τη δεξαμενή έως τα απόνερα για τα ορυκτά καύσιμα.
- (33) Σε περίπτωση τεχνολογικής προόδου όσον αφορά νέες τεχνολογίες μείωσης των ΑτΘ, όπως η δέσμευση άνθρακα επί του σκάφους, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη δυνατότητα να αντικατοπτρίζεται, στους τύπους έντασης και ισοζυγίου συμμόρφωσης ΑτΘ που ορίζονται στα παραρτήματα I και IV αντιστοίχως, η συμβολή των εν λόγω τεχνολογιών στη μείωση των άμεσων εκπομπών ΑτΘ επί των πλοίων.
- (34) Είναι αναγκαία μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τις σημαντικότερες εκπομπές ΑτΘ (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> και N<sub>2</sub>O) για την προαγωγή της χρήσης πηγών ενέργειας που εξασφαλίζουν συνολικά χαμηλότερο αποτύπωμα ΑτΘ. Συνεπώς, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη για το μεθάνιο και τα υποξείδια του αζώτου, το όριο που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκφράζεται σε «ισοδύναμο CO<sub>2</sub>».
- (35) Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια, μειώνει σημαντικά την ένταση ΑτΘ στη συνολική χρήση ενέργειας από τα πλοία. Η δυσκολία της ακριβούς μέτρησης και ποσοτικοποίησης των εν λόγω πηγών ενέργειας (διαλείπουσα χρήση της ενέργειας, άμεση μεταφορά ως πρόωση κ.λπ.) δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την αναγνώρισή τους στη συνολική χρήση ενέργειας από τα πλοία μέσω της κατά προσέγγιση συνεισφοράς τους στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου.

- (36) Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα ελλιμενισμένα πλοία (οξείδια του θείου, οξείδια του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) αποτελεί σημαντική πηγή ανησυχίας για τις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιβληθούν ειδικές και αυστηρές υποχρεώσεις για τη μείωση των εκπομπών από πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα.
- (37) Η υποχρέωση των λιμένων να παρέχουν ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς (ΗΤΑΞ), η οποία προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup>, θα πρέπει να συνοδεύεται από αντίστοιχη υποχρέωση, που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό, τα πλοία να συνδέονται με υποδομές ΗΤΑΞ όταν είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα των εν λόγω υποδομών και να αποφεύγεται ο κίνδυνος μη αξιοποιήσιμων στοιχείων ενεργητικού.
- (38) Η χρήση ΗΤΑΞ μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα πλοία, καθώς και την ποσότητα των εκπομπών ΑτΘ που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ΗΤΑΞ αντιπροσωπεύει τη διάθεση ολοένα και περισσότερο καθαρής ενέργειας στα πλοία, εν όψει των αυξανόμενων μεριδίων των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των πηγών ενέργειας που είναι απαλλαγμένες από ορυκτά καύσιμα στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι η οδηγία 2014/94/ΕΕ καλύπτει μόνο την παροχή σημείων σύνδεσης ΗΤΑΞ, η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας εξακολουθούν να είναι περιορισμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης ΗΤΑΞ στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα επιβατηγά πλοία, καθότι αυτές είναι οι κατηγορίες πλοίων που παράγουν την υψηλότερη ποσότητα εκπομπών ανά πλοίο ενόσω είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα, σύμφωνα με τα δεδομένα που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 το 2018.

---

<sup>+</sup> ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (39) Εκτός από την ΗΤΑΞ, 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 ΗΤΑΞ, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από την υποχρέωση χρήσης ΗΤΑΞ.
- (40) Παρότι έχουν δοκιμαστεί διάφορα έργα και λύσεις για ΗΤΑΞ για τα πλοία που βρίσκονται σε αγκυροβόλιο, επί του παρόντος δεν υπάρχει διαθέσιμη ώριμη και κλιμακώσιμη τεχνική λύση. Για τον λόγο αυτόν, η υποχρέωση χρήσης ΗΤΑΞ θα πρέπει, κατ' αρχήν, να περιορίζεται στα πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα. Ωστόσο, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τακτικά την κατάσταση, με σκοπό την επέκταση της εν λόγω υποχρέωσης στα πλοία σε αγκυροβόλιο, όταν οι αναγκαίες τεχνολογίες θα έχουν ωριμάσει επαρκώς. Εν τω μεταξύ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν, σε ορισμένες περιπτώσεις, την υποχρέωση χρήσης ΗΤΑΞ σε πλοία που βρίσκονται σε αγκυροβόλιο, για παράδειγμα σε λιμένες που είναι ήδη εξοπλισμένοι με τέτοιου είδους τεχνολογία ή που βρίσκονται σε περιοχές όπου θα πρέπει να αποφεύγεται οποιαδήποτε ρύπανση.
- (41) Εξαιρέσεις από την υποχρέωση χρήσης ΗΤΑΞ θα πρέπει επίσης να προβλέπονται για διάφορους αντικειμενικούς λόγους, με την επιφύλαξη επαλήθευσης από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου ή από οποιαδήποτε δεόντως εξουσιοδοτημένη οντότητα, κατόπιν διαβούλευσης με τις σχετικές οντότητες, κατά περίπτωση. Τέτοιου είδους εξαιρέσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε μη προγραμματισμένους κατάπλους σε λιμένα, οι οποίοι δεν πραγματοποιούνται συστηματικά, για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ζωών στη θάλασσα, σε σύντομες περιόδους παραμονής πλοίων προσδεδεμένων στην αποβάθρα για λιγότερο από δύο ώρες, δεδομένου ότι αυτός είναι ο ελάχιστος χρόνος που απαιτείται για τη σύνδεση, σε περιπτώσεις μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ΗΤΑΞ, στη χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και στη συντήρηση και τις λειτουργικές δοκιμές.

- (42) Σε λιμένες που εμπίπτουν στις απαιτήσεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup>, οι εξαιρέσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ΗΤΑΞ θα πρέπει να είναι περιορισμένες, αφού δοθεί στους πλοιοκτήτες και διαχειριστές 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. Οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τους κατάπλους τους σε λιμένα, ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους όταν είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα χωρίς να εκπέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και ΑτΘ, προκειμένου να προστατεύεται το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να προβλεφθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων που θα ισχύουν σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ΗΤΑΞ, ώστε να καλύπτονται περιπτώσεις μη παροχής ΗΤΑΞ για λόγους που εκφεύγουν του ελέγχου του διαχειριστή πλοίου. Προκειμένου να μετριαστεί ο κίνδυνος να υπάρχουν μη αξιοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία, ασυμβατότητα των υποδομών ΗΤΑΞ επί του πλοίου και στη θέση ελλιμενισμού, καθώς και ανισορροπίες ζήτησης και προσφοράς εναλλακτικών καυσίμων, θα πρέπει να διοργανώνονται συχνές διαβουλεύσεις μεταξύ των σχετικών συμφεροντούχων με σκοπό τη συζήτηση και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις απαιτήσεις και τα μελλοντικά σχέδια.
- (43) Οι απαιτήσεις παροχής ΗΤΑΞ από τους λιμένες, που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup> λαμβάνουν υπόψη τα είδη των πλοίων που εξυπηρετούνται και τους αντίστοιχους όγκους κυκλοφορίας των θαλάσσιων λιμένων. Η απαίτηση σύνδεσης των πλοίων με ΗΤΑΞ δεν θα πρέπει να ισχύει για πλοία που καταπλέουν σε λιμένες οι οποίοι δεν καλύπτονται από την απαίτηση ΗΤΑΞ που ορίζεται στον εν λόγω κανονισμό, εκτός εάν ο λιμένας έχει εγκατεστημένη και διαθέσιμη ΗΤΑΞ στην αποβάθρα πρόσδεσης, οπότε το πλοίο θα πρέπει να υποχρεούται να συνδεθεί με ΗΤΑΞ από 1ης Ιανουαρίου 2035.

---

<sup>+</sup> ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (44) Λαμβανομένων υπόψη των θετικών επιπτώσεων της χρήσης της ΗΤΑΞ στην τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση και της ανάγκης παροχής κινήτρων για τη διάδοση της τεχνολογίας αυτής βραχυπρόθεσμα, η ένταση άνθρακα της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται στα ελλιμενισμένα πλοία θα πρέπει να υπολογίζεται ως μηδενική. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές εκπομπές ΑτΘ που σχετίζονται με την ΗΤΑΞ σε μεταγενέστερο στάδιο.
- (45) 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 ΗΤΑΞ.
- (46) Ο συντονισμός μεταξύ λιμένων και διαχειριστών πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση ομαλών διαδικασιών σύνδεσης με την ΗΤΑΞ στους λιμένες. Οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να ενημερώνουν τους λιμένες κατάπλου σχετικά με την πρόθεσή τους να συνδεθούν με την ΗΤΑΞ και την ποσότητα ενέργειας που χρειάζονται κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου κατάπλου, ιδίως όταν αυτή υπερβαίνει τις εκτιμώμενες ανάγκες για την εν λόγω κατηγορία πλοίων.

- (47) Από το 2035, ο αριθμός των εξαιρέσεων που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού από την υποχρέωση σύνδεσης με την ΗΤΑΞ και εφαρμόζονται σε ορισμένες περιπτώσεις στις οποίες το πλοίο δεν είναι σε θέση να συνδεθεί με την ΗΤΑΞ θα πρέπει να είναι περιορισμένος ανά πλοίο κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Προκειμένου να διασφαλιστεί η δίκαιη μεταχείριση των πλοίων και να αποτυπώνονται οι διαφορές στα επιχειρησιακά τους χαρακτηριστικά, ο αριθμός των εξαιρέσεων θα πρέπει να αντικατοπτρίζει τη συχνότητα των κατάπλων τους σε λιμένα, χωρίς, εντούτοις, να ανέρχεται ποτέ σε περισσότερους από δέκα κατάπλους σε λιμένα ανά περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, ένα πλοίο δεν θα πρέπει να τιμωρείται και οι κατάπλοι σε λιμένα δεν θα πρέπει να προσμετρώνται στον μέγιστο αριθμό εξαιρέσεων όταν, πριν από την άφιξη σε λιμένα, το πλοίο έχει ζητήσει να συνδεθεί με ΗΤΑΞ και το εν λόγω αίτημα έχει γίνει δεκτό από τον λιμένα ή την δεόντως εξουσιοδοτημένη οντότητα, αλλά το πλοίο δεν είναι σε θέση να συνδεθεί με ΗΤΑΞ και είναι σε θέση να αποδείξει ότι δεν μπορούσε ευλόγως να γνωρίζει ότι δεν θα ήταν σε θέση να συνδεθεί με ΗΤΑΞ.
- (48) 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 αρμόδιες αρχές.

- (49) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και τον τύπο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του σκάφους ή την παρουσία τεχνολογιών αιολικά υποβοηθούμενης πρόωσης, με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η εκτέλεση των δραστηριοτήτων 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 του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή προς αξιολόγηση.
- (50) Προκειμένου να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα μοναδικό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για τις εταιρείες, για την εφαρμογή των νομικών πράξεων της Ένωσης περί μείωσης των εκπομπών ΑτΘ από τις θαλάσσιες μεταφορές. Προς τον σκοπό αυτόν, λίγο μετά τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη συνοχή μεταξύ του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και την ενδεχόμενη αλληλεπικάλυψη μεταξύ τους και, κατά περίπτωση, να καταρτίσει νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

(51) 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 καυσίμων που ορίζονται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 ή, κατά περίπτωση, με τις σχετικές διατάξεις νομικής πράξης της Ένωσης σχετικά με τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου θα πρέπει να βασίζεται στους κανόνες που θεσπίζονται από τις εν λόγω νομικές πράξεις της Ένωσης για την πιστοποίηση. 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 στις εν λόγω νομικές πράξεις της Ένωσης 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 ή, κατά περίπτωση, στο πλαίσιο νομικής πράξης της Ένωσης που αφορά τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου και η οποία καθορίζει ορισμένα όρια μείωσης των εκπομπών ΑτΘ, καθώς και μεθοδολογίες για τον υπολογισμό τους (για τις τιμές από το φρέαρ έως τη δεξαμενή).

- (52) Στις εταιρείες θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα να υπολογίζουν πραγματικούς συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα, οι οποίοι αποκλίνουν από εκείνους που ορίζονται στο παράρτημα II, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπολογισμός αυτός προσδιορίζεται και υποστηρίζεται με βάση αναγνωρισμένα διεθνή πρότυπα συναφή με το αντικείμενο. Ο εν λόγω υπολογισμός των συντελεστών εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα θα πρέπει να αφορά πρωτίστως εργαστηριακές δοκιμές ή την άμεση μέτρηση διαφευγουσών εκπομπών από μετατροπείς ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων κινητήρων εσωτερικής καύσης, κυψελών καυσίμου και συναφών μονάδων αναμόρφωσης, αεριοστροβίλων ή λεβήτων. Δεδομένου ότι οι πραγματικοί συντελεστές εκπομπών CO<sub>2</sub> από τη δεξαμενή έως τα απόνερα συνδέονται με τη σύνθεση του καυσίμου και όχι με τον μετατροπέα ενέργειας, δεν θα πρέπει να διαφέρουν από τις προκαθορισμένες τιμές που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II. Οι εν λόγω συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα θα πρέπει να υπολογίζονται εκ νέου, ιδίως για τα συνθετικά καύσιμα ή τα βιοκαύσιμα, μόνο σε περίπτωση που αναπτυχθεί σχετικό διεθνές πρότυπο για τον σκοπό αυτόν. Δεν θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από τις προκαθορισμένες τιμές που παρουσιάζονται για τους συντελεστές εκπομπών οφειλόμενων στην καύση CO<sub>2</sub> για τα ορυκτά καύσιμα.

- (53) Οι επαληθευτικές δραστηριότητες εκτελούνται από ελεγκτές. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας και της αποτελεσματικότητας, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να έχουν διαπιστευμένες από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που να έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Οι ελεγκτές θα πρέπει να διαθέτουν μέσα και προσωπικό ανάλογα με το μέγεθος του στόλου για τον οποίο ασκούν επαληθευτικές δραστηριότητες δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Η επαλήθευση 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.
- (54) Με βάση τα δεδομένα και τις πληροφορίες που παρακολουθούνται και υποβάλλονται από τις εταιρείες, οι ελεγκτές θα πρέπει να υπολογίζουν και να καθορίζουν την ετήσια μέση ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους και το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου σε σχέση με το όριο, συμπεριλαμβανομένου τυχόν πλεονάσματος ή ελλείμματος συμμόρφωσης, καθώς και να προσδιορίζουν εάν το πλοίο συμμορφώθηκε προς την απαίτηση για την υποχρεωτική χρήση ΗΤΑΞ. Ο ελεγκτής θα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στην εκάστοτε εταιρεία. Όταν ο ελεγκτής είναι η ίδια οντότητα με τον ελεγκτή για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η κοινοποίηση αυτή θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μαζί με την έκθεση επαλήθευσης δυνάμει του εν λόγω κανονισμού.

---

<sup>1</sup> 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).

- (55) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει και να εξασφαλίσει τη λειτουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που θα καταγράφει τις επιδόσεις κάθε πλοίου και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωσή του με τον παρόντα κανονισμό («βάση δεδομένων FuelEU»). Η βάση δεδομένων FuelEU θα πρέπει να χρησιμοποιείται για όλες τις σημαντικότερες ενέργειες που απαιτούνται για την τήρηση των υποχρεώσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η υποβολή εκθέσεων και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος για τις εταιρείες, τους ελεγκτές και άλλους χρήστες, η βάση δεδομένων FuelEU θα πρέπει να βασίζεται στην υφιστάμενη ενότητα του συστήματος THETIS-MRV ή, κατά το δυνατόν, να αναπτυχθεί ως αναβαθμισμένη έκδοσή της. Η βάση δεδομένων FuelEU θα πρέπει επίσης να παρέχει τη δυνατότητα να συλλέγονται πληροφορίες και δεδομένα για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.
- (56) Η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα εξαρτηθεί από στοιχεία που ενδέχεται να εκφεύγουν από τον έλεγχο της εταιρείας, όπως ζητήματα που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα καυσίμων ή την ποιότητα των καυσίμων. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ευελιξίας ώστε να μετακυλίσουν το πλεόνασμα συμμόρφωσης από το ένα έτος στο άλλο ή να δανείζονται εκ των προτέρων πλεόνασμα συμμόρφωσης, εντός ορισμένων ορίων, από το επόμενο έτος. Η χρήση της ΗΤΑΞ σε θέση ελλιμενισμού, η οποία έχει μεγάλη σημασία για την τοπική ποιότητα του αέρα στις πόλεις-λιμένες και στις παράκτιες περιοχές, δεν θα πρέπει να είναι επιλέξιμη για παρόμοιες διατάξεις ευελιξίας.

- (57) Προκειμένου να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός στην τεχνολογία και να συνεχιστεί η στήριξη της ανάπτυξης των πλέον αποδοτικών λύσεων, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ομαδοποιούν τις επιδόσεις των διάφορων πλοίων. Για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να είναι δυνατόν η υπέρβαση των επιδόσεων ενός πλοίου να χρησιμοποιηθεί για αντιστάθμιση των ανεπαρκών επιδόσεων άλλων πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ισοζύγιο ομαδοποιημένης συμμόρφωσης ομάδας είναι θετικό. Αυτό δημιουργεί τη δυνατότητα ανταμοιβής της υπέρβασης της συμμόρφωσης και παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε πιο προηγμένες τεχνολογίες. Η δυνατότητα επιλογής της ομαδοποιημένης συμμόρφωσης θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική και να υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των εκάστοτε εταιρειών.
- (58) Έγγραφο συμμόρφωσης (το «έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU») που εκδίδεται από ελεγκτή ή, κατά περίπτωση, από την αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους, σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, θα πρέπει να διατηρείται από τα πλοία ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τα όρια έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους και με την υποχρέωση για χρήση της ΗΤΑΞ. Οι ελεγκτές ή, κατά περίπτωση, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους θα πρέπει να καταχωρίζει στη βάση δεδομένων FuelEU την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU.

- (59) Ο αριθμός των μη συμμορφούμενων κατάπλων σε λιμένα θα πρέπει να καθορίζεται από τους ελεγκτές σύμφωνα με ένα σύνολο σαφών και αντικειμενικών κριτηρίων τα οποία λαμβάνουν υπόψη όλες τις σχετικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου παραμονής, της ποσότητας και του τύπου της ενέργειας που καταναλώνεται και της εφαρμογής τυχόν εξαιρέσεων, για κάθε κατάπλου σε λιμένα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να διατίθενται από τις εταιρείες στους ελεγκτές με σκοπό τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης.
- (60) Με την επιφύλαξη της δυνατότητας συμμόρφωσης μέσω των διατάξεων ευελιξίας και ομαδοποίησης, τα πλοία που δεν τηρούν τα όρια της μέσης ετήσιας έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους θα πρέπει να υπόκεινται σε πρόστιμο που έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα, είναι ανάλογο με την έκταση της μη συμμόρφωσης και εξαλείφει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να διατηρούνται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα («πρόστιμο FuelEU»). Το πρόστιμο FuelEU θα πρέπει να βασίζεται στην ποσότητα και το κόστος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που θα έπρεπε να έχουν χρησιμοποιήσει τα πλοία για να πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

- (61) Θα πρέπει επίσης να επιβάλλεται πρόστιμο FuelEU για κάθε μη συμμορφούμενο κατάπλου σε λιμένα. Το εν λόγω πρόστιμο FuelEU θα πρέπει να είναι ανάλογο προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας σε επαρκές επίπεδο, να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας και να ισούται με σταθερό ποσό εκφραζόμενο σε EUR και πολλαπλασιαζόμενο επί την καθορισμένη συνολική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου και επί τον συνολικό αριθμό των ωρών ελλιμενισμού, στρογγυλεμένων στην πλησιέστερη ολόκληρη ώρα, κατά τις οποίες το πλοίο δε συμμορφώθηκε με τις απαιτήσεις της ΗΤΑΞ. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ΗΤΑΞ στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται στη μέση τιμή ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση για τους μη οικιακούς καταναλωτές πολλαπλασιαζόμενη επί δύο για να λαμβάνονται υπόψη άλλες χρεώσεις που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του κόστους σύνδεσης και των στοιχείων ανάκτησης των επενδύσεων.
- (62) Τα έσοδα που προκύπτουν από την καταβολή των προστίμων FuelEU και συλλέγονται από τα εντεταλμένα κράτη θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της διανομής και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, και ως βοήθεια για τους θαλάσσιους μεταφορείς, ώστε να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα και το περιβάλλον.

(63) Ενώ η εταιρεία θα πρέπει να παραμείνει υπεύθυνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, καθώς και για την καταβολή των προστίμων FuelEU, σε ευθυγράμμιση με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και με σκοπό την προώθηση της χρήσης καθαρότερων καυσίμων, η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την αγορά των καυσίμων ή για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων που επηρεάζουν την ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από το πλοίο θα μπορεί, μέσω συμβατικών συμφωνιών με την εταιρεία, σε περίπτωση ελλείμματος συμμόρφωσης, να υποχρεώνεται να επιστρέφει το ποσό ή να αποζημιώνει με άλλο τρόπο την εταιρεία όσον αφορά το κόστος των προστίμων FuelEU που προκύπτουν από την διαχείριση του πλοίου. Η εν λόγω εταιρεία θα πρέπει να μπορεί, βάσει σύμβασης, να ζητήσει από τον ελεγκτή να υπολογίσει το ποσό των προστίμων FuelEU που αντιστοιχούν στην διαχείριση του πλοίου από την άλλη οντότητα κατά την περίοδο αναφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η διαχείριση του πλοίου θα πρέπει να νοείται ως προσδιορισμός του μεταφερόμενου φορτίου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου. Ομοίως, ενώ η εταιρεία θα πρέπει να παραμείνει υπεύθυνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό, καθώς και για την καταβολή των προστίμων FuelEU, οι εταιρείες και οι προμηθευτές καυσίμων θα πρέπει να είναι σε θέση, μέσω συμβατικών συμφωνιών, να συμφωνούν επί αμοιβαίων δεσμεύσεων για την παραγωγή, τον εφοδιασμό και την αγορά προκαθορισμένων ποσοτήτων ορισμένων καυσίμων. Οι εν λόγω συμβατικές συμφωνίες θα μπορούσαν να προβλέπουν την ευθύνη των προμηθευτών καυσίμων να αποζημιώνουν την εταιρεία για την καταβολή προστίμων σε περίπτωση που τα καύσιμα δεν διατέθηκαν στην εταιρεία όπως συμφωνήθηκε.

- (64) Η επιβολή της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να στηρίζεται σε υφιστάμενα μέσα, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή των οδηγιών 2009/16/EK<sup>1</sup> και 2009/21/EK<sup>2</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν τους κανόνες για κυρώσεις που θα εφαρμόζονται σε περίπτωση παραβάσεων του παρόντος κανονισμού. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Για να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη ή διπλή ποινή για τις ίδιες παραβάσεις, οι κυρώσεις αυτές δεν θα πρέπει να επικαλύπτουν τα πρόστιμα FuelEU που επιβάλλονται σε περίπτωση που πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης ή έχει πραγματοποιήσει μη συμμορφούμενους κατάπλους σε λιμένα. Το έγγραφο που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προστεθεί στον κατάλογο των πιστοποιητικών και εγγράφων που αναφέρονται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2009/16/EK.
- (65) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τις εταιρείες, θα πρέπει για κάθε εταιρεία να είναι ένα μόνο κράτος μέλος υπεύθυνο για την εποπτεία της επιβολής του παρόντος κανονισμού. Οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2003/87/EK θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του εντεταλμένου κράτους σε σχέση με κάθε εταιρεία. Το εντεταλμένο κράτος θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διενεργεί συμπληρωματικούς ελέγχους σχετικά με τη συμμόρφωση συγκεκριμένου πλοίου προς τον παρόντα κανονισμό για τις δύο προηγούμενες περιόδους αναφοράς και θα πρέπει επίσης να διασφαλίζει την έγκαιρη καταβολή των προστίμων FuelEU.

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

<sup>2</sup> Οδηγία 2009/21/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (EE L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

(66) Λόγω της σπουδαιότητας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις εκάστοτε εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων κατάπλων σε λιμένα, τον υπολογισμό των ποσών των προστίμων FuelEU και την άρνηση έκδοσης εγγράφου 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 είναι διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το 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 δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε επανεξέταση από δικαστήριο του κράτους μέλους της εν λόγω αρμόδιας αρχής, η οποία διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο.

(67) 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 ΣΛΕΕ όσον αφορά: την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών από το φρέαρ έως τα απόνερα· τις πληροφορίες σχετικά με τον επιμέρους στόχο ΑΚΜΒΠ· την τροποποίηση του υφιστάμενου πίνακα που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ με την προσθήκη άλλων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών· τη θέσπιση περαιτέρω μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών· προσαρμογή του συντελεστή προστίμου FuelEU με βάση τις εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας· και την τροποποίηση του ποσού του αριθμητικού συντελεστή του προστίμου FuelEU, με βάση την τιμαριθμική αναπροσαρμογή του μέσου κόστους της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>1</sup>. 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 εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

---

<sup>1</sup> EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

(68) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, όταν, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καταρτίζει τον κατάλογο γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που εξαιρούνται από τον ορισμό των λιμένων κατάπλου πλοίων· καθορίζει τα κριτήρια για την αξιολόγηση της παραγωγικής ικανότητας και της διαθεσιμότητας ΑΚΜΒΠ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και τη μέθοδο υπολογισμού του συντελεστή της διαφοράς τιμής μεταξύ ΑΚΜΒΠ και ορυκτών καυσίμων· καθορίζει τις προδιαγραφές των κανόνων για την εφαρμογή του επιμέρους στόχου ΑΚΜΒΠ, κατά περίπτωση· καθορίζει τα λεπτομερή κριτήρια για την αποδοχή των τεχνολογιών και τον τρόπο λειτουργίας τους, ώστε να θεωρούνται τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών· καθορίζει τα στοιχεία που θα πρέπει να παρέχουν τα πλοία που προτίθενται να συνδεθούν με την ΗΤΑΞ ή να χρησιμοποιήσουν τεχνολογία μηδενικών εκπομπών στους λιμένες, καθώς και τη διαδικασία παροχής των εν λόγω στοιχείων· καταρτίζει τα υποδείγματα τυποποιημένων σχεδίων παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους· καταρτίζει τον κατάλογο των διεθνών προτύπων και των αναφορών πιστοποίησης για την απόδειξη των πραγματικών συντελεστών εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα· καθορίζει περαιτέρω προδιαγραφές των κανόνων για τις επαληθευτικές δραστηριότητες που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό· καθορίζει κανόνες για τα δικαιώματα πρόσβασης και τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της βάσης δεδομένων FuelEU· και καταρτίζει υποδείγματα για το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (69) Λόγω της διεθνούς διάστασης του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι προτιμότερη η παγκόσμια προσέγγιση για τον περιορισμό της έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς μια τέτοια προσέγγιση θα ήταν σημαντικά αποτελεσματικότερη λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. Στο εν λόγω πλαίσιο, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του 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 θα πρέπει να υποβάλλονται σχετικές συντονισμένες παρατηρήσεις στον ΔΝΟ, κατά τρόπο συνεκτικό με τις προσπάθειες της Ένωσης 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 με σκοπό την εναρμόνισή του, κατά περίπτωση, με τους διεθνείς κανόνες.
- (70) 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 στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας».

(71) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός θα οδηγήσει σε πρόσθετες δαπάνες προσαρμογής, καθώς και σε διοικητικές δαπάνες, η συνολική κανονιστική επιβάρυνση για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να παρακολουθείται εκ του σύνεγγυς. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με την οποία θα αξιολογεί τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού. Στην εν λόγω έκθεση η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί τον βαθμό στον οποίο έχουν επιτευχθεί οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, καθώς και τον βαθμό στον οποίο έχει επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του τομέα. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει επίσης να καλύπτει την αλληλεπίδραση του παρόντος κανονισμού με άλλες σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων δράσεων και μέτρων που έχουν ληφθεί ή θα μπορούσαν να ληφθούν για τη μείωση της συνολικής πίεσης από πλευράς κόστους στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

(72) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή 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 ανά την Ένωση, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη χωρίς να υπάρχει κίνδυνος εισαγωγής φραγμών στην εσωτερική αγορά και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και μεταξύ θαλάσσιων μεταφορέων, μπορεί όμως, εξαιτίας της κλίμακας και των επιπτώσεών του, να επιτευχθεί καλύτερα με τη θέσπιση ενιαίων κανόνων σε επίπεδο Ένωσης, οι οποίοι να παρέχουν οικονομικά κίνητρα στους ναυτιλιακούς φορείς εκμετάλλευσης ώστε να εξακολουθήσουν να δραστηριοποιούνται απρόσκοπτα, τηρώντας παράλληλα τις υποχρεώσεις σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 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,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

# Κεφάλαιο I

## Γενικές διατάξεις

### *Άρθρο 1*

#### *Αντικείμενο και στόχος*

Ο παρών κανονισμός ορίζει ενιαίους κανόνες για την επιβολή:

- α) ορίου της έντασης των αερίων του θερμοκηπίου (ΑτΘ) που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους κατά τον κατάπλου, την παραμονή εντός λιμένων ή τον απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και
- β) υποχρέωσης χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς (ΗΤΑΞ) ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Στόχος του 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, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής των θαλάσσιων μεταφορών, δημιουργία κανονιστικής ασφάλειας για την υιοθέτηση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

*Άρθρο 2*  
*Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων που μεταφέρουν επιβάτες ή φορτίο για εμπορικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, όσον αφορά:
  - α) την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά την παραμονή τους σε λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
  - β) το σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους·
  - γ) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β), το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με άφιξη σε ή αναχώρηση από λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και
  - δ) το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με άφιξη σε ή αναχώρηση από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, όταν ο προηγούμενος ή ο επόμενος λιμένας κατάπλου υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας.
  
2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την κατάρτιση καταλόγου γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Στη συνέχεια, η Επιτροπή επικαιροποιεί τον εν λόγω κατάλογο έως τις 31 Δεκεμβρίου ανά διετία.

Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο καταγράφουν ένα λιμένα ως γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, όταν το μερίδιο της μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, μετρούμενων σε ισοδύναμες μονάδες 20 ποδών, υπερβαίνει το 65 % της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων του εν λόγω λιμένα κατά τη διάρκεια της πλέον πρόσφατης δωδεκάμηνης περιόδου για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα σχετικά δεδομένα και όταν ο εν λόγω λιμένας βρίσκεται εκτός της Ένωσης, αλλά λιγότερο από 300 ναυτικά μίλια από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Για τον σκοπό των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων, τα εμπορευματοκιβώτια θεωρείται ότι μεταφορτώνονται όταν εκφορτώνονται από ένα πλοίο σε λιμένα με μοναδικό σκοπό τη φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο.

Ο κατάλογος των γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που καταρτίζει η Επιτροπή δεν περιλαμβάνει λιμένες που βρίσκονται σε τρίτη χώρα για τους οποίους η εν λόγω τρίτη χώρα εφαρμόζει αποτελεσματικά μέτρα ισοδύναμα με τον παρόντα κανονισμό.

Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 29 παράγραφος 3.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β) ειδικές διαδρομές και λιμένες όσον αφορά την ενέργεια η οποία χρησιμοποιείται σε 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 200 000 μόνιμους κατοίκους, και όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα κατάπλου του εν λόγω νησιού. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029. Πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω εξαιρέσεων, τα κράτη μέλη τις κοινοποιούν στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις εν λόγω εξαιρέσεις στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχεία α) και γ) ειδικές διαδρομές και λιμένες όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία κατά τους πλόες μεταξύ 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 σε λιμένες κατάπλου των εν λόγω εξόχως απόκεντρων περιοχών. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029. Πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω εξαιρέσεων, τα κράτη μέλη τις κοινοποιούν στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις εν λόγω εξαιρέσεις στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

5. Τα κράτη μέλη που δεν έχουν κοινά χερσαία σύνορα με κανένα άλλο κράτος μέλος μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή της παραγράφου 1 τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διακρατικούς πλόες στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στους λιμένες κατάπλου άλλων κρατών μελών. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029. Πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω εξαιρέσεων, τα κράτη μέλη τις κοινοποιούν στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις εξαιρέσεις αυτές στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
6. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή της παραγράφου 1 τα επιβατηγά πλοία που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα οποία εκτελούν δρομολόγια πριν από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], για τις συγκεκριμένες διαδρομές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων κατάπλου και των λιμένων κατάπλου που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους και βρίσκονται σε νησί ή στις πόλεις Θέουτα και Μελίγια. Καμία τέτοια εξαίρεση δεν εφαρμόζεται πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2029. Πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω εξαιρέσεων, τα κράτη μέλη τις κοινοποιούν στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις εν λόγω εξαιρέσεις στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- Για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας παραγράφου, οι πόλεις Θέουτα και Μελίγια θεωρούνται λιμένες κατάπλου που βρίσκονται σε νησί.

7. 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 ή βρίσκονται υπό τη διαχείρισή τους και χρησιμοποιούνται μόνο για μη εμπορικούς σκοπούς.

### *Άρθρο 3*

#### *Ορισμοί*

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

- 1) «εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου» ή «εκπομπές ΑτΘ»: η απελευθέρωση διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), μεθανίου (CH<sub>4</sub>) και υποξειδίων του αζώτου (N<sub>2</sub>O) στην ατμόσφαιρα·
- 2) «βιοκαύσιμα»: τα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 33) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- 3) «βιοαέρια»: τα βιοαέρια όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 28) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- 4) «καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα»: τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 35) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- 5) «ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης» (ΑΚΜΒΠ): τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 36) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·

- 6) «καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών»: οι καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 40) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- 7) «τεχνολογία μηδενικών εκπομπών»: η τεχνολογία που, όταν χρησιμοποιείται για την παροχή ενέργειας, δεν οδηγεί στην απελευθέρωση των ακόλουθων αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία στην ατμόσφαιρα: διοξείδιο του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), μεθάνιο (CH<sub>4</sub>), υποξείδια του αζώτου (N<sub>2</sub>O), οξείδια του θείου (SO<sub>x</sub>), οξείδια του αζώτου (NO<sub>x</sub>) και αιωρούμενα σωματίδια (PM)·
- 8) «υποκατάστατες πηγές ενέργειας»: η ανανεώσιμη ενέργεια που παράγεται επί του σκάφους ή η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται μέσω ΗΤΑΞ·
- 9) «αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση»: η πρόωση, είτε μερική είτε ολική, οποιουδήποτε πλοίου μέσω της αιολικής ενέργειας, η οποία αξιοποιείται μέσω συστημάτων αιολικά υποβοηθούμενης πρόωσης, όπως, μεταξύ άλλων, περιστρεφόμενων κυλινδρικών ιστίων, ιστίων τύπου αετού, σταθερών ή άκαμπτων ιστίων, μαλακών ιστίων, πτερυγίων αναρρόφησης ή γεννητριών·
- 10) «λιμένας κατάπλου»: λιμένας στον οποίο τα πλοία σταματούν για να φορτώνουν ή να εκφορτώνουν φορτίο ή να επιβιβάζουν ή να αποβιβάζουν επιβάτες, με εξαίρεση τις στάσεις με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την τροφοδοσία, την αντικατάσταση του πληρώματος, τον δεξαμενισμό ή τις επισκευές στο πλοίο ή και στον εξοπλισμό του· τις στάσεις σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή κινδύνου· τις μεταφορτώσεις από πλοίο σε πλοίο που πραγματοποιούνται εκτός λιμένων· τις στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης· και τις στάσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που περιλαμβάνεται σε εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2·
- 11) «πλους»: ο πλους όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

- 12) «εξόχως απόκεντρη περιοχή»: έδαφος που αναφέρεται στο άρθρο 349 ΣΛΕΕ·
- 13) «εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στο οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και το οποίο έχει συμφωνήσει να αναλάβει το σύνολο των καθηκόντων και των υποχρεώσεων που επιβάλλονται δυνάμει του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης·
- 14) «ολική χωρητικότητα» (ο.χ.) (GT): η ολική χωρητικότητα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·
- 15) «ελλιμενισμένο πλοίο»: το ελλιμενισμένο πλοίο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιδ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·
- 16) «πλοίο σε αγκυροβόλιο»: το ελλιμενισμένο πλοίο το οποίο δεν είναι προσδεδμεμένο στην αποβάθρα·
- 17) «ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του σκάφους, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού·
- 18) «από το φρέαρ έως τα απόνερα»: μέθοδος υπολογισμού των εκπομπών η οποία λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο της παραγωγής, μεταφοράς, διανομής και χρήσης ενέργειας επί του σκάφους, μεταξύ άλλων και κατά τη διάρκεια της καύσης, στα ΑτΘ·

- 19) «ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους»: η ποσότητα των εκπομπών ΑτΘ, εκφρασμένη σε γραμμάρια ισοδυνάμου CO<sub>2</sub>, η οποία καθορίζεται με βάση τη μέθοδο «από το φρέαρ έως τα απόνερα», ανά MJ ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους·
- 20) «συντελεστής εκπομπών»: ο μέσος ρυθμός εκπομπής ενός ΑτΘ ως προς τα δεδομένα δραστηριότητας μιας ροής πηγής, με την παραδοχή πλήρους οξειδωσης στην περίπτωση της καύσης και πλήρους μετατροπής στην περίπτωση όλων των άλλων χημικών αντιδράσεων·
- 21) «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·
- 22) «παρυφή πάγου»: η οριοθέτηση, ανά πάσα στιγμή, μεταξύ της ανοικτής θάλασσας και του θαλάσσιου πάγου κάθε είδους, σταθερού ή παρασυρόμενου, όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.4.8 της ονοματολογίας του θαλάσσιου πάγου του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού (Μάρτιος 2014)·
- 23) «πλεύση σε συνθήκες πάγου»: η πλεύση πλοίου με κατηγορία πάγου σε θαλάσσια περιοχή εντός της παρυφής πάγου·
- 24) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς» (ΗΤΑΞ): 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 την πλευρά του λιμένα, όταν τροφοδοτείται απευθείας ο κύριος πίνακας διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων διαμονής, για την εξυπηρέτηση φορτίων του πλοίου ή τη φόρτιση επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·

- 25) «ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμό»: η ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας από ελλιμενισμένο πλοίο για την κάλυψη όλων των ενεργειακών αναγκών που απαιτούν ηλεκτρική ενέργεια επί του σκάφους·
- 26) «καθορισμένη συνολική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου»: η υψηλότερη τιμή, εκφρασμένη σε κιλοβάτ, της συνολικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του φορτίου διαμονής και του φόρτου διαχείρισης φορτίων·
- 27) «ελεγκτής»: νομική οντότητα που διεξάγει επαληθευτικές δραστηριότητες και έχει διαπιστευθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και του παρόντος κανονισμού·
- 28) «έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU»: έγγραφο που αφορά πλοίο, το οποίο χορηγείται σε μια εταιρεία από ελεγκτή και επιβεβαιώνει ότι το πλοίο αυτό συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό για συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς·
- 29) «επιβατηγό πλοίο»: επιβατηγό πλοίο όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο θ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>·
- 30) «επιβατηγό κρουαζιερόπλοιο»: επιβατηγό πλοίο που δεν διαθέτει κατάστρωμα φορτίου και το οποίο έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για την εμπορική μεταφορά επιβατών με διανυκτέρευση σε θαλάσσιο πλου·
- 31) «πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων»: πλοίο σχεδιασμένο αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στα κύπη και επί του καταστρώματος·

---

<sup>1</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

- 32) «μη συμμορφούμενος κατάπλους σε λιμένα»: κατάπλους σε λιμένα κατά τον οποίο το πλοίο δεν συμμορφώνεται με την απαίτηση που καθορίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 και δεν εφαρμόζεται καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 5·
- 33) «δυσμενέστερη οδός»: η οδός παραγωγής με τη μεγαλύτερη ένταση άνθρακα που χρησιμοποιείται για οποιοδήποτε δεδομένο καύσιμο·
- 34) «ισοδύναμο CO<sub>2</sub>»: δείκτης μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό εκπομπών από CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> και N<sub>2</sub>O με βάση το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, με μετατροπή των ποσοτήτων CH<sub>4</sub> και N<sub>2</sub>O σε ισοδύναμες ποσότητες CO<sub>2</sub> με το ίδιο δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη·
- 35) «ισοζύγιο συμμόρφωσης»: η μέτρηση της υπερβολικής ή ανεπαρκούς συμμόρφωσης ενός πλοίου όσον αφορά τα όρια της ετήσιας μέσης έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους ή τον επιμέρους στόχο ΑΚΜΒΠ που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα IV μέρος Α·
- 36) «πλεόνασμα συμμόρφωσης»: το ισοζύγιο συμμόρφωσης με θετική τιμή·
- 37) «έλλειμμα συμμόρφωσης»: το ισοζύγιο συμμόρφωσης με αρνητική τιμή·
- 38) «συνολικό ισοζύγιο συμμόρφωσης ομάδας»: το άθροισμα των ισοζυγίων συμμόρφωσης όλων των πλοίων που περιλαμβάνονται στην ομάδα·

- 39) «διαχειριστικός φορέας του λιμένα»: ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 5) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352·
- 40) «εντεταλμένο κράτος»: το κράτος μέλος που ορίζεται με την εφαρμογή του άρθρου 3ζστ παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με εταιρεία κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού με την επιφύλαξη της επιλογής των αρμόδιων αρχών εντός του οικείου κράτους μέλους·
- 41) «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου του έτους κατά το οποίο παρακολουθούνται και καταγράφονται τα στοιχεία που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, με τα δεδομένα για πλόες που αρχίζουν και τελειώνουν στη διάρκεια δύο διαφορετικών ημερολογιακών ετών να καταχωρίζονται στο οικείο έτος·
- 42) «περίοδος επαλήθευσης»: το ημερολογιακό έτος που έπεται αμέσως της περιόδου αναφοράς.

## Κεφάλαιο II

### Απαιτήσεις σχετικά με την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους

#### Άρθρο 4

*Όριο έντασης ΑτΘ επί της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους*

1. Η ετήσια μέση ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς δεν υπερβαίνει το όριο που ορίζεται στην παράγραφο 2.
2. Το όριο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 υπολογίζεται με μείωση της τιμής αναφοράς που είναι 91,16 γραμμάρια ισοδύναμου CO<sub>2</sub> ανά MJ κατά το ακόλουθο ποσοστό:
  - 2 % από την 1η Ιανουαρίου 2025,
  - 6 % από την 1η Ιανουαρίου 2030,
  - 14,5 % από την 1η Ιανουαρίου 2035,
  - 31 % από την 1η Ιανουαρίου 2040,
  - 62 % από την 1η Ιανουαρίου 2045,
  - 80 % από την 1η Ιανουαρίου 2050.

3. Η ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους υπολογίζεται ως η ποσότητα των εκπομπών ΑτΘ ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο παράρτημα I.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 28 για την τροποποίηση του παραρτήματος II προκειμένου να συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών από το φρέαρ έως τα απόνερα που αφορούν νέες πηγές ενέργειας ή να προσαρμοστούν οι υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με τα μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή τις νομικές πράξεις της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας, σύμφωνα με τα βέλτιστα διαθέσιμα στοιχεία από τους τομείς της επιστήμης και της τεχνολογίας.

#### *Άρθρο 5*

##### *Χρήση ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης*

1. Για τον υπολογισμό της έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από πλοίο, από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033 μπορεί να χρησιμοποιείται πολλαπλασιαστής «2» για την επιβράβευση του πλοίου για τη χρήση ΑΚΜΒΠ. Η μεθοδολογία για τον υπολογισμό αυτόν ορίζεται στο παράρτημα I.
2. Η Επιτροπή παρακολουθεί, υπολογίζει και ετησίως δημοσιεύει, με βάση τα δεδομένα που καταγράφονται στη βάση δεδομένων FuelEU που αναφέρεται στο άρθρο 19 και το αργότερο 18 μήνες μετά τη λήξη κάθε περιόδου αναφοράς, το ποσοστό των ΑΚΜΒΠ στην ετήσια ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

3. Εάν το ποσοστό των ΑΚΜΒΠ που αναφέρεται στην παράγραφο 2 είναι χαμηλότερο από 1 % για την περίοδο αναφοράς 2031, εφαρμόζεται επιμέρους στόχος 2 % για τα εν λόγω καύσιμα στην ετήσια ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από πλοίο από την 1η Ιανουαρίου 2034, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5.
4. Η παράγραφος 3 δεν εφαρμόζεται όταν τα διαθέσιμα πριν από την 1η Ιανουαρίου 2033 αποτελέσματα παρακολούθησης που προβλέπονται στην παράγραφο 2 αποδεικνύουν ότι το ποσοστό που αναφέρεται στην παράγραφο 2 υπερβαίνει το 2 %.
5. Εάν, με βάση τις δραστηριότητες παρακολούθησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και μετά την αξιολόγηση της Επιτροπής, υπάρχουν στοιχεία για ανεπαρκή παραγωγική ικανότητα και διαθεσιμότητα ΑΚΜΒΠ στον τομέα της ναυτιλίας, άνιση γεωγραφική κατανομή ή υπερβολικά υψηλή τιμή των εν λόγω καυσίμων, δεν εφαρμόζεται ο επιμέρους στόχος της παραγράφου 3.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τα κριτήρια για την αξιολόγηση που προβλέπεται στην παράγραφο 5 και τη μέθοδο υπολογισμού του συντελεστή διαφοράς τιμής μεταξύ ΑΚΜΒΠ και ορυκτών καυσίμων στη θέση 14 του πίνακα στο παράρτημα IV μέρος Β. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.
7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 28 για:
  - α) να συμπληρώσει την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου με πρόσθετα στοιχεία·
  - β) να ενημερώνει σχετικά με τη μη εφαρμοσιμότητα του επιμέρους στόχου που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, που προκύπτει από την παρακολούθηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου ή την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

8. Όταν εφαρμόζεται ο επιμέρους στόχος που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033, εκτελεστικές πράξεις για τον περαιτέρω προσδιορισμό των κανόνων εφαρμογής της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου όσον αφορά:

- α) την επαλήθευση και τον υπολογισμό, όπως αναφέρονται στο άρθρο 16·
- β) τους εφαρμοστέους μηχανισμούς ευελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 20 και 21·
- γ) τα εφαρμοστέα πρόστιμα FuelEU, όπως αναφέρονται στο άρθρο 23 και στο παράρτημα IV.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.

9. Ο επιμέρους στόχος που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, εφόσον εφαρμόζεται, δεν εφαρμόζεται σε πλοίο που αποδεικνύει ότι το ίδιο ποσοστό της ετήσιας ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους καλύπτεται από άλλα καύσιμα που παρέχουν ισοδύναμη εξοικονόμηση εκπομπών ΑτΘ και έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού, εξαιρουμένων των βιοκαυσίμων που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΧ μέρος Β της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

10. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στο ποσοστό της ετήσιας ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από πλοία και προέρχεται από ΗΤΑΞ.

## Άρθρο 6

### Πρόσθετες απαιτήσεις μηδενικών εκπομπών για την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τον ελλιμενισμό

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, τα πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα λιμένα κατάπλου που καλύπτεται από το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup> και υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους συνδέονται με ΗΤΑΞ και την χρησιμοποιούν για να καλύψουν το σύνολο της ζήτησής τους για ηλεκτρική ενέργεια σε ελλιμενισμό.
2. Από την 1η Ιανουαρίου 2035, τα πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα λιμένα κατάπλου που δεν καλύπτεται από το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup> και υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, σε περίπτωση που η αποβάθρα είναι εξοπλισμένη με διαθέσιμη ΗΤΑΞ, συνδέονται με την εν λόγω ΗΤΑΞ και την χρησιμοποιούν για να καλύψουν το σύνολο της ζήτησής τους για ηλεκτρική ενέργεια σε ελλιμενισμό.
3. Από την 1η Ιανουαρίου 2030 και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034 και έπειτα από διαβούλευση με σχετικούς συμφεροντούχους, συμπεριλαμβανομένου του διαχειριστικού φορέα λιμένα, κατά περίπτωση, ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι πλοίο που είναι προσδεδεμένο στην αποβάθρα λιμένα κατάπλου που εμπίπτει στη δικαιοδοσία του και που δεν καλύπτεται από το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup>, ή σε ορισμένα τμήματα τέτοιου λιμένα, συνδέεται με ΗΤΑΞ και τη χρησιμοποιεί για το σύνολο της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμό. Το κράτος μέλος γνωστοποιεί την απόφασή του για την επιβολή της εν λόγω απαίτησης στην Επιτροπή ένα έτος πριν από την εφαρμογή της. Η εν λόγω απόφαση πρέπει να εφαρμόζεται από την αρχή της περιόδου αναφοράς. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις πληροφορίες στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και δημοσιοποιεί επικαιροποιημένο κατάλογο των οικείων λιμένων. Ο εν λόγω κατάλογος είναι εύκολα προσβάσιμος.

---

<sup>+</sup> ΕΕ: παρακαλούμε εισαγάγετε στο κείμενο τον αριθμό του κανονισμού που περιέχεται στο έγγραφο PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

4. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 εφαρμόζονται σε:
- α) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων·
  - β) επιβατηγά πλοία.
5. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 δεν εφαρμόζονται σε πλοία που:
- α) είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα για λιγότερο από δύο ώρες, υπολογιζόμενες με βάση την ώρα άφιξης και την ώρα αναχώρησης που παρακολουθούνται και καταγράφονται σύμφωνα με το άρθρο 15·
  - β) χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών οι οποίες συμμορφώνονται με τις γενικές απαιτήσεις για τέτοιες τεχνολογίες κατά τα προβλεπόμενα στο παράρτημα ΙΙΙ και οι οποίες παρατίθενται και προσδιορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τις παραγράφους 6 και 7 του παρόντος άρθρου, για να καλύψουν το σύνολο της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμό, ενόσω είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα·
  - γ) αναγκάζονται να πραγματοποιήσουν μη προγραμματισμένο και μη συστηματικό κατάπλου σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ζώων στη θάλασσα, εκτός εκείνων που έχουν ήδη αποκλειστεί δυνάμει του άρθρου 3 σημείο 10), λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων που εκφεύγουν του ελέγχου του πλοίου·
  - δ) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με ΗΤΑΞ λόγω μη διαθεσιμότητας σημείων σύνδεσης με ΗΤΑΞ σε λιμένα·
  - ε) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με ΗΤΑΞ επειδή, κατ' εξαίρεση, η σταθερότητα του ηλεκτρικού δικτύου κινδυνεύει, λόγω ανεπαρκούς διαθέσιμης ισχύος από ξηράς για την κάλυψη της απαιτούμενης ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας κατά τον ελλιμενισμό·

- στ) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με ΗΤΑΞ επειδή η χερσαία εγκατάσταση στον λιμένα δεν είναι συμβατή με τον εξοπλισμό ισχύος από ξηράς επί του σκάφους, υπό τον όρο ότι η επί του σκάφους εγκατάσταση για χερσαία σύνδεση έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup> για τα συστήματα χερσαίας σύνδεσης των θαλασσοπλοούντων πλοίων·
- ζ) για περιορισμένο χρονικό διάστημα, απαιτούν τη χρήση παραγωγής ενέργειας επί του σκάφους, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο ή το περιβάλλον ή για άλλους λόγους ανωτέρας βίας·
- η) ενώ παραμένουν συνδεδεμένα με ΗΤΑΞ, για χρονικό διάστημα περιορισμένο στο απόλυτως αναγκαίο, απαιτείται η χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του σκάφους για δοκιμές συντήρησης ή για λειτουργικές δοκιμές που διενεργούνται κατόπιν αιτήματος υπαλλήλου αρμόδιας αρχής ή εκπροσώπου αναγνωρισμένου οργανισμού που διενεργούν έρευνα ή επιθεώρηση.
6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσιοδότηση να εκδίδει και να επικαιροποιεί σε τακτά διαστήματα κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 28 προς τροποποίηση του μη εξαντλητικού πίνακα που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ προσθέτοντας άλλες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 7).
7. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση των λεπτομερών κριτηρίων αποδοχής, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού ορίων συστήματος και απαιτήσεων πιστοποίησης, που θα θεωρείται ότι πληρούν τις γενικές προδιαγραφές για τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά τα προβλεπόμενα στο παράρτημα ΙΙΙ, συμπεριλαμβανομένων των μελλοντικών του επικαιροποιήσεων.

---

<sup>+</sup> ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 25/23 [2021/0223(COD)].

Για τους καταλόγους υφιστάμενων τεχνολογιών που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙΙ, οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται έως τις 30 Ιουνίου 2024, κατά περίπτωση. Για τυχόν νέες τεχνολογίες, οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, όταν άλλες τεχνολογίες κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα ΙΙΙ καταστούν διαθέσιμες.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.

8. Τα πλοία ενημερώνουν εκ των προτέρων την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου ή οποιαδήποτε δεόντως εξουσιοδοτημένη οντότητα πριν από την είσοδο σε λιμένες σχετικά με την πρόθεσή τους να συνδεθούν με ΗΤΑΞ ή σχετικά με την πρόθεσή τους να χρησιμοποιήσουν τεχνολογία μηδενικών εκπομπών κατ' εφαρμογή της παραγράφου 5 στοιχείο β). Τα πλοία που προτίθενται να συνδεθούν με ΗΤΑΞ προσδιορίζουν επίσης την ποσότητα ενέργειας που αναμένεται να χρειαστούν κατά τον εν λόγω κατάπλου σε λιμένα.

Αμέσως μετά τη λήψη των πληροφοριών από πλοίο σχετικά με τη σύνδεση με ΗΤΑΞ που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου ή οποιαδήποτε δεόντως εξουσιοδοτημένη οντότητα επιβεβαιώνει στο πλοίο αν διατίθεται σύνδεση με ΗΤΑΞ.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες καθορίζονται οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο, καθώς και η διαδικασία για την παροχή των πληροφοριών αυτών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.

9. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου ή οποιαδήποτε δεόντως εξουσιοδοτημένη οντότητα, κατόπιν διαβούλευσης με τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα, κατά περίπτωση, καθορίζει και καταχωρίζει αμελλητί στη βάση δεδομένων FuelEU τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) την εφαρμογή εξαίρεσης κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 5·
  - β) τη μη συμμόρφωση πλοίου με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, όταν δεν εφαρμόζεται καμία από τις εξαιρέσεις που ορίζονται στην παράγραφο 5.
10. Από την 1η Ιανουαρίου 2035, σε λιμένες που εμπίπτουν στις απαιτήσεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/...<sup>+</sup>, η εφαρμογή των εξαιρέσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 5 στοιχεία δ), ε) και στ) είναι δυνατή μόνο σε μέγιστο αριθμό κατάπλων σε λιμένα που αντιστοιχεί στο 10 % του συνολικού αριθμού κατάπλων σε λιμένα που πραγματοποίησε πλοίο στη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς, κατά περίπτωση στρογγυλοποιημένης στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό, ή σε έως και 10 κατάπλους σε λιμένα στη διάρκεια της σχετικής περιόδου αναφοράς, όποιος αριθμός είναι μικρότερος.
- Ο κατάπλους σε λιμένα δεν προσμετράται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με την παρούσα διάταξη όταν η εταιρεία αποδεικνύει, με βάση την ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται στην παράγραφο 8, ότι δεν θα μπορούσε ευλόγως να γνωρίζει ότι το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να συνδεθεί με ΗΤΑΞ για οποιονδήποτε από τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 5 στοιχεία δ), ε) ή στ).

---

<sup>+</sup> ΕΕ: να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός του κανονισμού που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

11. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι, σε λιμένα ή σε ορισμένα τμήματα λιμένα υπό τη δικαιοδοσία του, για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή τα επιβατηγά πλοία που είναι σε αγκυροβόλιο ισχύουν οι ίδιες υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τα πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα. Το κράτος μέλος γνωστοποιεί την απόφασή του για την επιβολή της εν λόγω απαίτησης στην Επιτροπή ένα έτος πριν από την εφαρμογή της. Η εν λόγω απόφαση πρέπει να εφαρμόζεται από την αρχή της περιόδου αναφοράς. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις πληροφορίες στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και δημοσιοποιεί επικαιροποιημένο κατάλογο των οικείων λιμένων. Ο εν λόγω κατάλογος είναι εύκολα προσβάσιμος.

## **Κεφάλαιο III**

### **Κοινές αρχές και πιστοποίηση**

#### *Άρθρο 7*

#### *Κοινές αρχές για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων*

1. Σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10, οι εταιρείες, για καθένα από τα πλοία τους, παρακολουθούν και υποβάλλουν εκθέσεις για τα σχετικά δεδομένα κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς. Διενεργούν την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σε όλους τους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και για όλους τους πλόες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν ανά πάσα στιγμή την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους, είτε εν πλω είτε σε ελλιμενισμό. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.
3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων γίνονται με συνέπεια και είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτόν τις ίδιες μεθοδολογίες παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη τροποποιήσεων που αξιολογούνται από τον ελεγκτή. Οι εταιρείες καθιστούν δυνατή την έκφραση εύλογης βεβαιότητας ως προς την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων.
4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, αναλύουν και αποθηκεύουν, για τουλάχιστον πέντε έτη, όλα τα δεδομένα και την τεκμηρίωση της παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών, δελτίων παράδοσης καυσίμων όπως συμπληρώνονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι και δεδομένων δραστηριότητας, καθώς και τυχόν άλλες πληροφορίες που απαιτούνται για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, με διαφανή και ακριβή τρόπο, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, ώστε ο ελεγκτής να μπορεί να προσδιορίσει την ένταση των ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους.
5. Κατά την ανάληψη των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 8, 9, 10 και 15 του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιούνται, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες και τα δεδομένα που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

*Άρθρο 8*  
*Σχέδιο παρακολούθησης*

1. Έως τις 31 Αυγούστου 2024, οι εταιρείες υποβάλλουν στους ελεγκτές σχέδιο παρακολούθησης για καθένα από τα πλοία τους, στο οποίο αναφέρεται η επιλεγείσα μέθοδος εκ των μεθόδων που ορίζονται στο παράρτημα Ι για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα, τον τύπο και τον συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του σκάφους, καθώς και άλλες σχετικές πληροφορίες.
2. Όσον αφορά τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για πρώτη φορά μετά τις 31 Αυγούστου 2024, οι εταιρείες υποβάλλουν σχέδιο παρακολούθησης στον ελεγκτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το αργότερο δε δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου του εκάστοτε πλοίου σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.
3. Το σχέδιο παρακολούθησης συνίσταται σε πλήρη τεκμηρίωση με διαφάνεια και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
  - α) ταυτότητα και τύπο του πλοίου, όπου περιλαμβάνονται το όνομα, ο κωδικός αριθμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για το πλοίο, ο λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης του πλοίου και το όνομα του πλοιοκτήτη·
  - β) επωνυμία της εταιρείας και διεύθυνση, αριθμό τηλεφώνου και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του αρμοδίου επικοινωνίας·

- γ) περιγραφή των εγκατεστημένων επί του σκάφους συστημάτων μετατροπής ενέργειας και της σχετικής χωρητικότητας ισχύος, εκφρασμένης σε megawatt (MW)·
- δ) όσον αφορά πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 4 στοιχείο β), περιγραφή των προτύπων και των χαρακτηριστικών του εξοπλισμού που καθιστά δυνατή τη σύνδεση με ΗΤΑΞ, ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών·
- ε) την τιμή της καθορισμένης συνολικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου, όπως παρέχεται στην ηλεκτρική εξισορρόπηση του φορτίου του ή στην μελέτη ηλεκτρικού φορτίου που χρησιμοποιείται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τους κανονισμούς 40 και 41 του κεφαλαίου II-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), όπως έχει εγκριθεί από την αρχή του κράτους της σημαίας του ή από αναγνωρισμένο οργανισμό όπως ορίζεται στον κώδικα του ΔΝΟ για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που εγκρίθηκε με τα ψηφίσματα MEPC.237(65) και MSC.349(92)· σε περίπτωση που το πλοίο δεν είναι σε θέση να παράσχει το εν λόγω στοιχείο, η τιμή που λαμβάνεται υπόψη είναι το 25 % του συνόλου των μέγιστων συνεχών κατανομών των κύριων κινητήρων του πλοίου, όπως προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό EIAPP (Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης της ατμόσφαιρας από κινητήρα) που εκδίδεται κατ' εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης για την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία (MARPOL) ή, εάν οι κινητήρες δεν απαιτείται να διαθέτουν πιστοποιητικό EIAPP, στην πινακίδα ονομασίας των κινητήρων·
- στ) περιγραφή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του σκάφους κατά τον πλου και τον ελλιμενισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 6·

- ζ) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου του πλοίου, καθώς και της ενέργειας που παρέχεται από υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή από τεχνολογία μηδενικών εκπομπών ·
- η) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους συντελεστές εκπομπών ενέργειας από το φρέαρ έως τη δεξαμενή και από τη δεξαμενή έως τα απόνερα, που χρησιμοποιούνται επί του σκάφους, σύμφωνα με τις μεθόδους που ορίζονται στο άρθρο 10 και στα παραρτήματα I και II·
- θ) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών για την παρακολούθηση της πληρότητας του καταλόγου πλόων·
- ι) περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό δεδομένων δραστηριότητας ανά πλου, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών, αρμοδιοτήτων, μαθηματικών τύπων και πηγών δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του χρόνου παραμονής στη θάλασσα μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης και του χρόνου ελλιμενισμού·
- ια) περιγραφή των διαδικασιών, συστημάτων και αρμοδιοτήτων που χρησιμοποιούνται για την επικαιροποίηση οποιωνδήποτε από τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο παρακολούθησης κατά την περίοδο αναφοράς·
- ιβ) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων δεδομένων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη συμπλήρωση κενών στα δεδομένα ή για τον εντοπισμό και τη διόρθωση σφαλμάτων στα δεδομένα·
- ιγ) φύλλο καταγραφής των αναθεωρήσεων για την καταγραφή όλων των λεπτομερειών του ιστορικού αναθεωρήσεων·

- ιδ) σε περίπτωση που η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί από τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης που καθορίζεται στο παράρτημα IV η πρόσθετη χρησιμοποιηθείσα ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου, πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου·
- ιε) σε περίπτωση που η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί από τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης που καθορίζεται στο παράρτημα IV η πρόσθετη χρησιμοποιηθείσα ενέργεια που οφείλεται σε πλεύση σε συνθήκες πάγου, πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου και περιγραφή μιας επαληθεύσιμης διαδικασίας για την παρακολούθηση της διανυθείσας απόστασης καθ' όλο τον πλου, καθώς και της διανυθείσας απόστασης κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου, της ημερομηνίας, του χρόνου και της θέσης κατά την είσοδο σε συνθήκες πάγου και κατά την έξοδο από αυτές, καθώς και της κατανάλωσης καυσίμου κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου·
- ιστ) όσον αφορά πλοίο εξοπλισμένο με αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση, περιγραφή του επί του σκάφους εγκατεστημένου εξοπλισμού αιολικά υποβοηθούμενης προώθησης και των τιμών  $P_{Wind}$  και  $P_{Prop}$  όπως ορίζονται στο παράρτημα I.
4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα σε υποδείγματα. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες καθορίζονται τα εν λόγω υποδείγματα, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.

## Άρθρο 9

### Τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης

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.
2. Οι εταιρείες τροποποιούν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση το σχέδιο παρακολούθησης όταν προκύψει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - α) αλλαγή εταιρείας·
  - β) νέα συστήματα μετατροπής ενέργειας, νέοι τύποι ενέργειας, νέα συστήματα σύνδεσης με ΗΤΑΞ ή νέες υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή νέες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών τίθενται σε χρήση·
  - γ) αλλαγή στη διαθεσιμότητα των δεδομένων, λόγω της χρήσης νέων τύπων εξοπλισμού μετρήσεων, νέων μεθόδων δειγματοληψίας ή ανάλυσης, ή για άλλους λόγους, είναι δυνατόν να επηρεάσει την ακρίβεια των δεδομένων που συλλέγονται·
  - δ) εταιρείες, ελεγκτές ή αρμόδιες αρχές διαπίστωσαν ότι δεδομένα που προέκυψαν από την εφαρμοζόμενη μέθοδο παρακολούθησης είναι εσφαλμένα·

- ε) ελεγκτές διαπίστωσαν ότι οποιοδήποτε τμήμα του σχεδίου παρακολούθησης δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και ο ελεγκτής καλεί την εταιρεία να το αναθεωρήσει σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1·
  - στ) εταιρείες, ελεγκτές ή αρμόδιες αρχές διαπίστωσαν ότι οι μέθοδοι για την πρόληψη των κενών στα δεδομένα και για τον προσδιορισμό των σφαλμάτων δεδομένων δεν επαρκούν για τη διασφάλιση της ακρίβειας, της πληρότητας και της διαφάνειας των δεδομένων.
3. Οι εταιρείες κοινοποιούν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στους ελεγκτές κάθε πρόταση τροποποίησης του σχεδίου παρακολούθησης.

### *Άρθρο 10*

#### *Πιστοποίηση των καυσίμων και συντελεστές εκπομπών*

1. Όταν βιοκαύσιμα, βιοαέρια, ΑΚΜΒΠ και καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:
- α) τα βιοκαύσιμα και τα βιοαέρια που δεν συμμορφώνονται με τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των εκπομπών ΑτΘ που ορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 ή τα οποία παράγονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτόν τον τύπο καυσίμου·

- β) τα ΑΚΜΒΠ και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που δεν συμμορφώνονται με τα όρια μείωσης των εκπομπών ΑτΘ που ορίζονται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτόν τον τύπο καυσίμου.
2. Καύσιμα που δεν καλύπτονται στην παράγραφο 1 θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για τον εν λόγω τύπο καυσίμου, εκτός αν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με νομικές πράξεις της Ένωσης που αφορούν τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου, με τις οποίες θεσπίζονται όρια μείωσης των εκπομπών ΑτΘ και σχετική μεθοδολογία για τον υπολογισμό των εκπομπών ΑτΘ από τέτοια καύσιμα.
3. Βάσει των δελτίων παράδοσης καυσίμων που συμπληρώνονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, οι εταιρείες παρέχουν ακριβή, πλήρη και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών ΑτΘ και τα χαρακτηριστικά αειφορίας των καυσίμων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί από καθεστώς που αναγνωρίζει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 ή, κατά περίπτωση, τις σχετικές διατάξεις νομικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου.

4. Οι εταιρείες δεν αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που καθορίζονται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού για τα ορυκτά καύσιμα. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, οι εταιρείες δικαιούνται να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που καθορίζονται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται δυνάμει καθεστώτος που αναγνωρίζει η Επιτροπή. Όσον αφορά τα βιοκαύσιμα, το βιοαέριο, τα ΑΚΜΒΠ και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, η πιστοποίηση αυτή γίνεται, σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις των νομικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου.
5. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα που καθορίζονται στο παράρτημα II, με εξαίρεση τους συντελεστές εκπομπών CO<sub>2</sub> από τη δεξαμενή έως τα απόνερα για ορυκτά καύσιμα, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή άμεσων μετρήσεων εκπομπών.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, προκειμένου να καθορίσει τα διεθνή πρότυπα και τις αναφορές πιστοποίησης που είναι αποδεκτά για την κατάδειξη των πραγματικών συντελεστών εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.

## **Κεφάλαιο IV**

### **Επαλήθευση και διαπίστευση**

#### *Άρθρο 11*

*Αξιολόγηση του σχεδίου παρακολούθησης και του τροποποιημένου σχεδίου παρακολούθησης*

1. Για κάθε πλοίο και στην περίπτωση αλλαγής ελεγκτή, ο ελεγκτής αξιολογεί τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 7, 8 και 9. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, αναθεωρεί το σχέδιο της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική αξιολόγηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός της προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς.
  
2. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 2 στοιχεία β), γ) και δ) υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή. Μετά την εν λόγω αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην οικεία εταιρεία εάν οι εν λόγω τροποποιήσεις συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των άρθρων 7, 8 και 9.

3. Αφού ολοκληρωθεί ικανοποιητικά η αξιολόγηση του σχεδίου παρακολούθησης και του τροποποιημένου σχεδίου παρακολούθησης, ο ελεγκτής τα καταχωρίζει στη βάση δεδομένων FuelEU. Το εντεταλμένο κράτος έχει πρόσβαση στο σχέδιο παρακολούθησης και στο τροποποιημένο σχέδιο παρακολούθησης.

### *Άρθρο 12*

#### *Γενικές υποχρεώσεις και αρχές που ισχύουν για τους ελεγκτές*

1. Ο ελεγκτής είναι ανεξάρτητος από την εταιρεία ή τον διαχειριστή πλοίου και διεξάγει τις δραστηριότητες που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Προς τούτο και προκειμένου να αποφευχθούν ενδεχόμενες συγκρούσεις συμφερόντων, ούτε ο ελεγκτής ούτε οποιοδήποτε τμήμα νομικής οντότητας της οποίας είναι μέρος δεν μπορεί να είναι εταιρεία, διαχειριστής πλοίου ή ιδιοκτήτης εταιρείας. Επιπλέον, ο ελεγκτής δεν ανήκει στην ιδιοκτησία εταιρείας, διαχειριστή πλοίου ή ιδιοκτήτη εταιρείας, ούτε έχει σχέσεις με εταιρεία οι οποίες θα μπορούσαν να πλήξουν την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του.
2. Ο ελεγκτής αξιολογεί την εγκυρότητα, την αξιοπιστία, την ακρίβεια και την πληρότητα των δεδομένων και των πληροφοριών που αφορούν την ποσότητα, τον τύπο και τον συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από πλοία, και ειδικότερα:
- α) της μεθόδου καταλογισμού της κατανάλωσης καυσίμου και της χρήσης υποκατάστατων πηγών ενέργειας στους πλόες και τους ελλιμενισμούς·
  - β) των αναφερθέντων δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμου και των σχετικών μετρήσεων και υπολογισμών·

- γ) της επιλογής και της χρήσης συντελεστών εκπομπών·
- δ) της χρήσης ΗΤΑΞ ή της εφαρμογής οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που καταγράφονται στη βάση δεδομένων FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 9 στοιχείο α)·
- ε) των δεδομένων που απαιτούνται βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 3.

3. Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 βασίζεται στα ακόλουθα:

- α) εάν τα αναφερόμενα δεδομένα είναι συνεπή με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών·
- β) εάν τα αναφερόμενα δεδομένα είναι απαλλαγμένα από ανακολουθίες, ιδίως όταν συγκρίνεται ο συνολικός όγκος καυσίμου που αγοράζει ετησίως κάθε πλοίο με τη συγκεντρωτική κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες·
- γ) εάν η συλλογή των δεδομένων έχει πραγματοποιηθεί με βάση τους ισχύοντες κανόνες και
- δ) εάν τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη και συνεπή.

*Άρθρο 13*  
*Διαδικασίες επαλήθευσης*

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους ενδεχόμενους κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας την αναφερόμενη ποσότητα, τύπο και συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από τα πλοία με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών. Εφόσον διαπιστωθούν σημαντικές αποκλίσεις, ο ελεγκτής διενεργεί περαιτέρω αναλύσεις.
2. Ο ελεγκτής εντοπίζει ενδεχόμενους κινδύνους που συνδέονται με τα διάφορα στάδια των υπολογισμών, εξετάζοντας όλες τις πηγές δεδομένων και τις μεθοδολογίες που χρησιμοποίησε η οικεία εταιρεία.
3. Ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη κάθε αποτελεσματική μέθοδο ελέγχου των κινδύνων που εφαρμόζει η οικεία εταιρεία για τη μείωση του βαθμού αβεβαιότητας, σε συνάρτηση με την ακρίβεια των χρησιμοποιούμενων μεθόδων παρακολούθησης.
4. Κατόπιν αιτήματος του ελεγκτή, η οικεία εταιρεία παρέχει οποιαδήποτε συμπληρωματική πληροφορία επιτρέπει στον ελεγκτή να εκτελέσει τις επαληθευτικές του δραστηριότητες. Εφόσον είναι αναγκαίο για τον προσδιορισμό της εγκυρότητας, της αξιοπιστίας, της ακρίβειας και της πληρότητας των αναφερόμενων δεδομένων και πληροφοριών, ο ελεγκτής διενεργεί ελέγχους κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επαλήθευσης. Σε περίπτωση αμφιβολίας, ο ελεγκτής μπορεί να πραγματοποιήσει επιτόπιες επισκέψεις στις εγκαταστάσεις της εταιρείας ή επί του πλοίου. Η εταιρεία παρέχει στον ελεγκτή πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της εταιρείας ή του πλοίου, προκειμένου να διευκολύνει τις επαληθευτικές δραστηριότητες.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με σκοπό τον περαιτέρω καθορισμό των κανόνων για τις επαληθευτικές δραστηριότητες που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον: αρμοδιότητες των ελεγκτών· έγγραφα που πρέπει να υποβάλλουν οι εταιρείες στους ελεγκτές· αξιολόγηση της συμμόρφωσης του σχεδίου παρακολούθησης και του τροποποιημένου σχεδίου παρακολούθησης· αξιολόγηση κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων, που πρέπει να διενεργούν οι ελεγκτές· επαλήθευση της έκθεσης FuelEU, όπως αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3· βαθμό σημαντικότητας· εύλογη βεβαιότητα του ελεγκτή· ανακρίβειες και ελλείψεις συμμόρφωσης· περιεχόμενο της έκθεσης επαλήθευσης· συστάσεις για βελτιώσεις· επιτόπιες επισκέψεις· και επικοινωνία μεταξύ εταιρειών, ελεγκτών, αρμόδιων αρχών και της Επιτροπής. Οι κανόνες που καθορίζονται στις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 11 και 12, στο παρόν άρθρο και σε σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.

#### *Άρθρο 14*

##### *Διαπίστευση ελεγκτών*

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για επαληθευτικές δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008. Έως το τέλος κάθε έτους, ο εθνικός οργανισμός διαπίστευσης κοινοποιεί στην Επιτροπή τον κατάλογο των διαπιστευμένων ελεγκτών, από κοινού με όλα τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας.

2. Σε περίπτωση που ο παρών κανονισμός δεν περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για τη διαπίστευση των ελεγκτών, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.
3. Οι ελεγκτές διαθέτουν σε κάθε περίπτωση επαρκή μέσα και προσωπικό που τους επιτρέπουν να ανταποκριθούν στο μέγεθος του στόλου για τον οποίο ασκούν επαληθευτικές δραστηριότητες δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Ειδικότερα, οι ελεγκτές διαθέτουν πάντοτε επαρκή εμπειρογνωσία, ιδίως στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ώστε να είναι σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντα που απαιτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα μέσα και το προσωπικό τους σε κάθε τόπο εργασίας, όταν και όπως απαιτείται για τη διεξαγωγή των απαιτούμενων καθηκόντων δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
4. Σε περίπτωση που αρμόδια αρχή διαπιστώσει τη μη συμμόρφωση των δραστηριοτήτων ελεγκτή που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο υπάγεται ο εθνικός οργανισμός διαπίστευσης που έχει διαπιστεύσει τον ελεγκτή. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του εθνικού οργανισμού διαπίστευσης ζητεί από τον εθνικό οργανισμό διαπίστευσης να λάβει υπόψη τις πληροφορίες αυτές στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων εποπτείας της.

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 28, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών, τουλάχιστον ως προς τα ακόλουθα στοιχεία: αίτηση διαπίστευσης για επαληθευτικές δραστηριότητες εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού· αξιολόγηση των ελεγκτών από τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης· δραστηριότητες εποπτείας που εκτελούνται από τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συνέχιση της διαπίστευσης· διοικητικά μέτρα που πρέπει να εγκρίνονται σε περίπτωση που ο ελεγκτής δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού· και απαιτήσεις για τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης προκειμένου να είναι αρμόδιοι να χορηγούν διαπίστευση σε ελεγκτές για επαληθευτικές δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της αναφοράς σε εναρμονισμένα πρότυπα. Οι μέθοδοι και τα κριτήρια που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 11, 12 και 13 και σε σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

## **Κεφάλαιο V**

### **Καταγραφή, επαλήθευση, υποβολή εκθέσεων και εκτίμηση της συμμόρφωσης**

#### *Άρθρο 15*

#### *Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων*

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 8 και έπειτα από την εκτίμηση του εν λόγω σχεδίου από τον ελεγκτή, οι εταιρείες παρακολουθούν και καταγράφουν, για κάθε πλοίο που φτάνει σε λιμένα κατάπλου ή αναχωρεί από λιμένα κατάπλου και για κάθε πλοίο που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, τις ακόλουθες πληροφορίες:
  - α) τον λιμένα αναχώρησης και τον λιμένα άφιξης, περιλαμβανομένης της ημερομηνίας και της ώρας αναχώρησης και άφιξης και του χρόνου ελλιμενισμού·
  - β) για κάθε πλοίο για το οποίο ισχύει το άρθρο 6 παράγραφος 1, τη σύνδεση και τη χρήση ΗΤΑΞ ή την εφαρμογή οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 9 όπως βεβαιώνεται δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 8 στοιχείο α), κατά περίπτωση·
  - γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω·

- δ) την ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που παραδίδεται στο πλοίο μέσω ΗΤΑΞ·
- ε) για κάθε τύπο καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, τον συντελεστή εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή, τους συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο και τους συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου που συνδέονται με τις διάφορες μονάδες κατανάλωσης καυσίμου επί του σκάφους, που καλύπτουν όλα τα σχετικά αέρια θερμοκηπίου·
- στ) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω·
- ζ) την κατηγορία πάγου του πλοίου, εάν η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί από τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης που καθορίζεται στο παράρτημα IV η πρόσθετη χρησιμοποιούμενη ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου, χρησιμοποιώντας τη σύσταση 25/7 της Επιτροπής για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELCOM) σχετικά με την ασφάλεια της χειμερινής ναυσιπλοΐας στη Βαλτική Θάλασσα για τον καθορισμό της αντιστοιχίας μεταξύ των κατηγοριών πάγου·
- η) την κατηγορία πάγου του πλοίου, την ημερομηνία, την ώρα και τη θέση κατά την είσοδο και την έξοδο από τις συνθήκες πάγου, την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται και την απόσταση που διανύεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου, καθώς και τη συνολική διανυθείσα απόσταση για όλους τους πλόες κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, εάν η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί η πρόσθετη χρησιμοποιηθείσα ενέργεια λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου από τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης που καθορίζεται στο παράρτημα IV.

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 να είναι σε θέση ο ελεγκτής να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

3. Έως τις 31 Ιανουαρίου της περιόδου επαλήθευσης, οι εταιρείες υποβάλλουν στον ελεγκτή έκθεση («έκθεση FuelEU») για κάθε επιμέρους πλοίο, η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και τα δεδομένα και την τεκμηρίωση παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 για την περίοδο αναφοράς.
4. Σε περίπτωση μεταβίβασης πλοίου από μια εταιρεία σε άλλη:
- α) η μεταβιβάζουσα εταιρεία κοινοποιεί στον ελεγκτή τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο έφερε την ευθύνη για τη διαχείριση του πλοίου·
  - β) όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην ημέρα ολοκλήρωσης της μεταβίβασης και το αργότερο ένα μήνα πέραν αυτής, οι πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) επαληθεύονται και καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 16 από τον ελεγκτή που πραγματοποίησε επαληθευτικές δραστηριότητες για το πλοίο υπό την ευθύνη της μεταβιβάζουσας εταιρείας και
  - γ) με την επιφύλαξη των στοιχείων α) και β), η εταιρεία που έχει την ευθύνη για την διαχείριση του πλοίου στις 31 Δεκεμβρίου της περιόδου αναφοράς είναι υπεύθυνη για τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 6 για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς εντός της οποίας πραγματοποιήθηκε η μεταβίβαση ή οι μεταβιβάσεις.

## Άρθρο 16

### Επαλήθευση και υπολογισμός

1. Μετά την επαλήθευση κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 11, 12 και 13, ο ελεγκτής αξιολογεί την ποιότητα, την πληρότητα και την ακρίβεια της έκθεσης FuelEU. Για τον σκοπό αυτόν, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί όλες τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων FuelEU, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που παρέχονται για κατάπλους σε λιμένα σύμφωνα με το άρθρο 6.
2. Εφόσον η εκτίμηση επαλήθευσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καταλήξει στο συμπέρασμα, με εύλογη βεβαιότητα του ελεγκτή, ότι η έκθεση FuelEU δεν περιέχει ουσιώδεις ανακρίβειες ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ο ελεγκτής διαβιβάζει στην οικεία εταιρεία έκθεση επαλήθευσης στην οποία δηλώνει ότι η έκθεση FuelEU συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό. Στην έκθεση επαλήθευσης προσδιορίζονται όλα τα ζητήματα που αφορούν το έργο του ελεγκτή.
3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακρίβειες ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Η εταιρεία διορθώνει τις ανακρίβειες ή διευθετεί τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης, και υποβάλλει στον ελεγκτή τροποποιημένη έκθεση FuelEU και κάθε άλλη αναγκαία πληροφορία για τη διευθέτηση των ανακρίβειών ή των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που εντοπίστηκαν. Στην έκθεση επαλήθευσης, ο ελεγκτής δηλώνει εάν η τροποποιημένη έκθεση FuelEU συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό. Σε περίπτωση που οι κοινοποιηθείσες ανακρίβειες ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης δεν έχουν διευθετηθεί και οδηγούν σε ουσιώδεις ανακρίβειες, ο ελεγκτής διαβιβάζει στην εταιρεία έκθεση επαλήθευσης στην οποία αναφέρεται ότι η έκθεση FuelEU δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.

4. Με βάση την έκθεση FuelEU που συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, ο ελεγκτής υπολογίζει:
- α) την ετήσια μέση ένταση ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από το εξεταζόμενο πλοίο, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο που καθορίζεται στο παράρτημα Ι·
  - β) το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου, χρησιμοποιώντας τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα IV μέρος Α·
  - γ) τον αριθμό των μη συμμορφούμενων κατάπλων σε λιμένα κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που το πλοίο ήταν προσδεδεμένο στην αποβάθρα και, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 9, σε αγκυροβόλιο, για κάθε κατάπλου σε λιμένα του πλοίου που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 6·
  - δ) την ποσότητα της ενέργειας που χρησιμοποιείται ετησίως από πλοίο επί του σκάφους, εξαιρουμένης της ενέργειας από ΗΤΑΞ·
  - ε) την ποσότητα της ετήσιας ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους από ΑΚΜΒΠ.
5. Έως τις 31 Μαρτίου της περιόδου επαλήθευσης, ο ελεγκτής κοινοποιεί στην εταιρεία τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και καταχωρίζει στη βάση δεδομένων FuelEU την έκθεση FuelEU που συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, την έκθεση επαλήθευσης και τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4.

Το εντεταλμένο κράτος μέλος έχει πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων FuelEU.

## Άρθρο 17

### Συμπληρωματικοί έλεγχοι από αρμόδια αρχή

1. Ανά πάσα στιγμή, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους μπορεί να διενεργεί, για οποιοδήποτε από τα πλοία μιας εταιρείας, σε σχέση με τις δύο προηγούμενες περιόδους αναφοράς, συμπληρωματικούς ελέγχους επί οποιουδήποτε από τα ακόλουθα:
  - α) τη συμμορφούμενη με τον παρόντα κανονισμό έκθεση FuelEU που καταρτίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16·
  - β) την έκθεση επαλήθευσης που συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 16·
  - γ) τους υπολογισμούς που πραγματοποίησε ο ελεγκτής σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4.
2. Κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, η εταιρεία παρέχει κάθε αναγκαία πληροφορία ή έγγραφο που επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να διενεργεί πρόσθετους ελέγχους και επιτρέπει την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της εταιρείας ή του πλοίου για τη διευκόλυνση των εν λόγω συμπληρωματικών ελέγχων.
3. Η αρμόδια αρχή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εκδίδει έκθεση συμπληρωματικών ελέγχων, η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τους επικαιροποιημένους υπολογισμούς που πραγματοποιούνται κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 παράγραφος 1 στοιχείο γ), το επικαιροποιημένο ποσό του πλεονάσματος συμμόρφωσης ή του προκαταρκτικού πλεονάσματος συμμόρφωσης και το επικαιροποιημένο ποσό του προστίμου FuelEU.

4. Εάν στην έκθεση συμπληρωματικών ελέγχων που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου εντοπισθούν ανακρίβειες, περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή εσφαλμένοι υπολογισμοί που αντιβαίνουν προς τις απαιτήσεις των άρθρων 4 ή 6 και, κατά συνέπεια, επισύρουν πρόστιμο FuelEU ή καθιστούν απαραίτητη την τροποποίηση του ποσού προστίμου FuelEU που έχει ήδη καταβληθεί, η αρμόδια αρχή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου κοινοποιεί στην εταιρεία το αντίστοιχο ποσό του προστίμου FuelEU ή του τροποποιημένου προστίμου FuelEU. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η εταιρεία που είναι υπεύθυνη για το πλοίο κατά τη διάρκεια της περιόδου που υπόκειται στους συμπληρωματικούς ελέγχους καταβάλλει ποσό ίσο με το πρόστιμο FuelEU ή το τροποποιημένο πρόστιμο FuelEU εντός ενός μηνός από την κοινοποίησή της, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 23.
5. Η αρμόδια αρχή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 διαγράφει αμελλητί από τη βάση δεδομένων FuelEU το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU πλοίου για το οποίο η εταιρεία του δεν έχει εξοφλήσει εγκαίρως τα πρόστιμα FuelEU που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και κοινοποιεί εγκαίρως τη διαγραφή αυτή στην οικεία εταιρεία. Εκδίδει εκ νέου το σχετικό έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU μόνο όταν έχει εξοφληθεί το πρόστιμο FuelEU, υπό την προϋπόθεση ότι η εταιρεία πληροί τις λοιπές προϋποθέσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό για την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU.
6. Η παράγραφος 5 δεν εφαρμόζεται σε πλοία τα οποία έχουν μεταβιβαστεί σε εταιρεία διαφορετική από την εταιρεία που είχε αναλάβει την ευθύνη για την διαχείρισή τους κατά τη διάρκεια της περιόδου που υποβλήθηκαν σε συμπληρωματικούς ελέγχους.

7. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, η έκθεση συμπληρωματικών ελέγχων που αναφέρεται στην παράγραφο 3 και η απόδειξη των πληρωμών των προστίμων FuelEU καταχωρίζονται αμελλητί στη βάση δεδομένων FuelEU από τις οντότητες που εκτέλεσαν τις εν λόγω ενέργειες ή συνέταξαν την εν λόγω έκθεση ή προέβησαν στην εν λόγω πληρωμή.

### *Άρθρο 18*

#### *Υποστηρικτικά εργαλεία και καθοδήγηση*

Η Επιτροπή αναπτύσσει κατάλληλα εργαλεία παρακολούθησης, καθώς και εργαλεία καθοδήγησης και στόχευσης βάσει κινδύνου, για τη διευκόλυνση και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων επαλήθευσης και επιβολής που σχετίζονται με τον παρόντα κανονισμό. Στο μέτρο του δυνατού, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές και εργαλεία τίθενται στη διάθεση των κρατών μελών, των ελεγκτών και των εθνικών οργανισμών διαπίστευσης για λόγους ανταλλαγής πληροφοριών και για την καλύτερη διασφάλιση της αυστηρής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 19

### Βάση δεδομένων και υποβολή εκθέσεων FuelEU

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει ηλεκτρονική βάση δεδομένων, μεριμνά για τη λειτουργία της και την ενημερώνει για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό («βάση δεδομένων FuelEU»). Η βάση δεδομένων FuelEU χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου ενεργειών που σχετίζονται με τις δραστηριότητες επαλήθευσης, του ισοζυγίου συμμόρφωσης των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των μηχανισμών ευελιξίας που προβλέπονται στα άρθρα 20 και 21, της εφαρμογής των εξαιρέσεων που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 5, των ενεργειών που σχετίζονται με την εξόφληση των προστίμων FuelEU που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 23 και της έκδοσης του εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU. Πρόσβαση σε αυτήν έχουν οι εταιρείες, οι ελεγκτές, οι αρμόδιες αρχές και κάθε δεόντως εξουσιοδοτημένος φορέας, οι εθνικοί οργανισμοί διαπίστευσης, ο ευρωπαϊκός οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και η Επιτροπή, με τα κατάλληλα δικαιώματα πρόσβασης και τις λειτουργίες που ανταποκρίνονται στις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Τα στοιχεία που καταχωρίζονται ή τροποποιούνται στη βάση δεδομένων FuelEU κοινοποιούνται στις οντότητες που έχουν πρόσβαση σε αυτά.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες θεσπίζονται οι κανόνες για τα δικαιώματα πρόσβασης και τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της βάσης δεδομένων FuelEU, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων κοινοποίησης και του φιλτραρίσματος της εν λόγω βάσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 3.

#### *Άρθρο 20*

##### *Αποταμίευση και δανεισμός του πλεονάσματος συμμόρφωσης μεταξύ περιόδων αναφοράς*

1. Με βάση τους υπολογισμούς που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, όταν το πλοίο παρουσιάζει, για την περίοδο αναφοράς, πλεόνασμα συμμόρφωσης επί της έντασης ΑτΘ όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ή, κατά περίπτωση, επί του επιμέρους στόχου ΑΚΜΒΠ όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, η εταιρεία μπορεί να το αποταμιεύσει στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του ίδιου πλοίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η εταιρεία καταχωρίζει την αποταμίευση του πλεονάσματος συμμόρφωσης στην επόμενη περίοδο αναφοράς στη βάση δεδομένων FuelEU, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ελεγκτή της. Η εταιρεία δεν μπορεί πλέον να αποταμιεύσει το πλεόνασμα συμμόρφωσης μετά την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU.

2. Με βάση τους υπολογισμούς που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, σε περίπτωση που το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να δανειστεί προκαταβολικά την αντίστοιχη ποσότητα από το πλεόνασμα συμμόρφωσης της επόμενης περιόδου αναφοράς. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης προστίθεται στο ισοζύγιο του πλοίου κατά την περίοδο αναφοράς και κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς αφαιρείται από το ισοζύγιο συμμόρφωσης του ίδιου πλοίου αφού πολλαπλασιαστεί επί 1,1. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο δανεισμού:
- α) για ποσότητα που υπερβαίνει περισσότερο από 2 % το όριο που καθορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, πολλαπλασιαζόμενη επί την κατανάλωση ενέργειας του πλοίου που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I·
  - β) για δύο διαδοχικές περιόδους αναφοράς.
3. Έως τις 30 Απριλίου της περιόδου επαλήθευσης, η εταιρεία καταχωρίζει το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης, κατόπιν έγκρισης από τον ελεγκτή της, στη βάση δεδομένων FuelEU.
4. Όταν ένα πλοίο δεν έχει πραγματοποιήσει κανέναν κατάπλου σε λιμένα στην Ένωση κατά την περίοδο αναφοράς και έχει δανειστεί προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους κοινοποιεί στην οικεία εταιρεία, έως την 1η Ιουνίου του έτους επαλήθευσης, το ποσό του προστίμου FuelEU όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2 και το οποίο αποφεύχθηκε αρχικά με τον δανεισμό του εν λόγω προκαταβολικού πλεονάσματος συμμόρφωσης, πολλαπλασιασμένο επί 1,1.

## Άρθρο 21

### Ομαδοποίηση της συμμόρφωσης

1. Τα ισοζύγια συμμόρφωσης για την ένταση ΑτΘ που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και, κατά περίπτωση, τον επιμέρους στόχο των ΑΚΜΒΠ που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 δύο ή περισσότερων πλοίων, όπως υπολογίζονται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, μπορούν να ομαδοποιούνται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του άρθρου 4 και, κατά περίπτωση, του άρθρου 5 παράγραφος 3. Το ισοζύγιο συμμόρφωσης ενός πλοίου δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε περισσότερες από μία ομάδες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς.

Μπορούν να χρησιμοποιούνται δύο χωριστές ομάδες για τον στόχο της έντασης των ΑτΘ και για τον επιμέρους στόχο των ΑΚΜΒΠ.

2. Η εταιρεία καταχωρίζει στη βάση δεδομένων FuelEU την πρόθεσή της να συμπεριλάβει το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου σε ομάδα, την κατανομή του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης της ομάδας σε κάθε επιμέρους πλοίο και τον ελεγκτή που επιλέχθηκε για την επαλήθευση της εν λόγω κατανομής.
3. Σε περίπτωση που τα πλοία που συμμετέχουν στην ομάδα ελέγχονται από δύο ή περισσότερες εταιρείες, τα στοιχεία της ομάδας που είναι καταχωρισμένα στη βάση δεδομένων FuelEU, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης της ομάδας στα πλοία της και της επιλογής του ελεγκτή που επιλέγεται για την επαλήθευση της κατανομής του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης της ομάδας σε κάθε επιμέρους πλοίο, επικυρώνονται στη βάση δεδομένων FuelEU από όλες τις οικείες εταιρείες στην ομάδα.

4. Μια ομάδα είναι έγκυρη μόνο αν η συνολική ομαδοποιημένη συμμόρφωση είναι θετική, αν τα πλοία με έλλειμμα συμμόρφωσης, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, δεν παρουσιάζουν μεγαλύτερο έλλειμμα συμμόρφωσης μετά την κατανομή της ομαδοποιημένης συμμόρφωσης και αν τα πλοία που είχαν πλεόνασμα συμμόρφωσης, υπολογιζόμενο σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, δεν παρουσιάζουν έλλειμμα συμμόρφωσης μετά την κατανομή της ομαδοποιημένης συμμόρφωσης.
5. Πλοίο δεν περιλαμβάνεται σε ομάδα εάν δεν συμμορφώνεται προς την υποχρέωση που ορίζεται στο άρθρο 24.
6. Εάν το συνολικό ισοζύγιο συμμόρφωσης της ομάδας έχει ως αποτέλεσμα πλεόνασμα συμμόρφωσης για ένα μεμονωμένο πλοίο, εφαρμόζεται το άρθρο 20 παράγραφος 1.
7. Το άρθρο 20 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται σε πλοίο που συμμετέχει στην ομάδα.
8. Έως τις 30 Απριλίου της περιόδου επαλήθευσης, ο επιλεγμένος ελεγκτής καταγράφει στη βάση δεδομένων FuelEU την οριστική σύνθεση της ομάδας και την κατανομή του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης της ομάδας σε κάθε επιμέρους πλοίο.

## Άρθρο 22

### Έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU

1. Έως τις 30 Ιουνίου της περιόδου επαλήθευσης, ο ελεγκτής εκδίδει έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU για το εξεταζόμενο πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, μετά από εφαρμογή των άρθρων 20 και 21, δεν έχει μη συμμορφούμενους κατάπλους σε λιμένα και συμμορφώνεται με την υποχρέωση που ορίζεται στο άρθρο 24.
2. Όταν οφείλονται πρόστιμα FuelEU που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφοι 2 ή 5, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους εκδίδει, έως τις 30 Ιουνίου της περιόδου επαλήθευσης, έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU για το συγκεκριμένο πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι έχει καταβληθεί ποσό ίσο με τα πρόστιμα FuelEU.
3. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
  - α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, κωδικός αριθμός ΔΝΟ και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·
  - β) όνομα, διεύθυνση του πλοιοκτήτη και κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας·
  - γ) ταυτότητα του ελεγκτή·
  - δ) ημερομηνία έκδοσης του εν λόγω εγγράφου, διάρκεια ισχύος του και περίοδο αναφοράς την οποία καλύπτει.

4. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU ισχύει για περίοδο 18 μηνών μετά τη λήξη της περιόδου αναφοράς, εκτός αν εκδοθεί νέο έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU σε προγενέστερη ημερομηνία.
5. Ο ελεγκτής ή, κατά περίπτωση, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους καταχωρίζει το εκδοθέν έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU στη βάση δεδομένων FuelEU χωρίς καθυστέρηση.
6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση υποδειγμάτων για το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρονικών υποδειγμάτων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 29 παράγραφος 2.

### *Άρθρο 23*

#### *Πρόστιμα FuelEU*

1. Πριν από την 1η Μαΐου της περιόδου επαλήθευσης, με βάση τους υπολογισμούς που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 και μετά την ενδεχόμενη εφαρμογή των άρθρων 20 και 21, ο ελεγκτής καταγράφει στη βάση δεδομένων FuelEU τα επαληθευμένα ισοζύγια συμμόρφωσης του πλοίου όσον αφορά την ένταση των ΑτΘ όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και, κατά περίπτωση, όσον αφορά τον επιμέρους στόχο ΑΚΜΒΠ όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3.

Εάν πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για τον επιμέρους στόχο ΑΚΜΒΠ όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, το πρόστιμο FuelEU υπολογίζεται σύμφωνα με τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα IV μέρος Β.

2. Το εντεταλμένο κράτος εταιρείας εξασφαλίζει ότι, για κάθε πλοίο της που παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης όσον αφορά την ένταση των ΑτΘ όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ή, κατά περίπτωση, όσον αφορά τον επιμέρους στόχο ΑΚΜΒΠ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, την 1η Ιουνίου της περιόδου επαλήθευσης, μετά από ενδεχόμενη επικύρωση από την αρμόδια αρχή του, η εταιρεία καταβάλλει έως τις 30 Ιουνίου της περιόδου επαλήθευσης ποσό ίσο με το πρόστιμο FuelEU που προκύπτει από την εφαρμογή των τύπων που καθορίζονται στο παράρτημα IV μέρος Β. Εάν ένα πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς, το ποσό αυτό πολλαπλασιάζεται επί  $1 + (n-1)/10$ , όπου  $n$  ο αριθμός των διαδοχικών περιόδων αναφοράς για τις οποίες η εταιρεία επιβαρύνθηκε με πρόστιμο FuelEU για το εν λόγω πλοίο.
3. Το εντεταλμένο κράτος εταιρείας εξασφαλίζει ότι η εταιρεία, για τα πλοία της που βρίσκονται στην κατάσταση που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 4, καταβάλλει έως τις 30 Ιουνίου της περιόδου επαλήθευσης ποσό ίσο με το πρόστιμο FuelEU που κοινοποιήθηκε σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο.
4. Πριν από την 1η Μαΐου της περιόδου επαλήθευσης, κατά περίπτωση βάσει των υπολογισμών που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4, ο ελεγκτής καταγράφει στη βάση δεδομένων FuelEU τον συνολικό αριθμό ωρών κατά τις οποίες το πλοίο που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 6 ήταν προσδεμένο σε αποβάθρα.

5. Το εντεταλμένο κράτος εταιρείας εξασφαλίζει ότι για τα πλοία της τα οποία πραγματοποίησαν τουλάχιστον ένα μη συμμορφούμενο κατάπλου σε λιμένα, μετά από ενδεχόμενη επικύρωση από την αρμόδια αρχή του, η εταιρεία καταβάλλει έως τις 30 Ιουνίου της περιόδου επαλήθευσης ποσό ίσο με το πρόστιμο FuelEU που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό 1,5 EUR επί την καθορισμένη συνολική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου και επί τον συνολικό αριθμό των ωρών ελλιμενισμού του πλοίου, στρογγυλευμένων στην πλησιέστερη ολόκληρη ώρα, που δεν υπήρχε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του άρθρου 6.
6. Τα κράτη μέλη διαθέτουν το αναγκαίο νομικό και διοικητικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο για να διασφαλίζουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αφορούν την επιβολή, την καταβολή και την είσπραξη των προστίμων FuelEU.
7. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο καθώς και η απόδειξη των πληρωμών προστίμων FuelEU καταγράφονται χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων FuelEU από τις οντότητες που εκτέλεσαν τις εν λόγω ενέργειες ή προέβησαν στην εν λόγω πληρωμή.
8. Η εταιρεία παραμένει υπεύθυνη για την καταβολή των προστίμων FuelEU, με την επιφύλαξη της δυνατότητας της εταιρείας να συνάπτει συμβατικές συμφωνίες με τους εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου, οι οποίες προβλέπουν την υποχρέωση των εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης να επιστρέφουν στην εταιρεία τα καταβληθέντα πρόστιμα FuelEU, όταν την ευθύνη για την αγορά των καυσίμων ή τη διαχείριση του πλοίου αναλαμβάνει ο εμπορικός φορέας εκμετάλλευσης. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ως διαχείριση του πλοίου νοείται ο προσδιορισμός του μεταφερόμενου φορτίου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.

9. Η εταιρεία παραμένει υπεύθυνη για την καταβολή των προστίμων FuelEU, με την επιφύλαξη της δυνατότητας της εταιρείας να συνάπτει συμβατικές συμφωνίες με προμηθευτές καυσίμων, οι οποίες προβλέπουν την υποχρέωση των προμηθευτών καυσίμων να επιστρέφουν στην εταιρεία τα καταβληθέντα πρόστιμα FuelEU.
10. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 28 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV με σκοπό την προσαρμογή του συντελεστή που αναφέρεται στη θέση 7 και, κατά περίπτωση, στη θέση 14 του πίνακα στο μέρος Β του εν λόγω παραρτήματος και χρησιμοποιείται στον τύπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, με βάση τις εξελίξεις όσον αφορά το κόστος της ενέργειας, και για την τροποποίηση του συντελεστή πολλαπλασιασμού που ορίζεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, με βάση την αναπροσαρμογή του μέσου κόστους της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση.
11. Τα κράτη μέλη επιχειρούν να εξασφαλίζουν ότι τα έσοδα που προκύπτουν από τα πρόστιμα FuelEU ή η ισοδύναμη οικονομική αξία τους χρησιμοποιούνται για τη στήριξη της ταχείας ανάπτυξης και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας, μέσω της τόνωσης της παραγωγής μεγαλύτερων ποσοτήτων ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τον ναυτιλιακό τομέα, της διευκόλυνσης της κατασκευής κατάλληλων εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού καυσίμων ή υποδομών ΗΤΑΞ στους λιμένες και της στήριξης της ανάπτυξης, της δοκιμής και της εφαρμογής των πλέον καινοτόμων τεχνολογιών στον στόλο για την επίτευξη σημαντικής μείωσης των εκπομπών.

Έως τις 30 Ιουνίου 2030 και στη συνέχεια ανά πενταετία, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν έκθεση σχετικά με τη χρήση των εσόδων που προκύπτουν από τα πρόστιμα FuelEU κατά την πενταετία που προηγείται του έτους της εκάστοτε έκθεσης, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με τους δικαιούχους και το επίπεδο των δαπανών όσον αφορά τους στόχους που απαριθμούνται στο πρώτο εδάφιο.

#### *Άρθρο 24*

##### *Υποχρέωση κατοχής έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU*

1. Έως τις 30 Ιουνίου της περιόδου επαλήθευσης, τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, που καταφθάνουν ή βρίσκονται σε λιμένα ή αποπλέουν από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή τα οποία έχουν πραγματοποιήσει πλόες κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης περιόδου αναφοράς οφείλουν να διαθέτουν έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU.
2. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU που εκδίδεται για το εκάστοτε πλοίο σύμφωνα με το άρθρο 22 αποτελεί απόδειξη συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό.

#### *Άρθρο 25*

##### *Επιβολή της νομοθεσίας*

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

2. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι κάθε επιθεώρηση πλοίου σε λιμένα της δικαιοδοσίας του, η οποία διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/EK, περιλαμβάνει τον έλεγχο ότι το πλοίο φέρει έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU.
3. Εάν ένα πλοίο δεν συμμορφωθεί προς την υποχρέωση του άρθρου 24 για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και εάν άλλα μέτρα επιβολής δεν έχουν εξασφαλίσει τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου μπορεί, για πλοίο που δεν φέρει τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους και αφού δώσει στην εκάστοτε εταιρεία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, να εκδώσει διαταγή εκδίωξης. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου αποφασίσει να εκδώσει διαταγή εκδίωξης, την κοινοποιεί στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο εκάστοτε κράτος σημαίας μέσω της βάσης δεδομένων FuelEU. Όλα τα κράτη μέλη, με εξαίρεση του κράτους μέλους του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αρνούνται την είσοδο του πλοίου που υπόκειται σε διαταγή εκδίωξης σε οποιονδήποτε λιμένα του έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Όταν πλοίο δεν συμμορφώνεται προς την υποχρέωση του άρθρου 24 για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και εισέρχεται σε λιμένα του κράτους μέλους τη σημαία του οποίου φέρει, το εν λόγω κράτος μέλος, ενόσω το πλοίο βρίσκεται σε έναν από τους λιμένες του και αφού δώσει τη δυνατότητα στην ενδιαφερόμενη εταιρεία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, διατάσσει απαγόρευση της σημαίας έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της.

4. Η ενδιαφερόμενη εταιρεία επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση προς την υποχρέωση κατοχής έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU κοινοποιώντας στην αρμόδια εθνική αρχή η οποία εξέδωσε τη διαταγή εκδίωξης έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει τις διατάξεις διεθνούς δικαίου που ισχύουν για τα πλοία σε κατάσταση κινδύνου.
5. Οι κυρώσεις από κράτος μέλος κατά συγκεκριμένου πλοίου κοινοποιούνται στην Επιτροπή, στα λοιπά κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας μέσω της βάσης δεδομένων FuelEU.

#### *Άρθρο 26*

#### *Δικαίωμα επανεξέτασης*

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 εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 1.

Η αίτηση επανεξέτασης υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο έχει διαπιστευθεί ο ελεγκτής εντός ενός μηνός από την κοινοποίηση του αποτελέσματος του υπολογισμού ή του μέτρου από τον ελεγκτή.

2. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους υπόκεινται σε επανεξέταση από δικαστήριο του κράτους μέλους της εν λόγω αρμόδιας αρχής.

## *Άρθρο 27*

### *Αρμόδιες αρχές*

Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές ως υπεύθυνες για την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού («αρμόδιες αρχές») και ανακοινώνουν τα ονόματα και τα στοιχεία επικοινωνίας τους στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον δικτυακό τόπο της τον κατάλογο των αρμόδιων αρχών.

## **Κεφάλαιο VI**

### **Αρμοδιότητες κατ' εξουσιοδότηση, εκτελεστικές αρμοδιότητες και τελικές διατάξεις**

## *Άρθρο 28*

### *Άσκηση της εξουσιοδότησης*

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, στο άρθρο 5 παράγραφος 7, στο άρθρο 6 παράγραφος 6, στο άρθρο 14 παράγραφος 5 και στο άρθρο 23 παράγραφος 10 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, στο άρθρο 5 παράγραφος 7, στο άρθρο 6 παράγραφος 6, στο άρθρο 14 παράγραφος 5 και στο άρθρο 23 παράγραφος 10 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση 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.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζει κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 4, του άρθρου 5 παράγραφος 7, του άρθρου 6 παράγραφος 6, του άρθρου 14 παράγραφος 5 και του άρθρου 23 παράγραφος 10 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

*Άρθρο 29*  
*Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που συστάθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1).

*Άρθρο 30*  
*Εκθέσεις και επανεξέταση*

1. Έως ... [ένα έτος από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία εξετάζονται η αλληλεπίδραση και η σύγκλιση μεταξύ του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 ή οποιωνδήποτε άλλων τομειακών νομικών πράξεων. Κατά περίπτωση, η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.
  
2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027 και στη συνέχεια το αργότερο ανά πενταετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης όσον αφορά τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των δυνητικών επιπτώσεων των στρεβλώσεων της αγοράς ή της αποφυγής λιμένων· όσον αφορά την εξέλιξη των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και στην αγορά τους, καθώς και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και της ΗΤΑΞ, μεταξύ άλλων και σε αγκυροβόλιο· όσον αφορά τη χρήση των εσόδων που προκύπτουν από τα πρόστιμα FuelEU· και όσον αφορά τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα στην Ένωση.

Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή εξετάζει, μεταξύ άλλων:

- α) το καθ' ύλην και το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, όσον αφορά τη μείωση του κατώτατου ορίου ολικής χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 ή την αύξηση του μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία κατά τους πλόες προς και από τρίτες χώρες που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ)·

- β) το όριο που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, με σκοπό την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119·
- γ) τους τύπους και τα μεγέθη των πλοίων για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 6 παράγραφος 1 και την επέκταση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 σε πλοία σε αγκυροβόλιο·
- δ) τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 5·
- ε) τη μέτρηση της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται μέσω ΗΤΑΞ στο παράρτημα Ι και του συντελεστή εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που συνδέεται με την εν λόγω ηλεκτρική ενέργεια και ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ·
- στ) το ενδεχόμενο να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ειδικοί μηχανισμοί για τις πλέον βιώσιμες και καινοτόμες τεχνολογίες καυσίμων με σημαντικές δυνατότητες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα σαφές και προβλέψιμο νομικό πλαίσιο και να υποστηριχθούν η ανάπτυξη της αγοράς και η εφαρμογή των εν λόγω τεχνολογιών καυσίμων·
- ζ) τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης για τα πλοία που ζητούν να εξαιρεθεί η πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου, όπως ορίζεται στα παραρτήματα ΙV και V, και την ενδεχόμενη παράταση της ισχύος των διατάξεων αυτών μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2034·
- η) τη δυνατότητα να συμπεριληφθεί η αιολική ενέργεια στον υπολογισμό της έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους, όπως καθορίζεται στο παράρτημα Ι, με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας επαληθεύσιμης μεθόδου για την παρακολούθηση και τη λογιστική καταγραφή της αιολικής ενέργειας πρόωσης·

- θ) τη δυνατότητα να συμπεριληφθούν νέες τεχνολογίες μείωσης των ΑτΘ, όπως η δέσμευση διοξειδίου του άνθρακα επί του σκάφους, στον υπολογισμό της έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους και του ισοζυγίου συμμόρφωσης όπως ορίζονται στα παραρτήματα I και IV αντίστοιχα, με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας επαληθεύσιμης μεθόδου για την παρακολούθηση και τη λογιστική καταγραφή του δεσμευμένου διοξειδίου του άνθρακα·
- ι) τη δυνατότητα συμπερίληψης πρόσθετων στοιχείων στον παρόντα κανονισμό, ιδίως των εκπομπών αιθάλης·
- ια) την ανάγκη λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση των προσπαθειών των εταιρειών να αποφύγουν την εφαρμογή των επιταγών του παρόντος κανονισμού.

Η Επιτροπή εξετάζει, κατά περίπτωση, εάν πρέπει να συνοδεύσει την εν λόγω έκθεση με πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

3. Η Επιτροπή περιλαμβάνει στην έκθεση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 αξιολόγηση των κοινωνικών επιπτώσεων του παρόντος κανονισμού στον ναυτιλιακό τομέα, συμπεριλαμβανομένου του εργατικού δυναμικού του.

4. Κατά τη σύνταξη της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή εξετάζει τον βαθμό στον οποίο η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έχει επιτύχει τους στόχους του και τον βαθμό στον οποίο έχει επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα. Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή εξετάζει επίσης την αλληλεπίδραση του παρόντος κανονισμού με άλλες σχετικές νομικές πράξεις της Ένωσης και προσδιορίζει τις διατάξεις που θα μπορούσαν να επικαιροποιηθούν και να απλουστευθούν, καθώς και τις δράσεις και τα μέτρα που έχουν ληφθεί ή θα μπορούσαν να ληφθούν για τη μείωση της συνολικής πίεσης από πλευράς κόστους στον τομέα της ναυτιλίας. Στο πλαίσιο της ανάλυσης της Επιτροπής σχετικά με την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, η έκθεση περιλαμβάνει επίσης αξιολόγηση της επιβάρυνσης που επιφέρει ο παρών κανονισμός στις επιχειρήσεις.

Η Επιτροπή εξετάζει, κατά περίπτωση, αν πρέπει να συνοδεύσει την έκθεση με πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού, αφού λάβει υπόψη τα συμπεράσματα της έκθεσης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

5. Σε περίπτωση που ο ΔΝΟ εγκρίνει ένα παγκόσμιο πρότυπο για τα ΑτΘ από καύσιμα ή παγκόσμια όρια έντασης των ΑτΘ για την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από πλοία, η Επιτροπή υποβάλλει, χωρίς καθυστέρηση, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή εξετάζει το εν λόγω παγκόσμιο μέτρο όσον αφορά τη φιλοδοξία του υπό το πρίσμα των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού και της συνολικής περιβαλλοντικής ακεραιότητάς του. Εξετάζει επίσης κάθε ζήτημα που σχετίζεται με την ενδεχόμενη διάρθρωση ή ευθυγράμμιση του παρόντος κανονισμού με το εν λόγω παγκόσμιο μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη της ρύθμισης των εκπομπών ΑτΘ από τις θαλάσσιες μεταφορές σε ενωσιακό καθώς και διεθνές επίπεδο.

Κατά περίπτωση, η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Ένωσης για τις εκπομπές ΑτΘ στο σύνολο της οικονομίας, και με στόχο τη διατήρηση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και της αποτελεσματικότητας της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.

6. Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως για τον εντοπισμό συμπεριφορών αποφυγής, με σκοπό την πρόληψη αυτής της συμπεριφοράς σε πρώιμο στάδιο, μεταξύ άλλων και όσον αφορά τις εξόχως απόκεντρες περιοχές.

Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης ενσωματώνονται στην έκθεση που υποβάλλεται ανά διετία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3ζζ παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/EK.

### *Άρθρο 31*

#### *Τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK*

Προστίθεται το ακόλουθο σημείο στον κατάλογο του παραρτήματος IV της οδηγίας 2009/16/EK:

- «51. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU που εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>\*+</sup>.

---

\* Κανονισμός (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK (ΕΕ L ...).».

---

+ ΕΕ: Να εισαχθεί στο κείμενο ο αριθμός και στην υποσημείωση ο αριθμός, η ημερομηνία και τα στοιχεία δημοσίευσης του κανονισμού που περιέχεται στο παρόν έγγραφο (PE-CONS 26/23 - 2021/0210 (COD)).

*Άρθρο 32*  
*Έναρξη ισχύος*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2025, με εξαίρεση τα άρθρα 8 και 9, τα οποία εφαρμόζονται από τις 31 Αυγούστου 2024.

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

....,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο/Η Πρόεδρος*

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Μεθοδολογία για τον καθορισμό του ορίου έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου  
της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους

Για τον υπολογισμό της έντασης ΑτΘ (GHG) που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους, εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος, ο οποίος αναφέρεται ως εξίσωση (1):

$\text{GHG intensity} \left[ \frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}) \text{ Εξίσωση (1)}$	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT},i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity},k}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^m \text{engine } M_{i,j} \times \left[ \left( 1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq},\text{TtW},i,j}) + \left( \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq},\text{TtW},\text{slip},i,j} \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
$f_{\text{wind}}$	Συντελεστής επιβράβευσης για αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση

Για τους σκοπούς της εξίσωσης (1), οι διάφοροι όροι και σύμβολα που χρησιμοποιούνται παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Όρος	Επεξήγηση
$i$	Δείκτης που αντιστοιχεί στους τύπους καυσίμων που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
$j$	Δείκτης που αντιστοιχεί στις μονάδες κατανάλωσης καυσίμων επί του σκάφους. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι μονάδες κατανάλωσης καυσίμων που λαμβάνονται υπόψη είναι ο κύριος κινητήρας/οι κύριοι κινητήρες, ο βοηθητικός κινητήρας /οι βοηθητικοί κινητήρες, οι λέβητες, οι κυψέλες καυσίμου και οι αποτεφρωτές αποβλήτων
$k$	Δείκτης που αντιστοιχεί στα σημεία σύνδεσης ΗΤΑΞ
$n$	Συνολικός αριθμός τύπων καυσίμων που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
$c$	Συνολικός αριθμός σημείων σύνδεσης ΗΤΑΞ
$m$	Συνολικός αριθμός μονάδων κατανάλωσης καυσίμων
$M_{i,j}$	Μάζα καυσίμου $i$ που καταναλώνεται από μονάδα κατανάλωσης καυσίμων $j$ [gFuel]
$E_k$	Ηλεκτρική ενέργεια που παραδόθηκε στο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης ΗΤΑΞ $k$ [MJ]
$CO_{2eqWt,i}$	Συντελεστής εκπομπών ΑτΘ από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT) από καύσιμο $i$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq}^{electricity,k}$	Συντελεστής εκπομπών ΑτΘ από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT) που συνδέεται με την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης ΗΤΑΞ $k$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Κατώτερη θερμογόνος δύναμη καυσίμου $i$ [MJ/gFuel]
$RWD_i$	Στην περίπτωση του καυσίμου $i$ μη βιολογικής προέλευσης μπορεί να εφαρμοστεί συντελεστής επιβράβευσης 2 από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033. Ειδικά $RWD_i = 1$ .
$C_{slipj}$	Συντελεστής μη καίωμένου καυσίμου ως ποσοστό της μάζας του καυσίμου $i$ που καταναλώνεται από τη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων $j$ [%]. Το $C_{slip}$ περιλαμβάνει διαφεύγουσες εκπομπές και εκπομπές από απώλεια καυσίμου

Όρος	Επεξήγηση
$C_{fCO_2i,j}$ , $C_{fCH_4i,j}$ , $C_{fN_2O,i,j}$	Συντελεστές εκπομπών ΑτΘ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW) από καϊόμενο καύσιμο $i$ στη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων $j$ [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Εκπομπές ισοδύναμου $CO_2$ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW) από καϊόμενο καύσιμο $i$ στη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων $j$ [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = \left( C_{fCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2Oj} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Εξίσωση (2)
$C_{sfCO_2i,j}$ , $C_{sfCH_4i,j}$ , $C_{sfN_2O,i,j}$	Συντελεστές εκπομπών ΑτΘ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW) από απώλεια καυσίμου $i$ προς τη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων $j$ [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipi,j}$	Εκπομπές ισοδύναμου $CO_2$ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW) από απώλεια καυσίμου $i$ προς τη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων $j$ [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq,TtWslipi,j} = \left( C_{sfCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2Oj} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Όπου: $C_{sf CO_2}$ , και $C_{sf N_2O}$ , = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$ .
$GWP_{CO_2}$ , $GWP_{CH_4}$ , $GWP_{N_2O}$	Δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη από $CO_2$ , $CH_4$ , $N_2O$ σε διάστημα 100 ετών, τα οποία ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 παράρτημα V μέρος Γ παράγραφος 4

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\_electricity,k}$  στον αριθμητή της εξίσωσης (1) ορίζεται σε μηδέν.

Μέθοδος προσδιορισμού της  $[M_i]$

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.

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών ΑτΘ από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)

Οι εκπομπές από το φρέαρ έως τη δεξαμενή προσδιορίζονται με βάση τη μεθοδολογία που περιλαμβάνεται στο παρόν παράρτημα, όπως προβλέπεται στην εξίσωση (1).

Οι προκαθορισμένες τιμές δεικτών εκπομπών ΑτΘ από το φρέαρ έως τη δεξαμενή ( $CO_{2eqWtT,i}$ ) περιέχονται στο παράρτημα II.

Στην περίπτωση των ορυκτών καυσίμων, χρησιμοποιούνται μόνο οι προκαθορισμένες τιμές που περιέχονται στο παράρτημα II.

Οι πραγματικές τιμές μπορούν να χρησιμοποιηθούν υπό την προϋπόθεση ότι έχουν πιστοποιηθεί στο πλαίσιο καθεστώτος αναγνωρισμένου από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 για τα βιοκαύσιμα, το βιοαέριο, τα ΑΚΜΒΠ και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις των νομικών πράξεων της Ένωσης για τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού.

## Δελτίο παράδοσης καυσίμου (BDN)

Τα BDN είναι υποχρεωτικά και οι πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στο BDN προσδιορίζονται με βάση τους ισχύοντες κανονισμούς του παραρτήματος VI της διεθνούς σύμβασης MARPOL.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Τα BDN που περιλαμβάνουν καύσιμα πλην των ορυκτών καυσίμων που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου συμπληρώνονται με τις ακόλουθες πληροφορίες που αφορούν τα εν λόγω καύσιμα:
  - την κατώτερη θερμογόνο δύναμη [MJ/g],
  - για τα βιοκαύσιμα, τις τιμές E όπως καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην οδηγία (EE) 2018/2001, στο παράρτημα V μέρος Γ και στο παράρτημα VI μέρος Β [gCO<sub>2eq</sub>/MJ], και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης με τους κανόνες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία για τα εν λόγω καύσιμα, με προσδιορισμό της οδού παραγωγής καυσίμων,
  - για καύσιμα πλην των ορυκτών καυσίμων και των βιοκαυσίμων, τον συντελεστή εκπομπών ΑτΘ από το φρέαρ ως τη δεξαμενή [gCO<sub>2eq</sub>/MJ] και το σχετικό πιστοποιητικό που προσδιορίζει την οδό παραγωγής καυσίμου.

2. [Εάν υπάρχει μείξη προϊόντων, οι πληροφορίες που απαιτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού παρέχονται για κάθε προϊόν].

#### Δελτίο παράδοσης ηλεκτρικής ενέργειας (EDN)

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα σχετικά EDN για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στο πλοίο περιέχουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. προμηθευτής: ονομασία, διεύθυνση, αριθμός τηλεφώνου, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εκπρόσωπος
2. παραλαμβάνον πλοίο: αριθμός IMO (MMSI), όνομα πλοίου, τύπος πλοίου, σημαία, αντιπρόσωπος πλοίου
3. λιμένας: ονομασία, τοποθεσία (LOCODE), τερματικός σταθμός/θέση πλεύρισης
4. σημείο σύνδεσης ΗΤΑΞ (OPS): πληροφορίες για το σημείο σύνδεσης
5. χρόνος ΗΤΑΞ: ημερομηνία/ώρα εκκίνησης/λήξης
6. παρεχόμενη ενέργεια: κλάσμα ισχύος που κατανέμεται στο σημείο παροχής (κατά περίπτωση) [kW], κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (kWh) για την περίοδο τιμολόγησης, πληροφορίες ισχύος αιχμής (εάν υπάρχουν)
7. μέτρηση

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών ΑτΘ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)

Οι εκπομπές από τη δεξαμενή έως τα απόνερα προσδιορίζονται με βάση τη μεθοδολογία που περιλαμβάνεται στο παρόν παράρτημα, όπως προβλέπεται στην εξίσωση (1) και στην εξίσωση (2).

Οι προκαθορισμένες τιμές των συντελεστών εκπομπών ΑτΘ ( $CO_{2eq,TtW,j}$ ) από τη δεξαμενή έως τα απόνερα περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Σύμφωνα με το σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 8 και κατόπιν αξιολόγησης από τον ελεγκτή, μια εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιεί άλλες μεθόδους, όπως η απευθείας μέτρηση  $CO_{2eq}$  ή οι εργαστηριακές δοκιμές, υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού, κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 5.

Μέθοδος προσδιορισμού των διαφευγουσών εκπομπών και των εκπομπών από απώλεια καυσίμου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα

Διαφεύγουσες εκπομπές και εκπομπές από απώλεια καυσίμου είναι οι εκπομπές που εκλύονται από την ποσότητα καυσίμου που δεν φθάνει στον θάλαμο καύσης της μονάδας καύσης ή δεν καταναλώνεται από την μονάδα κατανάλωσης καυσίμων λόγω μη καύσης, είτε εξαέρωσης, είτε διαρροής από το σύστημα. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι διαφεύγουσες εκπομπές και οι εκπομπές από απώλεια καυσίμου υπολογίζονται ως ποσοστό της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων. Οι προκαθορισμένες τιμές περιλαμβάνονται στο παράρτημα II.

Μέθοδοι προσδιορισμού των συντελεστών επιβράβευσης που συνδέονται με αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση

Όταν είναι εγκατεστημένη επί του σκάφους αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση, μπορεί να εφαρμόζεται συντελεστής επιβράβευσης, ο οποίος καθορίζεται ως εξής:

Συντελεστής επιβράβευσης για αιολικά υποβοηθούμενη πρόωση - ΑΙΟΛΙΚΗ ( $f_{wind}$ )	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Όπου:

- $P_{Wind}$  είναι η διαθέσιμη πραγματική ισχύς των συστημάτων αιολικής πρόωσης και αντιστοιχεί σε  $f_{eff} * P_{eff}$  όπως υπολογίζεται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2021 με θέμα την επεξεργασία των καινοτόμων τεχνολογιών ενεργειακής απόδοσης για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των επιτευχθέντων σχεδιαστικού δείκτη ενεργειακής απόδοσης (EEDI) και δείκτη ενεργειακής απόδοσης των υφιστάμενων πλοίων (EEXI) (MEPC.1/Εγκύκλιος 896).

- $P_{Prop}$  είναι η ισχύς πρόωσης του πλοίου και αντιστοιχεί στο  $P_{ME}$  όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2018 για τη μέθοδο υπολογισμού του επιτευχθέντος EEDI για τα νέα πλοία (απόφαση MEPC.364(79) του ΔΝΟ) και στις κατευθυντήριες γραμμές του 2021 με θέμα τη μέθοδο υπολογισμού του επιτευχθέντος EEXI (απόφαση MEPC.333(76) του ΔΝΟ). Σε περίπτωση εγκατάστασης κινητήρα/κινητήρων με άξονα,  $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$ .

Ο δείκτης έντασης  $A_{t\Theta}$  που προέρχονται από το πλοίο υπολογίζεται, στη συνέχεια, πολλαπλασιάζοντας το αποτέλεσμα της εξίσωσης (1) επί τον συντελεστή επιβράβευσης.

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### Προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών

Οι προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών που περιλαμβάνονται στον κατωτέρω πίνακα χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του δείκτη έντασης ΑτΘ που αναφέρεται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, εκτός εάν οι εταιρείες αποκλίνουν από αυτούς τους προκαθορισμένους συντελεστές εκπομπών κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφοι 4 και 5 του παρόντος κανονισμού.

Στον παρακάτω πίνακα:

- «ΠΜ» σημαίνει «προς μέτρηση»,
- «Μ/Δ» σημαίνει «μη διαθέσιμο»,
- Η παύλα σημαίνει «άνευ αντικειμένου»,
- Το Ε καθορίζεται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, στο παράρτημα V μέρος Γ και στο παράρτημα VI μέρος Β.

Όταν σε ένα πεδίο υπάρχει ένδειξη είτε ΠΜ είτε Μ/Δ, εκτός αν αναφέρεται τιμή σύμφωνα με το άρθρο 10, χρησιμοποιείται η υψηλότερη προκαθορισμένη τιμή της κατηγορίας καυσίμου στην ίδια στήλη.

Όταν, για μια συγκεκριμένη κατηγορία καυσίμου, όλα τα πεδία της ίδιας στήλης δηλώνουν είτε ΠΜ είτε Μ/Δ, εκτός αν αποδεικνύεται τιμή σύμφωνα με το άρθρο 10, χρησιμοποιείται η προκαθορισμένη τιμή της δυσμενέστερης οδού των ορυκτών καυσίμων. Ο παρών κανόνας δεν εφαρμόζεται στη στήλη 9, όπου η ένδειξη ΠΜ ή Μ/Δ αναφέρεται σε μη διαθέσιμες τιμές για τον καταναλωτή καυσίμων. Σε περίπτωση απουσίας προκαθορισμένης τιμής, θα πρέπει να χρησιμοποιείται τιμή που έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)				
Κατηγορία καυσίμου	Ονομασία οδού	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq WtT}}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Κατηγορία μονάδας κατανάλωσης καυσίμων	$C_{f\text{CO}_2}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{CH}_4}$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{N}_2\text{O}}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{\text{slip}}$ Ως ποσοστό (%) της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιεί ται από τον κινητήρα
Ορυκτά καύσιμα	Βαρύ μαζούτ (HFO)  ISO 8217 ποιότητες RME έως RMK	0,0405	13,5	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,114	0,00005	0,00018	-
								-
								-
								-
	Ελαφρύ μαζούτ (LFO)  ISO 8217 ποιότητες RMA έως RMD	0,041	13,2	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,151	0,00005	0,00018	-
Ντίζελ εσωτερικής καύσης (MDO)  Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (MGO)  ISO 8217 ποιότητες DMX έως DMB	0,0427	14,4	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,206	0,00005	0,00018	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)					
Ορυκτά καύσιμα	ΥΦΑ	0,0491	18.5	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφο ι)	2,750	0	0,00011	3,1	
				Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου χαμηλόστρο φοι)				1,7	
				Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου χαμηλόστρο φοι)				0,2	
				Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				2,6 <sup>1</sup>	
	Υγραέριο (LPG)	0,046	7,8	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,030 βουτάνιο 3,000 προπάνιο	ΠΜ	ΠΜ	Μ/Δ	
	υδρογόνο (H2) (φυσικό αέριο)	0,12	132	Κυψέλες καυσίμου	0	0	-	-	
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ		
	αμμωνία (NH3) (φυσικό αέριο)	0,0186	121	Κυψέλες καυσίμου	0	Μ/Δ	ΠΜ	Μ/Δ	
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	Μ/Δ	ΠΜ	Μ/Δ-	
	Μεθανόλη (φυσικό αέριο)	0,0199	31,3	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,375	ΠΜ	ΠΜ	-	

<sup>1</sup> Διάγραμμα από την τέταρτη μελέτη του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου: Fourth IMO GHG Study 2020 - Full report and annexes.pdf. (Τέταρτη μελέτη του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου 2020 – Πλήρης έκθεση και παραρτήματα)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)					
Βιοκαύσιμα	Οδοί παραγωγής αιθανόλης της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001	Τιμή όπως ορίζεται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,913	ΠΜ	ΠΜ	-	
	Βιοντίζελ Οδοί παραγωγής της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001			Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	2,834	ΠΜ	ΠΜ	-	
	Υδρογονοκατεργασμένο φυτικό έλαιο (HVO) Οδοί παραγωγής της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001			Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,115	0,00005	0,00018	-	
	Υγροποιημένο βιομεθάνιο ως καύσιμο κίνησης Βιολογικό υγροποιημένο φυσικό αέριο (Bio-LNG) Οδοί παραγωγής της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001			Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστρωφοι)	2,750	0	0,00011	3,1	
								Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου χαμηλόστρωφοι)	1,7
								Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)	0,2
								Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)	2,6
	Οδοί παραγωγής βιομεθανόλης της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001			Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,375	ΠΜ	ΠΜ	-	
	Άλλες οδοί παραγωγής της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001			Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,115	0,00005	0,00018	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)					
	Βιουδρογόνο (Bio-H2) Οδοί παραγωγής της οδηγίας (EE) 2018/2001	Τιμή όπως ορίζεται στο παράρτημα III της οδηγίας (EE) 2018/2001	M/Δ	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0	-	
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ		
Ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (AKMBΠ)- - συνθετικά καύσιμα	συνθετικό ντίζελ	0,0427	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,206	0,00005	0,00018	-	
	συνθετική μεθανόλη	0,0199	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1,375	0,00005	0,00018	-	
	συνθετικό ΥΦΑ	0,0491	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι)	2,750	0	0,00011	3,1	
				Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου χαμηλόστροφοι)				1,7	
				Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)				0,2	
				Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				2,6	
	συνθετικό υδρογόνο (e-H2)	0,12	Βλ. οδηγία (EE) 2018/2001	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0	-	
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ		
	συνθετική αμμωνία (e- NH3)	0,0186	M/Δ	Κυψέλες καυσίμου	0	M/Δ	ΠΜ	M/Δ	
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	M/Δ	ΠΜ	M/Δ	
συνθετικό υγραέριο	M/Δ	M/Δ		M/Δ	M/Δ	M/Δ	M/Δ		
συνθετικός διμεθυλαιθέρας	M/Δ	M/Δ		M/Δ	M/Δ	M/Δ	-		
Άλλα	Ηλεκτρική ενέργεια	-	ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΜΕΙΓΜΑ ΕΕ	Ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς (HTAΞ)	-	-	-	-	

Η στήλη 1 προσδιορίζει την κατηγορία των καυσίμων, δηλαδή ορυκτά καύσιμα, υγρά βιοκαύσιμα, αέρια βιοκαύσιμα, συνθετικά καύσιμα.

Η στήλη 2 προσδιορίζει την ονομασία ή τις οδούς των σχετικών καυσίμων εντός της κατηγορίας.

Η στήλη 3 περιέχει την κατώτερη θερμογόνο δύναμη των καυσίμων σε [MJ/g]. Για τα υγρά βιοκαύσιμα, μετατρέπονται σε MJ/g και χρησιμοποιούνται οι τιμές του ενεργειακού περιεχομένου κατά βάρος (κατώτερη θερμογόνο δύναμη, MJ/kg), όπως ορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

Η στήλη 4 περιλαμβάνει τους συντελεστές εκπομπών ΑτΘ από το φρέαρ έως τη δεξαμενή σε [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]:

- α) Για τα υγρά βιοκαύσιμα, οι προκαθορισμένες τιμές υπολογίζονται χρησιμοποιώντας τις τιμές Ε που καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στο παράρτημα V μέρος Γ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 για όλα τα υγρά βιοκαύσιμα εκτός από το βιο-ΥΦΑ και το μέρος Β του παραρτήματος VI της εν λόγω οδηγίας για το βιο-ΥΦΑ, και με βάση προκαθορισμένες τιμές που σχετίζονται με το συγκεκριμένο βιοκαύσιμο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κίνησης και την οδό παραγωγής του, όπως ορίζονται στην εν λόγω οδηγία, στα μέρη Δ και Ε του παραρτήματος V για όλα τα υγρά βιοκαύσιμα εκτός από το βιο-ΥΦΑ και στο μέρος Δ του παραρτήματος VI για το βιο-ΥΦΑ. Ωστόσο, οι τιμές του Ε πρέπει να προσαρμόζονται αφαιρώντας τον λόγο των τιμών που περιέχονται στη στήλη 6 (c<sub>f\_CO2</sub>) και στη στήλη 3 (LCV). Αυτό απαιτείται από τον παρόντα κανονισμό, ο οποίος διαχωρίζει τους υπολογισμούς από το φρέαρ έως τη δεξαμενή και από τη δεξαμενή έως τα απόνερα, ώστε να αποφεύγεται η διπλή μέτρηση των εκπομπών.

β) Για τα ΑΚΜΒΠ και άλλα καύσιμα που δεν αναφέρονται στο στοιχείο α) και που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον σκοπό που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, οι προκαθορισμένες τιμές πρέπει να υπολογίζονται είτε με τη χρήση της μεθοδολογίας της κατ' εξουσιοδότηση πράξης που αναφέρεται στο άρθρο 28 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, είτε, κατά περίπτωση, παρόμοιας μεθοδολογίας, εάν ορίζεται βάσει νομικής πράξης της Ένωσης που αφορά τις εσωτερικές αγορές ανανεώσιμων αερίων, φυσικού αερίου και υδρογόνου, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2 του παρόντος κανονισμού.

Η στήλη 5 προσδιορίζει τους κύριους τύπους/τις κύριες κατηγορίες μονάδων κατανάλωσης καυσίμων, όπως δίχρονοι και τετράχρονοι κινητήρες εσωτερικής καύσης (ICE) ντίζελ ή Otto, κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI), κυψέλες καυσίμου κ.λπ.

Η στήλη 6 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών  $C_f$  για CO<sub>2</sub> σε [gCO<sub>2</sub>/gfuel]. Χρησιμοποιούνται οι τιμές συντελεστών εκπομπών όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757. Για όσα καύσιμα δεν περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι προκαθορισμένες τιμές προσδιορίζονται στον πίνακα.

Η στήλη 7 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών  $C_f$  για μεθάνιο σε [gCH<sub>4</sub>/gfuel]. Για τα καύσιμα ΥΦΑ, ο συντελεστής  $C_f$  ορίζεται σε μηδέν.

Η στήλη 8 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών  $C_f$  για υποξείδιο του αζώτου σε [gN<sub>2</sub>O/gfuel].

Η στήλη 9 προσδιορίζει τις απώλειες καυσίμου λόγω διαφευγουσών εκπομπών και εκπομπών από απώλεια καυσίμου ( $C_{slip}$ ) μετρούμενων ως ποσοστό (%) της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τη συγκεκριμένη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων. Για καύσιμα όπως το ΥΦΑ για τα οποία υπάρχουν διαφεύγουσες εκπομπές και εκπομπές από απώλεια καυσίμου, η ποσότητα των διαφευγουσών εκπομπών και των εκπομπών από απώλεια καυσίμου, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα, εκφράζεται ως % της μάζας του χρησιμοποιούμενου καυσίμου (στήλη 9). Οι τιμές  $C_{slip}$  στον πίνακα υπολογίζονται στο 50 % του πλήρους φορτίου του κινητήρα.

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### Γενικές απαιτήσεις για τις τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών

Ο ακόλουθος μη εξαντλητικός πίνακας προσδιορίζει τύπους τεχνολογιών, καθώς και γενικές απαιτήσεις για τη λειτουργία τους ώστε να θεωρούνται τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 7).

Τύποι τεχνολογίας	Γενικές απαιτήσεις λειτουργίας
Κυψέλες καυσίμου	Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη από κυψέλες καυσίμου επί του σκάφους με καύσιμο ή σύστημα που εξασφαλίζει ότι, όταν χρησιμοποιείται για την παροχή ενέργειας, δεν απελευθερώνει στην ατμόσφαιρα εκπομπές που αναφέρονται στο άρθρο 3 σημείο 7)
Αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας επί του σκάφους	Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη από συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας επί του σκάφους που προηγουμένως φορτίστηκαν με: <ul style="list-style-type: none"><li>– ηλεκτροπαραγωγή επί του σκάφους στη θάλασσα</li><li>– φόρτιση συσσωρευτών από ξηράς</li><li>– αντικατάσταση συσσωρευτή</li></ul>
Ηλεκτροπαραγωγή επί του σκάφους από αιολική και ηλιακή ενέργεια	Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας επί του σκάφους, είτε άμεσα τροφοδοτούμενη στο δίκτυο του πλοίου είτε μέσω φόρτισης της ενδιάμεσης αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας επί του σκάφους

Ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη από τεχνολογίες επί του σκάφους που δεν προσδιορίζονται στον παρόντα πίνακα και επιτυγχάνουν μηδενικές εκπομπές, κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 7), μπορεί να προστεθεί στον πίνακα με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 6.

Η εκπλήρωση των γενικών απαιτήσεων που αναφέρονται ως άνω και στο άρθρο 6 παράγραφος 6 για άλλες τεχνολογίες, καθώς και των λεπτομερών κριτηρίων αποδοχής που καθορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις στις οποίες παραπέμπει το άρθρο 6 παράγραφος 7, πρέπει να αποδεικνύεται με σχετική τεκμηρίωση.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Τύποι για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης και των προστίμων FuelEU  
που προβλέπονται στο άρθρο 23 παράγραφος 2

A. Τύποι για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου

α) Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου για την ένταση ΑτΘ όπως αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

Ισοζύγιο συμμόρφωσης [gCO <sub>2eq</sub> ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{\text{nfuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
--	--

Όπου:

gCO <sub>2eq</sub>	Γραμμάρια ισοδύναμουCO <sub>2</sub>
GHGIE <sub>target</sub>	Όριο έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2
GHGIE <sub>actual</sub>	Ετήσιος μέσος όρος της έντασης ΑτΘ που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του σκάφους και ο οποίος υπολογίζεται για τη σχετική περίοδο αναφοράς

Για κάθε πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου, η εταιρεία μπορεί να ζητήσει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034, να εξαιρεθεί η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου.

Για κάθε πλοίο κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου, η εταιρεία μπορεί να ζητήσει να εξαιρεθεί η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας, λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου.

Και για τις δύο περιπτώσεις στις οποίες αποκλείεται η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας, κατά τον υπολογισμό του παραπάνω ισοζυγίου συμμόρφωσης, οι τιμές  $M_i$  αντικαθίστανται από την προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου  $M_{iA}$  που ορίζεται στο παράρτημα V και η τιμή  $GHGIE_{actual}$  που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης υπολογίζεται εκ νέου με τις αντίστοιχες τιμές  $M_{iA}$ .

- β) Για τους σκοπούς του υπολογισμού του ισοζυγίου συμμόρφωσης πλοίου σε σχέση με τον επιμέρους στόχο ΑΚΜΒΠ σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3, εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left( 0,02 \times \left( \sum_i^{n \text{ fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left( \sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$
--------------------	---

Όπου:

$CB_{RFNBO}$	Ισοζύγιο συμμόρφωσης σε MJ του επιμέρους στόχου ΑΚΜΒΠ που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3
$\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Ετήσιο άθροισμα ενέργειας που χρησιμοποιείται από ΑΚΜΒΠ και/ή από καύσιμα που παρέχουν ισοδύναμη εξοικονόμηση εκπομπών ΑτΘ που αναφέρεται στο άρθρο 5

B. Τύπος για τον υπολογισμό των προστίμων FuelEU κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 23 παράγραφος 2

Το ποσό των προστίμων FuelEU που προβλέπεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2 υπολογίζεται ως εξής:

α) πρόστιμο FuelEU για το ισοζύγιο συμμόρφωσης όσον αφορά την ένταση ΑτΘ που προέρχονται από το πλοίο σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2

Πρόστιμο FuelEU =	$\frac{ \text{ισοζύγιο συμμόρφωσης} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
-------------------	---

1. Πρόστιμο FuelEU	2. Εκφρασμένο σε EUR
3.  ισοζύγιο συμμόρφωσης	4. Η απόλυτη τιμή του ισοζυγίου συμμόρφωσης
5. 41000	6. 1 μετρικός τόνος VLSFO που ισοδυναμεί με 41000 MJ
7. 2400	8. Το ποσό που πρέπει να καταβληθεί σε EUR ανά ισοδύναμο μετρικό τόνο VLSFO

- β) πρόστιμο FuelEU όσον αφορά τον επιμέρους στόχο ΑΚΜΒΠ σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3

Εάν  $CB_{RFNBO} > 0$  το ποσό του προστίμου FuelEU, όπως προβλέπεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2, υπολογίζεται ως εξής:

Πρόστιμο FuelEU (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times Pd$
---------------------------	--------------------------------------

9.	Πρόστιμο FuelEU	10.	Εκφρασμένο σε EUR
11.	$CB_{RFNBO}$	12.	Η τιμή του ισοζυγίου συμμόρφωσης για ΑΚΜΒΠ
13.	$Pd$	14.	Η διαφορά τιμής μεταξύ ΑΚΜΒΠ και ορυκτών καυσίμων συμβατών με εγκαταστάσεις πλοίων
15.	41000	16.	1 μετρικός τόνος VLSFO που ισοδυναμεί με 41000 MJ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Υπολογισμός της προσαρμοσμένης μάζας καυσίμου για την πλεύση σε πάγο

Το παρόν παράρτημα περιγράφει τον τρόπο υπολογισμού:

- της πρόσθετης κατανάλωσης ενέργειας λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίου κατηγορίας πάγου IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου
- της πρόσθετης κατανάλωσης ενέργειας από πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου
- της προσαρμοσμένης μάζας [Mi A] μετά την αφαίρεση της πρόσθετης ενέργειας που κατανέμεται σε κάθε καύσιμο i

Πρόσθετη ενέργεια λόγω κατηγορίας πάγου

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

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

Όπου:

$E_{\text{voyages, total}}$ : 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:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

Όπου:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ : η μάζα καυσίμου  $i$  που καταναλώνεται για όλους τους πλόες εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και

$LCV_i$ : η κατώτερη θερμογόνος δύναμη καυσίμου  $i$ .

Πρόσθετη ενέργεια λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου

Η πρόσθετη κατανάλωση ενέργειας από πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

Όπου:

$E_{\text{voyages,open water}}$ : η ενέργεια που καταναλώνεται κατά τους πλόες σε ανοικτά ύδατα και

$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ : η προσαρμοσμένη ενέργεια που καταναλώνεται σε συνθήκες πάγου.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$  δεν μπορεί να υπερβαίνει  $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$

Η ενέργεια που καταναλώνεται για πλόες που περιλαμβάνουν πλεύση μόνο σε ανοικτά ύδατα υπολογίζεται ως εξής:

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

Όπου:

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

$$E_{\text{voyages,ice conditions}} = \sum M_{i,\text{voyages,ice conditions}} \times LCV_i$$

Όπου:

$M_{i,\text{voyages,ice conditions}}$ : η μάζα καυσίμου  $i$  που καταναλώνεται για πλεύση σε συνθήκες πάγου εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

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

$$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

Όπου:

$D_{\text{ice conditions}}$ : η συνολική απόσταση που διανύεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ : η κατανάλωση ενέργειας ανά απόσταση που διανύεται σε ανοικτά ύδατα και η οποία υπολογίζεται ως εξής:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

Όπου:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ : η κατανάλωση ενέργειας κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου και

$D_{\text{σύνολο}}$ : η συνολική ετήσια διανυθείσα απόσταση εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Συνολική πρόσθετη ενέργεια πάγου λόγω κατηγορίας πάγου και πλεύσης σε συνθήκες πάγου

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Προσαρμοσμένη μάζα [ $M_{i,A}$ ]

Η εταιρεία κατανέμει τη συνολική πρόσθετη ενέργεια πάγου  $E_{i, \text{additional ice}}$  στα διάφορα καύσιμα  $i$  που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια του έτους, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

$$\sum E_{i, \text{additional ice}} = E_{\text{additional ice}}$$

Για κάθε καύσιμο  $i$ ,

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

Η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου [ $M_{i,A}$ ] υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$

---