



Βρυξέλλες, 2 Ιουνίου 2023  
(OR. en)

10119/23

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2023/0171 (COD)**

---

---

**TRANS 219  
MAR 79  
IA 131  
CODEC 1014  
OMI 48  
DROIPEN 82  
ENV 620**

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

---

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Ιουνίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 273 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 273 final.

---

σνημμ.: COM(2023) 273 final



Βρυξέλλες, 1.6.2023  
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/EK σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης<sup>1</sup>, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/EK<sup>2</sup>.

Οι πολιτικές για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία αναπτύχθηκαν μεταξύ του 2000 και του 2009, στον απόηχο δύο μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων με τα πλοία Erika και Prestige, τα οποία προκάλεσαν σημαντικές πετρελαιοκηλίδες<sup>3</sup>. Η οδηγία 2005/35/EK (στο εξής: «οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία» ή «οδηγία») ρυθμίζει τις κυρώσεις για παράνομες απορρίψεις πετρελαίου και επιβλαβών υγρών ουσιών από πλοία στη θάλασσα. Δεν είναι υποχρεωτικό όλα τα απόβλητα που παράγονται σε πλοία να παραδίδονται σε λιμένες. Ορισμένα μπορούν να απορρίπτονται στη θάλασσα. Παράνομη απόρριψη είναι η απόρριψη από πλοίο που δεν πληροί τους σχετικούς κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), δηλαδή τα πρότυπα που ορίζονται στη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (Marpol 73/78).

Ο κύριος στόχος της οδηγίας είναι να ενσωματωθούν τα εν λόγω διεθνή πρότυπα στο δίκαιο της ΕΕ και να διασφαλιστεί ότι οι υπεύθυνοι για παράνομες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών υπόκεινται σε αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές κυρώσεις, ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προξενούν τα πλοία.

Η οδηγία θεσπίζει ένα σύστημα επιβολής στο πλαίσιο του οποίου οι δραστηριότητες παρακολούθησης και επαλήθευσης που διεξάγονται από τα κράτη μέλη οδηγούν στην επιβολή κυρώσεων σε όσους ευθύνονται για παραβάσεις. Η διαδικασία είναι τριπλή: πρώτον, τα εργαλεία επιτήρησης εντοπίζουν πιθανή απόρριψη από πλοίο· δεύτερον, η αρμόδια αρχή αποφασίζει αν θα αποστείλει πλοίο ή αεροσκάφος για να ελέγξει επιτόπου αν μπορεί να επιβεβαιωθεί η ρύπανση· τρίτον, συλλέγονται αποδεικτικά στοιχεία και, σε περίπτωση εντοπισμού του παραβάτη, επιβάλλονται κυρώσεις. Η επιβολή κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης από πλοία πηγάζει από το διεθνές δίκαιο. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) ορίζει, μεταξύ άλλων, ότι ένα κράτος μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις για ρύπανση που διαπράττεται από αλλοδαπό σκάφος σε περίπτωση σοβαρής ζημίας στο παράκτιο κράτος ή εάν το εν λόγω κράτος σημαίας έχει επανειλημμένα αγνοήσει τις υποχρεώσεις επιβολής που υπέχει. Τα κράτη σημαίας της ΕΕ υποχρεούνται επίσης να επιβάλλουν κυρώσεις σύμφωνα με την UNCLOS στα πλοία τους σε περίπτωση παράνομης απόρριψης ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα εντός ή εκτός της ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία επαναβεβαιώνει τη φιλοδοξία της Επιτροπής να προστατεύσει τον πληθυσμό της από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον, χαράσσοντας την πορεία προς έναν υγιή πλανήτη για όλους. Η παρούσα πρόταση είναι μία από τις πρωτοβουλίες της ΕΕ που αποσκοπούν στη μείωση της ρύπανσης

<sup>1</sup> ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 11.

<sup>2</sup> ΕΕ L 280 της 27.10.2009, σ. 52.

<sup>3</sup> Ατύχημα του MV Erika το 1999, Γαλλία (20 000 τόνοι πετρελαίου), ατύχημα του MV Prestige το 2002, Ισπανία (63 000 τόνοι πετρελαίου).

από τις θαλάσσιες μεταφορές στις θάλασσές της και συνάδει με τη στρατηγική για έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα<sup>4</sup> και το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση<sup>5</sup>.

Η Επιτροπή διενήργησε την πρώτη εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας το 2022 και διαπίστωσε ότι συνέβαλε επιτυχώς στην ενσωμάτωση των διεθνών κανόνων για τη ρύπανση από τα πλοία στο δίκαιο των κρατών μελών και βελτίωσε τον εντοπισμό ρύπανσης από τα πλοία. Ειδικότερα, η οδηγία αποτέλεσε το έναυσμα για τη δημιουργία της υπηρεσίας CleanSeaNet —μιας δορυφορικής υπηρεσίας συστήματος παρακολούθησης πετρελαιοκηλίδων και εντοπισμού σκαφών που τελεί υπό τη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Ωστόσο, η αξιολόγηση εντόπισε ορισμένες ελλείψεις: 1) το ισχύον πεδίο εφαρμογής της οδηγίας δεν καλύπτει όλες τις σχετικές ρυπογόνες ουσίες του διεθνούς καθεστώτος, π.χ. απορρίψεις απορριμμάτων ή λυμάτων στη θάλασσα· 2) η ανταλλαγή πληροφοριών και/ή εμπειρογνωσίας για τον αποτελεσματικό εντοπισμό, την επαλήθευση και την επιβολή κυρώσεων για τη ρύπανση από τα πλοία είναι ασυνεπής στα κράτη μέλη της ΕΕ και γενικά ανεπαρκής· 3) υπάρχει ανισοβαρές αποτρεπτικό αποτέλεσμα των κυρώσεων που επιβάλλονται επί του παρόντος σε ολόκληρη την ΕΕ για τη ρύπανση από πλοία· 4) η τρέχουσα υποβολή στοιχείων από τα κράτη μέλη είναι ελλιπής και έχει ως αποτέλεσμα την έλλειψη λεπτομερών πληροφοριών σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τις συναφείς κυρώσεις που επιβάλλονται σε ολόκληρη την ΕΕ σε βάθος χρόνου.

Με βάση τα παραπάνω, οι παραβάτες που απορρίπτουν παράνομα ρυπογόνες ουσίες δεν εντοπίζονται πάντοτε και σπανίως τους επιβάλλονται κυρώσεις. Για τον λόγο αυτόν, έχει καταρτιστεί πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ. Οι ειδικοί στόχοι της αναθεώρησης είναι: 1) η ενσωμάτωση των διεθνών προτύπων στο δίκαιο της ΕΕ με την ευθυγράμμιση της οδηγίας με τα παραρτήματα της Marpol για τις απορρίψεις στη θάλασσα· 2) η υποστήριξη των κρατών μελών με την ανάπτυξη της ικανότητάς τους να εντοπίζουν περιστατικά ρύπανσης, να επαληθεύουν, να συλλέγουν αποδεικτικά στοιχεία και να επιβάλλουν αποτελεσματικές κυρώσεις στους εντοπισθέντες παραβάτες με έγκαιρο και εναρμονισμένο τρόπο· 3) η διασφάλιση ότι τα πρόσωπα (φυσικά και νομικά) που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις από πλοία υπόκεινται σε αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις· και 4) η διασφάλιση απλουστευμένης και αποτελεσματικής υποβολής στοιχείων σχετικά με περιστατικά ρύπανσης από τα πλοία και επακόλουθες δραστηριότητες.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Υπάρχει στενή σχέση με την οδηγία (ΕΕ) 2019/883<sup>6</sup> σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων πλοίων. Η οδηγία (ΕΕ) 2019/883 θέσπισε αυστηρότερους κανόνες και καλύτερη παρακολούθηση της παράδοσης αποβλήτων πλοίων στους λιμένες. Αυτό μετουσιώθηκε σε καλύτερη ικανότητα των λιμένων να παραλαμβάνουν απόβλητα από πλοία και σε λιγότερα απόβλητα που απορρίπτονται στη θάλασσα. Ωστόσο, ορισμένα πλοία ενδέχεται να εξακολουθούν να αποφασίζουν να απορρίπτουν παρανόμως απόβλητα στη θάλασσα, ώστε να αποφύγουν την πληρωμή για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, ιδίως δεδομένου ότι η οδηγία 2005/35/ΕΚ για τις παράνομες απορρίψεις δεν καλύπτει τις ίδιες ουσίες (συνεπώς, δεν θα μπορούσαν να επιβληθούν κυρώσεις βάσει της οδηγίας 2005/35/ΕΚ). Για τον λόγο αυτόν, κατά τον χρόνο έκδοσης της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883, οι συννομοθέτες ζήτησαν την επανεξέταση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ ώστε να

---

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>6</sup> EE L xxxx.

αντιστοιχιστεί το πεδίο εφαρμογής με την οδηγία (ΕΕ) 2019/883 και να καταστούν οι κυρώσεις αναλογικές. Συγκεκριμένα, τα πλοία θα πρέπει να αποθαρρύνονται από την παραβίαση του δικαίου της ΕΕ μέσω ενός ισχυρού συστήματος αναλογικών και αποτελεσματικών κυρώσεων παράλληλα με τις λύσεις συλλογής αποβλήτων που προσφέρονται στους λιμένες της ΕΕ. Οι δύο αυτές οδηγίες διασφαλίζουν από κοινού ότι η ΕΕ και τα κράτη μέλη της συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία δυνάμει της Marpol 73/78.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να ευθυγραμμιστεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/ΕΚ με εκείνο της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883<sup>7</sup>, ώστε να βελτιωθεί η πρόληψη της ρύπανσης για το θαλάσσιο περιβάλλον στην Ευρώπη.

Η πρόταση συνάδει με την οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα<sup>8</sup>, την οδηγία 2009/18/ΕΚ για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων<sup>9</sup> και την οδηγία 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας<sup>10</sup>. Οι τρεις οδηγίες της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα βασίζονται στους κανόνες και στα πρότυπα που θεσπίζει ο ΔΝΟ σε διεθνές επίπεδο και αλληλοσυμπληρώνονται μεταξύ τους και με την παρούσα οδηγία. Η οδηγία για το κράτος σημαίας θεσπίζει κανόνες για τις επιθεωρήσεις πλοίων και την εποπτεία του στόλου για τις διοικητικές αρχές του κράτους σημαίας της ΕΕ, οι οποίοι είναι σημαντικοί για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος εντός και εκτός της ΕΕ. Όταν αρχίσουν να ισχύουν αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανόνες δυνάμει των διεθνών συμβάσεων, η ευθύνη του κράτους σημαίας για την επιβολή τους επεκτείνεται αυτομάτως. Η οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα είναι επίσης σημαντική εν προκειμένω, καθώς υποστηρίζει, μέσω των απαιτούμενων επιθεωρήσεων, τον εντοπισμό και τη διόρθωση της έλλειψης συμμόρφωσης όχι μόνο με την ασφάλεια αλλά και με τους κανόνες και τα πρότυπα πρόληψης της ρύπανσης. Όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα, αυτά όχι μόνο προκαλούν απώλεια ανθρώπινων ζωών και οικονομικές απώλειες, αλλά μπορούν να έχουν άμεσο αντίκτυπο στο περιβάλλον, π.χ. πετρελαϊκή ρύπανση, εξού και η σύνδεση με την οδηγία σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία, η οποία αντιμετωπίζει την εν λόγω ρύπανση.

#### • **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η αναθεωρημένη οδηγία συμπληρώνει την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx<sup>11</sup> σχετικά με το περιβαλλοντικό έγκλημα. Η οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx θέσπισε ποινικές κυρώσεις για σοβαρά περιβαλλοντικά αδικήματα, συμπεριλαμβανομένων των αδικημάτων παράνομων απορρίψεων από τα πλοία. Ως εκ τούτου, οι ποινικές διατάξεις της οδηγίας 2005/35/ΕΚ δεν είναι πλέον αναγκαίες, διότι οι ποινικές κυρώσεις για αδικήματα ρύπανσης από τα πλοία προβλέπονται από την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx. Κατά συνέπεια, η παρούσα πρόταση καταργεί τις ποινικές διατάξεις των άρθρων 5 και 8 της οδηγίας 2005/35/ΕΚ. Η οδηγία 2005/35/ΕΚ εξακολουθεί να περιλαμβάνει τις τομεακές διατάξεις για τις σχετικές υποχρεώσεις και απαγορεύσεις (π.χ. τον ορισμό των παράνομων απορρίψεων) και προβλέπει διοικητικές κυρώσεις για τη ρύπανση από τα πλοία όταν η πράξη δεν πληροί τις προϋποθέσεις για ποινική δίωξη. Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των εθνικών προσπαθειών επιβολής, τα διοικητικά και

<sup>7</sup> Το παράρτημα ΙΙΙ δεν καλύπτεται από την οδηγία (ΕΕ) 2019/883, διότι τα συσκευασμένα εμπορεύματα δεν αποτελούν απόβλητα. Ωστόσο, προτείνεται να καλυφθεί το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2005/35/ΕΚ, διότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο παράνομης απόρριψης συσκευασμένων εμπορευμάτων στη θάλασσα, οπότε θα πρέπει να εφαρμοστεί η οδηγία 2005/35/ΕΚ.

<sup>8</sup> ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

<sup>9</sup> ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114.

<sup>10</sup> ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132.

<sup>11</sup> ΕΕ L 328 της 6.12.2008, σ. 28.

ποινικά καθεστώτα επιβολής πρέπει να θεωρούνται αλληλένδετα μέρη ενός συστήματος και θα πρέπει να συνυπάρχουν.

Η οδηγία 2008/56/EK σχετικά με το πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική<sup>12</sup> αποτελεί την κύρια νομική πράξη της ΕΕ για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των ειδών και των οικοτόπων του. Κατοχυρώνει την οικοσυστημική προσέγγιση της διαχείρισης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (συμπεριλαμβανομένων της αλιείας, του τουρισμού, της αναψυχής) που έχουν επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η οδηγία 2005/35/EK συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της οδηγίας 2008/56/EK με τη θέσπιση αποτρεπτικών κυρώσεων για τις παράνομες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία που διασχίζουν τις θάλασσες στην Ευρώπη.

Η πρόταση υποστηρίζει επίσης τις τελικές προτάσεις της Διάσκεψης για το μέλλον της Ευρώπης, ιδίως τις προτάσεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, και ειδικότερα την πρόταση 2.7 για την «καταπολέμηση [...] της ρύπανσης των ωκεανών, μεταξύ άλλων μέσω [...] της προώθησης της φιλικής προς το περιβάλλον ναυτιλίας με τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνολογιών [...]». Η ΕΕ είναι επίσης προσηλωμένη στην Ατζέντα του 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη και στους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης, εκ των οποίων ο ΣΒΑ 14 («Διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη») είναι ο πιο σημαντικός για την παρούσα πρόταση.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

### **• Νομική βάση**

Ο τίτλος VI (άρθρα 90-100) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ένωσης (ΣΛΕΕ) θεσπίζει το προνόμιο της ΕΕ να ορίζει διατάξεις για την κοινή πολιτική μεταφορών, που δίνει στην ΕΕ το δικαίωμα να αναλαμβάνει δράση για τη ρύπανση από τα πλοία. Σύμφωνα με το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, ο νομοθέτης της ΕΕ μπορεί να θεσπίζει κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές. Το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι η ΕΕ έχει αρμοδιότητα στον τομέα των μεταφορών να θεσπίζει κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές. Υπό το πρίσμα αυτό, η αναθεωρημένη οδηγία θα βασίζεται στο άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

### **• Επικουρικότητα**

Η ρύπανση από τα πλοία οδηγεί συνήθως σε ζημίες με διασυνοριακές επιπτώσεις. Λόγω των συχνών διασυνοριακών επιπτώσεων της θαλάσσιας ρύπανσης και του ότι οι δράστες δρουν διασυνοριακά, η ανάληψη δράσης από τα κράτη μέλη από μόνη της δεν θα ήταν επαρκής για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος. Οι αποκλίνουσες εθνικές προσεγγίσεις στο ζήτημα αυτό εμποδίζουν την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και διευκολύνουν τους παραβάτες να αποφεύγουν τις κυρώσεις.

Δεδομένου ότι όλα τα κράτη μέλη έχουν επικυρώσει τη Μαγροί 73/78, θα μπορούσαν ενδεχομένως να έχουν ενσωματώσει από μόνα τους διεθνή πρότυπα για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Ωστόσο, η οδηγία μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο και συμπληρώνει το διεθνές καθεστώς με τους εξής τρόπους: 1) την παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη για τον εντοπισμό των παραβατών, μέσω της παροχής πληροφοριών δορυφορικής επιτήρησης σχετικά με πιθανές πετρελαιοκηλίδες και 2) την παροχή καθεστώτος ευθύνης που διευκολύνει την επιβολή κυρώσεων στους ρυπαίνοντες. Η προστιθέμενη αξία της παρούσας πρότασης είναι ότι θα συμπληρώσει το διεθνές πλαίσιο με το καθεστώς ευθύνης (μέσω της

<sup>12</sup> EE L 164 της 25.6.2008, σ. 19.

αποσαφήνισης του υφιστάμενου καθεστώτος) και με καλύτερη ενημέρωση για τα κράτη μέλη (χάρη στη βελτιωμένη επιτήρηση που καλύπτει περισσότερους τύπους ρύπων και στην ανταλλαγή πληροφοριών με βάση τα ψηφιακά εργαλεία της ΕΕ). Η αναθεώρηση αποσκοπεί επίσης στη θέσπιση νέων διατάξεων χωρίς να επηρεάζεται η οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx. Οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν από τα κράτη μέλη που ενεργούν μεμονωμένα. Απαιτείται εναρμονισμένο νομικό πλαίσιο και κοινά ψηφιακά εργαλεία. Για παράδειγμα, η δορυφορική επιτήρηση που παρέχεται από το CleanSeaNet προσφέρει σημαντική αξία λόγω οικονομιών κλίμακας. Η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα ήταν αποτελεσματικότερη από τη δράση σε εθνικό επίπεδο, λόγω του ισχυρότερου αποτρεπτικού της αποτελέσματος για τους δράστες που δρουν διασυνοριακά.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση καταρτίστηκε με βάση τις τελευταίες εξελίξεις στη διεθνή σκηνή και τα αποτελέσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης. Η Επιτροπή έχει διενεργήσει επίσης εκτίμηση των επιπτώσεων με σκοπό τον προσδιορισμό και την εκτίμηση εναλλακτικών τρόπων για την επίτευξη των ίδιων στόχων.

Η προτεινόμενη επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας ώστε να καλύπτει όλα τα παραρτήματα της Marpol 73/78 (δηλαδή όλες τις ουσίες που καλύπτονται από τη Marpol 73/78 και απορρίπτονται παράνομα από τα πλοία στη θάλασσα) αποσκοπεί στην καλύτερη πρόληψη της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην ευθυγράμμιση με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883. Η επιβολή της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 αποτελεί, μαζί με την οδηγία 2005/35/ΕΚ, βασική συνιστώσα των μέτρων για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Επιπλέον, η πρόταση επικεντρώνεται στην τεχνική υποστήριξη προς τα κράτη μέλη μέσω πλατφορμών κατάρτισης, καθοδήγησης, ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και προώθησης της χρήσης ψηφιακών εργαλείων της ΕΕ για τη συλλογή και την ανταλλαγή πληροφοριών. Η πρόταση δεν καθορίζει αυστηρή κανονιστική προσέγγιση όσον αφορά τα επίπεδα των κυρώσεων ούτε μείζονα υποχρεωτικό στόχο για τις δραστηριότητες επαλήθευσης των κρατών μελών. Αντ' αυτού, αντιμετωπίζει το πρόβλημα με αναλογικό τρόπο, με την παροχή καλύτερης πληροφόρησης σχετικά με πιθανές πετρελαιοκηλίδες από μια κεντρική, οικονομικά αποδοτική υπηρεσία και με την ανταλλαγή πληροφοριών ώστε να καταστούν πιο στοχευμένες οι δραστηριότητες επαλήθευσης, έτσι ώστε να μην υπερβαίνουν τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των ειδικών στόχων. Η πρόταση βασίζεται επίσης σε διευκρινίσεις σχετικά με το υφιστάμενο καθεστώς ευθύνης, σε λεπτομερέστερες διατάξεις σχετικά με τον προσδιορισμό του επιπέδου και του είδους των κυρώσεων με σκοπό την επιτυχή επιβολή κυρώσεων στους ρυπαίνοντες για περισσότερους τύπους ρυπογόνων ουσιών. Δεν προτείνονται λεπτομερείς διατάξεις σε τομείς στους οποίους οι στόχοι θα μπορούσαν να επιτευχθούν καλύτερα με δράση σε άλλους τομείς πολιτικής.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις αφορούν αποκλειστικά την οδηγία 2005/35/ΕΚ, η τροποποιητική οδηγία αποτελεί την πλέον κατάλληλη νομική πράξη.

### 3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η οδηγία αποτέλεσε αντικείμενο εκ των υστέρων «συνακόλουθης» αξιολόγησης (δηλαδή η αξιολόγηση και η εκτίμηση των επιπτώσεων δρομολογήθηκαν ταυτόχρονα). Τα διαθέσιμα στοιχεία για την αξιολόγηση δεν ήταν επαρκώς αξιόπιστα ώστε να πραγματοποιηθεί πλήρης εκ των υστέρων αξιολόγηση για όλα τα κράτη μέλη. Δεν υπήρχαν διαθέσιμα αντιπροσωπευτικά στοιχεία για τη μέτρηση των σχετικών δεικτών, π.χ. το ποσοστό των διαπιστωμένων περιστατικών ρύπανσης από ουσίες των παραρτημάτων Ι και ΙΙ της Marpol 73/78, οι οποίες υπόκεινται σε κυρώσεις. Παρά τους περιορισμούς, η αξιολόγηση παρέχει μια συνοπτική εικόνα των υφιστάμενων πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι στόχοι της οδηγίας δεν επιτεύχθηκαν πλήρως και ότι το πεδίο εφαρμογής των ρυπογόνων ουσιών που καλύπτονται από την οδηγία είναι πολύ περιορισμένο. Η οδηγία καθόρισε ένα κοινό νομικό πλαίσιο για τα αδικήματα ρύπανσης από τα πλοία στην ΕΕ, αλλά η αποτελεσματικότητά της υπήρξε περιορισμένη. Ενσωμάτωσε τους κανόνες της Marpol 73/78 στο δίκαιο της ΕΕ και διασφάλισε την ευθυγράμμιση της νομοθεσίας των κρατών μελών, αλλά δεν υπάρχουν δεδομένα που να προσδιορίζουν ποσοτικά τον ρόλο που διαδραμάτισε στην πράξη η οδηγία. Η οδηγία είχε ως αποτέλεσμα τη θέσπιση ενός επιτυχημένου εργαλείου δορυφορικής επιτήρησης για την παρακολούθηση της ρύπανσης από πετρέλαιο —την υπηρεσία CleanSeaNet. Ωστόσο, αυτό δεν επιλύει πλήρως το πρόβλημα του εντοπισμού των ρυπαντών, διότι η ακρίβεια της δορυφορικής επιτήρησης είναι, μέχρι στιγμής, περιορισμένη. Η διαχείριση ορισμένων πτυχών της επαλήθευσης θα μπορούσε να ήταν αποτελεσματικότερη. Για παράδειγμα, πολλές πετρελαιοκηλίδες δεν επαληθεύονται επιτόπου και τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να καταγράφουν περισσότερα δεδομένα ανατροφοδότησης στο CleanSeaNet. Η οδηγία δεν έχει επιτύχει πλήρως το αναμενόμενο αποτέλεσμα όσον αφορά τη δίωξη των παραβατών. Η αξιολόγηση κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι απαιτούνται περισσότερες διευκρινίσεις σχετικά με το υφιστάμενο καθεστώς ευθύνης, καθώς και περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το επίπεδο και το είδος των κυρώσεων που προβλέπονται στην οδηγία. Ωστόσο, το κύριο συμπέρασμα της αξιολόγησης ήταν η ανάγκη να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ώστε να καλύπτει το πλήρες φάσμα των απορρίψεων ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα που ρυθμίζονται βάσει της Marpol 73/78.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι κύριες δραστηριότητες διαβούλευσης για την εκ των υστέρων αξιολόγηση και την εκτίμηση των επιπτώσεων συμπεριέλαβαν:

— Μια ανοικτή δημόσια διαβούλευση, η οποία διοργανώθηκε από την Επιτροπή και διήρκεσε από τις 9 Δεκεμβρίου 2021 έως τις 3 Μαρτίου 2022. Στη δημόσια διαβούλευση τέθηκαν ερωτήματα τόσο για την εκτίμηση των επιπτώσεων όσο και για την αξιολόγηση. Η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών ήταν μικρή, καθώς υπέβαλαν απαντήσεις μόνο 30 συμμετέχοντες στη διαβούλευση.

— Δύο στοχευμένες έρευνες ενδιαφερόμενων μερών για τη συλλογή συγκεκριμένων πληροφοριών, μία για την αξιολόγηση και μία για την εκτίμηση των επιπτώσεων, οι οποίες διοργανώθηκαν από τον σύμβουλο που είναι υπεύθυνος για την εξωτερική υποστηρικτική

μελέτη και πραγματοποιήθηκαν, αντίστοιχα, από τον Δεκέμβριο του 2021 έως τον Φεβρουάριο του 2022 και από τον Ιούνιο έως τον Ιούλιο του 2022.

— Τρεις γύρους συνεντεύξεων με εκπροσώπους βασικών ενδιαφερόμενων μερών σε επίπεδο ΕΕ, οι οποίοι διοργανώθηκαν από τον σύμβουλο που ήταν υπεύθυνος για την εξωτερική υποστηρικτική μελέτη, και πραγματοποιήθηκαν κατά διαστήματα μεταξύ Νοεμβρίου 2021 και Σεπτεμβρίου 2022, για την ικανοποίηση συγκεκριμένων αιτημάτων πληροφόρησης, προς υποστήριξη της αξιολόγησης και για την αποσαφήνιση του γενικού ορισμού του προβλήματος και των πιθανών επιλογών πολιτικής.

— Πρόσθετες στοχευμένες δραστηριότητες διαβούλευσης που διοργανώθηκαν από την Επιτροπή για τη διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με πιθανά μέτρα πολιτικής και τα αποτελέσματα της εκτίμησης των επιπτώσεων. Οι δραστηριότητες αυτές πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια συνεδρίασης της επιτροπής της ΕΕ για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (2 Ιουνίου 2022), συνεδριάσεων του Ευρωπαϊκού Φόρουμ για την Αειφόρο Ναυτιλία (18 Μαΐου 2022 και 18 Ιανουαρίου 2023) και της υποομάδας του για τα απόβλητα από πλοία (22 Μαρτίου 2022, 4 Ιουνίου 2022 και 14 Φεβρουαρίου 2023), των ιθυνόντων της ναυτιλίας της ΕΕ / του ΕΟΧ (3 Οκτωβρίου 2022) και του δικτύου ανακριτών και εισαγγελέων της Βόρειας Θάλασσας (25 Απριλίου 2022). Στις 22 Σεπτεμβρίου 2022 διοργανώθηκε ένα τελικό εργαστήριο επικύρωσης των συμπερασμάτων της υποστηρικτικής μελέτης, στο οποίο συμμετείχαν εκπρόσωποι των κρατών μελών, των ΜΚΟ και του κλάδου.

Οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν καίριας σημασίας για να μπορέσει η Επιτροπή να εξειδικεύσει τις επιλογές πολιτικής και να αξιολογήσει τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, και στη συνέχεια να τις συγκρίνει και να επιλέξει την προτιμώμενη επιλογή. Τα πορίσματα των εν λόγω διαδικασιών συμπλήρωσαν την έρευνα τεκμηρίωσης που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της εξωτερικής υποστηρικτικής μελέτης.

#### • **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η παρούσα επανεξέταση βασίζεται κυρίως στα δεδομένα που συλλέχθηκαν κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση. Η Επιτροπή έχει συγκεντρώσει εκτενείς τεχνικές συμβουλές από διάφορες μελέτες εμπειρογνομώνων, συμπεριλαμβανομένης μιας ολοκληρωμένης προπαρασκευαστικής μελέτης για την επανεξέταση της οδηγίας. Οι αρχές των κρατών μελών, οι παράγοντες του κλάδου και η κοινωνία των πολιτών κλήθηκαν να παράσχουν στοιχεία για την προετοιμασία της μελέτης.

Για την κατάρτιση της παρούσας πρότασης απαιτήθηκε επίσης η συμβολή εμπειρογνομώνων από την Επιτροπή και τον EMSA σχετικά με τη συγκεκριμένη διατύπωση των τεχνικών ορισμών και τη σύνταξη νομικών κειμένων.

#### • **Εκτίμηση των επιπτώσεων**

Η νομοθετική πρόταση βασίζεται σε εκτίμηση των επιπτώσεων. Εξετάστηκαν τρεις επιλογές πολιτικής, οι οποίες κάλυπταν διάφορα μέτρα πολιτικής, όσον αφορά την αποτελεσματικότητά τους για την επίτευξη των στόχων, καθώς και τις περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις τους. Για κάθε συγκεκριμένο στόχο, προσδιορίστηκε μια σειρά μέτρων. Τα μέτρα, τα οποία είναι συμπληρωματικά και δεν αλληλοαποκλείονται, ομαδοποιήθηκαν σε τρεις επιλογές πολιτικής. Και οι τρεις επιλογές πολιτικής περιλάμβαναν

την ευθυγράμμιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/EK με τα παραρτήματα της Marpol 73/78 και την κάλυψη των σχετικών απορρίψεων στη θάλασσα.

— Η επιλογή Α αφήνει τη μεγαλύτερη διακριτική ευχέρεια στα κράτη μέλη όσον αφορά την εφαρμογή των προτύπων της Marpol 73/78, διατηρώντας παράλληλα επαρκώς υψηλό το επίπεδο υποστήριξης της ΕΕ (κατάρτιση, καθοδήγηση, ψηφιακά εργαλεία, πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με πιθανές πετρελαιοκηλίδες). Παραμένει στα κράτη μέλη η ευθύνη για την ενημέρωση του κοινού μέσω των εθνικών ιστοτόπων. Η επιλογή αυτή υιοθετεί μια εθνική προσέγγιση όσον αφορά τον καθορισμό του είδους της κύρωσης και δεν ρυθμίζει το επίπεδό της. Εν ολίγοις, υπάρχει μεγαλύτερη προσαρμοστικότητα για τα κράτη μέλη στο πλαίσιο αυτής της επιλογής με ελάχιστη παρέμβαση της ΕΕ.

— Η επιλογή Β (η προτιμώμενη επιλογή) επικεντρώνεται στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών, κυρίως με την ενίσχυση της υποστήριξης της ΕΕ (κατάρτιση, καθοδήγηση, ψηφιακά εργαλεία, πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με πιθανές πετρελαιοκηλίδες). Προβλέπει κριτήρια για τον καθορισμό των επιπέδων των κυρώσεων και αναμένεται να παράσχει μια δομή για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και να ενισχύσει τη δράση επιβολής των κρατών μελών μέσω τεχνικής υποστήριξης από τον EMSA, χωρίς τη θέσπιση νέων μεγάλης κλίμακας ρυθμιστικών μέτρων και δαπανών για τα κράτη μέλη.

— Η επιλογή Γ εστιάζει στην ενίσχυση της ρυθμιστικής δράσης της ΕΕ για τη συμπλήρωση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών. Υποχρεώνει τα κράτη μέλη να επαληθεύουν τουλάχιστον το 60 % των ειδοποιήσεών τους στο CleanSeaNet και αναμένεται να δημιουργήσει υψηλότερο κόστος επιβολής. Όσον αφορά τα επίπεδα των κυρώσεων, θα ενισχύσει συγκεκριμένα την εναρμόνιση σε ολόκληρη την ΕΕ με τον καθορισμό του ύψους τους. Από την άλλη πλευρά, παρέχει την ίδια δομή για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών με τις δύο άλλες επιλογές (κατάρτιση, καθοδήγηση, ψηφιακά εργαλεία, πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με πιθανές πετρελαιοκηλίδες).

Η επιλογή πολιτικής που προωθείται με την παρούσα πρόταση είναι η επιλογή Β, διότι αξιολογήθηκε ως η πλέον αποτελεσματική και αναλογική. Ωστόσο, υπάρχουν σοβαρά κενά στα δεδομένα, χαμηλή συμβολή των ενδιαφερόμενων μερών και μεγάλη αβεβαιότητα σχετικά με τις επιπτώσεις, ιδίως τα περιβαλλοντικά οφέλη που εκτιμώνται για τις τρεις επιλογές. Οι επιλογές Β και Γ είναι πιο αποτελεσματικές από την επιλογή Α, ειδικότερα χάρη στα οφέλη της παροχής εναρμονισμένων λύσεων σε επίπεδο ΕΕ, σε σύγκριση με τις πολλαπλές εθνικές προσεγγίσεις.

Στις 27 Μαρτίου 2023 η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέδωσε θετική γνώμη (με επιφυλάξεις) για την έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων. Το παράρτημα Ι της εκτίμησης των επιπτώσεων εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου.

Σε ένα από τα συμπεράσματα της εκτίμησης των επιπτώσεων επισημάνθηκαν οι περιορισμοί της εκτίμησης που προέκυψαν από την έλλειψη δεδομένων. Για τον λόγο αυτόν και πέραν του αποτελέσματος της εκτίμησης των επιπτώσεων, η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να προτείνει ένα πρόσθετο μέτρο που θα διευκολύνει την πιο ομοιογενή συλλογή δεδομένων και θα παρέχει μεγαλύτερη προβολή όσον αφορά την αποτελεσματική παρακολούθηση που διενεργείται από τα κράτη μέλη και το σχετικό ποσοστό πραγματικών περιστατικών ρύπανσης. Το προτεινόμενο μέτρο θα συμπληρώσει τα μέτρα της προτιμώμενης επιλογής σύμφωνα με την εκτίμηση των επιπτώσεων (επιλογή Β), με την παροχή κινήτρων για

καλύτερη παρακολούθηση μέσω της υποχρέωσης κάθε κράτους μέλους να επαληθεύει τουλάχιστον το 10 % των ειδοποιήσεων που αποστέλλονται από το CleanSeaNet κάθε έτος. Αυτό το όριο επαλήθευσης έχει μικρή επίπτωση στο κόστος (0,5 εκατ. EUR έως 0,8 εκατ. EUR ετησίως), διότι επιτυγχάνεται ήδη από τα περισσότερα κράτη μέλη, ενώ η Επιτροπή πιστεύει ότι θα παράσχει κίνητρα για αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της οδηγίας και θα συμβάλει στη διασφάλιση της εφαρμογής της από όλα τα κράτη μέλη. Αυτό το πρόσθετο μέτρο δεν μεταβάλλει σημαντικά την κατάταξη των επιλογών και την ανάδειξη της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η πρόταση επικεντρώνεται στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων μέτρων, δεδομένου ότι πρόκειται για οδηγία που εξελίσσεται από το 2005 και τροποποιήθηκε το 2009 ως απάντηση στις νέες εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένων των δικαστικών αποφάσεων, των διεθνών υποχρεώσεων στο πλαίσιο της Marpol 73/78 και των αλλαγών στις τεχνολογίες. Ορισμένες διευκρινίσεις και απλουστεύσεις θα εισαχθούν στην αναθεωρημένη οδηγία. Αυτό περιλαμβάνει διευκρινίσεις σχετικά με το υφιστάμενο καθεστώς ευθύνης και την απλούστευση των υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων, με έμφαση στις ψηφιακές λύσεις.

Η πρόταση δεν αναμένεται να επιφέρει πρόσθετο διοικητικό κόστος ή κόστος προσαρμογής για τον ιδιωτικό τομέα ή το κοινό. Μπορεί να αναμένονται περισσότερες κυρώσεις για τα πλοία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις της Marpol 73/78. Από τη θετική πλευρά, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού αναμένεται να ωφελήσουν τους συμμορφούμενους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων. Επιπλέον, η μείωση της ρύπανσης από τα πλοία θα ωφελήσει τις επιχειρήσεις και ιδίως το ευρύ κοινό.

Στην πρόταση δεν περιλαμβάνονται απαιτήσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων και, ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να έχει αντίκτυπο στις ΜΜΕ. Δεν δημιουργεί νέες υποχρεώσεις για τις επιχειρήσεις και δεν θα έχει επιπτώσεις στο κόστος τους. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας ώστε να καλύπτει πρόσθετες ουσίες στο πλαίσιο της Marpol 73/78 μπορεί να αφορά σκάφη αναψυχής και αλιευτικά σκάφη, τομεακά τμήματα με υψηλή συμμετοχή ΜΜΕ. Ωστόσο, το ότι η επέκταση αυτή επικεντρώνεται στην επιβολή διεθνών προτύπων σημαίνει ότι ο ναυτιλιακός τομέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα εν λόγω πρότυπα ανεξάρτητα από την οδηγία και ότι δεν αναμένονται επιπτώσεις στο κόστος για τις συμμορφούμενες ΜΜΕ. Συνεπώς, η πρωτοβουλία θεωρείται άνευ σημασίας για τις ΜΜΕ.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Ο Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως πράξη του πρωτογενούς δικαίου της ΕΕ, κατοχυρώνει τα θεμελιώδη δικαιώματα που απολαμβάνουν οι πολίτες σε ολόκληρη την ΕΕ. Συνολικά, η πρόταση αναμένεται να προστατεύσει καλύτερα τα θεμελιώδη δικαιώματα και τις ατομικές ελευθερίες, ιδίως όσον αφορά τη δικαιοσύνη, τις δίκαιες δίκες, την απαγόρευση των διακρίσεων, την ίση μεταχείριση των δραστών και την αρχή της νομιμότητας, καθώς και το δικαίωμα σε αναλογικές και αποτελεσματικές κυρώσεις. Η εξαίρεση από την ευθύνη του πληρώματος, των πλοιάρχων και των πλοιοκτητών αποσαφηνίζεται περαιτέρω στην πρόταση. Ως εκ τούτου, η προστασία τους ενισχύεται μέσω μιας πιο ολοκληρωμένης εναρμόνισης των διεθνών κανόνων στις εθνικές νομοθεσίες και μέσω της καλύτερης τήρησης του κράτους δικαίου και των αρχών της δίκαιης δίκης. Διασφαλίζει περαιτέρω την αρχή της ισότητας, συμβάλλοντας στην απαγόρευση των διακρίσεων και στην ίση μεταχείριση των ναυτικών. Τα μέτρα που διασφαλίζουν σαφέστερη οριοθέτηση μεταξύ των παραβάσεων που εμπίπτουν στην ποινική και διοικητική διαδικασία θα διευκολύνουν επίσης την ίση μεταχείριση των δραστών σε ολόκληρη την ΕΕ. Η πρωτοβουλία αυτή θα έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη τήρηση του δικαιώματος στη

δικαιοσύνη, με τη βελτίωση του ορισμού των παραβάσεων που υπόκεινται σε διοικητική ή ποινική διαδικασία. Η πρόταση διασφαλίζει περαιτέρω την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Το τρέχον καθαρό κόστος της πρότασης ανέρχεται σε 125,8-134,7 εκατ. EUR για την περίοδο 2025-2050. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης περιγράφονται λεπτομερέστερα στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που προσαρτάται στην παρούσα πρόταση προς ενημέρωση. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης περιλαμβάνονται ήδη στην πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002.

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η επιτυχία της οδηγίας θα σήμαινε ότι το πρόσωπο (νομικό ή φυσικό) που ευθύνεται για τη ρύπανση της θάλασσας υφίσταται επαρκείς κυρώσεις, ώστε αυτή να έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα και να αποτρέπεται η ρύπανση στο μέλλον. Οι κυρώσεις για τη ρύπανση από τα πλοία μπορούν να θεωρηθούν ως η τελευταία γραμμή άμυνας όσον αφορά την πρόληψη της ρύπανσης και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας. Η πρώτη γραμμή άμυνας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης παρέχεται μέσω του ελέγχου από το κράτος σημαίας και η δεύτερη γραμμή άμυνας μέσω της νομοθεσίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, ωστόσο, τα πλοία ενδέχεται παρ' όλα αυτά να προκαλούν ρύπανση της θάλασσας μέσω ατυχημάτων και (σκόπιμων) λειτουργικών απορρίψεων.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της πρωτοβουλίας αυτής μέσω σειράς δράσεων και ενός συνόλου βασικών δεικτών που θα μετρούν την πρόοδο προς την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων. Στην εκτίμηση των επιπτώσεων έχουν προσδιοριστεί κατάλληλες ρυθμίσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων. Ο EMSA θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτήν, καθώς ο Οργανισμός είναι επιφορτισμένος με τις επισκέψεις στα κράτη μέλη και την ανάπτυξη και λειτουργία των ψηφιακών εργαλείων για τις θαλάσσιες μεταφορές —τις ολοκληρωμένες θαλάσσιες υπηρεσίες και το CleanSeaNet.

Η εφαρμογή μπορεί να ελεγχθεί μέσω της παρακολούθησης αν τα κράτη μέλη παρέχουν εγκαίρως και αποτελεσματικά ανατροφοδότηση σχετικά με την επαλήθευση των ειδοποιήσεων του CleanSeaNet και αν οι πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων και τις διοικητικές διαδικασίες αναφορώνονται τακτικά στο εργαλείο υποβολής στοιχείων. Η Επιτροπή, με την υποστήριξη του EMSA, θα αναπτύξει δημόσιο ιστότοπο με βασικούς δείκτες σχετικά με το ποσοστό εφαρμογής και τις βασικές μη εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με περιστατικά παράνομων απορρίψεων· ο ιστότοπος θα επικαιροποιείται τακτικά με δεδομένα από το εργαλείο υποβολής στοιχείων, ώστε να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την εφαρμογή και τις κυρώσεις που επιβάλλονται. Ο

EMSA θα πραγματοποιεί επίσης κύκλους επισκέψεων στα κράτη μέλη για την επαλήθευση των επιτόπιων επιχειρήσεων στο πλαίσιο του υποστηρικτικού ρόλου του EMSA προς την Επιτροπή<sup>13</sup>. Επιπλέον, κατόπιν αιτήματος, ο EMSA θα παρέχει οριζόντια ανάλυση και τεχνική βοήθεια και θα ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

Οι επιπτώσεις της οδηγίας θα πρέπει να αξιολογηθούν το αργότερο πέντε έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς της νομοθεσίας στο εθνικό δίκαιο. Αναμένεται ότι θα είναι ήδη διαθέσιμα πιο αξιόπιστα και αντιπροσωπευτικά δεδομένα για την προετοιμασία μιας πλήρους αξιολόγησης για όλα τα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο αυτό, θα απαιτηθεί μελέτη εμπειρογνομόνων για την εκτίμηση της προόδου που έχει σημειωθεί όσον αφορά τα επίπεδα των κυρώσεων. Η αξιολόγηση θα πρέπει επίσης να εξετάσει τα διαθέσιμα δεδομένα σχετικά με τα περιβαλλοντικά οφέλη και τη δυνατότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής στις νέες εξελίξεις στη Marpol 73/78 και στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Στη συνέχεια, σύμφωνα με τον πενταετή κύκλο επανεξέτασης του EMSA με επισκέψεις στα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα αναλύει τακτικά την εφαρμογή της οδηγίας.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα, καθώς στόχος της πρότασης είναι η απλούστευση και η αποσαφήνιση του ισχύοντος καθεστώτος.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

***Ο τίτλος της οδηγίας***

Ο τίτλος καθορίζει με μεγαλύτερη ακρίβεια το αντικείμενο της οδηγίας, με την προσθήκη στον τίτλο του στοιχείου «επιβολή των διεθνών προτύπων». Η αλλαγή αυτή έχει ως στόχο να αποσαφηνίσει ότι το αντικείμενο της οδηγίας δεν είναι η θέσπιση νέων ουσιαστικών προτύπων για τη ρύπανση από τα πλοία, αλλά η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και η επιβολή ήδη θεσπισθέντων διεθνών προτύπων. Το στοιχείο των «ποινικών κυρώσεων» που περιλαμβάνεται στον τρέχοντα τίτλο έχει διαγραφεί για λόγους νομικής συνοχής με την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx για το περιβαλλοντικό έγκλημα.

***Άρθρο 1 — Σκοπός***

Ο γενικός στόχος της οδηγίας τροποποιείται ώστε να διευκρινιστεί ότι ως κατάλληλες κυρώσεις, στην παρούσα οδηγία, νοούνται αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές κυρώσεις. Πρόκειται για διοικητικές κυρώσεις. Το στοιχείο των «ποινικών κυρώσεων», που υπάρχει στην ισχύουσα οδηγία, έχει διαγραφεί από τον σκοπό για λόγους νομικής συνοχής με την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx για το περιβαλλοντικό έγκλημα.

***Άρθρο 2 — Ορισμοί***

Το άρθρο 2 παράγραφος 2 επικαιροποιεί τους ορισμούς που υπήρξαν προβληματικοί ή αναφέρονται στο παρωχημένο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και εισάγει έναν νέο ορισμό. Πρώτον, ο ορισμός των «ρυπογόνων ουσιών» της παραγράφου 2 προσαρμόζεται στο διευρυμένο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, το οποίο καλύπτει τα παραρτήματα I-VI της Marpol 73/78. Ένας νέος ορισμός στο σημείο 2α εισάγει τα «κατάλοιπα συστήματος καθαρισμού καυσαερίων», δηλαδή τις απορρίψεις από πλυντρίδες στη θάλασσα, ως την

---

<sup>13</sup> Ο EMSA θα πραγματοποιεί τις εν λόγω επισκέψεις σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, στο πλαίσιο των βασικών καθηκόντων του· ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να προκύψει πρόσθετο κόστος.

ουσία που καλύπτεται από το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά το παράρτημα VI της σύμβασης Marpol 73/78, λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ. Ένας νέος ορισμός στο σημείο 5α ενσωματώνει τον διεθνώς συμφωνημένο ορισμό της «εταιρείας» στην οδηγία, σε ευθυγράμμιση με τον διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM)<sup>14</sup>, ο οποίος εφαρμόζεται στο δίκαιο της Ένωσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 336/2006<sup>15</sup>.

#### **Άρθρο 4 — Απαγόρευση απορρίψεων**

Το άρθρο 4 καθορίζει τις γενικές απαγορεύσεις που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Παράνομη απόρριψη μπορεί να αποδοθεί σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο και οι εθνικές διατάξεις εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να προβλέπουν τη λογοδοσία των εν λόγω προσώπων. Ορισμένες από τις απαγορεύσεις της ισχύουσας οδηγίας (ουσίες των παραρτημάτων I-II της Marpol 73/78) είναι επικαιροποιημένες εκδόσεις των υφιστάμενων απαγορεύσεων, ωστόσο ορισμένες είναι νέες (ουσίες των παραρτημάτων III-VI της Marpol 73/78). Η έννοια των «περιπτώσεων ήσσονος σημασίας» διαγράφεται ως αποτέλεσμα των πορισμάτων της εκ των υστέρων αξιολόγησης ότι ο όρος αυτός είναι προβληματικός και δεν ερμηνεύεται με τον ίδιο τρόπο από τα κράτη μέλη. Επιπλέον, ο όρος αυτός είχε σημασία μόνο για την επιβολή ποινικών κυρώσεων, οι οποίες δεν εμπίπτουν πλέον στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

#### **Άρθρο 5 — Εξαιρέσεις**

Η πρόταση στο άρθρο 5 καθορίζει τις εξαιρέσεις από τις απαγορεύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 σε περίπτωση που η απόρριψη στη θάλασσα πραγματοποιείται ύστερα από ζημία σε πλοίο ή στον εξοπλισμό του. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται μόνο εάν πληρούται η προϋπόθεση της ζημίας πλοίου/εξοπλισμού. Η διάταξη έχει τροποποιηθεί για να αποσαφηνίσει το υφιστάμενο καθεστώς ευθύνης βάσει της Marpol 73/78, με τη διατύπωση των εφαρμοστέων κανόνων χωρίς να τους αλλάζει σε σύγκριση με την οδηγία 2005/35/ΕΚ. Η έννοια του «πλοιοκτήτη» που χρησιμοποιείται στη Marpol 73/78 αποσαφηνίζεται με τη χρήση της έννοιας της «εταιρείας», καθώς μπορεί να αντιπροσωπεύει διαφορετικές οντότητες που διαχειρίζονται ένα πλοίο. Ως εκ τούτου, η εξαίρεση αυτή ισχύει για κάθε οργανισμό που έχει αναλάβει τη λειτουργία του πλοίου, σε ευθυγράμμιση με τον κώδικα ISM. Η διάταξη εφαρμόζεται στο διευρυμένο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Οι εξαιρέσεις για ποινικά αδικήματα (άρθρο 5α) και οι περαιτέρω λεπτομέρειές της (άρθρο 5β) έχουν απαλειφθεί για λόγους νομικής συνοχής με την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx για το περιβαλλοντικό έγκλημα. Τα όρια ποινικής ευθύνης για αδικήματα ρύπανσης από τα πλοία που θεσπίστηκαν με την οδηγία 2009/123/ΕΚ καταργούνται επειδή η οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx καλύπτει πλέον τα εν λόγω όρια.

#### **Άρθρο 6 — Μέτρα εφαρμογής που αφορούν πλοία ελλιμενισμένα σε κράτος μέλος**

Η διάταξη δεν αλλάζει σε σχέση με την υφιστάμενη. Για να βοηθηθούν τα κράτη μέλη στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δυνάμει του άρθρου 6, προβλέπεται ένα νέο παράρτημα

<sup>14</sup> Διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό με την απόφαση Α.741(18) της συνέλευσης της 4ης Νοεμβρίου 1993, όπως τροποποιήθηκε.

<sup>15</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2006, για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ).

της οδηγίας, στο οποίο αναφέρεται ενδεικτικός κατάλογος παρατυπιών ή πληροφοριών που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν υπόνοιες για παράνομη απόρριψη, κάτι που με τη σειρά του συνεπάγεται την υποχρέωση του κράτους λιμένα να επιθεωρήσει το περιστατικό.

### **Άρθρο 8 — Κυρώσεις**

Το άρθρο τροποποιείται λόγω των επιπτώσεων της οδηγίας (ΕΕ) 2023/xxxx για το περιβαλλοντικό έγκλημα. Η αναθεώρηση της οδηγίας 2005/35/EK θα καλύπτει μόνο τις διοικητικές κυρώσεις, ενώ η οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx καλύπτει τις ποινικές κυρώσεις για τη ρύπανση από τα πλοία. Προσδιορίζει τις αρχές που θα πρέπει να διέπουν την εισαγωγή κυρώσεων στις διατάξεις του εθνικού δικαίου κατά τη μεταφορά της οδηγίας, με την έννοια ότι οι κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Το σύστημα διοικητικών κυρώσεων που θεσπίζεται στην εθνική έννομη τάξη δεν θα πρέπει να θίγει την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx και τις κυρώσεις που προβλέπονται σ' αυτήν<sup>16</sup>. Μια νέα παράγραφος στο άρθρο 8 καθορίζει το είδος των κυρώσεων που θα πρέπει τουλάχιστον να προβλέπονται στην εθνική έννομη τάξη, οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα πρόστιμα που επιβάλλονται στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, αναγνωρίζοντας τους διεθνείς κανόνες που εφαρμόζονται στη ναυτιλία, σύμφωνα με τους οποίους η επιχειρησιακή και/ή τεχνική διαχείριση του πλοίου μπορεί να ανατεθεί από τον εγγεγραμμένο πλοιοκτήτη σε άλλη εταιρεία. Στις περιπτώσεις αυτές, η εταιρεία θα θεωρείται υπεύθυνη για την παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα αντί να τις παραδώσει σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, εκτός εάν αποδείξει ότι για την απόρριψη ευθύνεται άλλο πρόσωπο, δηλαδή ο πλοίαρχος ή μέλος ή μέλη του πληρώματος, τα οποία δεν ενεργούν υπό την ευθύνη του πλοίαρχου. Μια νέα παράγραφος στο άρθρο 8 διευκρινίζει ότι εάν αποδειχθεί ότι υπεύθυνο για την παράβαση ήταν άλλο πρόσωπο εκτός από την εταιρεία, θα πρέπει να του επιβληθούν κυρώσεις σύμφωνα με την οδηγία 2005/35/EK. Οι ποινικές κυρώσεις κατά φυσικών προσώπων (άρθρο 8α), η ευθύνη για ποινικά αδικήματα (άρθρο 8β) και οι ποινικές κυρώσεις κατά νομικών προσώπων (άρθρο 8γ) έχουν απαλειφθεί για λόγους νομικής συνοχής με την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx σχετικά με το περιβαλλοντικό έγκλημα.

### **Άρθρο 8δ — Αποτελεσματική επιβολή κυρώσεων (νέο)**

Πρόκειται για νέο άρθρο που αποσκοπεί στη συνεπή εφαρμογή του συστήματος κυρώσεων που προβλέπει η οδηγία σε ολόκληρη την Ένωση και στην προσέγγιση των επιβαλλόμενων κυρώσεων. Οι εθνικές δικαστικές και διοικητικές αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλες τις σχετικές περιστάσεις κατά τον καθορισμό του επιπέδου των κυρώσεων που πρέπει να επιβληθούν στον ρυπαίνοντα. Λαμβανομένων υπόψη της ποικιλομορφίας των ρυπογόνων ουσιών που καλύπτει η παρούσα οδηγία και της σημασίας της συνεπούς εφαρμογής των εν λόγω κυρώσεων σε ολόκληρη την Ένωση λόγω του διασυνοριακού χαρακτήρα της ρύπανσης από τα πλοία, η περαιτέρω αποτελεσματικότητα των επιπέδων κυρώσεων θα καθοριστεί με εκτελεστική πράξη μέσω της θέσπισης συγκεκριμένων κριτηρίων για την επιβολή κυρώσεων για απορρίψεις διαφορετικών ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα. Ένα παράδειγμα τέτοιων πρόσθετων κριτηρίων μπορεί να είναι με βάση τη γεωγραφική περιοχή όπου πραγματοποιήθηκε απόρριψη συγκεκριμένου τύπου ρυπογόνου ουσίας, ανάλογα με την ευαισθησία της περιοχής στις χημικές ουσίες που περιέχονται στη ρυπογόνο ουσία, π.χ. παράνομες απορρίψεις μαγειρικού ελαίου στη Βαλτική Θάλασσα.

### **Άρθρο 10 — Ανταλλαγή πληροφοριών και πείρας**

<sup>16</sup> Η οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx στα άρθρα 5 και 7 αφορά μη ποινικές κυρώσεις και οι απαιτήσεις αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή της οδηγίας 2005/35/EK.

Η βασική αρχή της διάταξης δεν έχει αλλάξει —η Επιτροπή επικουρεί τα κράτη μέλη στις δραστηριότητες επιβολής τους με την υποστήριξη του EMSA. Ο τίτλος του άρθρου έχει τροποποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει το ότι τα μέτρα που περιγράφονται στο παρόν άρθρο αφορούν την ανταλλαγή πληροφοριών και πείρας που απαιτούνται για την αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας και τη συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών.

Για να βελτιωθεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, έχουν προστεθεί διατάξεις σχετικά με την ενίσχυση των υφιστάμενων ψηφιακών εργαλείων που έχουν στη διάθεσή τους τα κράτη μέλη, ιδίως το CleanSeaNet, και με τη βελτίωση των αυτόματων συνδέσεων μεταξύ των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα και των συστημάτων ανταλλαγής πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των THETIS, THETIS-EU και SafeSeaNet, προκειμένου να παρέχονται έγκαιρες και ακριβείς πληροφορίες σε φιλική προς τον χρήστη μορφή στις ολοκληρωμένες θαλάσσιες υπηρεσίες και να καταστεί δυνατή η καλύτερη στόχευση από τα κράτη μέλη. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας από όλα τα κράτη μέλη, προβλέπεται επίσης ποσοστό επαλήθευσης 10 % ετησίως από κάθε κράτος μέλος των ειδοποιήσεων που αποστέλλει το CleanSeaNet. Θα πρέπει να διευκολυνθεί η πρόσβαση των εθνικών αρχών σε ολόκληρη την αλυσίδα επιβολής στις εν λόγω πληροφορίες, καθώς και η πρόσβαση των αρχών άλλων κρατών μελών που ενδιαφέρονται για τις εν λόγω πληροφορίες, ώστε να ελαχιστοποιηθεί η διοικητική επιβάρυνση των δραστηριοτήτων επιβολής. Η Επιτροπή θα παρέχει τα φόρουμ στα οποία θα πρέπει να πραγματοποιείται η ανταλλαγή πείρας μεταξύ των αρχών των κρατών μελών και των εμπειρογνομόνων. Για τον σκοπό αυτόν, προτείνονται συνεδριάσεις εμπειρογνομόνων για τον καθορισμό κοινών πρακτικών και κατευθυντήριων γραμμών, για παράδειγμα μέσω της σύστασης ειδικής ομάδας εμπειρογνομόνων. Οι διατάξεις σχετικά με τα καθήκοντα του EMSA απαλείφθηκαν από το άρθρο, καθώς τα καθήκοντα αυτά ορίζονται σε χωριστή νομική πράξη.

#### ***Άρθρο 10α — Υποβολή στοιχείων (νέο)***

Οι υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων των κρατών μελών έχουν αντικατασταθεί με ένα λεπτομερέστερο σύστημα υποβολής στοιχείων στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας. Ως εκ τούτου, η υποβολή στοιχείων θα πρέπει πλέον να πραγματοποιείται μόλις ολοκληρωθούν οι σχετικές δραστηριότητες, μέσω ειδικού ηλεκτρονικού εργαλείου υποβολής στοιχείων που θα αναπτυχθεί και θα τηρείται από τον EMSA. Η ρύθμιση αυτή εξασφαλίζει ένα συγκεκριμένο και αποτελεσματικότερο σύστημα υποβολής στοιχείων, καθώς αποφεύγεται το χρονικό διάστημα μεταξύ της ημερομηνίας του περιστατικού ρύπανσης ή της διοικητικής διαδικασίας και της πραγματικής ημερομηνίας υποβολής. Το άρθρο απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποβάλλουν τα σχετικά δεδομένα που αφορούν i) τις επιθεωρήσεις, ii) τις δραστηριότητες επαλήθευσης και iii) τις επιβαλλόμενες κυρώσεις. Απαιτεί επίσης από τα κράτη μέλη να καταγράφουν στο CleanSeaNet τη δραστηριότητα επαλήθευσης που αναλαμβάνεται μετά την αποστολή ειδοποίησης του CleanSeaNet στο κράτος μέλος ή τους λόγους για τους οποίους δεν δόθηκε συνέχεια σε μια τέτοια ειδοποίηση. Προβλέπεται εκτελεστική πράξη για την παροχή λεπτομερέστερων κανόνων σχετικά με τη διαδικασία υποβολής στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού του είδους των πληροφοριών που πρέπει να υποβάλλονται. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας με την υποστήριξη του EMSA μέσω αυτών των δράσεων και θα είναι σε θέση να αξιολογήσει τους δείκτες που θα μετρούν την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων της οδηγίας.

#### ***Άρθρο 10β — Κατάρτιση (νέο)***

Στόχος της παρούσας διάταξης είναι να συνδράμει τα κράτη μέλη στις δραστηριότητες κατάρτισης των αρμόδιων αρχών που συμμετέχουν σε ολόκληρη την αλυσίδα επιβολής, ώστε να διασφαλιστεί ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη διαθέτουν τις απαραίτητες εξειδικευμένες δεξιότητες και ικανότητες για την αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων τους. Το άρθρο προβλέπει ότι η Επιτροπή, με την τεχνική υποστήριξη του EMSA, θα παρέχει κατάρτιση στα κράτη μέλη της ΕΕ για την καλύτερη εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δυνάμει της οδηγίας, δεδομένου του διευρυμένου πεδίου εφαρμογής και των νέων κανονιστικών εξελίξεων στον ΔΝΟ που σχετίζονται με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Σ' αυτήν τη βάση, ο EMSA θα πραγματοποιεί τακτικά εργαστήρια και θα καλύπτει i) τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένων των νέων ψηφιακών εργαλείων, όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας· και ii) τις βέλτιστες πρακτικές των κρατών μελών και τις μεθόδους τους για τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων και την επαλήθευση των παράνομων απορρίψεων.

#### ***Άρθρο 10γ — Δημοσίευση πληροφοριών (νέο)***

Πρόκειται για νέο άρθρο. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει ότι οι βασικές, μη εμπιστευτικές και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία είναι διαθέσιμες στο διαδίκτυο. Σ' αυτήν τη βάση, ο EMSA θα δημοσιεύει στο διαδίκτυο μια επισκόπηση και θα την επικαιροποιεί τακτικά. Με τον τρόπο αυτόν, το κοινό θα έχει πρόσβαση στις γενικές πληροφορίες σχετικά με κάθε περιστατικό ρύπανσης από τα πλοία στην ΕΕ. Θα περιλαμβάνονται πληροφορίες όπως οι λεπτομέρειες της ειδοποίησης από τη δορυφορική επιτήρηση, η συνέχεια που της δίνεται από το οικείο κράτος μέλος, τα πραγματικά περιστατικά της επιτόπιας επαλήθευσης ή της επιθεώρησης του πλοίου και το τελικό αποτέλεσμα της διαδικασίας, για παράδειγμα, το διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε, συμπεριλαμβανομένου του ύψους του, το όνομα, η σημαία και ο αριθμός ΔΝΟ του πλοίου κατά του οποίου επιβλήθηκε, καθώς και τα βασικά πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης στο πλαίσιο της οποίας επιβλήθηκε το εν λόγω πρόστιμο. Ο EMSA θα δημοσιοποιεί επίσης επισκόπηση της εφαρμογής και της επιβολής της παρούσας οδηγίας ανά κράτος μέλος, με την παροχή προφίλ χωρών με πληροφορίες για τη μέτρηση της προόδου προς την επίτευξη των ειδικών στόχων, όπως ο αριθμός των εντοπισθέντων περιστατικών ρύπανσης ή ο αριθμός των διοικητικών διαδικασιών ανά χώρα, καθώς και ορισμένοι βασικοί δείκτες σχετικά με τις αναλογίες τους. Παρέχεται νέο παράρτημα της οδηγίας στο οποίο επισημαίνεται το είδος των δημόσια διαθέσιμων πληροφοριών.

#### ***Άρθρο 10δ — Προστασία των προσώπων που αναφέρουν πιθανές παράνομες απορρίψεις (νέο)***

Η νέα δομή των ψηφιακών εργαλείων του EMSA θα παρέχει μια πύλη για την ειδοποίηση του κράτους μέλους σχετικά με την παράνομη απόρριψη από πλοίο στη θάλασσα. Οι πληροφοριοδότες δημοσίου συμφέροντος (δηλαδή τα φυσικά πρόσωπα που αναφέρουν πληροφορίες σχετικά με παραβιάσεις τις οποίες απέκτησαν στο πλαίσιο των εργασιακών δραστηριοτήτων τους) θα διαθέτουν ειδικό δίαυλο για την αναφορά πιθανών αδικημάτων. Το παρόν άρθρο αναφέρεται στην προστασία των πληροφοριοδοτών δημοσίου συμφέροντος μέσω της σύνδεσης με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1937 σχετικά με τη θέσπιση ελάχιστων προτύπων για την προστασία των προσώπων που αναφέρουν παραβιάσεις του δικαίου της Ένωσης.

#### ***Άρθρο 12α — Αξιολόγηση και επανεξέταση (νέο)***

Πρόκειται για νέο άρθρο. Η παρούσα διάταξη προβλέπει ότι η Επιτροπή θα προβεί σε αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας πέντε έτη μετά τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο.

Έχει προστεθεί επίσης ρήτρα επανεξέτασης η οποία ορίζει ότι τυχόν μελλοντικές τροποποιήσεις των διεθνών προτύπων για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία που έχουν τεθεί υπό τον έλεγχο της Marpol 73/78 θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την επανεξέταση.

### **Άρθρο 13 — Διαδικασία επιτροπής**

Πρόκειται για ένα νέο τυποποιημένο άρθρο για την έκδοση εκτελεστικών πράξεων.

**Τα πρώην άρθρα 5α, 5β, 8α έως 8γ, 11, 14 και 15 και το μοναδικό παράρτημα έχουν απαλειφθεί.**

Τα προαναφερθέντα άρθρα απαλείφθηκαν καταρχήν λόγω των επιπτώσεων της οδηγίας (ΕΕ) 2023/xxxx για το περιβαλλοντικό έγκλημα, καθώς και σε περιπτώσεις όπου δεν είναι πλέον συναφή. Το μοναδικό παράρτημα της οδηγίας 2005/35/ΕΚ έχει απαλειφθεί ως παρωχημένο.

### **Παράρτημα I (νέο)**

Πρόκειται για νέο παράρτημα που παρέχει παραδείγματα περιπτώσεων στις οποίες θα πρέπει να ενεργοποιούνται δραστηριότητες επιβολής επειδή υπάρχει υπόνοια ότι ένα πλοίο έχει απορρίψει παράνομα ρυπογόνες ουσίες. Στην περίπτωση αυτήν, το κράτος μέλος πρέπει να διενεργήσει επιθεώρηση στον λιμένα ώστε να ελέγξει και να συλλέξει πληροφορίες σχετικά με τις περιστάσεις της παράνομης απόρριψης, καθώς και αποδεικτικά στοιχεία. Το παράρτημα περιλαμβάνει ενδεικτικό κατάλογο παραδειγμάτων παρατυπιών και πληροφοριών που θα μπορούσαν να ενεργοποιήσουν την υποχρέωση επιθεώρησης, π.χ. αποτελεσμάτων προηγούμενων επιθεωρήσεων από το κράτος λιμένα ή επιθεώρησης που διενεργήθηκε από αστυνομικές, περιβαλλοντικές ή άλλες αρχές, επιθεωρήσεων σχετικά με την παράδοση αποβλήτων από πλοία σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής ή πληροφοριών που ανταλλάσσονται ή λαμβάνονται μέσω των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών. Εάν η επιθεώρηση αποκαλύψει γεγονότα που υποδηλώνουν παράνομη απόρριψη, τότε πρέπει να κινηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες, ανάλογα με την περίπτωση.

### **Παράρτημα II (νέο)**

Πρόκειται για νέο παράρτημα που παρέχει μη εξαντλητικό κατάλογο των ειδών πληροφοριών που πρέπει να δημοσιοποιούνται σχετικά με κάθε περιστατικό ρύπανσης και με την εφαρμογή της οδηγίας από κάθε κράτος μέλος. Οι πληροφορίες αυτές θα παρέχονται σε φιλική προς τον χρήστη μορφή, για παράδειγμα, με τη μορφή χάρτη στον οποίο ο χρήστης μπορεί να εστιάσει στη γεωγραφική περιοχή ενδιαφέροντος και να διαπιστώσει πώς αντιμετωπίζονται τα περιστατικά ρύπανσης σε ένα συγκεκριμένο έτος. Οι δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες θα παρέχονται σε μη τεχνική γλώσσα με σκοπό να ενημερώνεται το κοινό για τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη παρακολουθούν τα περιστατικά ρύπανσης και σε ποια πλοία επιβλήθηκαν πρόστιμα.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης**

(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>17</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>18</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η θαλάσσια πολιτική της Ένωσης αποσκοπεί στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και αποφάσεις με ταυτόχρονη διατήρηση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.
- (2) Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (στο εξής: Marpol 73/78) προβλέπει γενικές απαγορεύσεις των απορρίψεων από πλοία στη θάλασσα, αλλά ρυθμίζει επίσης τους όρους υπό τους οποίους ορισμένες ουσίες μπορούν να απορρίπτονται στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- (3) Μετά την έκδοση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>19</sup>, η Marpol 73/78 και τα παραρτήματά της έχουν υποστεί σημαντικές τροποποιήσεις, οι οποίες έχουν θεσπίσει αυστηρότερους κανόνες και απαγορεύσεις για τις απορρίψεις ουσιών από πλοία στη θάλασσα. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω αλλαγές και τα διδάγματα που αντλήθηκαν από την εφαρμογή της οδηγίας 2005/35/ΕΚ.

<sup>17</sup> ΕΕ C 77 της 31.3.2009, σ. 69.

<sup>18</sup> ΕΕ C 202 της 7.6.2016, σ. 177.

<sup>19</sup> Οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 11).

- (4) Η οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup> διασφαλίζει ότι τα απόβλητα παραδίδονται σε λιμένες της Ένωσης, όπου συλλέγονται από κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Η επιβολή της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 αποτελεί, μαζί με την οδηγία 2005/35/ΕΚ, βασική πράξη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Για να διασφαλιστεί ένα αποτελεσματικό, ολοκληρωμένο και συνεκτικό σύστημα επιβολής όσον αφορά τις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 σχετικά με την παράδοση αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, η οδηγία 2005/35/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της στα παραρτήματα IV έως VI της Μαρpol 73/78, με σκοπό την αποθάρρυνση των πλοίων να απορρίπτουν παράνομα ρυπογόνες ουσίες στη θάλασσα, αντί να τις παραδίδουν σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883.
- (5) Η οδηγία (ΕΕ) 2019/883 δεν καλύπτει στο πεδίο εφαρμογής της το παράρτημα III της Μαρpol 73/78, διότι τα συσκευασμένα εμπορεύματα δεν ταξινομούνται ως απόβλητα και, ως εκ τούτου, συνήθως δεν παραδίδονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Ωστόσο, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή να απορριφθούν παράνομα στη θάλασσα. Με βάση τα ανωτέρω, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/ΕΚ θα πρέπει να επεκταθεί στο παράρτημα III της Μαρpol 73/78. Κατά συνέπεια, η απόρριψη επιβλαβών ουσιών θα πρέπει να απαγορεύεται βάσει της οδηγίας 2005/35/ΕΚ, εκτός εάν οι αρμόδιες αρχές διαπιστώσουν ότι ήταν αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα.
- (6) Στον ορισμό των απορρίψεων του άρθρου 2 της Μαρpol 73/78 περιλαμβάνονται οι εκπομπές από πλοία. Το παράρτημα VI της Μαρpol 73/78 αφορά την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Το παράρτημα VI και οι αντίστοιχες κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ για τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (στο εξής: EGCS) [απόφαση ΜΕΡC.340 (77)] επιτρέπουν τη χρήση EGCS από πλοία ως εναλλακτική μέθοδο συμμόρφωσης για τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου (SO<sub>x</sub>). Το παράρτημα VI ρυθμίζει τα κατάλοιπα και τα απορριπτόμενα ύδατα από το EGCS, είτε με την απαγόρευση της απόρριψής τους στη θάλασσα και την απαίτηση της παράδοσής τους σε κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής (στην περίπτωση των καταλοίπων του EGCS από συστήματα κλειστού βρόχου) είτε με τη ρύθμιση των όρων απόρριψής τους (στην περίπτωση των απορριπτόμενων υδάτων από συστήματα ανοικτού βρόχου). Η οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>21</sup> μεταφέρει τα διεθνή πρότυπα σχετικά με τα SO<sub>x</sub> στο δίκαιο της Ένωσης, ενώ η οδηγία (ΕΕ) 2019/883 διασφαλίζει ότι τα κατάλοιπα του EGCS παραδίδονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Δεδομένου ότι τα κατάλοιπα και τα απορριπτόμενα ύδατα του EGCS ενδέχεται να προκαλέσουν ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2005/35/ΕΚ σε περίπτωση παράνομων απορρίψεων. Για τους λόγους αυτούς, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/ΕΚ θα πρέπει να επεκταθεί στα κατάλοιπα και στα απορριπτόμενα ύδατα του EGCS, λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών που έχει αναπτύξει ο ΔΝΟ, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 που ορίζουν αυστηρότερους κανόνες απόρριψης και σχετικές κυρώσεις.

<sup>20</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 116).

<sup>21</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 (κωδικοποιημένο κείμενο) (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

- (7) Η οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx<sup>22</sup> διασφαλίζει κοινούς ορισμούς των περιβαλλοντικών ποινικών αδικημάτων και τη διαθεσιμότητα αποτρεπτικών, αποτελεσματικών και αναλογικών ποινικών κυρώσεων για σοβαρά περιβαλλοντικά αδικήματα. Η οδηγία 2005/35/ΕΚ τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>23</sup>, η οποία θέσπισε ποινικές κυρώσεις για ορισμένες παραβάσεις της οδηγίας 2005/35/ΕΚ, οι οποίες θα πρέπει πλέον να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2023/xxxx. Συνεπώς, οι διατάξεις της οδηγίας 2005/35/ΕΚ που προστέθηκαν ή αντικαταστάθηκαν με την οδηγία 2009/123/ΕΚ θα πρέπει να απαλειφθούν από την οδηγία 2005/35/ΕΚ.
- (8) Οι διοικητικές κυρώσεις που θεσπίζονται κατά τη μεταφορά της οδηγίας 2005/35/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο δεν θα πρέπει να θίγουν την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν το πεδίο εφαρμογής της επιβολής του διοικητικού και ποινικού δικαίου όσον αφορά τα αδικήματα ρύπανσης από τα πλοία σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο. Κατά την εφαρμογή του εθνικού δικαίου για τη μεταφορά της οδηγίας 2005/35/ΕΚ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η επιβολή ποινικών και διοικητικών κυρώσεων σέβεται τις αρχές του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της απαγόρευσης της αρχής *ne bis in idem*.
- (9) Οι κυρώσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2005/35/ΕΚ θα πρέπει να ενισχυθούν με τη διασφάλιση της συνεπούς εφαρμογής των διοικητικών κυρώσεων σε ολόκληρη την Ένωση. Για να ενισχυθεί το αποτρεπτικό αποτέλεσμα των κυρώσεων που επιβάλλονται για αδικήματα ρύπανσης από τα πλοία, οι κυρώσεις αυτές θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον τη μορφή προστίμων που επιβάλλονται στην πλοιοκτήτρια εταιρεία, εκτός εάν η εταιρεία μπορεί να αποδείξει ότι υπεύθυνος για την απόρριψη ήταν ο πλοίαρχος ή μέλος ή μέλη του πληρώματος, τα οποία δεν ενεργούσαν υπό την ευθύνη του πλοίαρχου. Στο πλαίσιο αυτό, ως πλοιοκτήτρια εταιρεία νοείται ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού σκάφους, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τον διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (στο εξής: κώδικας ISM)<sup>24</sup>, ο οποίος εφαρμόζεται στο δίκαιο της Ένωσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>25</sup>. Η οδηγία 2005/35/ΕΚ θα πρέπει να αναγνωρίζει ότι η διαχείριση του πλοίου θα μπορούσε να ανατεθεί από τον εγγεγραμμένο πλοιοκτήτη σε διαφορετική οντότητα, η οποία στη συνέχεια θα πρέπει να θεωρείται καταρχάς υπεύθυνη για τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων της που απορρέουν από τον κώδικα ISM, ώστε να διασφαλίζεται η αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον ή η ανάθεση των λειτουργιών επί του πλοίου σε ειδικευμένο προσωπικό.
- (10) Οι εθνικές διοικητικές και δικαστικές αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλες τις σχετικές περιστάσεις κατά τον καθορισμό του επιπέδου των κυρώσεων που πρέπει να επιβληθούν στον ρυπαίνοντα. Λαμβανομένων υπόψη της ποικιλομορφίας των ρυπογόνων ουσιών που καλύπτει

<sup>22</sup> ΕΕ L xxxx.

<sup>23</sup> Οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις (ΕΕ L 280 της 27.10.2009, σ. 52).

<sup>24</sup> Διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό με την απόφαση Α.741(18) της συνέλευσης της 4ης Νοεμβρίου 1993, όπως τροποποιήθηκε.

<sup>25</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2006, για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 64 της 4.3.2006, σ. 1).

η οδηγία 2005/35/EK και της σημασίας της συνεπούς εφαρμογής των κυρώσεων σε ολόκληρη την Ένωση λόγω του διασυνοριακού χαρακτήρα της ρυθμιζόμενης συμπεριφοράς, θα πρέπει να προωθηθεί η περαιτέρω προσέγγιση και αποτελεσματικότητα των επιπέδων κυρώσεων μέσω της θέσπισης συγκεκριμένων κριτηρίων για την επιβολή κυρώσεων για απορρίψεις διαφορετικών ρυπογόνων ουσιών. Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την επιβολή των κυρώσεων, 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>26</sup>. Για την έκδοση των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η διαδικασία εξέτασης.

- (11) Όταν ένα κράτος μέλος υποπτεύεται ότι ένα πλοίο, το οποίο βρίσκεται οικειοθελώς σε λιμένα του ή σε υπεράκτιο τερματικό σταθμό, διέπραξε παράνομη απόρριψη, θα πρέπει να διενεργείται κατάλληλη επιθεώρηση για να διαπιστωθούν οι περιστάσεις. Για να βοηθηθούν τα κράτη μέλη στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει της οδηγίας 2005/35/EK όσον αφορά την επιθεώρηση των εν λόγω πλοίων, το παράρτημα Ι της οδηγίας 2005/35/EK παρέχει ενδεικτικό κατάλογο παρατυπιών ή πληροφοριών που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τις αρμόδιες αρχές κατά περίπτωση, όταν αποφασίζουν αν ένα πλοίο θα πρέπει να θεωρηθεί ύποπτο.
- (12) Μέχρι στιγμής τα συνοδευτικά μέτρα για τη συνεργασία και οι υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων των κρατών μελών δεν επαρκούν ώστε να καταστεί δυνατή η πλήρης ανάλυση του αν οι ρυπαίνοντες αντιμετωπίζουν αποτελεσματικές, αποτρεπτικές και αναλογικές κυρώσεις και του ότι τίθενται στη διάθεση της Επιτροπής επαρκή δεδομένα για την παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/EK. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και συνεπής επιβολή της οδηγίας 2005/35/EK, η ανταλλαγή πληροφοριών και πείρας θα πρέπει να διευκολυνθεί μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας, με ταυτόχρονη μέριμνα ότι διατίθενται στην Επιτροπή επαρκή δεδομένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η ορθή παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/EK.
- (13) Η υφιστάμενη δορυφορική υπηρεσία «CleanSeaNet», η οποία ενημερώνει τις αρχές των κρατών μελών σχετικά με πιθανές παράνομες απορρίψεις, θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω ώστε να περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τις πρόσθετες ρυπογόνες ουσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/EK. Οι πληροφορίες που αφορούν δυνητικές ή πραγματικές απορρίψεις που αναφέρουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 2005/35/EK και άλλες ενωσιακές βάσεις δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, όπως το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της Ένωσης που θεσπίστηκε με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>27</sup> («SafeSeaNet») και η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που δημιουργήθηκε με την οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>28</sup> («THETIS»), θα πρέπει να ενσωματωθούν και να διαδοθούν σε φιλική προς τον χρήστη ηλεκτρονική μορφή στις εθνικές αρχές που συμμετέχουν στην αλυσίδα επιβολής, ώστε να διευκολυνθεί η έγκαιρη αντίδρασή τους. Οι πληροφορίες αυτές, όταν αφορούν πραγματική ή δυνητική απόρριψη καταλοίπων συστήματος καθαρισμού καυσαερίων από πλοίο, θα πρέπει επίσης να διαδίδονται αυτόματα στην ειδική

<sup>26</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).

<sup>27</sup> Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

<sup>28</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 (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

ενότητα του THETIS που δημιουργήθηκε με την εκτελεστική απόφαση 2015/253 της Επιτροπής («THETIS-EU»), ώστε να βοηθηθούν τα κράτη μέλη στα μέτρα επιβολής που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας από όλα τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να εξασφαλίσει ποσοστό επαλήθευσης 10 % ετησίως των ειδοποιήσεων που αποστέλλει το CleanSeaNet εντός των τριών πρώτων ετών από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Η πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές θα πρέπει να παρέχεται στις αρχές άλλων κρατών μελών που έχουν συμφέρον σ' αυτές στο πλαίσιο του ρόλου τους ως κρατών λιμένα του επόμενου λιμένα κατάπλου, ως παράκτιων κρατών που επηρεάζονται από την πιθανή απόρριψη ή ως κρατών σημαίας του πλοίου, ώστε να διευκολύνεται η αποτελεσματική και έγκαιρη διασυνοριακή συνεργασία, να ελαχιστοποιείται η διοικητική επιβάρυνση των δραστηριοτήτων επιβολής και, τελικά, να επιβάλλονται αποτελεσματικές κυρώσεις στους παραβάτες για παραβάσεις της οδηγίας 2005/35/ΕΚ.

- (14) Η υποομάδα για τα απόβλητα από τα πλοία, η οποία συστάθηκε στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Φόρουμ για την Αειφόρο Ναυτιλία και η οποία συγκέντρωσε ευρύ φάσμα εμπειρογνομόνων στον τομέα της ρύπανσης από τα πλοία και της διαχείρισης των αποβλήτων από τα πλοία, αναβλήθηκε τον Δεκέμβριο του 2017 ενόψει της έναρξης των διοργανικών διαπραγματεύσεων για την οδηγία (ΕΕ) 2019/883. Δεδομένου ότι η εν λόγω προσωρινή υποομάδα παρείχε πολύτιμη καθοδήγηση και εμπειρογνωσία στην Επιτροπή, θα πρέπει να συσταθεί παρόμοια ομάδα εμπειρογνομόνων με εντολή την ανταλλαγή πείρας σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ώστε να συνδράμει τα κράτη μέλη να αναπτύξουν την ικανότητά τους να εντοπίζουν και να επαληθεύουν περιστατικά ρύπανσης, καθώς και να διασφαλίζουν την αποτελεσματική επιβολή της οδηγίας 2005/35/ΕΚ.
- (15) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα («EMSA») που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) xxxx/xxxx<sup>29</sup> θα πρέπει να παρέχει την αναγκαία υποστήριξη στην Επιτροπή ώστε να διασφαλίσει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (16) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που απαιτούνται ώστε να διασφαλίζεται η ορθή παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/ΕΚ. Για να περιοριστεί η διοικητική επιβάρυνση και να βοηθηθεί η Επιτροπή στην ανάλυση των δεδομένων που παρέχουν τα κράτη μέλη, οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να υποβάλλονται από τα κράτη μέλη μέσω ειδικού ηλεκτρονικού εργαλείου υποβολής πληροφοριών. Στον βαθμό που οι πληροφορίες αυτές αφορούν κυρώσεις που επιβάλλονται σε φυσικά πρόσωπα ή στις οποίες εμπλέκονται φυσικά πρόσωπα, οι πληροφορίες αυτές ανωνυμοποιούνται. Για να διασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με την οδηγία 2005/35/ΕΚ είναι συγκρίσιμες ως προς τον τύπο μεταξύ των κρατών μελών και συλλέγονται βάσει εναρμονισμένης ηλεκτρονικής μορφής και διαδικασίας υποβολής πληροφοριών, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- (17) Η Επιτροπή, για να βοηθήσει τα κράτη μέλη να αναπτύξουν τις ικανότητές τους όσον αφορά την αποτελεσματική επιβολή της οδηγίας 2005/35/ΕΚ από τις εθνικές διοικητικές και δικαστικές αρχές, θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη καθοδήγηση και κατάρτιση σχετικά, μεταξύ άλλων, με βέλτιστες μεθόδους και πρακτικές για τον εντοπισμό, την επαλήθευση και τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων, καθώς και καθοδήγηση όσον αφορά τις σχετικές κανονιστικές εξελίξεις της Marpol 73/78 και τις διαθέσιμες τεχνολογικές εξελίξεις,

<sup>29</sup> ΕΕ L xxxx.

συμπεριλαμβανομένων των νέων ψηφιακών εργαλείων, ώστε να διευκολυνθούν οι αποτελεσματικές, οικονομικά αποδοτικές και στοχευμένες δραστηριότητες επιβολής.

- (18) Για να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση του κοινού όσον αφορά τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από τα πλοία και να βελτιωθεί η προστασία του περιβάλλοντος, οι πληροφορίες που παρέχονται από τα κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2005/35/EK θα πρέπει να δημοσιοποιούνται μέσω επισκόπησης σε επίπεδο Ένωσης και να περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα II της οδηγίας 2005/35/EK. Στόχος της οδηγίας 2003/4/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>30</sup> είναι να κατοχυρώσει το δικαίωμα πρόσβασης στις περιβαλλοντικές πληροφορίες στα κράτη μέλη σύμφωνα με τη σύμβαση για την πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη των αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα (σύμβαση του Aarhus), στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος. Η Επιτροπή θα πρέπει να προστατεύει τον εμπιστευτικό χαρακτήρα των πληροφοριών που λαμβάνουν τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2003/4/EK.
- (19) Η οδηγία (ΕΕ) 2019/1937 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>31</sup> θεσπίζει ελάχιστα πρότυπα για την αναφορά παραβιάσεων του δικαίου της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2005/35/EK, και για την προστασία των προσώπων που αναφέρουν τέτοιες παραβιάσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι παρέχεται προστασία στο πλήρωμα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1937, το οποίο αναφέρει πραγματικές ή δυνητικές παράνομες απορρίψεις. Εκτός από τους υφιστάμενους διαύλους αναφοράς που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, όπως ρυθμίζονται από την οδηγία (ΕΕ) 2019/1937, η Επιτροπή θα πρέπει να καθιστά διαθέσιμο έναν κεντρικό διαδικτυακό εξωτερικό δίαυλο αναφοράς για την αναφορά πραγματικών ή δυνητικών παράνομων απορρίψεων και να διαβιβάζει τις εν λόγω αναφορές στο οικείο κράτος μέλος ή στα οικεία κράτη μέλη, τα οποία στη συνέχεια θα πρέπει να χειρίζονται τις εν λόγω αναφορές σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1937, μεταξύ άλλων όσον αφορά την επιβεβαίωση παραλαβής, την κατάλληλη ανατροφοδότηση και τη συνέχεια που δίνεται. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει την προστασία του απορρήτου της ταυτότητας των αναφερόντων, μεταξύ άλλων, όπου απαιτείται, με τον περιορισμό της άσκησης ορισμένων δικαιωμάτων προστασίας των δεδομένων των ενδιαφερόμενων προσώπων, όπως τα πρόσωπα που περιλαμβάνονται στην αναφορά ως συμμετέχοντα σε πιθανή παράνομη απόρριψη, σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και η) και το άρθρο 25 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>32</sup>, στον βαθμό και για όσο διάστημα είναι αναγκαίο για την πρόληψη και την αντιμετώπιση προσπαθειών παρεμπόδισης της αναφοράς ή παρακώλυσης, ματαίωσης ή επιβράδυνσης της συνέχειας που δίνεται, ιδίως όσον αφορά τις έρευνες, ή προσπαθειών ταυτοποίησης των αναφερόντων.

<sup>30</sup> Οδηγία 2003/4/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιανουαρίου 2003, για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και για την κατάργηση της οδηγίας 90/313/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 41 της 14.2.2003, σ. 26).

<sup>31</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/1937 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την προστασία των προσώπων που αναφέρουν παραβιάσεις του δικαίου της Ένωσης (ΕΕ L 305 της 26.11.2019, σ. 17).

<sup>32</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/EK (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

- (20) Ζητήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος γνωμοδότησε στις [xx xx 2023]<sup>33</sup>.
- (21) Συνεχίζονται οι συζητήσεις στο πλαίσιο του ΔΝΟ σχετικά με νέα περιβαλλοντικά ζητήματα σε σχέση με τη διεθνή ναυτιλία, τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα τόσο τη ρύπανση των υδάτων όσο και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Σ' αυτά περιλαμβάνονται οι ρύποι υδάτων από τα απορρίμματα στη θάλασσα, όπως η απώλεια εμπορευματοκιβωτίων και πλαστικών συσσωματωμάτων, καθώς και ο υποθαλάσσιος θόρυβος και οι ατμοσφαιρικοί ρύποι, όπως η ατμοσφαιρική αιθάλη. Οι συζητήσεις αυτές ενδέχεται να οδηγήσουν σε νέους κανονισμούς δυνάμει της Μαγρολ 73/78. Επιπλέον, η οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>34</sup> απαιτεί από τα κράτη μέλη να επιτύχουν καλή περιβαλλοντική κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα απορρίμματα στη θάλασσα και τον υποθαλάσσιο θόρυβο από τα πλοία ως χαρακτηριστικά ποιοτικής περιγραφής. Ομοίως, η οδηγία (ΕΕ) 2023/xxxx<sup>35</sup> καθορίζει οριακές τιμές για το διοξείδιο του αζώτου (NO<sub>2</sub>) που προκύπτει από τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>). Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες συμβάλλουν σε υψηλότερα επίπεδα NO<sub>2</sub> σε παράκτιες και λιμενικές περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, κατά τη μελλοντική επανεξέταση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι νέες εξελίξεις και η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα τροποποίησης του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, κατά περίπτωση, λαμβανομένων υπόψη τυχόν νέων διεθνών προτύπων δυνάμει της Μαγρολ 73/78. Μια μελλοντική επανεξέταση θα πρέπει να αξιολογήσει τη δυνατότητα τροποποίησης του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/ΕΚ, κατά περίπτωση, ώστε να ενσωματωθούν οι εκπομπές SO<sub>x</sub> και NO<sub>x</sub>, όπως ρυθμίζονται στο παράρτημα VI της Μαγρολ, με βάση την πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 και την ανάπτυξη και την ωριμότητα της παρακολούθησης και της ανίχνευσης των εκπομπών SO<sub>x</sub> και NO<sub>x</sub> από τα πλοία, με σκοπό τη διασφάλιση ενός συνεκτικού, αποδοτικού και αποτελεσματικού καθεστώτος επιβολής, καθώς και την επιβολή αποτρεπτικών κυρώσεων, σύμφωνα με το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση και, ειδικότερα, την εμβληματική δράση 5 αυτού «*Επιβολή μηδενικής ρύπανσης από κοινού*».
- (22) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη λόγω της διασυννοριακής ζημίας που μπορεί να προκληθεί από παράνομες απορρίψεις που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία και της διαθεσιμότητας αποτελεσματικών, αποτρεπτικών και αναλογικών κυρώσεων σε ολόκληρη την Ένωση για τέτοιες απορρίψεις, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεων της προτεινόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (23) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ άλλων την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής και αμερόληπτου δικαστηρίου, το τεκμήριο αθωότητας και το δικαίωμα υπεράσπισης, τις

<sup>33</sup> ΕΕ C xxxx.

<sup>34</sup> Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 164 της 25.6.2008, σ. 19).

<sup>35</sup> ΕΕ L xxxx.

αρχές της νομιμότητας και της αναλογικότητας αξιόποινων πράξεων και ποινών και το δικαίωμα του προσώπου να μη δικάζεται ή να μην τιμωρείται ποινικά δύο φορές για την ίδια αξιόποινη πράξη. Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην εξασφάλιση του πλήρους σεβασμού των εν λόγω δικαιωμάτων και αρχών και θα πρέπει να εφαρμόζεται αναλόγως.

(24) Επομένως, η οδηγία 2005/35/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

### *Άρθρο 1*

### **Τροποποιήσεις της οδηγίας 2005/35/ΕΚ**

Η οδηγία 2005/35/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την επιβολή διεθνών προτύπων όσον αφορά τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης»·

2) το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 1*

#### **Σκοπός**

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να ενσωματωθούν τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από τα πλοία στο δίκαιο της Ένωσης και να διασφαλιστεί ότι τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για παράνομες απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών υπόκεινται σε αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές διοικητικές κυρώσεις, ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προξενούν τα πλοία.
  2. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν αυστηρότερα μέτρα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, με την πρόβλεψη διοικητικών ή ποινικών κυρώσεων σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο.»·
- 3) το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 2*

#### **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Marpol 73/78»: η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και το πρωτόκολλό της του 1978, στην επικαιροποιημένη έκδοσή της·
2. «ρυπογόνες ουσίες»: ουσίες που υπόκεινται σε ρύθμιση βάσει των παραρτημάτων I (πετρέλαιο), II (επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην), III (επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται συσκευασμένες διά θαλάσσης), IV (λύματα πλοίων) και V (απορρίμματα πλοίων) της Marpol 73/78 και κατάλοιπα συστήματος καθαρισμού καυσαερίων·

3. «κατάλοιπο συστήματος καθαρισμού καυσαερίων»: κάθε υλικό που απομακρύνεται από το νερό έκπλυσης ή το νερό απαγωγής από σύστημα επεξεργασίας ή απορριπτόμενο νερό το οποίο δεν πληροί το κριτήριο απόρριψης, ή άλλο κατάλοιπο που απομακρύνεται από το σύστημα καθαρισμού καυσαερίων και απορρίπτεται στη θάλασσα ως αποτέλεσμα της εφαρμογής μεθόδου συμμόρφωσης για τη μείωση των εκπομπών, όπως ορίζεται στον κανονισμό 4 του παραρτήματος VI της Marpol 73/78, η οποία χρησιμοποιείται ως εναλλακτική λύση όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών σε σχέση με τα πρότυπα που ορίζονται στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της Marpol 73/78, λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ·
- α) «απόρριψη»: κάθε έκλυση από πλοίο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της Marpol 73/78·
4. «πλοίο»: ποντοπόρο σκάφος, ανεξαρτήτως σημαίας, οποιουδήποτε τύπου, το οποίο λειτουργεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των υδροπτερυγών, των αερόστρωμνων σκαφών, των καταδυόμενων σκαφών και των πλωτών ναυπηγημάτων·
5. «νομικό πρόσωπο»: κάθε νομική οντότητα που έχει το εν λόγω καθεστώς δυνάμει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου, πλην των ίδιων των κρατών ή δημόσιων φορέων κατά την άσκηση κρατικής εξουσίας ή των δημόσιων διεθνών οργανισμών·
6. «εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού σκάφους, στο οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου.»
- 4) το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 4*

#### **Παραβάσεις**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών σε οποιαδήποτε από τις περιοχές που αναφέρει το άρθρο 3 παράγραφος 1 θεωρούνται παραβάσεις, εκτός εάν:
- α) όσον αφορά τις ρυπογόνες ουσίες που υπόκεινται σε ρύθμιση βάσει του παραρτήματος I της Marpol 73/78, πληρούνται οι προϋποθέσεις των κανονισμών 15, 34, 4.1 ή 4.3 του παραρτήματος I της Marpol 73/78·
- β) όσον αφορά τις ρυπογόνες ουσίες που υπόκεινται σε ρύθμιση βάσει του παραρτήματος II της Marpol 73/78, πληρούνται οι προϋποθέσεις των κανονισμών 13, 3.1.1 ή 3.1.3 του παραρτήματος II της Marpol 73/78·
- γ) όσον αφορά τις ρυπογόνες ουσίες που υπόκεινται σε ρύθμιση βάσει του παραρτήματος III της Marpol 73/78, πληρούνται οι προϋποθέσεις του κανονισμού 8.1 του παραρτήματος III της Marpol 73/78·
- δ) όσον αφορά τις ρυπογόνες ουσίες που υπόκεινται σε ρύθμιση βάσει του παραρτήματος IV της Marpol 73/78, πληρούνται οι προϋποθέσεις των κανονισμών 3, 11.1 και 11.3 του παραρτήματος IV της Marpol 73/78·
- ε) όσον αφορά τις ρυπογόνες ουσίες που υπόκεινται σε ρύθμιση βάσει του παραρτήματος V της Marpol 73/78, πληρούνται οι προϋποθέσεις που

προβλέπονται στους κανονισμούς 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2, 7 του παραρτήματος V της Μαρpol 73/78 και στο τμήμα 5.2 του μέρους II-A του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που πλέουν στα πολιτικά ύδατα (πολιτικός κώδικας)· και

- στ) όσον αφορά το κατάλοιπο συστήματος καθαρισμού καυσαερίων, πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στους κανονισμούς 14.1, 14.4, 14.6 και 3.1.1 του παραρτήματος VI της Μαρpol 73/78.
2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλιστεί ότι οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει διαπράξει παράβαση κατά την έννοια της παραγράφου 1 υπέχει σχετική ευθύνη.»
- 5) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 5*

#### **Εξαιρέσεις**

1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών που υπόκεινται σε ρύθμιση βάσει των παραρτημάτων I, II και VI της Μαρpol 73/78 στις περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ) και ε) δεν θεωρείται παράβαση για την εταιρεία, τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα, εάν πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- α) η απόρριψη είναι αποτέλεσμα ζημίας σε πλοίο ή στον εξοπλισμό του·
- β) έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά την επέλευση της ζημίας ή την ανακάλυψη της απόρριψης, ώστε η απόρριψη να προληφθεί ή να μειωθεί στο ελάχιστο.
2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται όταν η εταιρεία, ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα που ευθύνονται για τη ζημία ενήργησαν είτε με πρόθεση να προκληθεί ζημία είτε από αμέλεια και εν γνώσει ότι πιθανώς θα προκληθεί ζημία.»
- 6) το άρθρο 5α απαλείφεται·
- 7) το άρθρο 5β απαλείφεται·
- 8) στο άρθρο 6 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:
3. Στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας παρατίθεται ενδεικτικός κατάλογος παρατυπιών ή πληροφοριών κατά την έννοια της παραγράφου 1.»
- 9) το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### *«Άρθρο 8*

#### **Κυρώσεις**

1. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2023/xxxx<sup>36</sup>, τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα διοικητικών κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων εφαρμογής του άρθρου 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας και μεριμνούν για την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις είναι αποτρεπτικές, αποτελεσματικές και αναλογικές.

<sup>36</sup> ΕΕ L xxxx.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι κυρώσεις που θεσπίζονται κατά τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο περιλαμβάνουν πρόστιμα που επιβάλλονται στην εταιρεία κατά τον χρόνο της παράβασης, εκτός εάν η εταιρεία μπορεί να αποδείξει ότι ο πλοίαρχος ή, εάν δεν ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου, το πλήρωμα ήταν υπεύθυνο για την παράβαση.
  3. Σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι ο πλοίαρχος ή, εάν δεν ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου, το πλήρωμα ήταν υπεύθυνο για τη διάπραξη της σχετικής παράβασης, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι επιβάλλονται κυρώσεις στα εν λόγω πρόσωπα σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.»
- 10) το άρθρο 8α απαλείφεται·
  - 11) το άρθρο 8β απαλείφεται·
  - 12) το άρθρο 8γ απαλείφεται·
  - 13) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 8δ:

*«Άρθρο 8δ*

**Αποτελεσματική επιβολή κυρώσεων**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, κατά τον καθορισμό και την επιβολή του είδους και του επιπέδου της διοικητικής κύρωσης σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κρίνεται από τις αρμόδιες αρχές υπεύθυνο για παράβαση κατά την έννοια του άρθρου 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 2, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη όλες τις σχετικές περιστάσεις της παράβασης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται:
  - α) η φύση, η βαρύτητα και η διάρκεια της απόρριψης·
  - β) ο βαθμός υπαιτιότητας του υπεύθυνου προσώπου·
  - γ) η ζημία που προκλήθηκε από την απόρριψη στο περιβάλλον ή στην ανθρώπινη υγεία·
  - δ) η οικονομική ευρωστία του υπεύθυνου προσώπου, λαμβανομένου υπόψη, κατά περίπτωση, του ετήσιου παγκόσμιου κύκλου εργασιών του υπεύθυνου νομικού προσώπου·
  - ε) τα οικονομικά οφέλη που προέκυψαν ή αναμένεται να προκύψουν για το υπεύθυνο πρόσωπο από την παράβαση·
  - στ) τα μέτρα που έλαβε το υπεύθυνο πρόσωπο για την πρόληψη της απόρριψης ή τον μετριασμό των επιπτώσεών της·
  - ζ) το επίπεδο συνεργασίας του υπεύθυνου προσώπου με την αρμόδια αρχή, συμπεριλαμβανομένης κάθε δράσης που αποσκοπεί στην παράκαμψη ή στην παρεμπόδιση κατάλληλης επιθεώρησης ή άλλης έρευνας από αρμόδια αρχή· και
  - η) κάθε προηγούμενη παράβαση από το υπεύθυνο πρόσωπο.
2. Για να διασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή μπορεί, με εκτελεστικές πράξεις, να θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα κράτη μέλη κατά την επιβολή κυρώσεων για κάθε τύπο ρυπογόνου ουσίας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 13.»

- 14) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 10*

**Ανταλλαγές πληροφοριών και πείρας**

1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την ανταλλαγή πληροφοριών, με βάση το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της Ένωσης που ορίζεται στο άρθρο 22α παράγραφος 3 και στο παράρτημα III της οδηγίας 2002/59/ΕΚ<sup>37</sup> (SafeSeaNet), ώστε να επιτευχθούν οι ακόλουθοι στόχοι:
  - α) βελτίωση των πληροφοριών που απαιτούνται για την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως όπως παρέχονται από την ευρωπαϊκή δορυφορική υπηρεσία εντοπισμού της ρύπανσης που θεσπίζεται με την παρούσα οδηγία (CleanSeaNet), με σκοπό την ανάπτυξη αξιόπιστων μεθόδων ιχνηλάτησης των ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα·
  - β) ανάπτυξη και εφαρμογή κατάλληλου συστήματος ελέγχου και παρακολούθησης, με ενσωμάτωση των πληροφοριών που παρέχονται δυνάμει του στοιχείου α) καθώς και των πληροφοριών που διατίθενται στο SafeSeaNet και σε άλλες βάσεις δεδομένων και εργαλεία πληροφόρησης της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της διάδοσης πληροφοριών σχετικά με πραγματικές ή δυνητικές απορρίψεις καταλοίπων συστήματος καθαρισμού καυσαερίων στην ειδική ενότητα του THETIS που δημιουργήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/253 της Επιτροπής<sup>38</sup> (THETIS-EU), ώστε να διευκολυνθεί ο έγκαιρος εντοπισμός και η παρακολούθηση των πλοίων που απορρίπτουν ρυπογόνες ουσίες, με σκοπό τη βελτιστοποίηση των μέτρων επιβολής που λαμβάνουν οι εθνικές αρχές·
  - γ) βέλτιστη αξιοποίηση των πληροφοριών που παρέχονται σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β), καθώς και των πληροφοριών που υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10α, με σκοπό τη διευκόλυνση της πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές και της ανταλλαγής τους μεταξύ των αρμόδιων αρχών και με τις αρχές άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή· και
  - δ) εντός τριών ετών από την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, διασφάλιση ότι οι αρμόδιες αρχές επαληθεύουν τουλάχιστον το 10 % των ειδοποιήσεων που αποστέλλει το CleanSeaNet κάθε χρόνο.
2. Η Επιτροπή μεριμνά για την οργάνωση ανταλλαγής πείρας μεταξύ των εθνικών αρχών και των εμπειρογνομόνων των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των εμπειρογνομόνων από τον ιδιωτικό τομέα, την κοινωνία των πολιτών και των συνδικαλιστικών οργανώσεων, σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας σε ολόκληρη την Ένωση, με σκοπό τη θέσπιση κοινών πρακτικών και κατευθυντήριων γραμμών για την επιβολή της παρούσας οδηγίας.»

<sup>37</sup> Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

<sup>38</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/253 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό των κανόνων σχετικά με τη δειγματοληψία και την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο (ΕΕ L 41 της 17.2.2015, σ. 55).

- 15) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 10α, 10β, 10γ και 10δ:

*«Άρθρο 10α*

**Υποβολή στοιχείων**

1. Η Επιτροπή θεσπίζει ηλεκτρονικό εργαλείο υποβολής στοιχείων, για τους σκοπούς της συλλογής και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος επιβολής που προβλέπεται από την παρούσα οδηγία.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τις δράσεις που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές τους υποβάλλονται μέσω του ηλεκτρονικού εργαλείου υποβολής στοιχείων που αναφέρεται στην παράγραφο 1:
  - α) πληροφορίες σχετικά με τη συνέχεια που δίνεται από τις αρμόδιες αρχές σε ειδοποίηση που αποστέλλεται από το CleanSeaNet ή με τους λόγους για τους οποίους δεν δόθηκε συνέχεια σε μια τέτοια ειδοποίηση, μόλις ολοκληρωθούν οι επακόλουθες δραστηριότητες;
  - β) πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 6, μόλις ολοκληρωθεί η επιθεώρηση;
  - γ) πληροφορίες σχετικά με τις δράσεις που αναλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 7, μόλις ολοκληρωθούν οι δράσεις αυτές;
  - δ) πληροφορίες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση, έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους για τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Στον βαθμό που οι πληροφορίες σχετικά με τις κυρώσεις περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, οι πληροφορίες αυτές ανωνυμοποιούνται.
3. Για να διασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή μπορεί, με εκτελεστικές πράξεις, να θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού του είδους των πληροφοριών που πρέπει να υποβάλλονται, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 13.
4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αρχές που θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης στο εργαλείο υποβολής στοιχείων που ορίζεται στην παράγραφο 1.

*Άρθρο 10β*

**Κατάρτιση**

Η Επιτροπή διευκολύνει την ανάπτυξη των ικανοτήτων των κρατών μελών παρέχοντας, κατά περίπτωση, κατάρτιση στις αρχές που είναι αρμόδιες για τον εντοπισμό και την επαλήθευση των παραβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, καθώς και για την επιβολή των σχετικών διατάξεων.

*Άρθρο 10γ*

**Δημοσίευση πληροφοριών**

1. Με βάση τις πληροφορίες που υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10α, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τακτικά επικαιροποιημένη επισκόπηση σε επίπεδο Ένωσης σχετικά με την εφαρμογή και την επιβολή της παρούσας οδηγίας. Η επισκόπηση περιλαμβάνει τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.
2. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2003/4/ΕΚ<sup>39</sup>, η Επιτροπή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία του εμπιστευτικού χαρακτήρα των πληροφοριών που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

#### *Άρθρο 10δ*

#### **Προστασία των προσώπων που αναφέρουν πιθανές παραβάσεις**

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει και διατηρεί εμπιστευτικό διαδικτυακό εξωτερικό διάλογο αναφοράς για την παραλαβή αναφορών, κατά την έννοια της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1937<sup>40</sup> σχετικά με πιθανές παραβάσεις της παρούσας οδηγίας, και διαβιβάζει τις εν λόγω αναφορές στο οικείο κράτος μέλος ή στα οικεία κράτη μέλη.
  2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές αρμόδιες αρχές που λαμβάνουν αναφορές για παραβάσεις της παρούσας οδηγίας, οι οποίες υποβάλλονται μέσω του διαύλου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, παρέχουν ανατροφοδότηση και δίνουν συνέχεια στις εν λόγω αναφορές σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1937.
  3. Η Επιτροπή μπορεί να περιορίσει την εφαρμογή των άρθρων 14 έως 22, 35 και 36, καθώς και του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725<sup>41</sup> για τα υποκείμενα των δεδομένων τα οποία αποτελούν μέρος ή μνημονεύονται στην αναφορά που υποβάλλεται μέσω του διαύλου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και τα οποία δεν είναι τα υποκείμενα των δεδομένων που υποβάλλουν την εν λόγω αναφορά. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να ισχύει μόνο για τη διάρκεια που απαιτείται για τη διερεύνηση της αναφοράς που προβλέπεται στην παράγραφο 2 από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.»
- 16) το άρθρο 11 απαλείφεται·
- 17) το άρθρο 12 απαλείφεται·
- 18) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 12α:

#### *«Άρθρο 12 α*

#### **Αξιολόγηση και επανεξέταση**

<sup>39</sup> Οδηγία 2003/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιανουαρίου 2003, για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και για την κατάργηση της οδηγίας 90/313/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 41 της 14.2.2003, σ. 26).

<sup>40</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/1937 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την προστασία των προσώπων που αναφέρουν παραβάσεις του δικαίου της Ένωσης (ΕΕ L 305 της 26.11.2019, σ. 17).

<sup>41</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

1. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να συμπληρωθεί η ημερομηνία: πέντε έτη από την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση της παρούσας οδηγίας. Η αξιολόγηση βασίζεται τουλάχιστον στα ακόλουθα:
    - α) στην πείρα που αποκτάται από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας· και
    - β) στις πληροφορίες που υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10α και στην επισκόπηση σε επίπεδο Ένωσης που παρέχεται σύμφωνα με το άρθρο 10γ.
  2. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης, η Επιτροπή αξιολογεί τη δυνατότητα τροποποίησης του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, κατά περίπτωση, λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων, των διεθνών προτύπων για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία η οποία υπόκειται σε ρύθμιση βάσει της Μαγροί 73/78, ιδίως των εκπομπών οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου από τα πλοία, καθώς και άλλων προτύπων που ρυθμίζουν τις απορρίψεις από τα πλοία τα οποία έχουν υπαχθεί σε ρύθμιση βάσει της Μαγροί 73/78, όπως η ατμοσφαιρική αιθάλη, τα απορρίμματα στη θάλασσα, η απώλεια εμπορευματοκιβωτίων, η απώλεια πλαστικών συσσωματωμάτων και ο υποθαλάσσιος θόρυβος.»
- 19) το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

### «Άρθρο 13

#### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>42</sup>. Η COSS είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011<sup>43</sup>.
  2. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 και το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.»
- 20) το άρθρο 14 απαλείφεται·
- 21) το άρθρο 15 απαλείφεται·
- 22) το μοναδικό παράρτημα απαλείφεται·
- 23) το κείμενο του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα I·
- 24) το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα II.

<sup>42</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).

<sup>43</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).

## Άρθρο 2

### Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν έως την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: Να συμπληρωθεί η ημερομηνία: ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]*, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

## Άρθρο 3

### Εφαρμογή της οδηγίας 2009/123/EK

Όσον αφορά τις παραβάσεις που πρέπει να θεωρούνται ποινικά αδικήματα σύμφωνα με την οδηγία 2005/35/EK<sup>44</sup>, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/EK, και τις αντίστοιχες κυρώσεις, τα κράτη μέλη που δεν δεσμεύονται από την οδηγία (ΕΕ) 2023/xxx εξακολουθούν να δεσμεύονται από την οδηγία 2005/35/EK, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/EK.

## Άρθρο 4

### Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Άρθρο 5

### Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος

---

<sup>44</sup> ΕΕ L xxxx.

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ»

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

#### 1.1. Τίτλος της πρότασης/πρωτοβουλίας

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης

#### 1.2. Σχετικοί τομείς πολιτικής

Κινητικότητα και Μεταφορές — Ασφάλεια στη θάλασσα

#### 1.3. Η πρόταση αφορά

- νέα δράση
- νέα δράση έπειτα από δοκιμαστικό σχέδιο / προπαρασκευαστική ενέργεια<sup>45</sup>
- την παράταση υφιστάμενης δράσης
- συγχώνευση μίας ή περισσότερων δράσεων προς άλλη/νέα δράση

#### 1.4. Στόχοι

##### 1.4.1. Γενικοί στόχοι

Ο γενικός στόχος της τροποποίησης της οδηγίας 2005/35/ΕΚ είναι να διασφαλιστεί ότι τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα υπόκεινται σε αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προξενούν τα πλοία. Η αναθεώρηση συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ) 14 («Διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη») και του ΣΒΑ 3 («Εξασφάλιση της υγείας και προαγωγή της ευημερίας για όλους τους ανθρώπους όλων των ηλικιών»), καθώς και, με τις διατάξεις της σχετικά με τη δίωξη, του ΣΒΑ 16 («Ειρήνη, δικαιοσύνη και ισχυροί θεσμοί»).

##### 1.4.2. Ειδικοί στόχοι

Οι ειδικοί στόχοι της αναθεώρησης είναι:

Η ενσωμάτωση των διεθνών προτύπων στο δίκαιο της ΕΕ μέσω της ευθυγράμμισης της οδηγίας με τα παραρτήματα της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) σχετικά με τις απορρίψεις στη θάλασσα.

Η υποστήριξη των κρατών μελών με την ανάπτυξη της ικανότητάς τους να εντοπίζουν περιστατικά ρύπανσης, να επαληθεύουν, να συλλέγουν αποδεικτικά στοιχεία και να επιβάλλουν αποτελεσματικές κυρώσεις στους εντοπισθέντες παραβάτες με έγκαιρο και εναρμονισμένο τρόπο.

Η διασφάλιση ότι τα πρόσωπα (φυσικά και νομικά) που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις από πλοία υπόκεινται σε αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις.

<sup>45</sup>

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή β) του δημοσιονομικού κανονισμού.

Η διασφάλιση της απλούστευσης και της αποτελεσματικής υποβολής στοιχείων σχετικά με περιστατικά ρύπανσης από πλοία και επακόλουθες δραστηριότητες.

### 1.4.3. Αναμενόμενα αποτελέσματα και επιπτώσεις

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

Η παρούσα πρόταση αναμένεται να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των κυρώσεων και να οδηγήσει σε ισότιμους όρους ανταγωνισμού, με τη διασφάλιση εναρμονισμένων και αναλογικών κυρώσεων, καθώς και επιπέδων κυρώσεων αρκετά υψηλών ώστε να αποθαρρύνουν την παράνομη απόρριψη.

Η παρούσα πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε συνολική βελτίωση της αποτελεσματικότητας της επαλήθευσης από τις αρχές των κρατών μελών και, ως εκ τούτου, να αυξήσει το ποσοστό των εντοπισθέντων παραβατών, καθώς και να απλουστεύσει και να βελτιώσει την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

### 1.4.4. Δείκτες επιδόσεων

*Να προσδιοριστούν οι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου και των επιτευγμάτων.*

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, ως προς τον ειδικό στόχο αριθ. 1, θα προσδιορίζεται με βάση τον αριθμό των παραβάσεων και τον αριθμό των εντοπισμών απορρίψεων πετρελαίου, επιβλαβών υγρών ουσιών, συσκευασμένων εμπορευμάτων, λυμάτων, απορριμμάτων και καταλοίπων πλυντρίδας από πλοία.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, ως προς τον ειδικό στόχο αριθ. 2, θα προσδιορίζεται με βάση τον αριθμό των επαληθεύσεων ανά κράτος μέλος (επίπεδο επαλήθευσης), τον αριθμό των εντοπισθέντων παραβατών ως αποτέλεσμα της επαλήθευσης (εντοπισθέντες ρυπαίνοντες), τον αριθμό των κοινοποιήσεων από πληροφοριοδότες δημοσίου συμφέροντος και τον αριθμό των προγραμμάτων κατάρτισης και των εργαστηρίων του EMSA.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, ως προς τον ειδικό στόχο αριθ. 3, θα προσδιορίζεται με βάση χρηματικά πρόστιμα και τα είδη των κυρώσεων που επιβάλλονται.

Η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης οδηγίας, ως προς τον ειδικό στόχο αριθ. 4, θα προσδιορίζεται με βάση τον αριθμό των επικαιροποιήσεων ανά κράτος μέλος στο εργαλείο υποβολής στοιχείων, τον αριθμό των απορρίψεων πλοίων που καταγράφονται στο εργαλείο υποβολής στοιχείων ανά κράτος μέλος και τον αριθμό των προβολών/επισκέψεων στον δημόσιο ιστότοπο.

## 1.5. Αιτιολόγηση της πρότασης/πρωτοβουλίας

### 1.5.1. Βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη κάλυψη αναγκών, συμπεριλαμβανομένου λεπτομερούς χρονοδιαγράμματος για τη σταδιακή υλοποίηση της πρωτοβουλίας

Ο EMSA θα κληθεί να δημιουργήσει πρόσθετες υπηρεσίες δορυφορικής παρακολούθησης προς τις αρχές των κρατών μελών λόγω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας και να αναβαθμίσει την υπηρεσία CleanSeaNet για την καλύτερη παρακολούθηση και εντοπισμό των ρύπων. Ο EMSA θα κληθεί να αναπτύξει προγράμματα κατάρτισης και να εκπονήσει έγγραφα καθοδήγησης, ενώ παράλληλα θα τα επικαιροποιεί τακτικά. Θα αναπτύξει επίσης έναν εξωτερικό δίαυλο αναφοράς για τους πληροφοριοδότες δημοσίου συμφέροντος, για την υποβολή πληροφοριών σχετικά με πιθανές παράνομες απορρίψεις και την ενίσχυση των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών. Ο EMSA θα κληθεί επίσης να αναπτύξει και να διατηρήσει ένα νέο εργαλείο υποβολής στοιχείων, ώστε τα κράτη μέλη να αναφέρουν κάθε

περιστατικό ρύπανσης από πλοία, καθώς και να αναπτύξει ιστότοπο για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία.

Συνολικά, θα χρειαστούν 9 ΠΙΑ για την υποστήριξη της παροχής πρόσθετων υπηρεσιών δορυφορικής παρακολούθησης και επιπλέον 3 ΠΙΑ για την υποστήριξη της ανάπτυξης των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών. Από αυτά, το 1 ΠΙΑ θα απαιτηθεί στο επόμενο ΠΔΠ.

- 1.5.2. *Προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης (που μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες, π.χ. οφέλη από τον συντονισμό, ασφάλεια δικαίου, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή συμπληρωματικότητα). Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, «προστιθέμενη αξία της ενωσιακής παρέμβασης» είναι η αξία που απορρέει από την ενωσιακή παρέμβαση και η οποία προστίθεται στην αξία που θα είχε δημιουργηθεί αν τα κράτη μέλη ενεργούσαν μεμονωμένα.*

Λόγοι για ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο (εκ των προτέρων)

Οι αποκλίνουσες εθνικές προσεγγίσεις μπορούν να εμποδίσουν την αποτελεσματική συνεργασία των κρατών μελών και να δώσουν την ευκαιρία στους παραβάτες να αποφύγουν τις κυρώσεις. Η μεγαλύτερη ευπάθεια ορισμένων περιφερειών και η αποκλίνουσα ικανότητα των κρατών μελών να επαληθεύουν και να διώκουν περιπτώσεις ρύπανσης από πλοία καθιστούν αναγκαία την ανάληψη δράσης από την ΕΕ, ιδίως με συνοδευτικά μέτρα υποστήριξης από κοινά ψηφιακά εργαλεία του EMSA. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, υπάρχει σαφής ανάγκη για ένα διασυνοριακό πλαίσιο που θα διασφαλίζει την ίση μεταχείριση των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων ανεξάρτητα από τον τόπο όπου συνέβη το περιστατικό ρύπανσης.

Αναμενόμενη προστιθέμενη αξία της Ένωσης (εκ των υστέρων)

Η δράση της ΕΕ εξασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού και διευκολύνει την εθνική επαλήθευση και δίωξη, καθώς και τη διασυνοριακή επιβολή, με αποτέλεσμα την επιβολή πιο αποτρεπτικών κυρώσεων. Η δράση της ΕΕ θα προσφέρει σαφή προστιθέμενη αξία για την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία, η οποία κατά κανόνα έχει διακρατική διάσταση σε σύγκριση με ό,τι μπορούν να επιτύχουν τα κράτη μέλη μεμονωμένα. Η περαιτέρω αποσαφήνιση του ενωσιακού καθεστώτος ευθύνης και η βελτιωμένη δορυφορική επιτήρηση που καλύπτει περισσότερους τύπους ρύπων χάρη στο διευρυμένο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας σύμφωνα με τη MARPOL διασφαλίζουν την αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη εφαρμογή των υποχρεώσεων από τα κράτη μέλη.

- 1.5.3. *Διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος*

Τα εργαλεία του EMSA αποδείχθηκαν αποτελεσματικά και επωφελή για τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της επίτευξης των στόχων της οδηγίας. Η αυξημένη δορυφορική επιτήρηση έχει συμβάλει στην ενίσχυση του εντοπισμού παράνομων απορρίψεων και έμμεσα στην πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία. Ωστόσο, ύστερα από αξιολόγηση της οδηγίας, οι στόχοι της, μολονότι επαρκείς, δεν επιτεύχθηκαν πλήρως και το πεδίο εφαρμογής της είναι περιορισμένο.

Η εφαρμογή της υπηρεσίας CleanSeaNet, ενός εργαλείου δορυφορικής επιτήρησης, υπήρξε επιτυχής, ωστόσο θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω ώστε να καλύψει το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Τα αποτελέσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης αντικατοπτρίζονται στην εκτίμηση των επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρωτοβουλία, όπως συνοψίζεται στον πίνακα 2.

1.5.4. Συμβατότητα με το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο και ενδεχόμενες συνέργειες με άλλα κατάλληλα μέσα

Η προτεινόμενη αναθεώρηση αποτελεί βασικό παραδοτέο της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με μια στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, στην οποία καθορίζεται το όραμα της ΕΕ για ένα πιο βιώσιμο σύστημα μεταφορών του μέλλοντος. Στη στρατηγική ανακοινώθηκε ότι η Επιτροπή σχεδιάζει να προβεί σε σημαντική επανεξέταση της ισχύουσας νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένης της ρύπανσης από τα πλοία το 2022 (στο πλαίσιο του εμβληματικού τομέα 2 — Ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών). Με τον τρόπο αυτόν, θα βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα σε τοπικό επίπεδο και, κατ' επέκταση, η υγεία των κατοίκων των γειτονικών περιοχών.

Η προτεινόμενη αναθεώρηση θα δημιουργήσει συνέργειες με άλλες πράξεις του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ, ιδίως με την οδηγία (ΕΕ) 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, την οδηγία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, την οδηγία 2009/21/ΕΚ για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, την οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την οδηγία 2009/18/ΕΚ σχετικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων.

Η πρόταση είναι συμβατή με το τρέχον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, μολονότι θα χρειαστεί αναπρογραμματισμός στο πλαίσιο του τομέα 1 όσον αφορά την ετήσια συνεισφορά στον EMSA [δημοσιονομική αντιστάθμιση μέσω αντισταθμιστικής μείωσης των προγραμματισμένων δαπανών στο πλαίσιο του ΜΣΕ «Μεταφορές» (02 03 01)]. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης περιλαμβάνονται ήδη στον προϋπολογισμό της πρότασης της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002.

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

1.5.5. Αξιολόγηση των διαφόρων διαθέσιμων επιλογών χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων ανακατανομής

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρωτοβουλίας αφορούν τους πρόσθετους πόρους που απαιτούνται για τη δημιουργία πρόσθετων υπηρεσιών δορυφορικής παρακολούθησης για τις αρχές των κρατών μελών με την αναβάθμιση της υπηρεσίας CleanSeaNet, την παροχή κατάρτισης και καθοδήγησης, την ανάπτυξη και τη συντήρηση ενός νέου εργαλείου υποβολής στοιχείων, την περαιτέρω ανάπτυξη των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών, καθώς και έναν νέο ιστότοπο για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τα σχετικά καθήκοντα συλλογής δεδομένων, παρακολούθησης και υποβολής στοιχείων στο πλαίσιο της προτεινόμενης οδηγίας. Πρόκειται για νέα καθήκοντα του EMSA που θα καταστούν μόνιμα, ενώ τα υφιστάμενα καθήκοντα δεν θα μειωθούν ούτε θα καταργηθούν εν μέρει.

Οι πρόσθετες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους δεν μπορούν να καλυφθούν με ανακατανομή, ενώ οι πρόσθετες δημοσιονομικές ανάγκες θα καλυφθούν μέσω αντιστάθμισης από υφιστάμενα προγράμματα που τελούν υπό τη διαχείριση της ΓΔ MOVE στο πλαίσιο του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Η αύξηση των πιστώσεων για τον EMSA θα αντισταθμιστεί μέσω αντισταθμιστικής μείωσης των προγραμματισμένων δαπανών βάσει του ΜΣΕ «Μεταφορές» (02 03 01). Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης περιλαμβάνονται ήδη στον

προϋπολογισμό της πρότασης της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002.

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

## 1.6. Διάρκεια και δημοσιονομικές επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας

### περιορισμένη διάρκεια

–  Πρόταση/πρωτοβουλία με ισχύ από [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ έως [ΗΗ/ΜΜ]ΕΕΕΕ

–  Δημοσιονομικές επιπτώσεις από το ΕΕΕΕ έως το ΕΕΕΕ

### απεριόριστη διάρκεια

– Περίοδος σταδιακής εφαρμογής από το 2025,

– και στη συνέχεια πλήρους εφαρμογή.

## 1.7. Προβλεπόμενες μέθοδοι εκτέλεσης του προϋπολογισμού<sup>46</sup>

### Άμεση διαχείριση από την Επιτροπή

–  από τους εκτελεστικούς οργανισμούς

### Επιμερισμένη διαχείριση με τα κράτη μέλη

Έμμεση διαχείριση με ανάθεση καθηκόντων εκτέλεσης του προϋπολογισμού:

σε διεθνείς οργανισμούς και στις οργανώσεις τους (να προσδιοριστούν)

στην ΕΤΕπ και στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων

στους οργανισμούς που αναφέρονται στα άρθρα 70 και 71

σε οργανισμούς δημοσίου δικαίου

σε οργανισμούς που διέπονται από ιδιωτικό δίκαιο και έχουν αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, στον βαθμό που παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

σε οργανισμούς που διέπονται από το ιδιωτικό δίκαιο κράτους μέλους, στους οποίους έχει ανατεθεί η εκτέλεση σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και οι οποίοι παρέχουν επαρκείς οικονομικές εγγυήσεις

σε οργανισμούς ή πρόσωπα επιφορτισμένα με την εκτέλεση συγκεκριμένων δράσεων στην ΚΕΠΠΑ βάσει του τίτλου V της ΣΕΕ και τα οποία προσδιορίζονται στην αντίστοιχη βασική πράξη.

## Παρατηρήσεις

Η διαχείριση της προτεινόμενης οδηγίας θα διασφαλιστεί συνολικά από τις υπηρεσίες της Επιτροπής, επικουρούμενες, κατά περίπτωση, από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο τις διατάξεις της οδηγίας εντός της αντίστοιχης προθεσμίας.

<sup>46</sup> Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους εκτέλεσης του προϋπολογισμού, καθώς και οι παραπομπές στον δημοσιονομικό κανονισμό, είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

### 2.1. Κανόνες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

*Να προσδιοριστούν η συχνότητα και οι όροι.*

Η Επιτροπή και/ή ο EMSA θα επαληθεύουν ότι τα κράτη μέλη παρέχουν έγκαιρη και αποτελεσματική ανατροφοδότηση σχετικά με τις ειδοποιήσεις του CleanSeaNet και ότι οι πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων και τις διοικητικές διαδικασίες αναφορώνονται τακτικά στο εργαλείο υποβολής στοιχείων. Θα δημιουργηθεί επίσης ιστότοπος της ΕΕ με βασικούς δείκτες σχετικά με το ποσοστό εφαρμογής και τις βασικές μη εμπιστευτικές πληροφορίες που επικαιροποιούνται τακτικά με δεδομένα από το εργαλείο υποβολής στοιχείων, ώστε το κοινό να ενημερώνεται σχετικά με την εφαρμογή και τα περιστατικά ρύπανσης.

Ο EMSA, εξ ονόματος της Επιτροπής, θα πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη για την επαλήθευση των επιτόπιων επιχειρήσεων. Στις αντίστοιχες εκθέσεις επισκέψεων θα εντοπίζονται τυχόν ελλείψεις και τομείς που επιδέχονται βελτίωση. Ο EMSA θα πραγματοποιήσει επίσης οριζόντια ανάλυση και θα προσφέρει τεχνική βοήθεια, παρέχοντας μια ένδειξη του τρόπου λειτουργίας της νομοθεσίας και εντοπίζοντας τα κενά και τι μπορεί να γίνει για την αντιμετώπισή τους, και θα υποβάλει έκθεση στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή, στο πλαίσιο ομάδας εμπειρογνομόνων, θα καταρτίσει εκτελεστικές πράξεις και ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για να διασφαλίσει την εναρμονισμένη εφαρμογή από τα κράτη μέλη.

### 2.2. Συστήματα διαχείρισης και ελέγχου

#### 2.2.1. Αιτιολόγηση των τρόπων διαχείρισης, των μηχανισμών εκτέλεσης της χρηματοδότησης, των όρων πληρωμής και της προτεινόμενης στρατηγικής ελέγχου

Η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπεύθυνη για την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, καθώς και για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της και την υποβολή προτάσεων αναθεώρησης, όπου χρειάζεται. Η Επιτροπή θα επικουρείται από τον EMSA, κατά περίπτωση, στην παροχή υπηρεσιών ΤΠ και στην ανάπτυξη των εργαλείων ΤΠ που απαιτούνται για τις διατάξεις της προτεινόμενης οδηγίας σχετικά με την υποβολή εκθέσεων, την παρακολούθηση και την επαλήθευση, καθώς και στη διοργάνωση προγραμμάτων κατάρτισης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεταφέρουν την οδηγία στην εθνική τους νομοθεσία εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην οδηγία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να επιβάλλουν την εφαρμογή της οδηγίας, ιδίως με την επιβολή διοικητικών κυρώσεων σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Οι δραστηριότητες επιβολής μπορούν να διενεργούνται στο πλαίσιο υφιστάμενων επιθεωρήσεων, ιδίως κατά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα.

#### 2.2.2. Πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί και τα συστήματα εσωτερικού ελέγχου που έχουν δημιουργηθεί για τον μετριασμό τους

Παρότι η Επιτροπή θα είναι συνολικά υπεύθυνη για την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, καθώς και για την αξιολόγηση της εφαρμογής και της συμμόρφωσης, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων και για την εφαρμογή του σχετικού πλαισίου εσωτερικού ελέγχου. Θα πρέπει να αναπτύξει εργαλεία και ενότητες ΤΠ, καθώς και να παράσχει προγράμματα κατάρτισης στις αρχές των κρατών μελών, και τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν την εφαρμογή της οδηγίας.

Ο EMSA είναι ο πλέον κατάλληλος για την υποβολή εκθέσεων και την αξιολόγηση των καθηκόντων συμμόρφωσης, δεδομένου ότι πρόκειται για τεχνικό έργο, το οποίο απαιτεί μεγάλη εμπειρογνωσία στη διαχείριση δεδομένων, καθώς και σε βάθος κατανόηση περίπλοκων τεχνικών θεμάτων που σχετίζονται με τις παράνομες απορρίψεις και τη ρύπανση από τα πλοία.

Τα κράτη μέλη είναι τα πλέον κατάλληλα για την εφαρμογή της προτεινόμενης οδηγίας, ιδίως με εναρμονισμένο τρόπο μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και πείρας και της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους ως συμβαλλόμενων μερών της MARPOL.

Η ΓΔ MOVE θα εφαρμόσει τους αναγκαίους ελέγχους σύμφωνα με τη στρατηγική εποπτείας που εγκρίθηκε το 2017 όσον αφορά τις σχέσεις της ΓΔ με τους αποκεντρωμένους οργανισμούς και τις κοινές επιχειρήσεις. Στο πλαίσιο της στρατηγικής, η ΓΔ MOVE παρακολουθεί τους δείκτες επιδόσεων για την εκτέλεση του προϋπολογισμού, τις συστάσεις ελέγχου και τα διοικητικά θέματα. Ο Οργανισμός υποβάλλει έκθεση σε εξαμηνιαία βάση. Οι έλεγχοι που διενεργούνται για την εποπτεία του Οργανισμού, καθώς και για τη σχετική χρηματοοικονομική και δημοσιονομική διαχείριση, είναι σύμφωνοι με τη στρατηγική ελέγχου της ΓΔ MOVE, η οποία επικαιροποιήθηκε το 2022.

Οι πρόσθετοι πόροι που τίθενται στη διάθεση του EMSA θα καλύπτονται από το σύστημα εσωτερικού ελέγχου και διαχείρισης κινδύνου του EMSA, το οποίο ευθυγραμμίζεται με τα σχετικά διεθνή πρότυπα και περιλαμβάνει ειδικούς ελέγχους για την πρόληψη σύγκρουσης συμφερόντων και τη διασφάλιση της προστασίας των πληροφοριοδοτών δημοσίου συμφέροντος.

- 2.2.3. *Εκτίμηση και αιτιολόγηση της οικονομικής αποδοτικότητας των ελέγχων (λόγος του κόστους του ελέγχου προς την αξία των σχετικών κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) και αξιολόγηση του εκτιμώμενου επιπέδου κινδύνου σφάλματος (κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο)*

Σύμφωνα με την προτεινόμενη οδηγία, πρόσθετη χρηματοδότηση θα παρασχεθεί στον EMSA, ο οποίος θα αναπτύξει εργαλεία και ενότητες ΤΠ, καθώς και θα παρέχει προγράμματα κατάρτισης στις αρχές των κρατών μελών.

Ο EMSA έχει την πλήρη ευθύνη για την εκτέλεση του προϋπολογισμού του, ενώ η ΓΔ MOVE είναι υπεύθυνη για την τακτική καταβολή των συνεισφορών που καθορίζονται από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή. Το εκτιμώμενο επίπεδο κινδύνου σφάλματος κατά την πληρωμή και κατά το κλείσιμο είναι παρόμοιο με εκείνο που συνδέεται με τις επιδοτήσεις του προϋπολογισμού που παρέχονται στον Οργανισμό.

Τα πρόσθετα καθήκοντα που προκύπτουν από την προτεινόμενη αναθεώρηση δεν αναμένεται να οδηγήσουν σε ειδικούς πρόσθετους ελέγχους. Ως εκ τούτου, το κόστος ελέγχου για τη ΓΔ MOVE (υπολογιζόμενο με βάση την αξία των κονδυλίων που αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης) αναμένεται να παραμείνει σταθερό.

### 2.3. Μέτρα για την πρόληψη περιπτώσεων απάτης και παρατυπίας

Να προσδιοριστούν τα ισχύοντα ή τα προβλεπόμενα μέτρα πρόληψης και προστασίας, π.χ. στη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης.

Η προτεινόμενη οδηγία ρυθμίζει την πρόληψη της ρύπανσης, και, ως εκ τούτου, δεν περιλαμβάνονται ειδικά μέτρα για την καταπολέμηση της απάτης.

Ο EMSA εφαρμόζει τις αρχές καταπολέμησης της απάτης των αποκεντρωμένων οργανισμών της ΕΕ, σύμφωνα με την προσέγγιση της Επιτροπής. Τον Μάρτιο του 2021 ο Οργανισμός ενέκρινε επικαιροποιημένη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης, με βάση τη μεθοδολογία και τις κατευθυντήριες γραμμές για τη στρατηγική καταπολέμησης της απάτης που παρουσίασε η OLAF, καθώς και τη στρατηγική για την καταπολέμηση της απάτης της ΓΔ MOVE. Η εν λόγω στρατηγική παρέχει ένα πλαίσιο για την αντιμετώπιση των ζητημάτων της πρόληψης, του εντοπισμού και των προϋποθέσεων για τη διεξαγωγή των ερευνών για υποθέσεις απάτης σε επίπεδο Οργανισμού. Ο EMSA προσαρμόζει και βελτιώνει συνεχώς τις πολιτικές και τις δράσεις του για την προώθηση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ακεραιότητας του προσωπικού του EMSA, την υποστήριξη της αποτελεσματικής πρόληψης και εντοπισμού του κινδύνου απάτης και τη θέσπιση των κατάλληλων διαδικασιών για την αναφορά και τον χειρισμό δυνητικών περιπτώσεων απάτης και των αποτελεσμάτων τους. Επιπλέον, ο EMSA ενέκρινε το 2015 την πολιτική του σχετικά με τη σύγκρουση συμφερόντων για το διοικητικό συμβούλιο.

Ο EMSA συνεργάζεται με τις υπηρεσίες της Επιτροπής για θέματα που αφορούν την πρόληψη της απάτης και των παρατυπιών. Η Επιτροπή θα διασφαλίζει ότι αυτή η συνεργασία θα συνεχίζεται και θα ενισχύεται.

Η προτεινόμενη οδηγία περιέχει σαφείς και λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι οικονομικοί φορείς δεν καταστρατηγούν τις υποχρεώσεις που περιέχει. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει ότι εφαρμόζονται κατάλληλα μέτρα για την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης με αποτελεσματικούς ελέγχους και, σε περίπτωση που διαπιστωθούν παρατυπίες, απάτη ή αθέτηση υποχρεώσεων, με την κοινοποίησή τους.

Η Επιτροπή θα λάβει επίσης κατάλληλα μέτρα για την προστασία του εμπιστευτικού χαρακτήρα των πληροφοριών που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και δημοσιεύονται.

## 3. ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

### 3.1. Τομείς του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται

- Υφιστάμενες γραμμές του προϋπολογισμού

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή
----------------------	---------------------------	---------------	-----------

δημοσιονομικού πλαisiού	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ <sup>47</sup>	χωρών ΕΖΕΣ <sup>48</sup>	υποψηφίων για ένταξη χωρών και δυνάμει υποψηφίων χωρών <sup>49</sup>	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
1	02 10 02	ΜΔΠ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

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

Κατά σειρά τομέων του πολυετούς δημοσιονομικού πλαisiού και γραμμών του προϋπολογισμού

Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαisiού	Γραμμή του προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης	Συμμετοχή			
	Αριθμός	ΔΠ/ΜΔΠ	χωρών ΕΖΕΣ	υποψηφίων για ένταξη χωρών και δυνάμει υποψηφίων χωρών	άλλων τρίτων χωρών	άλλα έσοδα για ειδικό προορισμό
	[XX.YY.YY.YY]		ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧ I	ΝΑΙ/ΟΧΙ

<sup>47</sup> ΔΠ = Διαχωριζόμενες πιστώσεις / ΜΔΠ = Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις.

<sup>48</sup> ΕΖΕΣ: Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών.

<sup>49</sup> Υποψήφιες χώρες και, κατά περίπτωση, δυνάμει υποψήφια μέλη των Δυτικών Βαλκανίων.

### 3.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις δαπάνες

#### 3.2.1. Συνοπτική παρουσίαση των εκτιμώμενων επιπτώσεων στις δαπάνες

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	1	Ενιαία αγορά, καινοτομία και ψηφιακή οικονομία
---	---	--

Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)			Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028-2034	ΣΥΝΟΛΟ
Τίτλος 1:	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
	Πληρωμές	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
Τίτλος 2:	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(1α)					
	Πληρωμές	(2α)					
Τίτλος 3:	Αναλήψεις υποχρεώσεων	(3α)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
	Πληρωμές	(3β)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων για τον EMSA</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	=1+1α +3α	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Πληρωμές	=2+2α +3β	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

<b>Τομέας του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	<b>7</b>	«Διοικητικές δαπάνες»
---	----------	-----------------------

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

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

<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων του ΤΟΜΕΑ 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	(Σύνολο αναλήψεων υποχρεώσεων = Σύνολο πληρωμών)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

		Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028-2034	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ πιστώσεων των ΤΟΜΕΩΝ 1 έως 7 του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου</b>	Αναλήψεις υποχρεώσεων	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Πληρωμές	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

3.2.2. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στις πιστώσεις του EMSA

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

Ποσά σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Να προσδιοριστούν οι στόχοι και τα αποτελέσματα			Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)										ΣΥΝΟΛΟ				
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ																				
	↓	Είδος <sup>50</sup>	Μέσο κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Αριθ.	Κόστος	Συνολικός αριθ.	Συνολικό κόστος
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 <sup>51</sup> ...																					
— Αποτέλεσμα																					
— Αποτέλεσμα																					
— Αποτέλεσμα																					
Μερικό σύνολο για τον ειδικό στόχο αριθ. 1																					
ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ...																					
— Αποτέλεσμα																					
Μερικό σύνολο για τον ειδικό																					

<sup>50</sup> Τα αποτελέσματα είναι τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που θα παρασχεθούν (π.χ.: αριθμός ανταλλαγών φοιτητών που θα χρηματοδοτηθούν, αριθμός χλμ. οδών που θα κατασκευαστούν κ.λπ.).

<sup>51</sup> Όπως περιγράφεται στο σημείο 1.4.2. «Ειδικό στόχο...».

στόχο αριθ. 2																
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>																

Κατά περίπτωση, τα ποσά αντικατοπτρίζουν το άθροισμα της συνεισφοράς της Ένωσης στον οργανισμό και των λοιπών εσόδων του οργανισμού (τέλη και επιβαρύνσεις).

### 3.2.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στο ανθρώπινο δυναμικό του EMSA

#### 3.2.3.1. Συνοπτική παρουσίαση

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

Εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία) Κατά περίπτωση, τα ποσά αντικατοπτρίζουν το άθροισμα της συνεισφοράς της Ένωσης στον οργανισμό και των λοιπών εσόδων του οργανισμού (τέλη και επιβαρύνσεις).

	Έτος <b>2025</b>	Έτος <b>2026</b>	Έτος <b>2027</b>	Έτος <b>2028-2034</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	---------------

Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AD)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AST)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Συμβασιούχοι υπάλληλοι					
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες					

<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0,514</b>	<b>1,881</b>	<b>1,881</b>	<b>14,364</b>	<b>18,64</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ. Απαιτήσεις σε προσωπικό (ΙΠΑ):

	Έτος <b>2025</b>	Έτος <b>2026</b>	Έτος <b>2027</b>	Έτος <b>2028-2034</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	---------------

Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AD)	5	9	9	10	<b>10</b>
Έκτακτοι υπάλληλοι (βαθμοί AST)	1	2	2	2	2
Συμβασιούχοι υπάλληλοι					
Αποσπασμένοι εθνικοί εμπειρογνώμονες					

<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
---------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

Ο EMSA θα αρχίσει να προετοιμάζει την πρόσληψη μόλις εγκριθεί η πρόταση. Το κόστος υπολογίζεται με βάση την υπόθεση ότι τα 6 ΠΠΑ θα προσληφθούν από την 1η Ιουλίου 2025. Ως εκ τούτου, μόνο το 50 % του κόστους ανθρώπινων πόρων είναι αναγκαίο για το πρώτο έτος.

### 3.2.3.2. Εκτιμώμενες ανάγκες σε ανθρώπινους πόρους για την αρμόδια ΓΔ

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

*Εκτίμηση η οποία πρέπει να εκφράζεται σε ακέραιο αριθμό (ή το πολύ με ένα δεκαδικό ψηφίο)*

	Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3	Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
<b>• Θέσεις απασχόλησης του πίνακα προσωπικού (θέσεις μόνιμων και έκτακτων υπαλλήλων)</b>							
20 01 02 01 και 20 01 02 02 (έδρα και αντιπροσωπείες της Επιτροπής)							
20 01 02 03 (αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
01 01 01 01 (έμμεση έρευνα)							
10 01 05 01 (άμεση έρευνα)							
<b>• Εξωτερικό προσωπικό (σε μονάδα ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης: ΠΠΑ)<sup>52</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT από το συνολικό κονδύλιο)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT και JPD στις αντιπροσωπείες της ΕΕ)							
Γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν) <sup>53</sup>	— στην έδρα <sup>54</sup>						
	— στις αντιπροσωπείες της ΕΕ						

<sup>52</sup> AC = Συμβασιούχος υπάλληλος· AL = Τοπικός υπάλληλος· END = Αποσπασμένος εθνικός εμπειρογνώμονας· INT = Προσωρινό προσωπικό· JPD = Νέος επαγγελματίας σε αντιπροσωπεία της ΕΕ.

<sup>53</sup> Επιμέρους ανώτατο όριο εξωτερικού προσωπικού που καλύπτεται από επιχειρησιακές πιστώσεις (πρώην γραμμές «ΒΑ»).

<sup>54</sup> Κυρίως για τα ταμεία πολιτικής συνοχής της ΕΕ, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας (ΕΤΘΑΥ).

<b>01 01 01 02</b> (AC, END, INT — έμμεση έρευνα)							
10 01 05 02 (AC, END, INT — άμεση έρευνα)							
Άλλες γραμμές του προϋπολογισμού (να προσδιοριστούν)							
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>							

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

Περιγραφή των προς εκτέλεση καθηκόντων:

Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	
Εξωτερικό προσωπικό	

Η περιγραφή του υπολογισμού του κόστους των θέσεων που εκφράζονται σε μονάδες ισοδύναμου πλήρους απασχόλησης (ΠΠΑ) θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο παράρτημα V τμήμα 3.

3.2.4. Συμβατότητα με το ισχύον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο

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

Στο πλαίσιο των καθηκόντων που ανατίθενται στον EMSA θα απαιτηθεί αναπρογραμματισμός της γραμμής του προϋπολογισμού για την ετήσια συνεισφορά στον Οργανισμό (02 10 02) στο πλαίσιο του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Η αύξηση των πιστώσεων για τον EMSA θα αντισταθμιστεί μέσω αντισταθμιστικής μείωσης των προγραμματισμένων δαπανών βάσει του ΜΣΕ «Μεταφορές» (02 03 01) στο πλαίσιο του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου. Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις πέρα από το τρέχον ΠΔΠ αποτελούν ενδεικτική επισκόπηση που δεν θίγει τη μελλοντική συμφωνία ΠΔΠ.

- Η πρόταση/πρωτοβουλία απαιτεί τη χρησιμοποίηση του μηχανισμού ευελιξίας ή την αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου<sup>55</sup>.

Να εξηγηθούν οι απαιτούμενες ενέργειες και να προσδιοριστούν οι σχετικοί τομείς και οι σχετικές γραμμές του προϋπολογισμού, καθώς και τα αντίστοιχα ποσά.

3.2.5. Συμμετοχή τρίτων στη χρηματοδότηση

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

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

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

<sup>55</sup> Βλ. άρθρα 12 και 13 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/2093 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τα έτη 2021 έως 2027.

### 3.3. Εκτιμώμενες επιπτώσεις στα έσοδα

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

Να αναφερθεί αν τα έσοδα προορίζονται για γραμμές δαπανών

σε εκατ. EUR (με τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού:	Διαθέσιμες πιστώσεις για το τρέχον οικονομικό έτος	Επιπτώσεις της πρότασης/πρωτοβουλίας <sup>56</sup>					Να εγγραφούν όσα έτη απαιτούνται, ώστε να εμφανίζεται η διάρκεια των επιπτώσεων (βλ. σημείο 1.6)		
		Έτος N	Έτος N+1	Έτος N+2	Έτος N+3				
Άρθρο .....									

Ως προς τα έσοδα «για ειδικό προορισμό», να προσδιοριστούν οι γραμμές δαπανών του προϋπολογισμού που επηρεάζονται.

--

Να προσδιοριστεί η μέθοδος υπολογισμού των επιπτώσεων στα έσοδα.

<sup>56</sup> Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (δασμούς, εισφορές ζάχαρης), τα αναγραφόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. τα ακαθάριστα ποσά μετά την αφαίρεση του 20 % για έξοδα είσπραξης.