



Βρυξέλλες, 6 Φεβρουαρίου 2019
(OR. en)

6117/19

Διοργανικός φάκελος:
2019/0017 (COD)

CLIMA 40
ENV 111
MAR 25
MI 115
ONU 8
CODEC 310
IA 38

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	4 Φεβρουαρίου 2019
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2019) 38 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 ώστε να ληφθεί δεόντως υπόψη το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2019) 38 final.

συνημμ.: COM(2019) 38 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 ώστε να ληφθεί δεόντως υπόψη το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί μείζονα πρόκληση η οποία πρέπει να αντιμετωπιστεί επείγοντως. Για τον λόγο αυτό, η συμφωνία του Παρισιού έχει ως στόχο να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη σαφώς κάτω από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να καταβληθούν προσπάθειες για τον μετριασμό της αύξησης της θερμοκρασίας στους 1,5 °C μέσω σημαντικών μειώσεων των αερίων του θερμοκηπίου σε όλες τις χώρες.

Λόγω της σημαντικής κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων, οι παγκόσμιες ναυτιλιακές δραστηριότητες προκαλούν σημαντικές ποσότητες εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές εκτιμάται ότι ανέρχονται σε περίπου 2-3 τοις εκατό του συνόλου των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι εν λόγω εκπομπές υπερβαίνουν τις εκπομπές οποιουδήποτε κράτους μέλους της ΕΕ. Εάν ο ναυτιλιακός τομέας ήταν χώρα, θα βρισκόταν στην έκτη θέση παγκοσμίως ως προς τις εκπομπές. Ο αντίκτυπος του τομέα σε επίπεδο ΕΕ είναι εξίσου σημαντικός: το 2015 παρήγαγε το 13 % των συνολικών ενωσιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών¹. Ωστόσο, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο μοναδικός τομέας που δεν καλύπτεται ρητώς από κάποιον ενωσιακό στόχο μείωσης των εκπομπών ή από ειδικά μέτρα μετριασμού της ΕΕ.

Στο μέλλον, ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου είναι πιθανό να αυξηθεί, γεγονός το οποίο θα οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των συνδεδεμένων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εάν δεν τεθούν σε εφαρμογή μέτρα μετριασμού το ταχύτερο δυνατόν. Σύμφωνα με μελέτη² του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ανάλογα με τις μελλοντικές οικονομικές και ενεργειακές εξελίξεις, οι παγκόσμιες εκπομπές από τη ναυτιλία θα μπορούσαν να αυξηθούν μεταξύ 50 % και 250 % έως το 2050. Σε επίπεδο ΕΕ, οι εκπομπές CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν κατά 48 % μεταξύ του 1990 και του 2008 και έως το 2050 αναμένεται να αυξηθούν κατά 86 % πάνω από τα επίπεδα του 1990, παρά το γεγονός ότι το 2011 εγκρίθηκαν από τον ΙΜΟ ελάχιστα πρότυπα απόδοσης των πλοίων για νέα πλοία³. Εάν δεν αναληφθεί καμία δράση για την αντιμετώπιση αυτών των εκπομπών, υπάρχει κίνδυνος να υπονομευτούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού και οι προσπάθειες που καταβάλλονται από άλλους τομείς.

Σε συνέχεια της Λευκής Βίβλου της ΕΕ για τις μεταφορές του 2011, η ΕΕ ενέκρινε το 2013 στρατηγική για τη σταδιακή ενσωμάτωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στις πολιτικές της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου⁴. Ως πρώτο βήμα, τον Απρίλιο του 2015, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τον

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ Ψήφισμα MEPC.203(62) του ΙΜΟ.

⁴ COM (2013) 479.

κανονισμό (ΕΕ) 2015/757⁵ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές («κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ»), ο οποίος συμπληρώθηκε το 2016 με δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς⁶ και δύο εκτελεστικούς κανονισμούς⁷. Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ καταρτίστηκε με τους εξής στόχους:

- να συλλέγονται αξιόπιστα και εξακριβωμένα δεδομένα όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ για όλα τα πλοία (ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων) που καταπλέουν σε λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών CO₂ από τα πλοία αυτά στους λιμένες·
- να παρέχονται αξιόπιστες πληροφορίες με στόχο την υποστήριξη μελλοντικών αποφάσεων για τη χάραξη πολιτικής και την εφαρμογή εργαλείων πολιτικής, καθώς και να καταστεί δυνατή η υλοποίηση διεθνών στόχων ή μέτρων (π.χ. για την ενεργειακή απόδοση)·
- να παρέχεται η απαιτούμενη διαφάνεια όσον αφορά τα δεδομένα ώστε να ενθαρρυνθεί η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και επιχειρησιακών μέτρων που αποσκοπούν στο να καταστήσουν τα πλοία φιλικότερα προς το περιβάλλον.

Σύμφωνα με τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ, οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να υποβάλλουν έκθεση που αφορά τις ετήσιες εκπομπές CO₂ και άλλες συναφείς πληροφορίες που αφορούν τους πλόες των πλοίων τους από και προς λιμένες του ΕΟΧ, και εντός λιμένων του ΕΟΧ. Οι υποχρεώσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες ξεκίνησαν το 2017 με την προετοιμασία και την υποβολή των σχεδίων παρακολούθησης στους διαπιστευμένους ελεγκτές. Η παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων, των εκπομπών CO₂ και της ενεργειακής απόδοσης ξεκίνησε το 2018 και οι πρώτες εκθέσεις εκπομπών αναμένονται στα τέλη Απριλίου 2019.

Το 2016, μετά την έναρξη ισχύος της συμφωνίας του Παρισιού και την έγκριση του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO ενέκρινε τροποποιήσεις της σύμβασης MARPOL, με τις οποίες θεσπίζεται το νομικό πλαίσιο για ένα παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

⁶ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2072 της Επιτροπής σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 (ΕΕ L 320 της 26.11.2016, σ. 5) και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2071 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις μεθόδους για την παρακολούθηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τους κανόνες παρακολούθησης και άλλες σχετικές πληροφορίες (ΕΕ L 320 της 26.11.2016, σ. 1).

⁷ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1927 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με τα υποδείγματα για τα σχέδια παρακολούθησης, τις εκθέσεις εκπομπών και τα έγγραφα συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 299 της 5.11.2016, σ. 1-21) και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1928 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, για τον προσδιορισμό του μεταφερόμενου φορτίου για κατηγορίες πλοίων που δεν είναι επιβατηγά, go-go και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 299 της 5.11.2016, σ. 22-25).

μαζούτ από πλοία («παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO»). Οι λεπτομέρειες και ο τρόπος εφαρμογής του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO συμφωνήθηκαν αργότερα μέσω «κατευθυντήριων γραμμών», οι οποίες εγκρίθηκαν από τη MEPC 70 τον Οκτώβριο του 2016 και από τη MEPC 71 τον Ιούλιο του 2017. Σύμφωνα με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO, οι υποχρεώσεις παρακολούθησης θα αρχίσουν να εφαρμόζονται το 2019, ενώ η υποβολή εκθέσεων θα ξεκινήσει το 2020.

Ως εκ τούτου, από τον Ιανουάριο του 2019, τα πλοία που εκτελούν δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών που σχετίζονται με τον ΕΟΧ θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων στο πλαίσιο τόσο του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ όσο και του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO.

Η συνύπαρξη των δύο αυτών συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης σε ενωσιακό και παγκόσμιο επίπεδο είχε προβλεφθεί στον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ. Στο άρθρο 22 του εν λόγω κανονισμού ορίζονται τα εξής: *«Σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (...), η Επιτροπή επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό και, εάν το κρίνει σκόπιμο, προτείνει σχετικές τροποποιήσεις προκειμένου να ευθυγραμμισθεί με την εν λόγω διεθνή συμφωνία.»*

Συνεπώς, ο κύριος στόχος της παρούσας πρότασης είναι η τροποποίηση του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ προκειμένου να ληφθεί δεόντως υπόψη το νέο παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO, με σκοπό να καταστούν εφικτές, στο μέτρο του δυνατού, η απλούστευση και η μείωση του διοικητικού φόρτου για τις επιχειρήσεις και τις διοικήσεις, ενώ παράλληλα διαφυλάσσονται οι στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ.

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

Οι προτεινόμενες αλλαγές του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ συνάδουν με τις ισχύουσες διατάξεις πολιτικής στον συγκεκριμένο τομέα, καθώς δεν αναμένεται να υπονομεύσουν τους βασικούς στόχους που επιδιώκει το σύστημα ΠΥΕ της ΕΕ και γενικότερα, συνάδουν με την πολιτική της ΕΕ για το κλίμα. Ειδικότερα, η πρόταση αποσκοπεί στη διαφύλαξη του προβλεπόμενου θετικού αντικτύπου του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ ως προς τη συγκέντρωση αξιόπιστων και επαληθευμένων δεδομένων, την τεκμηρίωση μελλοντικών αποφάσεων για τη χάραξη πολιτικής και την παροχή κινήτρων για την υιοθέτηση μέτρων και συμπεριφορών όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση στον τομέα της ναυτιλίας.

Επιπλέον, η παρούσα πρόταση ακολουθεί την προσέγγιση που ορίζεται σε άλλες ενωσιακές πολιτικές για τη μείωση των εκπομπών, στις οποίες η παρακολούθηση, η υποβολή εκθέσεων και η επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής ενωσιακών πολιτικών για το κλίμα, όπως στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου. Η πρόταση συνάδει με τις διατάξεις περί διαφάνειας στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της επαλήθευσης από τρίτα μέρη.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Τον Μάρτιο του 2015 η ΕΕ υπέβαλε την εθνικά καθορισμένη συνεισφορά («NDC») της ΕΕ και των κρατών μελών της στην UNFCCC, αναλαμβάνοντας να επιτύχει δεσμευτικό στόχο για μείωση κατά τουλάχιστον 40 % των εγχώριων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, σύμφωνα με το

πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030 που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Οκτώβριο του 2014 και οδήγησε στη θέσπιση σχετικού νομοθετήματος⁸. Όλοι οι τομείς πρέπει να συμβάλουν στη μετάβαση σε χαμηλές εκπομπές άνθρακα και στη συμφωνία του Παρισιού.

Η πρόταση συνάδει με τη στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, η οποία εξετάζει δράσεις με στόχο την περαιτέρω μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές, ως μέρος των ευρύτερων προσπαθειών για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και των δεσμεύσεων της ΕΕ, μεταξύ άλλων με ορίζοντα το 2030⁹.

Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ, δεδομένου ότι παρέχει αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από μεμονωμένα πλοία, έχει καίρια σημασία για τη διευκόλυνση της μελλοντικής λήψης αποφάσεων σε επίπεδο Ένωσης και διέπει πιθανές μελλοντικές πολιτικές για το κλίμα στον τομέα αυτό. Η πρόταση διασφαλίζει την εν λόγω βασική αρχή. Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ ως υφιστάμενο ενωσιακό μέσο άσκησης πολιτικής αποτελεί ένα πρώτο βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, το οποίο θα αξιοποιηθεί ως βάση για περαιτέρω χάραξη πολιτικής.

Η πρόταση συνάδει επίσης με την αρχή της «προτεραιότητας στην ενεργειακή απόδοση» στο πλαίσιο της Ενεργειακής Ένωσης, καθώς αναμένεται να ενισχύσει την εφαρμογή των μέτρων ενεργειακής απόδοσης στον τομέα της ναυτιλίας.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Τα άρθρα 191 έως 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) επιβεβαιώνουν και αποσαφηνίζουν τις αρμοδιότητες της ΕΕ όσον αφορά την κλιματική αλλαγή. Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι το άρθρο 192 της ΣΛΕΕ.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι στόχοι της παρούσας πρότασης μπορούν να επιτευχθούν μόνο μέσω πρότασης από την Επιτροπή σε επίπεδο ΕΕ, δεδομένου ότι η πρόταση αποσκοπεί στην τροποποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας της ΕΕ.

Η συλλογή δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων, καθώς και η δημοσίευση αυτών, σε επίπεδο ΕΕ έχει το πλεονέκτημα ότι τα αποτελέσματα είναι απολύτως συγκρίσιμα, διότι βασίζονται σε ένα ενιαίο σύνολο απαιτήσεων. Αυτό συμβάλλει με πιο αποτελεσματικό τρόπο στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς λόγω έλλειψης πληροφόρησης.

• Αναλογικότητα

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, επειδή δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, διασφαλίζοντας

⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2018/410, κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 και κανονισμός (ΕΕ) 2018/841 σχετικά με τη χρήση γης.

⁹ COM (2016) 501.

ταυτόχρονα την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η παρούσα πρόταση για τροποποιητικό κανονισμό απορρέει από το γεγονός ότι σκοπός της πρότασης είναι να τροποποιήσει τον ισχύοντα κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ.

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

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

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι η επανεξέταση του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ διενεργείται χωρίς να έχει προηγηθεί αξιολόγηση, καθώς αυτή θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μόνο προς τα τέλη του 2019, μετά την ολοκλήρωση του πρώτου κύκλου συμμόρφωσης. Ως εκ τούτου, η αξιολόγηση του ισχύοντος κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ δεν αποτέλεσε μέρος των προπαρασκευαστικών εργασιών και δεν ενσωματώθηκε στην αξιολόγηση των επιλογών πολιτικής.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ συνάδουν, σε γενικές γραμμές, με τις επιθυμίες που εξέφρασαν τα ενδιαφερόμενα μέρη στις απαντήσεις τους στην ηλεκτρονική δημόσια διαβούλευση και τη στοχευμένη ηλεκτρονική έρευνα. Οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, οι εθνικοί οργανισμοί διαπίστευσης, τα ερευνητικά ιδρύματα και οι πολίτες / τα φυσικά πρόσωπα υποστηρίζουν ευρέως τη διατήρηση ορισμένων σημαντικών στόχων κατά την τροποποίηση του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ. Μεταξύ των στόχων αυτών είναι οι εξής: η ενίσχυση της ευαισθητοποίησης για τη μείωση των εκπομπών, η παροχή αξιόπιστων πληροφοριών στους φορείς της αγοράς σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων και την ενεργειακή απόδοση, καθώς και η συλλογή δεδομένων για την τεκμηριωμένη χάραξη πολιτικής. Ωστόσο, για τον τομέα της ναυτιλίας, η κύρια προτεραιότητα είναι η μείωση του διοικητικού φόρτου. Τα κράτη μέλη του ΕΟΧ και οι ελεγκτές στο πλαίσιο της ΠΥΕ της ΕΕ στηρίζουν επίσης ευρέως τους εν λόγω στόχους, ιδίως όσον αφορά τη συλλογή αξιόπιστων δεδομένων με στόχο την ανάπτυξη μελλοντικών πολιτικών και την ελαχιστοποίηση των διοικητικών προσπαθειών.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Οι μελέτες όσον αφορά τις προβλέψεις για τις εκπομπές βασίζονται σε σχετικά στοιχεία από την τρίτη μελέτη του IMO για τα αέρια του θερμοκηπίου¹⁰ και έχουν ληφθεί υπόψη, ιδίως σε σχέση με τις εκπομπές και τις προβλέψεις για τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, καθώς και τις δυνατότητες μείωσης των εκπομπών που προκύπτουν από τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα της διεθνούς ναυτιλίας.

- **Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής - εκτίμηση επιπτώσεων**

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

Εκπονήθηκε εκτίμηση επιπτώσεων ώστε να αναλυθούν ποια στοιχεία του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ ενδέχεται να ευθυγραμμιστούν με τα στοιχεία του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO. Το έγγραφο αυτό συμπληρώνει την εκτίμηση επιπτώσεων η οποία συνόδευε την πρόταση το 2013 και περιλάμβανε εκτίμηση των δαπανών που συνδέονται με τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ. Επιπλέον, το νέο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που περιέχει την εν λόγω εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται στην αρχική εκτίμηση επιπτώσεων που δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 2017 και τη δημόσια διαβούλευση που ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2017.

Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξέτασε ένα σχέδιο της εκτίμησης επιπτώσεων και γνωμοδότησε θετικά στις 13 Ιουλίου 2018. Η επιτροπή προέβη σε συστάσεις για περαιτέρω βελτίωση της έκθεσης, οι οποίες εξετάζονται στην αναθεωρημένη έκθεση. Η σύνοψη της εκτίμησης επιπτώσεων και η γνώμη της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου διατίθενται στον ιστότοπο της Επιτροπής¹¹.

Λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να διατηρηθούν οι βασικοί στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, δύο υποψήφια σημεία προς ευθυγράμμιση απορρίφθηκαν ευθύς εξ αρχής: η διακυβέρνηση και η υποβολή εκθέσεων για το CO₂. Η εναρμόνιση της διακυβέρνησης δεν κρίθηκε ότι αποτελεί επιλογή, καθώς θα συνεπαγόταν ότι η ΕΕ και τα κράτη μέλη της μπορούν να συλλέγουν στοιχεία μόνο σχετικά με τις εκπομπές από πλοία που φέρουν σημαία της ΕΕ, με αποτέλεσμα να παραλείπονται οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από πλοία που φέρουν σημαία τρίτων χωρών ως μέρος των πλόων που αφορούν λιμένες του ΕΟΧ. Επιπλέον, η εναρμόνιση της υποβολής εκθέσεων για το CO₂ θα σήμαινε ότι τα πλοία δεν θα υπέβαλαν εκθέσεις σχετικά με τις εκπομπές CO₂. Αυτό θα ήταν εντελώς ασυνεπές προς τον ουσιαστικό σκοπό του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, ο οποίος αφορά τις επιδόσεις των πλοίων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και τον κλιματικό αντίκτυπο αυτών.

Λαμβανομένων υπόψη των περιορισμών αυτών, στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων, έχουν αξιολογηθεί τρεις επιλογές πολιτικής:

Επιλογή 1 - Βασικό σενάριο

Αυτή η επιλογή παρουσιάζει τι θα συμβεί εάν δεν αναληφθεί δράση.

Επιλογή 2 - Εξορθολογισμός

Στο πλαίσιο του σεναρίου αυτού, αξιολογήθηκαν οι διαφορετικές επιλογές εναρμόνισης, όσον αφορά τα εξής: πεδίο εφαρμογής, ορισμοί, παράμετροι παρακολούθησης, σχέδια και υποδείγματα παρακολούθησης, επαλήθευση και διαφάνεια.

Επιλογή 3 - Υψηλός βαθμός σύγκλισης

Στο πλαίσιο αυτής της επιλογής, ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ θα τροποποιηθεί ώστε να εναρμονιστούν όλες οι τεχνικές πτυχές του προς το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO, με τον κίνδυνο να υπονομευτεί ο αναμενόμενος αντίκτυπός του στην αγορά.

Η σύγκριση των τριών επιλογών πολιτικής οδήγησε στα εξής συμπεράσματα:

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=el>

Η κατά περίπτωση εναρμόνιση των ορισμών, των παραμέτρων παρακολούθησης και των σχεδίων και των υποδειγμάτων παρακολούθησης θα συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τις εθνικές αρχές, με αποτέλεσμα να διευκολύνεται η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων βάσει των δύο συστημάτων.

Παράλληλα, η εναρμόνιση αυτή δεν θέτει σε κίνδυνο τους στόχους που επιδιώκει ο ισχύων κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ και τον προβλεπόμενο θετικό αντίκτυπό του.

Αντιθέτως, η εναρμόνιση πτυχών όπως το πεδίο εφαρμογής, η επαλήθευση και η διαφάνεια θα επηρέαζαν σοβαρά τους στόχους που επιδιώκει ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ, ενώ δεν θα συνέβαλε απαραίτητως στη σημαντική μείωση του διοικητικού φόρτου. Αν υπάρξει εναρμόνιση ως προς τη διαφάνεια, θα πάψει να υφίσταται το όφελος της διαθεσιμότητας δεδομένων για την ενεργειακή απόδοση σε επίπεδο πλοίου ώστε να παρέχονται κίνητρα για την αξιοποίηση ανάλογων μέτρων. Η εναρμόνιση των απαιτήσεων επαλήθευσης θα συνεπαγόταν την εγκατάλειψη του ομοιογενούς και ανεξάρτητου συστήματος επαλήθευσης από τρίτα μέρη. Τέλος, η εναρμόνιση ως προς το πεδίο εφαρμογής θα οδηγούσε σε ελλειπίες πληροφορίες όσον αφορά τις εκπομπές που σχετίζονται με τον ΕΟΧ.

Ως εκ τούτου, η επιλογή 2 (εξορθολογισμός) αποτελεί την προτιμώμενη επιλογή και προτείνεται να εναρμονιστούν, κατά περίπτωση, στοιχεία όπως οι ορισμοί, οι παράμετροι παρακολούθησης και τα σχέδια και τα υποδείγματα παρακολούθησης.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η προτεινόμενη προσέγγιση με γνώμονα τον εξορθολογισμό θα μειώσει τις προσπάθειες συμμόρφωσης σε σύγκριση με το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης. Όπως εξηγείται παραπάνω, θα συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις ναυτιλιακές εταιρείες και θα διευκολύνει τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων στο πλαίσιο των δύο συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης. Στο πλαίσιο αυτό, θεωρείται ότι η προτεινόμενη αναθεώρηση του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ καλύπτει τις ανάγκες του προγράμματος REFIT, το οποίο απαιτεί διερεύνηση των δυνατοτήτων για απλούστευση της νομοθεσίας της ΕΕ και βελτίωση της αποτελεσματικότητάς της.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο συγκεκριμένα, συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 37 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον ενωσιακό προϋπολογισμό.

5. ΆΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

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

Η Επιτροπή, αντιδρώντας στην πρόοδο που επιτεύχθηκε από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) στις συνεδριάσεις της τον Οκτώβριο του 2016 και τον

Ιούλιο του 2017 κατά τη θέσπιση σχετικών κατευθυντήριων γραμμών για το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO, ανέλαβε να αναλύσει τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ βάσει του άρθρου 22.

Η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο τη μείωση του διοικητικού φόρτου για τα πλοία που ασκούν δραστηριότητες θαλάσσιας μεταφοράς οι οποίες καλύπτονται τόσο από τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ όσο και από το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO με παράλληλη διατήρηση των ειδικών στόχων της δράσης της ΕΕ στον τομέα αυτό.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να πραγματοποιηθούν οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. Για τους ορισμούς των όρων «εταιρεία» και «περίοδος αναφοράς», καθώς και για την κατανομή των υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σε περίπτωση «αλλαγής της εταιρείας» πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παράλληλες διατάξεις του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλίζεται ότι οι ίδιες νομικές οντότητες παρακολουθούν και υποβάλλουν εκθέσεις, σύμφωνα με περιόδους αναφοράς που υπολογίζονται με παρόμοιο τρόπο, για τα πλοία τους που εκτελούν δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με τον ΕΟΧ στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ και του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO. Για τον σκοπό αυτόν, θα τροποποιηθούν το άρθρο 3 και το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ.
2. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO σχετικά με τα δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται και να υποβάλλονται ετησίως, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ο εξορθολογισμός της συλλογής δεδομένων για τις δραστηριότητες των πλοίων που εμπίπτουν και στα δύο συστήματα. Για τον σκοπό αυτό, το «νεκρό βάρος» θα πρέπει να ορίζεται και να υποβάλλεται ως υποχρεωτική παράμετρος, ενώ το «μεταφερόμενο φορτίο» διατηρείται ως προαιρετική παράμετρος παρακολούθησης για τις εταιρείες που επιθυμούν να παρέχουν υπολογισμό της μέσης ενεργειακής απόδοσης των πλοίων τους με βάση το μεταφερόμενο φορτίο. Η παράμετρος «χρόνος παραμονής στη θάλασσα» που ισχύει για τη ναυτιλία της ΕΕ θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον ορισμό της «διάρκειας διαδρομής σε ώρες» στο πλαίσιο του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO. Τέλος, ο υπολογισμός της «διανυθείσας απόστασης» θα πρέπει να λαμβάνει ως βάση τις επιλογές που προκρίνονται σύμφωνα με τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του IMO. Για τον σκοπό αυτόν, θα τροποποιηθούν το άρθρο 6 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 1, το άρθρο 10, το άρθρο 11 παράγραφος 3, το άρθρο 21 παράγραφος 2 και το παράρτημα II μέρος Α σημείο 1 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ.
3. Το ελάχιστο περιεχόμενο των σχεδίων παρακολούθησης θα πρέπει να εξορθολογιστεί, ώστε να λαμβάνεται υπόψη το έγγραφο του IMO με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη Σχεδίου Διαχείρισης Ενεργειακής Απόδοσης Σκαφών (SEEMP)», με εξαίρεση τις διατάξεις που είναι αναγκαίες ώστε να διασφαλίζεται ότι, δυνάμει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, παρακολουθούνται και υποβάλλονται μόνο τα δεδομένα που σχετίζονται με την ΕΕ. Για τον σκοπό αυτόν, θα τροποποιηθεί το άρθρο 6 παράγραφος 3 του κανονισμού.

Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να διατηρηθούν ορισμένα συναφή σημεία του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ. Πρόκειται για τα εξής:

1. Θα διατηρηθεί το πεδίο εφαρμογής όσον αφορά τα πλοία και τις δραστηριότητες που καλύπτονται στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ (δηλαδή θα καλύπτονται τα περισσότερα πλοία με ολική χωρητικότητα πάνω από 5 000 τόνους τα οποία καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ για σκοπούς θαλάσσιων μεταφορών). Οι δραστηριότητες των πλοίων που δεν θεωρείται ότι υπάγονται στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως η βυθοκόριση, η πόντιση αγωγών και η υποστήριξη δραστηριοτήτων υπεράκτιας εγκατάστασης, εξακολουθούν να μην υπόκεινται σε απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων.
2. Οι τιμές των εκπομπών CO₂ από πλοία στους λιμένες της Ένωσης πρέπει επίσης να παρακολουθούνται και να υποβάλλονται χωριστά, ώστε να παρέχονται κίνητρα για τη χρήση των διαθέσιμων μέτρων με σκοπό την μείωση των εκπομπών CO₂ εντός των λιμένων της ΕΕ και να ενισχύεται περαιτέρω η ευαισθητοποίηση σχετικά με τις εκπομπές από τη ναυτιλία. Επίσης, τα δεδομένα σχετικά με τους πλόες στο εσωτερικό οποιουδήποτε κράτους μέλους της ΕΕ θα πρέπει να παρακολουθούνται και να υποβάλλονται, ώστε οι αρχές των κρατών μελών να μπορούν να διαθέτουν αξιόπιστα και συγκρίσιμα δεδομένα όσον αφορά τις εθνικές τους εκπομπές από τη ναυτιλία. Οι ισχύουσες διατάξεις του κανονισμού ΠΥΕ όσον αφορά την επαλήθευση των δεδομένων από διαπιστευμένους τρίτους θα πρέπει να διατηρηθούν, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται ο στόχος της ΕΕ για την παροχή συγκρίσιμων σε βάθος χρόνου και αξιόπιστων πληροφοριών για την περαιτέρω λήψη αποφάσεων σε επίπεδο ΕΕ ή σε παγκόσμιο επίπεδο.
3. Οι διατάξεις του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ σχετικά με τη δημοσίευση των δεδομένων μεμονωμένων πλοίων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ και την ενεργειακή απόδοση θα πρέπει επίσης να διατηρηθούν, ώστε να συμβάλλουν στην άρση των φραγμών της αγοράς που εμποδίζουν την υιοθέτηση ενεργειακά αποδοτικότερων τεχνολογιών και συμπεριφορών στον τομέα.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 ώστε να ληφθεί δεόντως υπόψη το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία¹⁴,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν αντίκτυπο στο παγκόσμιο κλίμα, ως αποτέλεσμα των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τη ναυτιλία. Το 2015 οι θαλάσσιες μεταφορές παρήγαγαν το 13 % των συνολικών ενωσιακών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών¹⁵. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το μόνο μέσο μεταφοράς που δεν περιλαμβάνεται στη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- (2) Όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σύμφωνα με τη δέσμευση των συννομοθετών, όπως αυτή εκφράζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ και την οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷.

¹² ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

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

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των

- (3) Στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με πλαίσιο για τις πολιτικές που αφορούν το κλίμα και την ενέργεια με χρονικό ορίζοντα το έτος 2030 η Επιτροπή και τα κράτη μέλη καλούνται να θέσουν ως δεσμευτικό στόχο για την Ένωση τη μείωση, μέχρι το 2030, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επεσήμανε επίσης ότι, για να ανταποκριθεί η Ένωση στις παγκόσμιες προσπάθειες στο μερίδιο που της αναλογεί, θα χρειαστεί να συμβάλουν όλοι οι τομείς της οικονομίας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- (4) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του της 24ης Οκτωβρίου 2014, τάχθηκε υπέρ ενός δεσμευτικού στόχου της Ένωσης για εγχώρια μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αναφέρθηκε επίσης στη σημασία της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των κινδύνων που συνδέονται με την εξάρτηση του τομέα των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, και κάλεσε την Επιτροπή να εξετάσει περαιτέρω μέσα και μέτρα για μια σφαιρική και τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση, μεταξύ άλλων, για την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές και της μείωσης των εκπομπών.
- (5) Η Επιτροπή, βασιζόμενη στη Λευκή Βίβλο της Ένωσης για τις μεταφορές του 2011¹⁸, ενέκρινε το 2013 στρατηγική για τη σταδιακή ένταξη των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στις πολιτικές της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου¹⁹.
- (6) Τον Απρίλιο του 2015, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές²⁰ («κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ»), ο οποίος συμπληρώθηκε το 2016 με δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς²¹ και δύο εκτελεστικούς κανονισμούς²². Στόχος του

δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ L 156 της 19.6.2018, σ. 26).

¹⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 (ΕΕ L 76 της 19.3.2018, σ. 3).

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM (2013) 479.

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

²¹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2072 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 320 της 26.11.2016, σ. 5). Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2071 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις μεθόδους για την παρακολούθηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τους κανόνες παρακολούθησης και άλλες σχετικές πληροφορίες (ΕΕ L 320 της 26.11.2016, σ. 1).

²² Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1927 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με τα υποδείγματα για τα σχέδια παρακολούθησης, τις εκθέσεις εκπομπών και τα έγγραφα συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από

κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ είναι η συλλογή δεδομένων όσον αφορά τις εκπομπές από τη ναυτιλία για την περαιτέρω χάραξη πολιτικής και την παροχή κινήτρων για μειώσεις των εκπομπών, μέσω της διάθεσης πληροφοριών σχετικά με την απόδοση των πλοίων στις σχετικές αγορές. Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ υποχρεώνει τις εταιρείες να παρακολουθούν και να επαληθεύουν την κατανάλωση καυσίμων, τις εκπομπές CO₂ και την ενεργειακή απόδοση των πλοίων τους για τους πλόες προς και από λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), καθώς και να υποβάλλουν εκθέσεις επ' αυτών, σε ετήσια βάση, αρχής γενομένης από το 2018. Η υποχρέωση αυτή ισχύει επίσης για τις εκπομπές CO₂ εντός λιμένων του ΕΟΧ. Οι πρώτες εκθέσεις για τις εκπομπές πρέπει να υποβληθούν μέχρι τις 30 Απριλίου 2019.

- (7) Το άρθρο 22 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ ορίζει ότι η Επιτροπή, σε περίπτωση που υπάρξει διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, επανεξετάζει τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ και, εάν το κρίνει σκόπιμο, προτείνει τροποποιήσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με την εν λόγω διεθνή συμφωνία.
- (8) Στο πλαίσιο της Συμφωνίας του Παρισιού που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC)²³, η Ένωση και τα κράτη μέλη της έχουν αναλάβει στόχο μείωσης για το σύνολο της οικονομίας. Προσπάθειες για τον περιορισμό των εκπομπών της διεθνούς ναυτιλίας μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) είναι υπό εξέλιξη και είναι σκόπιμο να ενθαρρύνονται. Τον Οκτώβριο του 2016 ο IMO ενέκρινε²⁴ ένα σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση μазούτ από πλοία («το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του IMO»).
- (9) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τη συνύπαρξη των δύο αυτών συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, εξέτασε, σύμφωνα με το άρθρο 22 του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να ευθυγραμμιστούν τα δύο συστήματα, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τα πλοία, ενώ παράλληλα διαφυλάσσονται οι στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ.
- (10) Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέδειξε ότι η μερική εναρμόνιση των δύο συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης θα μπορούσε να συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ παράλληλα θα διαφυλάσσονταν οι βασικοί στόχοι του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ. Ωστόσο, μια τέτοια μερική εναρμόνιση δεν θα πρέπει να τροποποιεί τη διακυβέρνηση, το πεδίο εφαρμογής, την επαλήθευση, τη διαφάνεια ή τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων για το CO₂ του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, δεδομένου ότι η κίνηση αυτή θα υπονόμει σοβαρά τους στόχους του κανονισμού και θα επηρέαζε την ικανότητά του για τη διαμόρφωση μελλοντικών αποφάσεων με στόχο τη χάραξη τεκμηριωμένης πολιτικής, καθώς και για την παροχή κινήτρων που αποσκοπούν στην υιοθέτηση μέτρων και συμπεριφορών στον τομέα της ναυτιλίας. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε τροποποίηση

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

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

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

του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ θα πρέπει να περιορίζεται στην εναρμόνιση με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ σε σχέση με τους ορισμούς, τις παραμέτρους παρακολούθησης, τα σχέδια και τα υποδείγματα παρακολούθησης.

- (11) Οι τροποποιήσεις του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι ίδιες νομικές οντότητες είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση κατά τη διάρκεια περιόδων αναφοράς που υπολογίζονται με παρόμοιο τρόπο, όταν οι δραστηριότητες των πλοίων εμπίπτουν και στα δύο συστήματα. Ως εκ τούτου, οι ορισμοί που αφορούν τις εταιρείες και τις περιόδους αναφοράς, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής εκθέσεων σε περίπτωση αλλαγής των εταιρειών, θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του ΙΜΟ.
- (12) Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ σχετικά με τα δεδομένα που πρέπει να παρακολουθούνται και να υποβάλλονται ετησίως, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ο εξορθολογισμός της συλλογής δεδομένων για τις δραστηριότητες των πλοίων που εμπίπτουν και στα δύο συστήματα. Για τον σκοπό αυτό, η παράμετρος «νεκρό βάρος» θα πρέπει να υποβάλλεται, ενώ η παράμετρος «μεταφερόμενο φορτίο» θα πρέπει να διατηρηθεί σε προαιρετική βάση. Η παράμετρος «χρόνος παραμονής στη θάλασσα» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον ορισμό της «διάρκειας διαδρομής σε ώρες» στο πλαίσιο του παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ. Τέλος, ο υπολογισμός της «διανυθείσας απόστασης» θα πρέπει να βασίζεται στο παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ²⁵, ούτως ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος.
- (13) Το περιεχόμενο των σχεδίων παρακολούθησης θα πρέπει να εξορθολογιστεί, ώστε να λαμβάνεται υπόψη το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ, με εξαίρεση τα μέρη του σχεδίου που είναι αναγκαία ώστε να διασφαλίζεται ότι, δυνάμει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ, παρακολουθούνται και υποβάλλονται μόνο τα δεδομένα που σχετίζονται με την ΕΕ. Επομένως, όλες οι «ανά πλου» διατάξεις θα πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν μέρος του σχεδίου παρακολούθησης.
- (14) Η αναβολή της ημερομηνίας εφαρμογής είναι απαραίτητη ώστε να εξασφαλιστεί ότι η παρακολούθηση, η υποβολή εκθέσεων και η επαλήθευση εφαρμόζονται με συνέπεια για την περίοδο υποβολής εκθέσεων.
- (15) Στόχος του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 είναι η παρακολούθηση, η υποβολή εκθέσεων και η επαλήθευση των εκπομπών CO₂ από πλοία που καταπλέουν σε λιμένες του ΕΟΧ, ως το πρώτο βήμα μιας σταδιακής προσέγγισης για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο στόχος δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΙΜΟ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και ο παρών κανονισμός εξασφαλίζει τη συνέχιση της συγκρισιμότητας και της αξιοπιστίας των δεδομένων που συλλέγονται με βάση ένα ενιαίο σύνολο απαιτήσεων. Η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (16) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

²⁵

Ψήφισμα MEPC 282 (70) του ΙΜΟ.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

(1) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) το στοιχείο ιγ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιγ) «περίοδος αναφοράς»: το διάστημα από την 1η Ιανουαρίου έως και τις 31 Δεκεμβρίου. Για πλόες που αρχίζουν και τελειώνουν στη διάρκεια δύο διαφορετικών ημερολογιακών ετών, τα αντίστοιχα δεδομένα καταχωρίζονται στο οικείο ημερολογιακό έτος·»

γ) προστίθεται ένα νέο σημείο ιστ):

«ιστ) «νεκρό βάρος»: η διαφορά, σε τόνους, μεταξύ του εκτοπίσματος ενός πλοίου σε νερό σχετικής πυκνότητας 1 025 kg/m³ στο βύθισμα θέρους και του άφορτου εκτοπίσματος. Το βύθισμα θέρους αντιστοιχεί στο μέγιστο βύθισμα θέρους, όπως αυτό πιστοποιείται στο εγχειρίδιο ευστάθειας που έχει εγκριθεί από τη διοίκηση ή από οργανισμό ο οποίος είναι αναγνωρισμένος απ' αυτήν·».

(2) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

i) τα στοιχεία α), β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) στοιχεία του πλοίου, στα οποία περιλαμβάνονται το όνομα, ο κωδικός αριθμός του IMO, ο τύπος του πλοίου και η επωνυμία της εταιρίας·»

«β) περιγραφή των κινητήρων και άλλων μηχανών κατανάλωσης μαζούτ του πλοίου, καθώς και των τύπων μαζούτ·»

«γ) συντελεστές εκπομπών·».

ii) το στοιχείο δ) απαλείφεται·

iii) το στοιχείο ζ) απαλείφεται·

iv) στο στοιχείο η), το σημείο iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iii) τις διαδικασίες, τις αρμοδιότητες, τους μαθηματικούς τύπους και τις πηγές δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή της διάρκειας διαδρομής σε ώρες·»

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

«θ) ποιότητα των δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών για τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση των ελλείψεων όσον αφορά τα δεδομένα.»·

(3) Στο άρθρο 9, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) τα στοιχεία ε) και στ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) διάρκεια διαδρομής σε ώρες.»·

«στ) μεταφερόμενο φορτίο, σε προαιρετική βάση.»·

(4) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«η) συνολική διάρκεια διαδρομής σε ώρες.»·

(5) Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) προστίθεται ένα νέο σημείο xi) στην παράγραφο 3 στοιχείο α):

«xi) το νεκρό βάρος του πλοίου.»·

(6) το άρθρο 21 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ) την ετήσια συνολική διάρκεια διαδρομής σε ώρες.»·

(7) Το παράρτημα II τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου που έπεται του έτους έναρξης ισχύος της παρούσας πράξης. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,
Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Ο Πρόεδρος