



Βρυξέλλες, 29 Ιουλίου 2026
(OR. en)

12280/26

MAR 112
OMI 39

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	29 Ιουλίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2026) 409 final
Θέμα:	ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ σχετικά με την αλληλεπίδραση και τη σύγκλιση μεταξύ του κανονισμού FuelEU Maritime και του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 409 final.

σνημμ.: COM(2026) 409 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την αλληλεπίδραση και τη σύγκλιση μεταξύ του κανονισμού FuelEU
Maritime και του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές**

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την αλληλεπίδραση και τη σύγκλιση μεταξύ του κανονισμού FuelEU Maritime και του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές

I. Εισαγωγή

Η ΕΕ έχει εκδώσει διάφορες νομοθετικές πράξεις που προωθούν την απανθρακοποίηση του τομέα της ναυτιλίας. Οι πράξεις αυτές αποσκοπούν στην αύξηση της χρήσης βιώσιμων καυσίμων και τεχνολογιών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών από τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ. Η παρούσα έκθεση επικεντρώνεται κυρίως σε δύο από αυτές τις πράξεις:

- 1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (στο εξής: κανονισμός FuelEU Maritime) άρχισε να ισχύει στις 12 Οκτωβρίου 2023 και εφαρμόζεται πλήρως από την 1η Ιανουαρίου 2025. Απαιτεί τη σταδιακή μείωση της έντασης αερίων του θερμοκηπίου (στο εξής: ΑτΘ) που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί μεγάλων πλοίων και επιβάλλει τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς (ΗΤΑΞ) σε επιλεγμένους ευρωπαϊκούς λιμένες από το 2030 και μετά.
- 2) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757² 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 (στο εξής: κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές) απαιτεί από τα μεγάλα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (στο εξής: ΕΟΧ) να παρακολουθούν και να υποβάλλουν ετησίως επαληθευμένες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (ΑτΘ) και άλλα δεδομένα ενεργειακής απόδοσης. Ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές αναθεωρήθηκε το 2023 μετά την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ, ώστε να καλύπτει τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές. (ΣΕΔΕ)³.

Το άρθρο 30 παράγραφος 1 του κανονισμού FuelEU Maritime απαιτεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο «στην οποία εξετάζονται η αλληλεπίδραση και η σύγκλιση» μεταξύ του εν λόγω κανονισμού και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διενήργησε μια πρώτη συγκριτική ανάλυση του κανονισμού FuelEU Maritime και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων. Ελήφθησαν επίσης υπόψη οι αρχικές εμπειρίες που αποκτήθηκαν από την πραγματική εφαρμογή των εν λόγω πράξεων.

Δεδομένου ότι ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές παρέχει το πλαίσιο για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των δεδομένων για τα ναυτιλιακά στοιχεία της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ⁴, στοιχεία της εν λόγω οδηγίας καλύπτονται επίσης από την παρούσα έκθεση, κατά περίπτωση.

Τον Ιανουάριο του 2024 το ΣΕΔΕ της ΕΕ επεκτάθηκε στον τομέα της ναυτιλίας. Έκτοτε, οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται να αγοράζουν και να παραδίδουν δικαιώματα εκπομπών του ΣΕΔΕ της ΕΕ για κάθε τόνο εκπομπών CO₂ (ή ισοδυνάμου CO₂) που δηλώνονται στο πλαίσιο του συστήματος ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Κατά τη διαδικασία κατάρτισης του κανονισμού FuelEU Maritime και την αναθεώρηση του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές το 2023, καθώς και κατά τις διαπραγματεύσεις με το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, καταβλήθηκαν προσπάθειες για την ευθυγράμμιση των δύο πράξεων στο μέτρο του δυνατού και για τη δημιουργία ενός πλαισίου που προβλέπει εξορθολογισμένη συμμόρφωση για τις ρυθμιζόμενες οντότητες, τους ελεγκτές και τις διαχειριστικές αρχές των κρατών μελών.

Οι δύο κανονισμοί είναι αλληλένδετοι διότι δυνάμει του κανονισμού FuelEU Maritime τα δεδομένα που υποβάλλονται για τους σκοπούς του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον κανονισμό FuelEU Maritime, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις αρμόδιες αρχές.

Ωστόσο, οι δύο κανονισμοί παρουσιάζουν διακριτές πτυχές όσον αφορά την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση, δεδομένου ότι η σύνταξη των προτάσεων της Επιτροπής για τον κανονισμό FuelEU Maritime, η αναθεώρηση του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και η προσθήκη του ναυτιλιακού τομέα στο ΣΕΔΕ της ΕΕ, καθώς και οι αντίστοιχες διαπραγματεύσεις με το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, πραγματοποιήθηκαν χωριστά, παρότι υπήρξε μερική χρονική αλληλεπικάλυψη.

Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμη η περαιτέρω εξέταση και ανάλυση των εν λόγω πράξεων, με σκοπό:

- την καταγραφή των διαφορών και των αποκλίσεων μεταξύ των βασικών διατάξεων των κανονισμών,
- την αξιολόγηση των προκλήσεων που προκύπτουν από την υποχρέωση ταυτόχρονης συμμόρφωσης με τους δύο κανονισμούς και
- την παρουσίαση πιθανών τρόπων για την περαιτέρω ευθυγράμμισή τους και τη βελτίωση της συνοχής.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

² Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

³ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για την εισαγωγή διατάξεων για τη συμπερίληψη των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ και για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών πρόσθετων αερίων θερμοκηπίου και εκπομπών από πρόσθετους τύπους πλοίων (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 105, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

⁴ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

Σκοπός των πορισμάτων είναι να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με πιθανές ευκαιρίες για τον εξορθολογισμό των διοικητικών απαιτήσεων σύμφωνα με τις δεσμεύσεις για συνολική διοικητική απλούστευση που ορίζονται στην Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας για την ΕΕ.

Πεδίο εφαρμογής των κανονισμών

Όρια μεγέθους

Όσον αφορά το μέγεθος των πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών που αναλύονται, ο κανονισμός FuelEU Maritime εφαρμόζεται σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 GT που μεταφέρουν επιβάτες ή φορτίο για εμπορικούς σκοπούς. Ομοίως, ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές ορίζει ότι εφαρμόζεται σε πλοία ολικής χωρητικότητας 5 000 GT και άνω και, από 1ης Ιανουαρίου 2025, στα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου ολικής χωρητικότητας κάτω των 5 000 αλλά όχι κάτω των 400 GT και στα πλοία υπεράκτιας δραστηριότητας ολικής χωρητικότητας 400 GT και άνω που εμπίπτουν σε μία από τις κατηγορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι του κανονισμού⁵.

Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Η υποβολή εκθέσεων βάσει του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές καλύπτει την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές ΑτΘ όλων των διεθνών πλόων εντός και εκτός ΕΕ (πλόες μεταξύ λιμένων της ΕΕ και τρίτων χωρών), καθώς και των δραστηριοτήτων ενός πλοίου εντός λιμένων της ΕΕ. Ο κανονισμός FuelEU Maritime έχει το ίδιο πεδίο εφαρμογής όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων, αλλά, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται δίκαια το μερίδιο των εκπομπών της ΕΕ, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνο το ήμισυ (50 %) της κατανάλωσης καυσίμου/ενέργειας που χρησιμοποιείται σε διεθνείς πλόες εκτός ΕΕ. Ο ίδιος κανόνας εφαρμόζεται στο πλαίσιο της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Ο κανονισμός FuelEU Maritime αντιμετωπίζει τους πλόες μεταξύ της ΕΕ και των εξόχως απόκεντρων περιοχών οποιουδήποτε κράτους μέλους της ΕΕ με τον ίδιο τρόπο όπως τους διεθνείς πλόες προς/από χώρες εκτός του ΕΟΧ (ως εκ τούτου, λαμβάνεται υπόψη το 50 % της κατανάλωσης καυσίμου/χρησιμοποιούμενης ενέργειας). Σύμφωνα με τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, οι εν λόγω πλόες αντιμετωπίζονται αντ' αυτού ως πλόες εντός της ΕΕ (ως εκ τούτου, το 100 % των εκπομπών εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής). Ωστόσο, σύμφωνα με την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν υποχρεούνται να καταβάλλουν τέλη έως τον Δεκέμβριο του 2030 για τις εκπομπές από πλόες μεταξύ λιμένα που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και λιμένα που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των πλόων μεταξύ λιμένων εντός εξόχως απόκεντρης περιοχής και των πλόων μεταξύ λιμένων στις εξόχως απόκεντρες περιοχές του ίδιου κράτους μέλους [βλ. ενότητα σχετικά με τις εξαιρέσεις κατωτέρω].

Εκπομπές που καλύπτονται από τους κανονισμούς

Όσον αφορά τη λογιστική καταγραφή των εκπομπών από καύσιμα, η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν τις εκπομπές ΑτΘ από τον αγωγό εξαγωγής, γνωστές και ως εκπομπές επόμενου σταδίου ή εκπομπές από τη δεξαμενή έως τα απόνερα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι εκπομπές προηγούμενου σταδίου (γνωστές και ως εκπομπές από το φρέαρ έως τη δεξαμενή) που συνδέονται με την παραγωγή καυσίμων καλύπτονται ήδη από άλλους τομείς του ΣΕΔΕ και ο υπολογισμός τους ως μέρος των δικαιωμάτων του ναυτιλιακού τομέα θα μπορούσε να οδηγήσει σε πιθανή διπλή έκδοση και εμπορία και διπλές απαιτήσεις. Ο κανονισμός FuelEU Maritime καλύπτει τόσο τις εκπομπές από το φρέαρ έως τη δεξαμενή όσο και τις εκπομπές από τη δεξαμενή έως τα απόνερα, ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται υπόψη οι πλήρεις επιδόσεις των διαφόρων πηγών ενέργειας όσον αφορά τις εκπομπές.

Ο κανονισμός FuelEU Maritime, ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ βασίζονται στα κριτήρια βιωσιμότητας, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων ορίων μείωσης εκπομπών ΑτΘ που ορίζονται στην οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας⁶, για τη μετατροπή των ανανεώσιμων πρώτων υλών σε καύσιμα, συμπεριλαμβανομένου του σχετικού συστήματος πιστοποίησης. Ο κανονισμός FuelEU Maritime περιορίζει περαιτέρω τη δεξαμενή επιλέξιμων καυσίμων εξαιρώντας τις πρώτες ύλες από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών. Τα καύσιμα που παράγονται από τις εν λόγω πρώτες ύλες αντιμετωπίζονται ως ορυκτά καύσιμα βάσει του κανονισμού FuelEU Maritime.

Πηγές ενέργειας

Η τροφοδοσία των πλοίων με ορισμένες πηγές ενέργειας εκτός των καυσίμων —όπως η ηλεκτρική ενέργεια από ξηράς και η αιολική ενέργεια, οι οποίες δεν μπορούν να παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια των πλόων, αλλά συμβάλλουν στη χρήση ενέργειας ενός πλοίου και, ως εκ τούτου, στους στόχους του για απανθρακοποίηση— καλύπτεται από τον κανονισμό FuelEU Maritime, αλλά όχι από τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ως εκ τούτου, για την ηλεκτρική ενέργεια από ξηράς και για την αιολική ενέργεια, απαιτούνται επιπλέον παρακολούθηση ή υπολογισμοί για τον κανονισμό FuelEU Maritime.

Εξαιρέσεις

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, εντοπίζονται διαφορές μεταξύ των εξαιρέσεων που επιτρέπονται από τον κανονισμό FuelEU Maritime και την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Τόσο ο κανονισμός FuelEU Maritime όσο και η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εξαιρούν τους πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία προς νησιά με λιγότερους από 200 000 μόνιμους κατοίκους. Ωστόσο, υπάρχουν διαφορές. Για το ΣΕΔΕ, οι εξαιρέσεις μπορούν να εφαρμόζονται σε πλόες μεταξύ λιμένα νησιού που υπάγεται στη δικαιοδοσία του αιτούντος κράτους μέλους χωρίς οδική ή σιδηροδρομική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα και με λιγότερους από 200 000 μόνιμους κατοίκους, και λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία του ίδιου κράτους μέλους. Όσον αφορά τον κανονισμό FuelEU Maritime, οι εξαιρέσεις μπορούν να εφαρμόζονται σε πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία πλην των κρουαζιερόπλοιων μεταξύ λιμένα κατάπλου που

⁵ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2024/3214 της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2024, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κανόνες για την παρακολούθηση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από πλοία υπεράκτιας δραστηριότητας και για την απόδοση μηδενικού συντελεστή σε βιώσιμα καύσιμα

(ΕΕ L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj).

⁶ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία του ίδιου κράτους μέλους και βρίσκεται σε νησί με λιγότερους από 200 000 μόνιμους κατοίκους. Οι εξαιρέσεις αυτές ισχύουν επίσης για τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται εντός του λιμένα από τα σχετικά πλοία σε σχέση με τους εξαιρούμενους πλόες.

Βάσει τόσο του κανονισμού FuelEU Maritime όσο και της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία ro-pax (οχηματαγωγά-επιβατηγά) στην περίπτωση της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, τα οποία εκτελούν διακρατικούς πλόες στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για ορισμένους πλόες.

Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εξαιρούν από την εφαρμογή του κανονισμού FuelEU Maritime τα επιβατηγά πλοία που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για διαδρομές μεταξύ των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων που βρίσκονται σε νησί ή στις πόλεις Θέουτα και Μελίγια. Η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ δεν προβλέπει τέτοιες εξαιρέσεις.

Τέλος, βάσει του κανονισμού FuelEU Maritime, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν εξαιρέσεις για πλόες που πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων εξόχως απόκεντρων περιοχών. Σύμφωνα με την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, υπάρχει αυτόματη (δηλαδή χωρίς να απαιτείται κοινοποίηση) προσωρινή παρέκκλιση έως το τέλος του 2030 για πλόες μεταξύ λιμένα που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και λιμένα που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων λιμένων που βρίσκονται στην ίδια εξόχως απόκεντρη περιοχή και σε άλλη εξόχως απόκεντρη περιοχή του ίδιου κράτους μέλους.

Για όλες τις προαναφερθείσες εξαιρέσεις, ο κανονισμός FuelEU Maritime και η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ χρησιμοποιούν διαφορετικές ημερομηνίες λήξης. Ο πρώτος επιτρέπει εξαιρέσεις που μπορούν να διαρκέσουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, ενώ η δεύτερη επιτρέπει εξαιρέσεις που μπορούν να διαρκέσουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Διατάξεις σχετικά με την κατηγορία πάγου και την πλεύση σε πάγο

Ο κανονισμός FuelEU Maritime, ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ περιέχουν διατάξεις σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου και την πλεύση σε πάγο, παρότι σε διαφορετική μορφή. Προκειμένου να μετριάσει το πρόσθετο κόστος για τα πλοία κατηγορίας πάγου, ο κανονισμός FuelEU Maritime δίνει στις εταιρείες τη δυνατότητα να ζητούν να εξαιρεθούν από τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης η πρόσθετη ενέργεια που χρησιμοποιείται λόγω της κατηγορίας πάγου του πλοίου και εκείνη που χρησιμοποιείται λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου. Σύμφωνα με την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να παραδίδουν 5 % λιγότερα δικαιώματα από τις συνολικές επαληθευμένες εκπομπές που εκλύονται από τα πλοία τους κατηγορίας πάγου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Γειτονικοί λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων

Προκειμένου να μειωθούν οι κίνδυνοι κατάπλων αποφυγής και μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης, τόσο ο κανονισμός FuelEU Maritime όσο και η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ απαιτούν από την Επιτροπή να προσδιορίσει και να επικαιροποιήσει τον κατάλογο των «γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων». Οι στάσεις σε αυτούς τους λιμένες εξαιρούνται από τον ορισμό του «λιμένα κατάπλου» για σκοπούς ΠΥΕ. Στον κανονισμό FuelEU Maritime και στην οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ τα κριτήρια για τον προσδιορισμό των εν λόγω λιμένων είναι πανομοιότυπα. Ωστόσο, τα χρονοδιαγράμματα για την επικαιροποίηση των καταλόγων δεν είναι ευθυγραμμισμένα. Ως εκ τούτου, οι διαφορές στα δεδομένα θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε διαφορές στους καταλόγους που εφαρμόζονται.

Συμπεράσματα:

- Οι περισσότερες διαφορές στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών δικαιολογούνται από τις επιλογές του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Τυχόν προσαρμογές του πεδίου εφαρμογής, όπως ο τύπος πλοίου, θα πρέπει να εξεταστούν περαιτέρω, υπό το πρίσμα των οφελών της περαιτέρω συνοχής μεταξύ των κανόνων που περιγράφονται ανωτέρω.
- Θα μπορούσε να εξεταστεί η δυνατότητα αύξησης της σύγκλισης όσον αφορά την επιλεξιμότητα, τον προσδιορισμό των εκπομπών και της έντασης των ΑτΘ των καυσίμων που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου σύμφωνα με τους κανόνες που περιγράφονται ανωτέρω.
- Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή, θα μπορούσε να εξεταστεί η περαιτέρω ευθυγράμμιση των διατάξεων σχετικά με τις εξαιρέσεις που ισχύουν βάσει του κανονισμού FuelEU Maritime και της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι διαφορές αυτές αποτελούν συγκεκριμένες επιλογές των συννομοθετών.
- Τα χρονοδιαγράμματα για την αναθεώρηση του καταλόγου γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων θα μπορούσαν να εναρμονιστούν ώστε να απλουστευθεί η εφαρμογή.

II. Υπεύθυνες οντότητες

Ο κανονισμός FuelEU Maritime, η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές καθορίζουν τις οντότητες που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή τους. Οι ορισμοί αυτοί είναι παρόμοιοι αλλά όχι πανομοιότυποι, κάτι που θα μπορούσε να οδηγήσει μια ναυτιλιακή εταιρεία να αποφασίζει να ορίσει διαφορετική υπεύθυνη οντότητα για την οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές σε σύγκριση με τον κανονισμό FuelEU Maritime.

Η υπεύθυνη οντότητα βάσει του κανονισμού FuelEU Maritime πρέπει πάντα να είναι η εταιρεία ISM, η νομική οντότητα που διαχειρίζεται το πλοίο σύμφωνα με τον διεθνή κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας (στο εξής: ISM). Ανάλογα με τις συμβατικές και επιχειρησιακές ρυθμίσεις, η εταιρεία ISM θα πρέπει να είναι είτε ο πλοιοκτήτης είτε οποιοσδήποτε οργανισμός ή πρόσωπο πλην του πλοιοκτήτη, το οποίο έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλονται από τον κώδικα ISM. Όταν ένας πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση του πλοίου του με τον κώδικα ISM, ο πλοιοκτήτης είναι τόσο η εταιρεία ISM όσο και η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη συμμόρφωση με τον κανονισμό FuelEU Maritime. Σε περιπτώσεις στις οποίες ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει τις αρμοδιότητες συμμόρφωσης με τον κώδικα ISM σε οποιονδήποτε άλλο οργανισμό ή πρόσωπο (που έχει συμφωνήσει να αναλάβει τις εν λόγω αρμοδιότητες), ο εν λόγω οργανισμός ή πρόσωπο θα καταστεί η εταιρεία ISM, καθώς και η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη συμμόρφωση με τον κανονισμό FuelEU Maritime.

Σύμφωνα με τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, η ίδια οντότητα πρέπει να είναι υπεύθυνη τόσο για την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ όσο και για τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές. Σύμφωνα με την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη συμμόρφωση όσον αφορά τις εκπομπές ενός

συγκεκριμένου πλοίου μπορεί να είναι είτε ο πλοιοκτήτης (δηλαδή ο καταχωρισμένος ιδιοκτήτης) είτε η εταιρεία ISM. Εάν η εταιρεία ISM είναι διαφορετική από τον πλοιοκτήτη, ο καταχωρισμένος ιδιοκτήτης και η εταιρεία ISM πρέπει να συμφωνήσουν συμβατικά μεταξύ τους σχετικά με την οντότητα που θα αναλάβει την ευθύνη για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ελλείψει ρητής απόφασης του καταχωρισμένου ιδιοκτήτη και της εταιρείας ISM, ο καταχωρισμένος ιδιοκτήτης θα θεωρείται υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και στον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Αρμόδιες αρχές

Το «εντεταλμένο κράτος» εταιρείας που είναι υπεύθυνο για την επιβολή του κανονισμού FuelEU, όπως ορίζεται στον εν λόγω κανονισμό, καθορίζεται με τη χρήση των ίδιων κανόνων με εκείνους που εφαρμόζονται για τον καθορισμό της «αρμόδιας διαχειριστικής αρχής» για την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ σε σχέση με ναυτιλιακή εταιρεία. Ωστόσο, δεδομένης της πιθανότητας, σε ορισμένες περιπτώσεις, η εταιρεία που είναι υπεύθυνη για ένα πλοίο να μην είναι η ίδια για τον κανονισμό FuelEU Maritime, αφενός, και τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, αφετέρου (βλ. ανωτέρω), είναι πιθανό το ίδιο πλοίο να τελεί υπό τη διαχείριση δύο διαφορετικών κρατών μελών, ενός κράτους μέλους για τον κανονισμό FuelEU Maritime και ενός άλλου για την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Εντός ενός κράτους μέλους μπορούν να οριστούν διαφορετικές αρχές ως αρμόδιες για τη διαχείριση του κανονισμού FuelEU Maritime, αφενός, και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, αφετέρου, αλλά εναπόκειται στο κράτος μέλος να αποφασίσει αν θα ήταν καλύτερο να αναθέσει την εν λόγω αρμοδιότητα στην ίδια αρχή.

Συμπεράσματα

- Θα πρέπει να διενεργηθεί περαιτέρω εξέταση των υπεύθυνων οντοτήτων στο πλαίσιο του κανονισμού FuelEU Maritime, της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, προκειμένου να διαπιστωθεί αν η εναρμόνιση της ερμηνείας και του ορισμού της ρυθμιζόμενης οντότητας θα επέφερε περαιτέρω απλούστευση και για ποιον. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ εξετάζει τη συμμόρφωση σε επίπεδο εταιρείας, ενώ ο κανονισμός FuelEU Maritime προβλέπει υποχρεώσεις σε σχέση με τα πλοία.

III. Παρακολούθηση, καταγραφή και υποβολή εκθέσεων

Σχέδια παρακολούθησης

Σύμφωνα τόσο με τον κανονισμό FuelEU Maritime όσο και με τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, οι εταιρείες πρέπει να υποβάλλουν στον ελεγκτή σχέδιο παρακολούθησης για καθένα από τα πλοία τους, στο οποίο αναφέρονται οι πληροφορίες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων. Λόγω των διαφορετικών απαιτήσεων, οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να υποβάλλουν δύο χωριστά σχέδια παρακολούθησης, το ένα σύμφωνα με τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και το άλλο σύμφωνα με τον κανονισμό FuelEU Maritime. Τα δύο σχέδια έχουν παρόμοια δομή και μπορούν να καταρτιστούν στο σύστημα ΤΠ THETIS MRV. Μετά την υποβολή τους, τα δύο σχέδια παρακολούθησης ακολουθούν ανεξάρτητες διαδικασίες ροής εργασιών.

Στην πράξη, το THETIS MRV λειτουργεί ως υπηρεσία μίας στάσης για τις ναυτιλιακές εταιρείες, δίνοντας τη δυνατότητα συμπληρωματικής υποβολής δεδομένων για τους σκοπούς τόσο του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές / της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ όσο και του κανονισμού FuelEU Maritime. Όλα τα δεδομένα που παρακολουθούνται και καταγράφονται στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές θα χρησιμοποιούνται για τους υπολογισμούς του κανονισμού FuelEU Maritime, με την επιφύλαξη επιβεβαίωσης από τον ελεγκτή FuelEU, εάν διαφέρει από τον ελεγκτή ΠΥΕ. Τα ίδια δεδομένα ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για τη συγκέντρωση δεδομένων που σχετίζονται με τις εκθέσεις σε επίπεδο εταιρείας στο πλαίσιο της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Παρακολούθηση ανά πλο

Βάσει τόσο του κανονισμού FuelEU Maritime όσο και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, τα δεδομένα παρακολουθούνται καταρχήν ανά πλο. Ωστόσο, σύμφωνα με τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, δεν είναι υποχρεωτική η υποβολή εκθέσεων ανά πλο, γεγονός που σημαίνει ότι οι εταιρείες μπορούν να υποβάλλουν σε ετήσια συγκεντρωτική βάση τα απαιτούμενα δεδομένα. Στην πράξη, ωστόσο, το THETIS MRV καθιστά δυνατή την καταγραφή και την υποβολή δεδομένων ανά πλο ως προαιρετική επιλογή στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Παραεκκλίσεις από την παρακολούθηση ανά πλο

Κατά παρέκκλιση, ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές δίνει στις εταιρείες τη δυνατότητα να παρακολουθούν την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές ΑτΘ για ορισμένα πλοία μόνο σε ετήσια βάση. Η παρέκκλιση ισχύει για πλοία που εκτελούν μόνο πλόες εντός της ΕΕ και πραγματοποιούν περισσότερους από 300 πλόες ετησίως. Τέτοιες παρεκκλίσεις δεν υπάρχουν στο πλαίσιο του κανονισμού FuelEU Maritime.

Κατανομή της χρήσης καυσίμων/ενέργειας ανά γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Ο κανονισμός FuelEU Maritime δίνει τη δυνατότητα δωρεάν κατανομής/αναδιανομής των καυσίμων που χρησιμοποιήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς στο εντός ή εκτός ΕΕ τμήμα της διανυθείσας απόστασης, ανεξάρτητα από το αν τα καύσιμα / η ενέργεια χρησιμοποιήθηκαν πράγματι στον συγκεκριμένο πλο. Ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ απαιτούν ο σχετικός τύπος καυσίμου να δηλώνεται για τον ακριβή τύπο πλο κατά τη διάρκεια του οποίου καταναλώθηκε το καύσιμο. Η εν λόγω απαίτηση έχει αντίκτυπο στην κατανομή των καυσίμων με τη χαμηλότερη ένταση ΑτΘ (και μηδενικό συντελεστή για την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ).

Συμπεράσματα:

- Οι λύσεις ΤΠ που εφαρμόζονται στο THETIS MRV μειώνουν τον φόρτο της υποβολής δύο χωριστών σχεδίων παρακολούθησης. Ωστόσο, θα μπορούσε να εξεταστεί η σκοπιμότητα της συγχώνευσης των δύο σχεδίων παρακολούθησης, καθώς και κατά πόσον μια τέτοια κίνηση θα μπορούσε να απλουστεύσει περαιτέρω την υποβολή εκθέσεων.

- Υπάρχουν διαφορές όσον αφορά τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά με την ενέργεια που χρησιμοποιείται εντός των λιμένων και κατά τη διάρκεια των πλόων. Επιπλέον, σε αντίθεση με τον κανονισμό FUEU Maritime για τις θαλάσσιες μεταφορές, ο κανονισμός FUEU Maritime δεν περιλαμβάνει παρεκκλίσεις που να δίνουν σε ορισμένα πλοία τη δυνατότητα να παρακολουθούν την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές τους σε ετήσια βάση, αντί να παρακολουθούν κάθε μεμονωμένο πλου. Θα μπορούσε να εξεταστεί η δυνατότητα περαιτέρω ευθυγράμμισης των στοιχείων αυτών.

IV. Επαλήθευση

Το σύστημα επαλήθευσης που εφαρμόζεται στο πλαίσιο του κανονισμού FUEU Maritime βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο σύστημα που θεσπίστηκε στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά εντοπίζονται ορισμένες διαφορές, οι οποίες αναλύονται κατωτέρω.

Γενικές υποχρεώσεις και αρχές που ισχύουν για τους ελεγκτές και τις διαδικασίες επαλήθευσης

Οι υποχρεώσεις και οι αρχές για τους ελεγκτές και τις διαδικασίες επαλήθευσης —όπως ορίζονται στις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του κανονισμού FUEU Maritime και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές— ευθυγραμμίζονται σε μεγάλο βαθμό⁷. Μια διαφορά είναι ότι, σε αντίθεση με τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, βάσει του κανονισμού FUEU Maritime, εάν ο ελεγκτής αλλάξει, τα σχέδια παρακολούθησης πρέπει να επαναξιολογηθούν από τον νέο ελεγκτή.

Διαπίστευση

Οι προδιαγραφές σχετικά με τους κανόνες διαπίστευσης των ελεγκτών στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και του κανονισμού FUEU Maritime καθορίζονται σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις⁸. Οι διατάξεις των εν λόγω πράξεων είναι πανομοιότυπες ή σε μεγάλο βαθμό παρόμοιες.

Συμπεράσματα

- Οι κανόνες για την επαλήθευση και τη διαπίστευση των ελεγκτών καθορίζονται τόσο στον κανονισμό FUEU Maritime όσο και στον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και προσδιορίζονται περαιτέρω σε χωριστές κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις. Οι διαφορές στους κανόνες είναι ελάχιστες και απορρέουν κυρίως από τις διαφορετικές ροές εργασίας και τους διαφορετικούς ρόλους των ελεγκτών στο πλαίσιο των διαφόρων πράξεων.

V. Επιβολή

Διαταγή εκδίωξης / κράτηση

Βάσει τόσο του κανονισμού FUEU Maritime όσο και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, εάν ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς, τα κράτη μέλη μπορούν να εκδώσουν διαταγή εκδίωξης. Ωστόσο, το κράτος σημαίας δεν μπορεί να αρνηθεί την είσοδο σε λιμένα σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Υποχρέωση εφοδιασμού των πλοίων με έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης

Σύμφωνα με τον κανονισμό FUEU Maritime, τα πλοία που δεν έχουν πραγματοποιήσει πλόες οι οποίοι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς εξακολουθούν να υποχρεούνται να φέρουν έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης (έγγραφο που αφορά ειδικά ένα πλοίο, το οποίο εκδίδεται για εταιρεία από ελεγκτή και επιβεβαιώνει ότι το εν λόγω πλοίο έχει συμμορφωθεί με τον κανονισμό FUEU Maritime για συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς) επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της περιόδου επαλήθευσης. Ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές θεσπίζει την υποχρέωση μεταφοράς επί του πλοίου έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης μόνο για πλοία που έχουν πραγματοποιήσει πλόες οι οποίοι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Στην περίπτωση ανενεργών πλοίων (δηλαδή καμία δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές), ο εν λόγω κανονισμός δεν απαγορεύει την υποβολή επαληθευμένης έκθεσης εκπομπών με μηδενικές εκπομπές προκειμένου να ληφθεί έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης.

Υποχρέωση του κράτους σημαίας

Ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος πρέπει να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν τη σημαία του με τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων. Αντιθέτως, σύμφωνα με τον κανονισμό FUEU Maritime, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να διενεργούν ελέγχους σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

Έκδοση εγγράφου συμμόρφωσης FUEU

Σύμφωνα με τον κανονισμό FUEU Maritime και τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, ο ελεγκτής είναι, καταρχήν, υπεύθυνος για την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης. Ωστόσο, σύμφωνα με τον κανονισμό FUEU Maritime, εάν υπάρχει οφειλόμενο πρόστιμο FUEU, το έγγραφο πρέπει να εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους. Επιπλέον, στο πλαίσιο του κανονισμού FUEU, η αρμόδια αρχή έχει τη δυνατότητα να ανακαλεί έγγραφα συμμόρφωσης που έχουν εκδοθεί

⁷ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/2027 της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2024, σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj) και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/2917 της Επιτροπής, της 20ής Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες, τη διαπίστευση των ελεγκτών και την έγκριση των σχεδίων παρακολούθησης από τις διαχειριστικές αρχές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από θαλάσσιες μεταφορές, και για την κατάργηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/2072 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj).

⁸ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2025/192 της Επιτροπής, της 9ης Σεπτεμβρίου 2024, σχετικά με τη διαπίστευση των ελεγκτών δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj) και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/2917 της Επιτροπής, όπως αναφέρεται ανωτέρω.

προηγούμενως, όταν εντοπίζονται ανακρίβειες ή ελλείψεις συμμόρφωσης στα υποβληθέντα δεδομένα, κάτι που δεν ισχύει βάσει του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Επιθεωρήσεις

Τόσο ο κανονισμός FuelEU Maritime όσο και ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν από τις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα να περιλαμβάνουν τους ελέγχους του εγγράφου συμμόρφωσης στις επιθεωρήσεις τους (όπως διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ)⁹.

Κυρώσεις

Σύμφωνα τόσο με τον κανονισμό FuelEU Maritime όσο και με τον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν χωριστό σύνολο κανόνων σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων των διατάξεων των κανονισμών.

Συμπεράσματα

- Οι κανόνες επιβολής βάσει τόσο του κανονισμού FuelEU Maritime όσο και του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές επικεντρώνονται στο πλοίο και περιέχουν πολλές πανομοιότυπες ή παρόμοιες διατάξεις, ωστόσο εντοπίζονται διαφορές. Θα μπορούσε να εξεταστεί η θέσπιση κοινού καθεστώτος επιβολής για τον εξορθολογισμό ορισμένων δραστηριοτήτων και τη μείωση του φόρτου για τις αρχές των κρατών μελών.

VI. Χρονοδιάγραμμα των υποχρεώσεων συμμόρφωσης

Από τη σύγκριση των υποχρεώσεων συμμόρφωσης που προβλέπονται στον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και στον κανονισμό FuelEU Maritime προκύπτει ότι οι δύο κανονισμοί είναι συνεπείς όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα.

Εάν αποφασιστεί στο μέλλον να εφαρμοστεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο παρακολούθησης για τους δύο κανονισμούς, το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί σε ορισμένα σημεία. Για παράδειγμα, επί του παρόντος, τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους για πρώτη φορά μετά την 31η Αυγούστου 2024 πρέπει να υποβάλουν σχέδιο παρακολούθησης το αργότερο δύο μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου κάθε πλοίου βάσει του κανονισμού FuelEU Maritime, αλλά το αργότερο τρεις μήνες μετά τον πρώτο κατάπλου κάθε πλοίου σε λιμένα κράτους μέλους βάσει του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Έως τις 31 Ιανουαρίου της περιόδου επαλήθευσης, η έκθεση FuelEU πρέπει να υποβάλλεται στον ελεγκτή και έως τις 31 Μαρτίου της περιόδου επαλήθευσης ο ελεγκτής υποχρεούται να καταχωρίσει την επαληθευμένη έκθεση FuelEU στη βάση δεδομένων FuelEU. Αντιθέτως, ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές ορίζει ότι, ανάλογα με τους κανόνες της αρμόδιας διαχειριστικής αρχής, η επαληθευμένη έκθεση εκπομπών πρέπει να υποβάλλεται στις αρμόδιες αρχές κατά την περίοδο μεταξύ 28 Φεβρουαρίου και 31 Μαρτίου της περιόδου επαλήθευσης. Εναπόκειται σε κάθε διαχειριστική αρχή να αποφασίσει σχετικά με την ακριβή ημερομηνία υποβολής της έκθεσης εντός της εν λόγω προθεσμίας.

Συμπεράσματα

- Τα χρονοδιαγράμματα και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των δύο κανονισμών έχουν παρόμοια δομή, αλλά υπάρχουν διαφορές στις ημερομηνίες και στη διατύπωση των υποχρεώσεων. Θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο περαιτέρω ευθυγράμμισης της διαδικασίας παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων.

VII. Γενικά συμπεράσματα

Από τη σύγκριση προκύπτει ότι, παρότι ο κανονισμός FuelEU Maritime, ο κανονισμός ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές και η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ έχουν ήδη ευθυγραμμιστεί ικανοποιητικά σε πολλές πτυχές, υπάρχει περιθώριο μείωσης των υφιστάμενων αποκλίσεων μέσω των επικείμενων αναθεωρήσεων των πράξεων, με στόχο την απλούστευση της εφαρμογής και τη μείωση του διοικητικού φόρτου για τους φορείς εκμετάλλευσης, τους ελεγκτές και τα κράτη μέλη.

Τα μεγαλύτερα οφέλη θα προκύψουν από τη θέσπιση ενός ενιαίου συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που θα εξυπηρετεί τόσο τον κανονισμό FuelEU Maritime όσο και την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και θα διασφαλίζει ότι οι εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιούν τα δεδομένα που συλλέγονται, επαληθεύονται και υποβάλλονται στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές για τη συμμόρφωση με την οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό FuelEU Maritime.

Ένα τέτοιο σύστημα που βασίζεται στον κανονισμό ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει i) να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις παρακολούθησης δυνάμει της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ και του κανονισμού FuelEU Maritime, ii) να ελαχιστοποιεί τις αποκλίσεις και τις αναντιστοιχίες μεταξύ των απαιτήσεων, iii) να ευθυγραμμίζει και ενδεχομένως να συγχωνεύει τα έγγραφα υποβολής εκθέσεων σε ένα ενιαίο υπόδειγμα (δηλαδή σχέδια παρακολούθησης, εκθέσεις εκπομπών), iv) να θεσπίζει ένα ενιαίο πλαίσιο επαλήθευσης και διαπίστευσης και v) να ευθυγραμμίζει την έννοια της ρυθμιζόμενης οντότητας στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, του κανονισμού FuelEU Maritime και της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Πέραν του συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, θα μπορούσε επίσης να εξεταστεί στο μέλλον το ενδεχόμενο περαιτέρω σύγκλισης μεταξύ του κανονισμού FuelEU Maritime και της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ σε άλλους τομείς, όπως οι γεωγραφικές εξαιρέσεις, οι τύποι πλοίων, η κάλυψη της ενέργειας και των εκπομπών, η πλεύση σε πάγο και τα μέτρα επιβολής. Ωστόσο, η επίτευξη μεγαλύτερης συνοχής των εν λόγω διατάξεων θα ήταν πιο δύσκολη από την ευθυγράμμιση των συστημάτων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης· επιπλέον, υπάρχουν θεμιτοί λόγοι για τη διατήρηση των υφιστάμενων διαφορών, οι οποίες βασίστηκαν σε συγκεκριμένες επιλογές των συννομοθετών.

Όλες οι τροποποιήσεις στα προαναφερθέντα ζητήματα θα πρέπει να είναι συντονισμένες και να λαμβάνουν υπόψη τον αντίκτυπο των αλλαγών στις τρεις νομοθετικές πράξεις. Ταυτόχρονα, οποιαδήποτε αναθεώρηση θα πρέπει να εξετάζει τη σκοπιμότητα και τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις της περαιτέρω σύγκλισης, ενόψει του στόχου της διατήρησης της

⁹ Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>).

περιβαλλοντικής ακεραιότητας και αποτελεσματικότητας της δράσης της Ένωσης για το κλίμα, συμπεριλαμβανομένων των νομικά δεσμευτικών υποχρεώσεών της.