



Βρυξέλλες, 24 Μαΐου 2022
(OR. fr, en)

9278/22

LIMITE

TRANS 300
MAR 115
ENV 450
ENER 180
IND 179
COMPET 350
ECO 41
RECH 255
CODEC 739

Διοργανικός φάκελος:
2021/0210(COD)

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 10327/21 INIT+ ADD 1-3

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 14 Ιουλίου 2021, στο πλαίσιο της δέσμης προσαρμογής στον στόχο 55 % (εφεξής: η δέσμη), η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο πρόταση κανονισμού για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές (εφεξής: FuelEU Maritime)¹.
2. Κύριος στόχος της πρότασης είναι να αυξηθούν η ζήτηση και η συνεπής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας, και παράλληλα να διασφαλίζεται η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να αποφεύγονται οι στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, οι κύριες διατάξεις της αφορούν τις ακόλουθες πτυχές:

¹ ST 10327/22, ADD 1, ADD 2 και ADD 3.

- i) το πεδίο εφαρμογής, όσον αφορά το μέγεθος των εξεταζόμενων πλοίων και το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής·
 - ii) τους στόχους μείωσης της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί των πλοίων·
 - iii) το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων όσον αφορά την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς· ή όσον αφορά τις άλλες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών για τα ελλιμενισμένα πλοία·
 - iv) την πιστοποίηση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών· και
 - v) τη διακυβέρνηση σχετικά με τις νέες αυτές υποχρεώσεις (συμπεριλαμβανομένων των ποινών που πρέπει να επιβάλλονται στις εταιρείες σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των πλοίων τους και της κατανομής των εσόδων που προκύπτουν από τις ποινές αυτές στο Ταμείο Καινοτομίας).
3. Η πρόταση FuelEU Maritime συνδέεται επίσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές², καθώς και με άλλες προτάσεις της δέσμης, ιδίως εκείνες που αφορούν τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED), την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFIR) και το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ της ΕΕ).

II. ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΑΛΛΑ ΟΡΓΑΝΑ

4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ως αρμόδια επί της ουσίας επιτροπή για την πρόταση FuelEU Maritime. Εισηγητής ορίστηκε ο κ. Jörgen Warborn (ΣΔ, PPE). Η ολομέλεια αναμένεται να εγκρίνει τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον Σεπτέμβριο του 2022.
5. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε επί της προαναφερόμενης πρότασης στις 8 Δεκεμβρίου 2021, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών δεν θα γνωμοδοτήσει.

² ΕΕ L 123 της 19.5.2015.

III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

6. Η Ομάδα «Θαλάσσιες μεταφορές» άρχισε τις εργασίες της επί της πρότασης τον Σεπτέμβριο του 2021. Η εκτίμηση επιπτώσεων που διενήργησε η Επιτροπή συζητήθηκε στην Ομάδα την 1η και τη 13η Σεπτεμβρίου 2021.
7. Κατά τη σύνοδό του που πραγματοποιήθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 2021, το Συμβούλιο των υπουργών Μεταφορών στο πλαίσιο του Συμβουλίου Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας πραγματοποίησε συζήτηση προσανατολισμού για τη συνέχεια των εργασιών σχετικά με τον φάκελο.
8. Κατά τη διάρκεια της γαλλικής Προεδρίας, οι συζητήσεις συνεχίστηκαν σε τακτικό και εντατικό ρυθμό στο πλαίσιο της Ομάδας, αρχικά ανά θεματικές ενότητες και στη συνέχεια βάσει συνολικών προτάσεων.
9. Στις 13 Απριλίου 2022 πραγματοποιήθηκε συζήτηση στο πλαίσιο της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων με σκοπό την εξέταση σε βάθος και την παροχή καθοδήγησης από τις αντιπροσωπίες σχετικά με τις ακόλουθες τρεις πτυχές: i) το πεδίο εφαρμογής, όσον αφορά το μέγεθος των εξεταζόμενων πλοίων και το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων· ii) το επίπεδο των στόχων έντασης άνθρακα· και iii) τη συνεκτίμηση των καυσίμων. Οι θέσεις που εκφράστηκαν κατά την εν λόγω συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων έδειξαν ότι υπάρχει ισορροπία στις παραμέτρους που καθόρισε η Προεδρία για τις τρεις αυτές πτυχές.
10. Ενόψει της συνόδου του Συμβουλίου Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές) της 2ας Ιουνίου 2022, στις 20 Μαΐου 2022 η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων εξέτασε τη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας που επισυνάπτεται στην έκθεση ST 8882/22, η οποία επικεντρώθηκε στις ακόλουθες πτυχές:
 - α) κάποιιοι ορισμοί προστέθηκαν ή τροποποιήθηκαν, προκειμένου να διασφαλιστούν η καλύτερη κατανόηση του κειμένου και η συνοχή του·
 - β) το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων όσον αφορά την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αναθεωρήθηκε ώστε οι επιβαλλόμενες υποχρεώσεις να επικεντρωθούν στα ελλιμενισμένα πλοία, να ρυθμιστούν καλύτερα οι εξαιρέσεις, να διασφαλιστεί η συνοχή με την πρόταση AFIR και να παρασχεθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επεκτείνουν τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται ήδη στα ελλιμενισμένα πλοία και σε εκείνα που είναι αγκυροβολημένα στους λιμένες·
 - γ) οι διατάξεις σχετικά με τους ρόλους των εταιρειών, των ελεγκτών και των δημόσιων αρχών, καθώς και σχετικά με τις διαδικασίες παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης αποσαφηνίστηκαν και ενισχύθηκαν με στόχο τη διασφάλιση ενός πιο στέρεου συστήματος διακυβέρνησης. Με τον τρόπο αυτό υποστηρίζεται καλύτερα το έργο των ελεγκτών και οι δημόσιες αρχές μπορούν να διενεργούν συμπληρωματικούς ελέγχους·

- δ) οι διατάξεις σχετικά με τους μηχανισμούς ευελιξίας αναθεωρήθηκαν, προκειμένου να αποσαφηνιστεί το πεδίο εφαρμογής τους και να αποφευχθεί η καταστρατήγηση του κανονισμού·
- ε) οι κύριες διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις και τις ποινές τροποποιήθηκαν προσεκτικά, προκειμένου να διασφαλιστούν η συνοχή και η σταθερότητα του συστήματος εκτέλεσης που προβλέπεται στον κανονισμό καθώς και ο σεβασμός των νομικών συστημάτων των κρατών μελών. Εν προκειμένω, η διάταξη που προβλέπεται στην πρόταση της Επιτροπής σχετικά με την ειδική δέσμευση των εσόδων που προκύπτουν από τις ποινές με προορισμό το Ταμείο Καινοτομίας αντικαταστάθηκε από ένα σύστημα κατανομής των εσόδων αυτών στα κράτη μέλη, ενώ παράλληλα εξακολουθεί να προωθείται η χρήση τους για τη στήριξη της ενεργειακής μετάβασης του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών· και
- στ) τα παραρτήματα σχετικά με τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί πλοίου, σχετικά με τους προκαθορισμένους συντελεστές εκπομπών και τον υπολογισμό των ποινών απλουστεύθηκαν και εν μέρει αναδιαρθρώθηκαν, προκειμένου να βελτιωθούν η κατανόηση των ιδιαίτερων τεχνικών πτυχών τους και η συνοχή τους με την οδηγία RED.

11. Αυτή η συμβιβαστική πρόταση τροποποίησε την πρόταση της Επιτροπής ως προς τις περισσότερες πτυχές της, ανταποκρινόμενη με αυτόν τον τρόπο σε ερωτήματα και αιτήματα που υποβλήθηκαν από πολλές αντιπροσωπίες, διατηρώντας παράλληλα τη γενική της προσέγγιση και το επίπεδο συμβολής της στον στόχο της δέσμης.
12. Ωστόσο, κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων της 20ής Μαΐου 2022, ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχία για το αν οι τοπικές ιδιαιτερότητές τους συνεκτιμήθηκαν επαρκώς μέσω εξαιρέσεων ή μέσω της αντιμετώπισης ειδικών περιπτώσεων, ενώ άλλες εξέφρασαν την επιθυμία να τονωθεί ακόμη περισσότερο η ζήτηση βιώσιμων καυσίμων, ιδίως των πιο καθαρών.
13. Δεδομένης της σημασίας των θεμάτων αυτών, η Προεδρία υπέβαλε στις αντιπροσωπίες τροποποιήσεις που προέκυψαν σε συνεδρίαση προκειμένου να σταθεροποιηθεί ο συμβιβασμός. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για τις τροποποιήσεις αυτές, ενώ άλλες εξέφρασαν ανησυχία σχετικά με την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων με σκοπό την τόνωση της ζήτησης των πιο καθαρών βιώσιμων καυσίμων. Ορισμένες αντιπροσωπίες ζήτησαν επίσης περισσότερο χρόνο για την ανάλυση των τροποποιήσεων που προέκυψαν σε συνεδρίαση, ιδίως εκείνων που αφορούν τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις του μέτρου για την ενθάρρυνση της χρήσης καυσίμων «RFNBO».

14. Κατόπιν διεξοδικής εξέτασης των πληροφοριών που υπέβαλαν οι αντιπροσωπίες κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων της 20ής Μαΐου 2022 και με σκοπό την επίτευξη γενικής προσέγγισης, η Προεδρία συνέταξε τη συμβιβαστική πρόταση που επισυνάπτεται στην παρούσα έκθεση. Αυτή η συμβιβαστική πρόταση αντιστοιχεί σε εκείνη που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της έκθεσης ST 8882/22, όπως επικαιροποιήθηκε αφενός με τις τροποποιήσεις που προέκυψαν σε συνεδρίαση και διανεμήθηκαν κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων της 20ής Μαΐου 2022, και αφετέρου με μια πρόσθετη τροποποίηση³ σχετικά με τη διόρθωση των πιθανών αρνητικών επιπτώσεων του μέτρου για την ενθάρρυνση της χρήσης καυσίμων «RFNBO».⁴

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

12. Βάσει των ανωτέρω, καλείται η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων:
- να εξετάσει και να εγκρίνει το κείμενο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος, με σκοπό την επίτευξη γενικής προσέγγισης,
 - να εισηγηθεί στο Συμβούλιο να καταλήξει σε γενική προσέγγιση σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK, κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές) που θα πραγματοποιηθεί στις 2 Ιουνίου 2022.

³ Ειδικότερα, προτείνεται να μειωθούν οι τιμές του πολλαπλασιαστή στο παράρτημα I.

⁴ Η συμβιβαστική πρόταση μπορεί επίσης να περιλαμβάνει διορθώσεις τεχνικού χαρακτήρα ή σχετικές με τη σελιδοποίηση.

2021/0210 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) .../... ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της...

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

⁵ ΕΕ C της, σ. .

⁶ ΕΕ C της, σ. .

- (1) Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 31 % του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ από άποψη όγκου. Ταυτόχρονα, η κυκλοφορία πλοίων από ή προς λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου αντιπροσωπεύει το 11 % περίπου των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO₂ της ΕΕ. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η αγορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ των οικονομικών παραγόντων στην Ένωση και πέραν αυτής, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής στο οποίο οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να δραστηριοποιηθούν βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος να τεθούν οι διαχειριστές πλοίων ή οι λιμένες σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολούθως, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.
- (2) Για την ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού που εγκρίθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή⁷ («συμφωνία του Παρισιού»), ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα»)⁸ αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 και δρομολογεί την Ένωση προς την κλιματική ουδετερότητα έως το 2050. Επιπροσθέτως, απαιτούνται διάφορα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής για την ενθάρρυνση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που παράγονται με βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των αναγκαίων τεχνολογιών πρέπει να ολοκληρωθούν μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές.

⁷ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

⁸ ΕΕ L 243 της 9.7.2021.

- (3) Στο πλαίσιο της μετάβασης των καυσίμων σε ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και σε υποκατάστατες πηγές ενέργειας, είναι σημαντικό να διασφαλιστούν η ορθή λειτουργία και ο θεμιτός ανταγωνισμός στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τα ναυτιλιακά καύσιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων. Οι διαφορές στις απαιτήσεις για τα καύσιμα μεταξύ των κρατών μελών μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων και να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό στην αγορά. Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, οι διαχειριστές πλοίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται με καύσιμα σε τρίτες χώρες και να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε διαρροή άνθρακα και επιζήμιες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα, εάν η διαθεσιμότητα ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους δεν συνοδεύεται από απαιτήσεις για τη χρήση τους που ισχύουν για όλους τους διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείσδυση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.
- (4) Για να επιφέρει αποτέλεσμα σε όλες τις δραστηριότητες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει, ως εκ τούτου, να εφαρμόζεται στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που αποπλέει από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και καταπλέει σε λιμένα εκτός της δικαιοδοσίας κράτους μέλους, στο σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο που καταπλέει σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται σε ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Η εφαρμογή αυτή διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αυξάνοντας τον θετικό αντίκτυπο του εν λόγω πλαισίου στο περιβάλλον. Ταυτόχρονα, το εν λόγω πλαίσιο περιορίζει τον κίνδυνο κατάπλου σε άλλους λιμένες για λόγους παράκαμψης του κανονισμού και τον κίνδυνο μετατόπισης ή αναδρομολόγησης των δραστηριοτήτων εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων όσον αφορά όλους τους πλόες με κατάπλου ή απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, καθώς και η παραμονή πλοίων στους λιμένες αυτούς θα πρέπει να καλύπτονται από συνεπείς κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό.

- (5) Οι κανόνες που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να ισχύουν, χωρίς να εισάγονται διακρίσεις, για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους. Για λόγους συνοχής με τους ενωσιακούς και διεθνείς κανόνες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εστιάζει σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων και δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, στα αλιευτικά σκάφη ή πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων, στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση ή στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς. Παρότι τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων αντιπροσωπεύουν μόνο το 55 % περίπου του συνόλου των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ευθύνονται για το μεγαλύτερο ποσοστό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τον τομέα της ναυτιλίας. Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τακτικά την κατάσταση, με σκοπό να επεκτείνει τελικά το πεδίο εφαρμογής σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 5 000 τόνων.
- (5α) Τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες στην επικράτειά τους, ούτε διαπιστευμένο ελεγκτή, ούτε πλοία που φέρουν τη σημαία τους, και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, χωρίς να είναι εντεταλμένα κράτη κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, δεν οφείλουν να λαμβάνουν μέτρα όσον αφορά τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, εφόσον πληρούνται οι εν λόγω προϋποθέσεις.
- (5β) Λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και των περιορισμών των εξόχως απόκεντρων περιοχών της Ένωσης, ιδίως του απομακρυσμένου και νησιωτικού τους χαρακτήρα, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη διατήρηση της προσβασιμότητάς τους και της αποτελεσματικής συνδεσιμότητάς τους μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να συμπεριληφθεί μόνο το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση από ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή. Για τους ίδιους λόγους, θα πρέπει να επιτρέπονται προσωρινές εξαιρέσεις για πλόες μεταξύ λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή και άλλου λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, καθώς και για την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα κατάπλου των αντίστοιχων εξόχως απόκεντρων περιοχών.
- (5γ) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση των νησιωτικών περιοχών, όπως υπογραμμίζεται στο άρθρο 174 της Συνθήκης, και η ανάγκη να διατηρηθεί η συνδεσιμότητα μεταξύ νησιωτικών και περιφερειακών περιοχών με κεντρικές περιοχές της Ένωσης, θα πρέπει να επιτρέπονται προσωρινές εξαιρέσεις για πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία πλην των επιβατηγών κρουαζιερόπλοιων μεταξύ λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία του ίδιου κράτους μέλους και βρίσκεται σε νησί με λιγότερους από 200.000 μόνιμους κατοίκους.

- (5δ) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Κύπρου και άλλων κρατών μελών θα πρέπει να εξαιρεθούν προσωρινά. Πράγματι, δεν υπάρχει θαλάσσια σύνδεση μεταξύ της Κύπρου και της ηπειρωτικής Ευρώπης εδώ και πάνω από δύο δεκαετίες. Οι συνεχιζόμενες προσπάθειες για τη δημιουργία μιας τέτοιας σύνδεσης στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν ως στόχο την αποτελεσματική ανταπόκριση στην επιτακτική ανάγκη παροχής υπηρεσίας γενικού συμφέροντος και στη διασφάλιση της συνδεσιμότητας καθώς και της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής.
- (5ε) Λόγω του αυξημένου κόστους της ναυτιλίας για τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με την απαίτηση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος πρακτικών αποφυγής και καταστρατήγησης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά το τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Προκειμένου να περιοριστεί το κόστος συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, οι ελλειμνισμοί σε λιμένες κοντά στην Ένωση όχι μόνο θα μειώσουν τα αναμενόμενα περιβαλλοντικά οφέλη και θα υπονομεύσουν σημαντικά τους στόχους που επιδιώκονται με τον παρόντα κανονισμό, αλλά και θα επιφέρουν ενδεχομένως πρόσθετες εκπομπές λόγω της επιπλέον απόστασης που διανύεται για να αποφεύγεται η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν από την έννοια του λιμένα κατάπλου ορισμένες στάσεις σε λιμένες εκτός Ένωσης. Η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να αφορά λιμένες που βρίσκονται κοντά στην Ένωση, όπου ο κίνδυνος φοροδιαφυγής είναι ο μεγαλύτερος. Το όριο των 300 ναυτικών μιλίων αποτελεί ανάλογη απάντηση στον κίνδυνο αυτό, εξισορροπώντας την πρόσθετη επιβάρυνση και τον κίνδυνο φοροδιαφυγής. Επιπλέον, η εξαίρεση από την έννοια του λιμένα κατάπλου θα πρέπει να αφορά μόνο τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τους λιμένες των οποίων η κύρια δραστηριότητα είναι η μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Για τις εν λόγω αποστολές, ο κίνδυνος φοροδιαφυγής συνίσταται επίσης στη μετατόπιση του λιμενικού κόμβου σε λιμένες εκτός της Ένωσης, πράγμα το οποίο επιδεινώνει τις επιπτώσεις της φοροδιαφυγής. Για τον λόγο αυτό, και ελλείψει υποχρεωτικού συστήματος του ΔΝΟ για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για διεθνείς πλόες σε παγκόσμιο επίπεδο, με παρόμοιο επίπεδο φιλοδοξίας σε σύγκριση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι στάσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων δεν θα πρέπει να θεωρούνται ως στάσεις σε λιμένες κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού. Για να εξασφαλιστούν η αναλογικότητα και η ίση μεταχείριση του μέτρου, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα μέτρα σε τρίτες χώρες που έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τον παρόντα κανονισμό.

- (5στ) Η πλεύση σε συνθήκες πάγου και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων με κατηγορία πάγου συνεπάγονται πρόσθετο κόστος για τις θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως στα βόρεια τμήματα της Βαλτικής Θάλασσας, το οποίο θα μπορούσε να αυξηθεί περαιτέρω με τον παρόντα κανονισμό. Ως εκ τούτου, το εν λόγω πρόσθετο κόστος για τα πλοία με κατηγορία πάγου λόγω της πλεύσης σε συνθήκες πάγου και λόγω των τεχνικών χαρακτηριστικών τους θα πρέπει να μετριαστεί, προκειμένου να δημιουργηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού με άλλα πλοία. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να επιτραπεί προσωρινά στις εταιρείες να εφαρμόζουν προσαρμοσμένη ποσότητα ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου για τα εν λόγω πλοία με κατηγορία πάγου. Η Επιτροπή θα πρέπει να επαναξιολογήσει την ανάγκη και τη μεθοδολογία του εν λόγω μηχανισμού, ιδίως υπό το πρίσμα της αξιοπιστίας της παρακολούθησης των δεδομένων που απαιτούνται για την αναφορά της απόστασης και της πρόσθετης ενέργειας της πλεύσης σε συνθήκες πάγου, ενόψει πιθανής παράτασης του εν λόγω μέτρου.
- (5ζ) Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα σαφές και προβλέψιμο νομικό πλαίσιο και, με τον τρόπο αυτό, να υποστηριχθούν η ανάπτυξη της αγοράς και η χρήση των πλέον βιώσιμων και καινοτόμων τεχνολογιών καυσίμων με αναπτυξιακό δυναμικό για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών, απαιτείται ειδικό κίνητρο για τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, δεδομένου του σημαντικού δυναμικού απαλλαγής των εν λόγω καυσίμων από τις ανθρακούχες εκπομπές, και λαμβανομένου υπόψη του εκτιμώμενου κόστους παραγωγής τους βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα. Όταν παράγονται από ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια και άνθρακα που δεσμεύεται απευθείας από την ατμόσφαιρα, τα συνθετικά καύσιμα μπορούν να επιτύχουν μείωση των εκπομπών σε ποσοστό έως και 100 % σε σύγκριση με τα ορυκτά καύσιμα. Έχουν επίσης σημαντικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με άλλα είδη βιώσιμων καυσίμων όσον αφορά την αποδοτική χρήση των πόρων (ειδικότερα όσον αφορά τις ανάγκες σε νερό) της διεργασίας παραγωγής. Ωστόσο, το κόστος παραγωγής τους είναι επί του παρόντος πολύ υψηλότερο από την αγοραία τιμή των συμβατικών καυσίμων και προβλέπεται ότι θα παραμείνει έτσι μεσοπρόθεσμα. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εισαγάγει έναν ειδικό και προσωρινό πολλαπλασιαστή που θα στηρίζει την υιοθέτηση αυτής της τεχνολογίας.
- (6) Η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στον οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, όπως εφαρμόζεται εντός της Ένωσης με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹. Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757

⁹ ΕΕ L 64 της 4.3.2006, σ. 1.

του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰ και συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ).

- (6α) Παρότι η εταιρεία θα πρέπει να παραμείνει υπεύθυνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, καθώς και για την πληρωμή των διορθωτικών κυρώσεων, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», και για την προώθηση της χρήσης καθαρότερων καυσίμων, η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την αγορά των καυσίμων και/ή για τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων που επηρεάζουν την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από το πλοίο θα μπορεί, μέσω συμβατικών συμφωνιών με την εταιρεία, σε περίπτωση ελλείμματος συμμόρφωσης, να επιστρέφει το ποσό ή να αποζημιώνει με άλλο τρόπο την εταιρεία όσον αφορά το κόστος των διορθωτικών κυρώσεων που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλοίου. Η εταιρεία μπορεί, βάσει σύμβασης, να ζητήσει από τον ελεγκτή να υπολογίσει τα ποσά των κυρώσεων που αντιστοιχούν στη εκμετάλλευση του πλοίου από την άλλη οντότητα κατά την περίοδο αναφοράς. Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, ως εκμετάλλευση του πλοίου νοείται ο προσδιορισμός του μεταφερόμενου φορτίου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.
- (7) Η ανάπτυξη και χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων απαιτεί συντονισμένη προσέγγιση για την αντιστοίχιση προσφοράς, ζήτησης και παροχής κατάλληλων υποδομών διανομής. Μολονότι το ισχύον ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο αντιμετωπίζει ήδη εν μέρει την παραγωγή καυσίμων με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ και τη διανομή καυσίμων με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹², υπάρχει επίσης ανάγκη για ένα εργαλείο που θα καθορίζει τα αυξανόμενα επίπεδα ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και για ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.
- (8) Μολονότι μέσα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα ή οι στόχοι σχετικά με την ένταση άνθρακα μιας δραστηριότητας, προωθούν βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση, δεν είναι κατάλληλα ώστε να επιφέρουν σημαντική στροφή προς τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία μια ειδική κανονιστική προσέγγιση για την ανάπτυξη ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

- (9) Οι παρεμβάσεις πολιτικής για την τόνωση της ζήτησης ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να βασίζονται σε στόχους και να τηρούν την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστούν όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, χωρίς να επιβάλλεται η χρήση συγκεκριμένου καυσίμου ή τεχνολογίας.
- (10) Θα πρέπει να προαχθεί η ανάπτυξη και η χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών με υψηλό δυναμικό βιωσιμότητας, εμπορική ωριμότητα και υψηλό δυναμικό καινοτομίας και ανάπτυξης με στόχο την κάλυψη μελλοντικών αναγκών. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η δημιουργία καινοτόμων και ανταγωνιστικών αγορών καυσίμων και θα διασφαλιστεί επαρκής προσφορά βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα με σκοπό τη συμβολή στις φιλοδοξίες της Ένωσης για απανθρακοποίηση των μεταφορών, με παράλληλη ενίσχυση των προσπάθειών της Ένωσης για υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Για τον σκοπό αυτόν, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, καθώς και τα συνθετικά ναυτιλιακά καύσιμα, θα πρέπει να είναι επιλέξιμα. Ειδικότερα, τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες που απαριθμούνται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν ουσιαστική σημασία, καθώς η πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την παραγωγή αυτών των ναυτιλιακών καυσίμων για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών θα είναι σύντομα διαθέσιμη.
- (11) Η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης συμβαίνει όταν η καλλιέργεια φυτών για βιοκαύσιμα, βιορευστά και καύσιμα βιομάζας εκτοπίζει την παραδοσιακή παραγωγή φυτών για τρόφιμα και ζωοτροφές. Αυτή η πρόσθετη ζήτηση αυξάνει την πίεση στη γη και μπορεί να οδηγήσει στην επέκταση των γεωργικών εκτάσεων σε περιοχές με υψηλά αποθέματα άνθρακα, όπως δάση, υγροβιότοποι και τυρφώνες, προκαλώντας επιπρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και απώλεια βιοποικιλότητας. Από έρευνες έχει προκύψει ότι η κλίμακα των επιπτώσεων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως, μεταξύ άλλων, από τον τύπο πρώτης ύλης που χρησιμοποιείται για την παραγωγή καυσίμων, το ύψος της πρόσθετης ζήτησης για πρώτη ύλη που δημιουργεί η χρήση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας και τον βαθμό στον οποίο οι εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα προστατεύονται σε ολόκληρη την υφήλιο. Το επίπεδο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προκαλούνται από την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης δεν μπορεί να προσδιοριστεί με βεβαιότητα και με το επίπεδο ακρίβειας που απαιτείται για τον καθορισμό των συντελεστών εκπομπών που απαιτούνται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι όλα τα καύσιμα που παράγονται από πρώτες ύλες προκαλούν έμμεση αλλαγή της χρήσης γης σε διάφορους βαθμούς. Εκτός από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης —η οποία είναι ικανή να εκμηδενίσει μέρος ή το σύνολο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από επιμέρους βιοκαύσιμα, βιορευστά ή καύσιμα βιομάζας— η έμμεση αλλαγή της χρήσης γης εγκυμονεί κινδύνους για τη βιοποικιλότητα. Ο κίνδυνος αυτός είναι ιδιαίτερα σοβαρός σε σχέση με τη δυνητικά μεγάλη επέκταση της παραγωγής που καθορίζεται από τη σημαντική αύξηση της ζήτησης. Συνεπώς, η χρήση καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών δεν θα πρέπει να προωθείται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 περιορίζει

ήδη και θέτει ανώτατο όριο όσον αφορά τη συμβολή των εν λόγω βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας στους στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τα χαμηλότερα περιβαλλοντικά οφέλη που προσφέρουν, τις χαμηλότερες επιδόσεις τους όσον αφορά τις δυνατότητες μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τις ευρύτερες ανησυχίες για τη βιωσιμότητα.

- (12) Στον τομέα της ναυτιλίας, η ζήτηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βρίσκεται επί του παρόντος σε αμελητέα επίπεδα, δεδομένου ότι περισσότερο από το 99 % των ναυτιλιακών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα είναι ορυκτής προέλευσης. Ως εκ τούτου, η μη επιλεξιμότητα καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών βάσει του παρόντος κανονισμού ελαχιστοποιεί επίσης κάθε κίνδυνο επιβράδυνσης της απανθρακοποίησης του τομέα μεταφορών, που σε διαφορετική περίπτωση θα μπορούσε να προκύψει από τη μετακίνηση των βιοκαυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες από τον τομέα των οδικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σημαντικό να περιοριστεί στο ελάχιστο αυτή η μετακίνηση, δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές επί του παρόντος εξακολουθούν να αποτελούν με διαφορά τον πλέον ρυπογόνο τομέα μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές επί του παρόντος χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο καύσιμα ορυκτής προέλευσης. Επομένως, είναι σκόπιμο να αποφευχθεί η δημιουργία δυνητικά μεγάλης ζήτησης βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών μέσω της προώθησης της χρήσης τους στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η απώλεια βιοποικιλότητας που προκαλούνται από όλα τα είδη καυσίμων που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό.
- (13) Τα μακρά διαστήματα που μεσολαβούν έως την ανάπτυξη και τη χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούν ταχεία δράση και τη θέσπιση σαφούς και προβλέψιμου μακροπρόθεσμου κανονιστικού πλαισίου που θα διευκολύνει τον προγραμματισμό και τις επενδύσεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Με τέτοιο κανονιστικό πλαίσιο θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση νέων καυσίμων και ενεργειακών λύσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές και θα ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το κανονιστικό πλαίσιο αυτό θα πρέπει επίσης να καθορίζει όρια για την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου μέχρι το 2050. Τα εν λόγω όρια θα πρέπει να καθίστανται πιο φιλόδοξα με την πάροδο του χρόνου, ώστε να αντικατοπτρίζουν την αναμενόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και την αυξημένη παραγωγή ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

- (14) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τη μεθοδολογία και τον τύπο που θα πρέπει να εφαρμόζονται για τον υπολογισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου. Ο τύπος αυτός θα πρέπει να βασίζεται στην κατανάλωση καυσίμου που δηλώνεται από τα πλοία και να λαμβάνει υπόψη τους σχετικούς συντελεστές εκπομπών των καταναλωθέντων καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.
- (15) Για να παρέχεται πληρέστερη εικόνα των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων πηγών ενέργειας, οι επιδόσεις των καυσίμων όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου θα πρέπει να αξιολογούνται με βάση «από το φρέαρ έως τα απόνερα» («well-to-wake»), λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων της παραγωγής, της μεταφοράς, της διανομής και της χρήσης ενέργειας επί του πλοίου. Με τον τρόπο αυτόν, παρέχονται κίνητρα για τεχνολογίες και οδούς παραγωγής που παρέχουν χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου και πραγματικά οφέλη σε σύγκριση με τα υφιστάμενα συμβατικά καύσιμα.
- (16) Οι επιδόσεις «από το φρέαρ έως τα απόνερα» των ανανεώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων και των ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να καθορίζονται με τη χρήση προκαθορισμένων ή πραγματικών και πιστοποιημένων συντελεστών εκπομπών που να καλύπτουν τις εκπομπές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» και τις εκπομπές «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα». Ωστόσο, οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ στη δεξαμενή» και οι συντελεστές εκπομπών CO₂ «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» των ορυκτών καυσίμων θα πρέπει να προσδιορίζονται αποκλειστικά με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.
- (17) Είναι αναγκαία μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλες τις σημαντικότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO₂, CH₄ και N₂O) για την προαγωγή της χρήσης πηγών ενέργειας που παρέχουν συνολικά χαμηλότερο αποτύπωμα αερίων του θερμοκηπίου. Συνεπώς, προκειμένου να αντικατοπτρίζεται το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη για το μεθάνιο και τα υποξείδια του αζώτου, το όριο που καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εκφράζεται σε «ισοδύναμο CO₂».

- (18) Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια, μειώνει σημαντικά την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στη συνολική χρήση ενέργειας από τα πλοία. Η δυσκολία της ακριβούς μέτρησης και ποσοτικοποίησης αυτών των πηγών ενέργειας (διαλείπουσα χρήση της ενέργειας, άμεση μεταφορά ως πρόωση κ.λπ.) δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την αναγνώρισή τους στη συνολική χρήση ενέργειας από τα πλοία μέσω της κατά προσέγγιση συνεισφοράς τους στο ενεργειακό ισοζύγιο του πλοίου.
- (19) Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα ελλειμνισμένα πλοία (οξειδία του θείου, οξειδία του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) αποτελεί σημαντική πηγή ανησυχίας για τις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιβληθούν ειδικές και αυστηρές υποχρεώσεις για τη μείωση των εκπομπών από τα πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα και τα οποία αντλούν ισχύ από τους κινητήρες τους.
- (20) Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση που παράγεται από τα πλοία, όπως μειώνει και την ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς αντιπροσωπεύει την παροχή ολόενα και περισσότερο καθαρής ενέργειας διαθέσιμης στα πλοία, λόγω του αυξανόμενου μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ. Μολονότι μόνο η διάταξη σχετικά με τα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς καλύπτεται από την οδηγία 2014/94/ΕΕ, η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένουν περιορισμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα επιβατηγά πλοία, τα οποία συνιστούν τις κατηγορίες πλοίων που παράγουν την υψηλότερη ποσότητα εκπομπών ανά πλοίο καθόσον είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα, σύμφωνα με τα δεδομένα που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 το 2018.
- (21) Εκτός από την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, άλλες τεχνολογίες ενδέχεται να είναι σε θέση να προσφέρουν ισοδύναμα περιβαλλοντικά οφέλη στους λιμένες. Όταν αποδεικνύεται ότι η χρήση εναλλακτικής τεχνολογίας είναι ισοδύναμη με τη χρήση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από την υποχρέωση χρήσης από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας.

- (22) Παρότι έχουν δοκιμαστεί διάφορα έργα και λύσεις για ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς για τα πλοία που βρίσκονται σε αγκυροβόλιο, επί του παρόντος δεν υπάρχει διαθέσιμη ώριμη τεχνική λύση που μπορεί να εφαρμοσθεί κλιμακωτά. Για τον λόγο αυτό, η υποχρέωση χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει κατά κύριο λόγο να περιορίζεται στα πλοία που είναι αγκυροβολημένα στην αποβάθρα. Ωστόσο, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τακτικά την κατάσταση, με σκοπό την επέκταση της υποχρέωσης αυτής στα πλοία σε αγκυροβόλιο, όταν οι κατάλληλες τεχνολογίες θα έχουν ωριμάσει επαρκώς. Εν τω μεταξύ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν την εν λόγω υποχρέωση σε πλοία που βρίσκονται σε αγκυροβόλιο, για παράδειγμα σε λιμένες που είναι ήδη εξοπλισμένοι με την τεχνολογία αυτή ή βρίσκονται σε περιοχές όπου θα πρέπει να αποφεύγεται οποιαδήποτε ρύπανση.
- (23) Εξαιρέσεις από την υποχρέωση χρήσης από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει επίσης να προβλέπονται για διάφορους αντικειμενικούς λόγους, με την επιφύλαξη της επαλήθευσης από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου ή από οποιαδήποτε δεόντως εξουσιοδοτημένη οντότητα, κατόπιν διαβούλευσης με τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα· η εξαίρεση θα πρέπει να χορηγείται κατά περίπτωση και να περιορίζεται σε μη προγραμματισμένους και μη συστηματικούς ελλιμενισμούς για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ζώων στη θάλασσα, σε σύντομες παραμονές πλοίων προσδεδεμένων στην αποβάθρα για λιγότερο από δύο ώρες, καθώς αυτός είναι ο ελάχιστος χρόνος που απαιτείται για τη σύνδεση, σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, σε χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και σε συντήρηση και λειτουργικές δοκιμές.
- (24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει να είναι περιορισμένες ώστε να παρέχονται τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφεύγεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Ως εκ τούτου, ενώ ορισμένες εξαιρέσεις θα ήταν δυνατές, για παράδειγμα για περιστασιακές αλλαγές της τελευταίας στιγμής στα προγράμματα ελλιμενισμού και κατάπλου σε λιμένες με μη συμβατό εξοπλισμό, οι εξαιρέσεις αυτές θα πρέπει να περιορίζονται για λιμένες που καλύπτονται από την υποχρέωση παροχής συνδέσεων από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας κατ' εφαρμογή του AFIR¹³. Οι εφοπλιστές θα πρέπει συνεπώς να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκτέμπουν ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά την αγκυροβόληση στην αποβάθρα και χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες.

¹³ Ο ακριβής τίτλος θα προστεθεί αργότερα.

- (24β) Λαμβανομένων υπόψη των θετικών επιπτώσεων της χρήσης της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση και της ανάγκης παροχής κινήτρων για την επιτάχυνση της εφαρμογής της τεχνολογίας αυτής βραχυπρόθεσμα, η ένταση άνθρακα της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται στα ελλιμενισμένα πλοία θα πρέπει να είναι μηδενική. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα να ληφθούν υπόψη οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με την από ξηράς παρεχόμενη ηλεκτρική ενέργεια σε μεταγενέστερο στάδιο.
- (25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα άρτιο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλα τα πλοία και να απαιτεί την επαλήθευση από τρίτους ώστε να διασφαλίζεται η ακρίβεια των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού, τα δεδομένα που έχουν ήδη υποβληθεί για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, όταν είναι αναγκαίο, για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, ώστε να περιορίζεται ο διοικητικός φόρτος που επιβάλλεται στις εταιρείες, στους ελεγκτές και στις αρμόδιες αρχές.
- (26) Οι εταιρείες θα πρέπει να είναι υπεύθυνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποσότητα και το είδος της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό, καθώς και για άλλες σχετικές πληροφορίες, όπως πληροφορίες σχετικά με τον τύπο της μηχανής επί του πλοίου ή την παρουσία αιολικών τεχνολογιών υποβοήθησης, με σκοπό την απόδειξη της συμμόρφωσης με το όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης από τους ελεγκτές, παρόμοια με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, οι εταιρείες θα πρέπει να τεκμηριώνουν την προβλεπόμενη μέθοδο παρακολούθησης και να παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού σε σχέδιο παρακολούθησης. Το σχέδιο παρακολούθησης, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλλονται στον ελεγκτή προς αξιολόγηση.

- (26β) Προκειμένου να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, θα πρέπει να επιτευχθεί, στο μέτρο του δυνατού, ένα μοναδικό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για τις ναυτιλιακές εταιρείες, για την εφαρμογή των ευρωπαϊκών κανονισμών περί μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία. Προς τον σκοπό αυτό, λίγο μετά τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη συνοχή και την πιθανή αλληλεπικάλυψη του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και, κατά περίπτωση, θα καταρτίσει νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.
- (27) Η πιστοποίηση των καυσίμων είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού και τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που αναμένεται να διαδοθούν στον τομέα της ναυτιλίας. Η πιστοποίηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται μέσω διαφανούς διαδικασίας που δεν εισάγει διακρίσεις. Για να διευκολυνθεί η πιστοποίηση και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, τα βιοκαύσιμα, τα βιοαέρια, τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που ορίζονται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 θα πρέπει να διέπονται από τους κανόνες της εν λόγω οδηγίας (ΕΕ) όσον αφορά την πιστοποίησή τους. Αυτή η προσέγγιση πιστοποίησης θα πρέπει να ισχύει και για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα εκτός της Ένωσης, τα οποία θα πρέπει να θεωρούνται εισαγόμενα καύσιμα, κατά τρόπο παρόμοιο με την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. Όταν οι εταιρείες προτίθενται να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία ή στο νέο αυτό πλαίσιο, αυτό θα πρέπει να γίνεται μόνο όταν οι τιμές μπορούν να πιστοποιηθούν από ένα από τα εθελοντικά καθεστώτα που αναγνωρίζονται βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 (για τις τιμές «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή») ή μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή μετρήσεων των άμεσων εκπομπών («από τη δεξαμενή έως τα απόνερα»).
- (28) Οι επαληθευτικές δραστηριότητες εκτελούνται από ελεγκτές. Για τη διασφάλιση της αμεροληψίας, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ανεξάρτητες και ικανές νομικές οντότητες και να έχουν διαπιστευθεί από εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης που έχουν ιδρυθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴. Οι ελεγκτές θα πρέπει να διαθέτουν μέσα και προσωπικό ανάλογα με το μέγεθος του στόλου για τον οποίο ασκούν επαληθευτικές δραστηριότητες δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Η επαλήθευση θα πρέπει να διασφαλίζει την ακρίβεια και την πληρότητα της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων από τις εταιρείες, καθώς και τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

¹⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

- (29) Με βάση τα δεδομένα και τις πληροφορίες που παρακολουθούνται και υποβάλλονται από τις εταιρείες, οι ελεγκτές θα πρέπει να υπολογίζουν και να καθορίζουν την ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και το ισοζύγιο του πλοίου σε σχέση με το όριο, συμπεριλαμβανομένου τυχόν πλεονάσματος ή ελλείμματος συμμόρφωσης, καθώς και την τήρηση των απαιτήσεων για την υποχρεωτική χρήση από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Ο ελεγκτής θα πρέπει να κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στην οικεία εταιρεία. Όταν ο ελεγκτής είναι η ίδια οντότητα με τον ελεγκτή για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η κοινοποίηση αυτή θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μαζί με την έκθεση επαλήθευσης δυνάμει του εν λόγω κανονισμού.
- (30) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει και να εξασφαλίσει τη λειτουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «FuelEU Maritime» που θα καταγράφει τις επιδόσεις κάθε πλοίου και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωσή του με τον παρόντα κανονισμό. Η εν λόγω βάση δεδομένων θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τις σημαντικότερες ενέργειες που απαιτούνται για την τήρηση των υποχρεώσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Για να διευκολυνθεί η υποβολή εκθέσεων και να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος για τις εταιρείες, τους ελεγκτές και άλλους χρήστες, η εν λόγω ηλεκτρονική βάση δεδομένων θα πρέπει να βασίζεται στην υφιστάμενη ενότητα του συστήματος THETIS-MRV ή, στον βαθμό του δυνατού, να αναπτυχθεί ως αναβαθμισμένη έκδοσή της. Η εν λόγω ηλεκτρονική βάση δεδομένων θα πρέπει επίσης να παρέχει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.
- (31) Η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό θα εξαρτηθεί από στοιχεία που θα μπορούσαν να εκφεύγουν από τον έλεγχο της εταιρείας, όπως ζητήματα που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα καυσίμων ή την ποιότητα των καυσίμων. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ευελιξίας ώστε να μετακυλίνουν το πλεόνασμα συμμόρφωσης από το ένα έτος στο άλλο ή να δανείζονται εκ των προτέρων πλεόνασμα συμμόρφωσης, εντός ορισμένων ορίων, από το επόμενο έτος. Η χρήση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς σε θέση ελλιμενισμού, η οποία έχει μεγάλη σημασία για την ποιότητα του αέρα στις πόλεις-λιμένες και στις παράκτιες περιοχές, δεν θα πρέπει να είναι επιλέξιμη για παρόμοιες διατάξεις ευελιξίας.
- (32) Προκειμένου να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός στην τεχνολογία και να συνεχιστεί η στήριξη της ανάπτυξης των πλέον αποδοτικών λύσεων, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ομαδοποιούν τις επιδόσεις των διαφόρων πλοίων. Για τον σκοπό αυτό, ενδεχόμενη υπέρβαση των επιδόσεων ενός πλοίου θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για αντιστάθμιση των ανεπαρκών επιδόσεων άλλων πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι η ομαδοποιημένη συμμόρφωση είναι θετική. Αυτό δημιουργεί τη δυνατότητα ανταμοιβής της υπέρβασης της συμμόρφωσης και παρέχει κίνητρα για επενδύσεις σε πιο προηγμένες τεχνολογίες. Η δυνατότητα επιλογής της συμμόρφωσης σε ομαδοποιημένη βάση θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική και να υπόκειται στη σύμφωνη γνώμη των οικείων εταιρειών.

- (33) Έγγραφο συμμόρφωσης («έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU») που εκδίδεται από ελεγκτή ή, κατά περίπτωση, από την αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους, σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, θα πρέπει να διατηρείται από τα πλοία ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και με τις υποχρεώσεις για χρήση της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Οι ελεγκτές ή, κατά περίπτωση, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους θα πρέπει να καταχωρίζει στη βάση δεδομένων FuelEU την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU.
- (34) Ο αριθμός των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών θα πρέπει να καθορίζεται από τους ελεγκτές σύμφωνα με ένα σύνολο σαφών και αντικειμενικών κριτηρίων τα οποία λαμβάνουν υπόψη όλες τις σχετικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου παραμονής, της ποσότητας κάθε τύπου ενέργειας που καταναλώνεται και της εφαρμογής τυχόν προϋποθέσεων εξαιρέσεως για κάθε ελλιμενισμό στην Ένωση. Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να διατίθενται από τις εταιρείες στους ελεγκτές με σκοπό τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης.
- (35) Με την επιφύλαξη της δυνατότητας συμμόρφωσης μέσω των διατάξεων ευελιξίας και ομαδοποίησης, τα πλοία που δεν τηρούν τα όρια της μέσης ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου θα πρέπει να υπόκεινται σε διορθωτική κύρωση που έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα, ανάλογη με την έκταση της μη συμμόρφωσης, και η οποία να εξαλείφει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να διατηρούνται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα. Η διορθωτική κύρωση θα πρέπει να βασίζεται στην ποσότητα και το κόστος των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που θα έπρεπε να έχουν χρησιμοποιήσει τα πλοία για να πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- (36) Θα πρέπει επίσης να επιβάλλεται διορθωτική κύρωση για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. Η εν λόγω διορθωτική κύρωση θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το κόστος χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας και σε επαρκές επίπεδο ώστε να αποτρέπει τη χρήση πλέον ρυπογόνων πηγών ενέργειας, και να ισούται με σταθερό ποσό εκφραζόμενο σε ευρώ και πολλαπλασιαζόμενο επί τη διαπιστωμένη συνολική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου και επί τον συνολικό αριθμό των στρογγυλεμένων ωρών ελλιμενισμού κατά τις οποίες το πλοίο δε συμμορφώθηκε με τις απαιτήσεις της από ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Λόγω έλλειψης ακριβών αριθμητικών στοιχείων σχετικά με το κόστος παροχής ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς στην Ένωση, το ποσό αυτό θα πρέπει να βασίζεται στη μέση τιμή ηλεκτρικής ενέργειας της ΕΕ για τους μη οικιακούς καταναλωτές πολλαπλασιαζόμενη επί δύο για να λαμβάνονται υπόψη άλλες χρεώσεις που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του κόστους σύνδεσης και των στοιχείων ανάκτησης των επενδύσεων.

- (37) Τα έσοδα που προκύπτουν και συλλέγονται από τα εντεταλμένα κράτη από την καταβολή των διορθωτικών κυρώσεων θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της διανομής και της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας και για να βοηθηθούν οι ναυτιλιακοί φορείς εκμετάλλευσης να επιτύχουν τους στόχους τους για το κλίμα και το περιβάλλον.
- (38) Η επιβολή της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να στηρίζεται σε υφιστάμενα μέσα, συμπεριλαμβανομένων όσων έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή των οδηγιών 2009/16/EK¹⁵ και 2009/21/EK¹⁶ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν τους κανόνες για αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις που θα εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού. Για να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη ή διπλή ποινή για τις ίδιες παραβάσεις, οι κυρώσεις αυτές δεν θα πρέπει να επικαλύπτουν τις διορθωτικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση που πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης ή έχει πραγματοποιήσει μη συμμορφούμενους ελλειμνισμούς. Το έγγραφο που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προστεθεί στον κατάλογο των πιστοποιητικών και εγγράφων που αναφέρονται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2009/16/EK.
- (38β) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ένα κράτος μέλος για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να είναι υπεύθυνο για την εποπτεία της επιβολής του παρόντος κανονισμού. Οι διατάξεις της οδηγίας για την οδηγία ΣΕΔΕ¹⁷ θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του εντεταλμένου κράτους σε σχέση με κάθε ναυτιλιακή εταιρεία. Το εντεταλμένο κράτος θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διενεργεί πρόσθετους ελέγχους σχετικά με τη συμμόρφωση ενός συγκεκριμένου πλοίου με τον παρόντα κανονισμό, για τις δύο προηγούμενες περιόδους αναφοράς, και θα πρέπει επίσης να διασφαλίζει την έγκαιρη καταβολή των διορθωτικών κυρώσεων.

¹⁵ Οδηγία 2009/16/EK 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).

¹⁶ Οδηγία 2009/21/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

¹⁷ Ο ακριβής τίτλος θα προστεθεί αργότερα.

- (39) Δεδομένης της σημασίας των συνεπειών που ενδέχεται να έχουν τα μέτρα που λαμβάνουν οι ελεγκτές δυνάμει του παρόντος κανονισμού για τις οικείες εταιρείες, ειδικότερα όσον αφορά τον προσδιορισμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών, τον υπολογισμό των ποσών των διορθωτικών κυρώσεων και την άρνηση έκδοσης εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU, οι εν λόγω εταιρείες θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των μέτρων αυτών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το δικαίωμα αποτελεσματικής προσφυγής, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο από το κράτος μέλος της εν λόγω αρμόδιας αρχής, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο.
- (40) Προκειμένου να διατηρηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής λειτουργίας του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», τη θέσπιση κανόνων για τη διενέργεια εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών ή με παραπομπή στα κατάλληλα πρότυπα δοκιμών ISO σε περίπτωση που έχουν αναπτυχθεί τέτοια πρότυπα, την προσαρμογή συντελεστή για τις διορθωτικές κυρώσεις με βάση τις εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας και την τροποποίηση του αριθμητικού συντελεστή του ποσού του διορθωτικού προστίμου, με βάση την τιμαριθμική αναπροσαρμογή του μέσου κόστους της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹⁸. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

¹⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (41) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹. Κατά τον καθορισμό, μέσω εκτελεστικών πράξεων, του καταλόγου και των κριτηρίων αποδοχής των τεχνολογιών και του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν ώστε να θεωρούνται τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, των υποδειγμάτων τυποποιημένων σχεδίων παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους, περαιτέρω προδιαγραφών των κανόνων για τις επαληθευτικές δραστηριότητες, περαιτέρω μεθόδων και κριτηρίων για τη διαπίστευση των ελεγκτών, κανόνων για τα δικαιώματα πρόσβασης στη βάση δεδομένων FuelEU και για τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της, καθώς και των λεπτομερειών καταβολής των διορθωτικών κυρώσεων, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα περαιτέρω χρήσης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.
- (42) Δεδομένης της διεθνούς διάστασης του ναυτιλιακού τομέα, είναι προτιμότερη η παγκόσμια προσέγγιση για τον περιορισμό της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιούν τα πλοία, καθώς θα μπορούσε να θεωρηθεί πιο αποτελεσματική λόγω του ευρύτερου πεδίου εφαρμογής της. Στο πλαίσιο αυτό, και με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της εκπόνησης διεθνών κανόνων στους κόλπους του ΔΝΟ, η Επιτροπή θα πρέπει να ανταλλάσσει συναφείς πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με τον ΔΝΟ και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς και να υποβάλλονται σχετικές παρατηρήσεις στον ΔΝΟ. Όταν επιτυγχάνεται συμφωνία για παγκόσμια προσέγγιση σε θέματα που αφορούν τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τον παρόντα κανονισμό με σκοπό την εναρμόνισή του, κατά περίπτωση, με τους διεθνείς κανόνες.

¹⁹ 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).

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Στόχος και σκοπός

Ο παρών κανονισμός ορίζει ενιαίους κανόνες για την επιβολή:

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

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

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων που μεταφέρουν επιβάτες ή φορτίο για εμπορικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, όσον αφορά:

- α) την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά την παραμονή τους σε λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους,
- β) το σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 στοιχείο β-α),
- β-α) το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με αναχώρηση από ή άφιξη σε λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους,

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

Οι γειτονικοί λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που εξαιρούνται από τον ορισμό των λιμένων κατάπλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με το άρθρο 3 στοιχείο θ), ορίζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 3 για την κατάρτιση του καταλόγου των γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Ο πρώτος κατάλογος θα καταρτιστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στη συνέχεια θα επικαιροποιείται ετησίως [κάθε δύο έτη] πριν από τις 31 Δεκεμβρίου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις αναφέρουν τους γειτονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων που βρίσκονται εκτός της Ένωσης αλλά λιγότερο από 300 ναυτικά μίλια από το έδαφος της Ένωσης, όταν το μερίδιο της μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, μετρούμενο σε ισοδύναμη ενότητα είκοσι ποδών, υπερβαίνει το 65 % της συνολικής κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων του εν λόγω λιμένα κατά τη διάρκεια της πλέον πρόσφατης δωδεκάμηνης περιόδου για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Για τον σκοπό της παρούσας παραγράφου, τα εμπορευματοκιβώτια θεωρείται ότι μεταφορτώνονται όταν εκφορτώνονται από ένα πλοίο στον λιμένα με μοναδικό σκοπό τη φόρτωσή τους σε άλλο πλοίο. Ο κατάλογος δεν περιλαμβάνει λιμένες που βρίσκονται σε τρίτη χώρα η οποία εφαρμόζει με αποτελεσματικό τρόπο μέτρα με ισοδύναμο επίπεδο φιλοδοξίας σε σύγκριση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

1-α. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, ειδικές διαδρομές και λιμένες από την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β) όσον αφορά την ενέργεια η οποία χρησιμοποιείται σε πλόες που εκτελούνται από επιβατηγά πλοία πλην των επιβατηγών κρουαζιερόπλοιων μεταξύ λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία του ίδιου κράτους μέλους και βρίσκεται σε νησί με λιγότερους από 200.000 μόνιμους κατοίκους, και όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα του αντίστοιχου νησιού. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω εξαιρέσεις πριν από την έναρξη ισχύος τους στην Επιτροπή, η οποία τις δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1-β. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, ειδικές διαδρομές και λιμένες από την εφαρμογή της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β-α) όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά τους πλόες μεταξύ λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή και άλλου λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, και όσον αφορά την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά την παραμονή τους σε λιμένες κατάπλου των αντίστοιχων εξόχως απόκεντρων περιοχών. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω εξαιρέσεις πριν από την έναρξη ισχύος τους στην Επιτροπή, η οποία τις δημοσιεύει στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1-γ. Κατά παρέκκλιση, ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Κύπρου και άλλων κρατών μελών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029.

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

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

- α) «εκπομπές αερίων θερμοκηπίου»: η απελευθέρωση διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μεθανίου (CH₄) και υποξειδίων του αζώτου (N₂O) στην ατμόσφαιρα·
- β) «βιοκαύσιμα»: τα βιοκαύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 33 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- γ) «βιοαέρια»: τα βιοαέρια όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 28 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- δ) «καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα»: τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 35 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- δ-δ) «πλεύση σε συνθήκες πάγου»: η πλεύση πλοίου με κατηγορία πάγου σε θαλάσσια περιοχή εντός της παρυφής πάγου·
- ε) «ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης»: τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 36 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- ε-ε) «παρυφή πάγου»: σύμφωνα με την παράγραφο 4.4. της ονοματολογίας του θαλάσσιου πάγου του WMO του Μαρτίου του 2014, η οριοθέτηση, ανά πάσα στιγμή, μεταξύ της ανοικτής θάλασσας και του θαλάσσιου πάγου κάθε είδους, γρήγορου ή παρασυρόμενου·
- στ) «καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών»: οι καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 40 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·
- ζ) «τεχνολογία μηδενικών εκπομπών»: η τεχνολογία που δεν συνεπάγεται, όταν χρησιμοποιείται για την παροχή ενέργειας, την απελευθέρωση των ακόλουθων αερίων

του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία στην ατμόσφαιρα: διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), μεθάνιο (CH₄), υποξείδια του αζώτου (N₂O), οξείδια του θείου (SO_x), οξείδια του αζώτου (NO_x) και αιωρούμενα σωματίδια (PM)·

- η) «υποκατάστατες πηγές ενέργειας»: η ανανεώσιμη αιολική ή ηλιακή ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου ή η ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται μέσω ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς·
- θ) «λιμένας κατάπλου»: λιμένας στον οποίο τα πλοία σταματούν για να φορτώνουν ή να εκφορτώνουν φορτίο ή να επιβιβάζουν ή να αποβιβάζουν επιβάτες, δεδομένου ότι εξαιρούνται οι στάσεις με αποκλειστικό σκοπό τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την τροφοδοσία, την αντικατάσταση του πληρώματος, τον δεξαμενισμό ή τις επισκευές στο πλοίο και/ή στον εξοπλισμό του, οι στάσεις σε λιμένες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή κινδύνου, οι μεταφορές μεταξύ πλοίων έξω από λιμένες, οι στάσεις με μοναδικό σκοπό την αναζήτηση καταφυγίου λόγω κακοκαιρίας ή όσες επιβάλλονται λόγω επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, και οι στάσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε γειτονικό λιμένα μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων·
- ι) «πλους»: ο πλους όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·
- ι2) «εξόχως απόκεντρη περιοχή»: υπερπόντιο έδαφος που αναφέρεται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ·
- ια) «εταιρεία»: η εταιρεία όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·
- ιβ) «ολική χωρητικότητα» (GT): η ολική χωρητικότητα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·
- ιγ) «ελλιμενισμένο πλοίο»: το ελλιμενισμένο πλοίο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιδ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·
- ιγ2) «πλοίο σε αγκυροβόλιο»: το ελλιμενισμένο πλοίο το οποίο δεν είναι προσδεδεμένο στην αποβάθρα·
- ιδ) «χρήση ενέργειας επί του πλοίου»: η ποσότητα ενέργειας, εκφρασμένη σε mega joule (MJ), που χρησιμοποιείται από το πλοίο για την πρόωση και τη λειτουργία οποιουδήποτε εξοπλισμού επί του πλοίου, εν πλω ή στη θέση ελλιμενισμού·
- ιε) «ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου»: η ποσότητα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, εκφρασμένη σε γραμμάρια ισοδυνάμου CO₂, η οποία καθορίζεται με βάση «από το φρέαρ έως τα απόνερα», ανά MJ ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·

- ιστ) «από το φρέαρ έως τα απόνερα»: μέθοδος υπολογισμού των εκπομπών η οποία λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο της παραγωγής, μεταφοράς, διανομής και χρήσης ενέργειας επί του πλοίου, μεταξύ άλλων και κατά τη διάρκεια της καύσης, στα αέρια θερμοκηπίου·
- ιζ) «συντελεστής εκπομπών»: ο μέσος ρυθμός εκπομπής ενός αερίου του θερμοκηπίου ως προς τα δεδομένα δραστηριότητας μιας ροής πηγής, με την παραδοχή πλήρους οξείδωσης στην περίπτωση της καύσης και πλήρους μετατροπής στην περίπτωση όλων των άλλων χημικών αντιδράσεων·
- ιη) «ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς»: το σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, χαμηλής ή υψηλής τάσης, εναλλασσόμενου ή συνεχούς ρεύματος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων από την πλευρά του πλοίου και από ξηράς, όταν τροφοδοτείται απευθείας ο κύριος πίνακας διανομής του πλοίου για την τροφοδότηση φορτίων παραμονής στον λιμένα και εξυπηρέτησης του πλοίου ή φόρτισης επαναφορτιζόμενων συσσωρευτών·
- ιη2) «ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμό»: η ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας από ελλιμενισμένο πλοίο για την κάλυψη όλων των ενεργειακών αναγκών που απαιτούν ηλεκτρική ενέργεια επί του πλοίου·
- ιη3) «καθορισμένη συνολική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου»: η υψηλότερη τιμή, εκφρασμένη σε κιλοβατώρες, της συνολικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της διανυκτέρευσης και της διαχείρισης φορτίου·
- ιθ) «ελεγκτής»: νομική οντότητα που διεξάγει επαληθευτικές δραστηριότητες και έχει διαπιστευθεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και του παρόντος κανονισμού·
- κα) «έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU»: έγγραφο που αφορά πλοίο, το οποίο χορηγείται σε μια εταιρεία από ελεγκτή και επιβεβαιώνει ότι το πλοίο αυτό συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό για συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς·

- κβ) «επιβατηγό πλοίο»: πλοίο όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο θ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802.
- κβ2) «επιβατηγό κρουαζιερόπλοιο»: επιβατηγό πλοίο που δεν διαθέτει κατάστρωμα φορτίου, το οποίο έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για την εμπορική μεταφορά επιβατών σε διανυκτέρευση σε θαλάσσιο ταξίδι.
- κγ) «πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων»: πλοίο σχεδιασμένο αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στα κύτη και επί του καταστρώματος.
- κδ) «μη συμμορφούμενος ελλιμενισμός»: ελλιμενισμός κατά τον οποίο το πλοίο δεν συμμορφώνεται με την απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1 και δεν εφαρμόζεται καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3.
- κε) «δυσμενέστερη οδός»: η οδός παραγωγής με τη μεγαλύτερη ένταση άνθρακα που χρησιμοποιείται για οποιοδήποτε δεδομένο καύσιμο.
- κστ) «ισοδύναμο CO₂»: δείκτης μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό εκπομπών από CO₂, CH₄ και N₂O με βάση το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, με μετατροπή των ποσοτήτων CH₄ και N₂O σε ισοδύναμες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα με το ίδιο δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη.
- κζ) «ισοζύγιο συμμόρφωσης»: η μέτρηση της υπερβολικής ή ανεπαρκούς συμμόρφωσης ενός πλοίου όσον αφορά τα όρια της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ μέρος Α.
- κη) «πλεόνασμα συμμόρφωσης»: το ισοζύγιο συμμόρφωσης με θετική τιμή.
- κθ) «έλλειμμα συμμόρφωσης»: το ισοζύγιο συμμόρφωσης με αρνητική τιμή.
- λ) «συνολικό ισοζύγιο συμμόρφωσης ομάδας»: το άθροισμα των ισοζυγίων συμμόρφωσης όλων των πλοίων που περιλαμβάνονται στην ομάδα.
- λα) «διαχειριστικός φορέας του λιμένα»: κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰.

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

- λβ) «εντεταλμένο κράτος»: το εντεταλμένο κράτος μέλος σε σχέση με ναυτιλιακή εταιρεία, όπως ορίζεται και αποφασίζεται αντίστοιχα στο άρθρο 3 στοιχείο κγ) και στο άρθρο 3ιζ) της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με την επιφύλαξη της επιλογής των αρμόδιων αρχών εντός του οικείου κράτους μέλους²¹.
- λγ) «έτος υποβολής εκθέσεων»: περίοδος ενός έτους, από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου, κατά την οποία πρέπει να υποβληθεί η έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 14.
- λδ) «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται του έτους υποβολής εκθέσεων.

²¹ Η διάταξη αυτή ενδέχεται να ευθυγραμμιστεί περαιτέρω, εν αναμονή της έκβασης των διαπραγματεύσεων για την αναθεώρηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Άρθρο 4

Όριο έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου

1. Η ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς δεν υπερβαίνει το όριο που ορίζεται στην παράγραφο 2.
2. Το όριο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 υπολογίζεται με μείωση της τιμής αναφοράς [X γραμμάρια ισοδύναμου CO₂ ανά MJ]* κατά το ακόλουθο ποσοστό:

22 % από την 1η Ιανουαρίου 2025·

6 % από την 1η Ιανουαρίου 2030·

13 % από την 1η Ιανουαρίου 2035·

26 % από την 1η Ιανουαρίου 2040·

59 % από την 1η Ιανουαρίου 2045·

75 % από την 1η Ιανουαρίου 2050.

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

²² Σημειωτέον ότι όλα τα αριθμητικά σύμβολα «πλην» έχουν διαγραφεί.

3. Η ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου υπολογίζεται ως η ποσότητα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο παράρτημα Ι.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ προκειμένου να συμπεριληφθούν οι συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αφορούν νέες πηγές ενέργειας ή να προσαρμοστούν οι υφιστάμενοι συντελεστές εκπομπών ώστε να διασφαλιστεί η συνέπεια με τα μελλοντικά διεθνή πρότυπα ή τη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα της ενέργειας.

Άρθρο 5

Πρόσθετες απαιτήσεις μηδενικών εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται κατά τον ελλιμενισμό

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2030 τα ελλιμενισμένα πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα λιμένα κατάπλου υπαγόμενο στη δικαιοδοσία κράτους μέλους οφείλουν να λαμβάνουν από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και να την χρησιμοποιούν για όλες τις ενεργειακές ανάγκες κατά τον ελλιμενισμό.
2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται σε:
 - α) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων
 - β) επιβατηγά πλοία.

3. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται σε πλοία τα οποία:
- α) είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα για λιγότερο από δύο ώρες, υπολογιζόμενες με βάση την ώρα αναχώρησης και άφιξης που παρακολουθούνται και καταγράφονται σύμφωνα με το άρθρο 14·
 - β) χρησιμοποιούν καθόσον είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών για να καλύψουν τη ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμό·
 - γ) αναγκάζονται να πραγματοποιήσουν μη προγραμματισμένο και μη συστηματικό ελλιμενισμό για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων που εκφεύγουν του ελέγχου του πλοίου·
 - δ) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς λόγω μη διαθέσιμων σημείων σύνδεσης σε λιμένα·
 - δ-α) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς επειδή, κατ' εξαίρεση, η σταθερότητα του ηλεκτρικού δικτύου κινδυνεύει, λόγω ανεπαρκούς διαθέσιμης ισχύος από ξηράς για την κάλυψη της απαιτούμενης ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας του προσδεδεμένου πλοίου·
 - ε) δεν είναι σε θέση να λάβουν ηλεκτρική τροφοδότηση από την ξηρά επειδή η χερσαία εγκατάσταση στον λιμένα δεν είναι συμβατή με τον επί του πλοίου εξοπλισμό για ηλεκτροδότηση από την ξηρά, υπό την προϋπόθεση ότι η επί του πλοίου εγκατάσταση για τη σύνδεση με την ξηρά έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται στο παράρτημα II του AFIR²³ για συστήματα σύνδεσης ποντοπόρων πλοίων στην ξηρά·
 - στ) για περιορισμένο χρονικό διάστημα, απαιτούν τη χρήση παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το πλοίο, το περιβάλλον ή για άλλους λόγους ανωτέρας βίας·
 - ζ) ενώ παραμένουν συνδεδεμένα, για χρονικό διάστημα περιορισμένο στο απολύτως αναγκαίο, απαιτούν τη χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου για δοκιμές συντήρησης ή για λειτουργικές δοκιμές που διενεργούνται κατόπιν αιτήματος υπαλλήλου αρμόδιας αρχής ή εκπροσώπου αναγνωρισμένου οργανισμού που διενεργεί έρευνα ή επιθεώρηση.

²³ Ο σωστός τίτλος θα προστεθεί αργότερα.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 3 για τη σύνταξη του καταλόγου και τον καθορισμό των κριτηρίων αποδοχής των τεχνολογιών και του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν ώστε να θεωρούνται τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο ζ), για την ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή επικαιροποιεί τακτικά τον κατάλογο και τα κριτήρια αποδοχής υπό το πρίσμα της επιστημονικής και τεχνικής προόδου προκειμένου να αξιολογεί κατά πόσον οι νέες τεχνολογίες μπορούν να θεωρηθούν ως τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού.
5. Τα πλοία που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών ως υποκατάστατο της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, κατ' εφαρμογή της παραγράφου 3 στοιχείο β), ενημερώνουν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου ή κάθε οντότητα δεόντως εξουσιοδοτημένη πριν από τον κατάπλου σε λιμένες.
- Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τις λεπτομέρειες και το χρονοδιάγραμμα των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.
- 5α. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου ή οποιαδήποτε δεόντως εξουσιοδοτημένη οντότητα, κατόπιν διαβούλευσης με τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα, κατά περίπτωση, καταχωρίζει αμελλητί στη βάση δεδομένων FuelEU τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) την ισχύ τυχόν εξαίρεσης που προβλέπεται στην παράγραφο 3 στοιχεία α), β), γ), δ) ή ε)·
 - β) τη μη εφαρμογή από ένα πλοίο της απαίτησης της παραγράφου 1 χωρίς να είναι επιλέξιμο για οποιαδήποτε εξαίρεση που ορίζεται στην παράγραφο 3.
6. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, στους λιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 9 του AFIR²⁴ και είναι εξοπλισμένοι για την παροχή της απαιτούμενης ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε συγκεκριμένο τύπο πλοίου, οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε) δεν θα εφαρμόζονται σε πλοίο του συγκεκριμένου τύπου για συνολικά περισσότερες από πέντε φορές, κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς. Ο ελλειμισμός δεν προσμετράται για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με την παρούσα διάταξη όταν η εταιρεία αποδεικνύει ότι δεν θα μπορούσε ευλόγως να γνωρίζει ότι το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να συνδεθεί για τον λόγο που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε).

²⁴ Ο σωστός τίτλος θα προστεθεί αργότερα.

7. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι, σε λιμένα ή σε ορισμένα τμήματα λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία του, για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή τα επιβατηγά πλοία που είναι σε αγκυροβόλιο ισχύουν οι ίδιες υποχρεώσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό για τα πλοία που είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα. Το κράτος μέλος κοινοποιεί την απόφασή του στην Επιτροπή ένα έτος πριν από την εφαρμογή της, η οποία πρέπει να αρχίζει στην αρχή μιας περιόδου αναφοράς. Η Επιτροπή δημοσιεύει τις πληροφορίες στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και παρέχει ευπρόσιτο ενημερωμένο κατάλογο των σχετικών λιμένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΚΟΙΝΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Άρθρο 6

Κοινές αρχές της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων

1. Σύμφωνα με τα άρθρα 7 έως 9, οι εταιρείες, για καθένα από τα πλοία τους, παρακολουθούν και υποβάλλουν εκθέσεις για τα σχετικά δεδομένα κατά τη διάρκεια μιας περιόδου αναφοράς. Διενεργούν την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σε όλους τους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και για όλους τους πλόες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.
2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν ανά πάσα στιγμή την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, κατά τη διάρκεια του πλου και κατά τον ελλιμενισμό. Οι εταιρείες εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή κενών στα δεδομένα κατά την περίοδο αναφοράς.
3. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων γίνονται με συνέπεια και είναι συγκρίσιμες διαχρονικά. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτόν τις ίδιες μεθοδολογίες παρακολούθησης και τα ίδια σύνολα δεδομένων, με την επιφύλαξη τροποποιήσεων που αξιολογούνται από τον ελεγκτή. Οι εταιρείες καθιστούν δυνατή την έκφραση εύλογης βεβαιότητας ως προς την αρτιότητα των παρακολουθούμενων και αναφερόμενων δεδομένων.
4. Οι εταιρείες λαμβάνουν, αναλύουν και αποθηκεύουν για τουλάχιστον πέντε έτη όλα τα δεδομένα και την τεκμηρίωση της παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών, δελτίων παράδοσης καυσίμων όπως συμπληρώνονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι και δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή και ακριβή τρόπο, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, ώστε ο ελεγκτής να μπορεί να προσδιορίσει την ένταση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από τα πλοία.
5. Κατά την ανάληψη των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προβλέπονται στα άρθρα 7 έως 9 και 14 του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιούνται, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες και τα δεδομένα που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Άρθρο 7

Σχέδιο παρακολούθησης

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

- δ) περιγραφή, για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5, των προτύπων και των χαρακτηριστικών του εξοπλισμού που καθιστά δυνατή τη σύνδεση με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά ή της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών·
- δ2) η τιμή της συνολικής ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου που παρέχεται στην ηλεκτρική εξισορρόπηση του φορτίου του ή στην μελέτη ηλεκτρικού φορτίου που χρησιμοποιείται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τους κανονισμούς 40 και 41 του κεφαλαίου II-1 της σύμβασης SOLAS, όπως έχει εγκριθεί από την αρχή του κράτους της σημαίας του ή από αναγνωρισμένο οργανισμό όπως ορίζεται στον κώδικα του ΔΝΟ για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που εγκρίθηκε με το ψήφισμα MEPC237(65). Σε περίπτωση που το πλοίο δεν είναι σε θέση να παράσχει την εν λόγω αναφορά, η τιμή που λαμβάνεται υπόψη είναι το 25 % του συνόλου των μέγιστων συνεχών κατανομών των κύριων κινητήρων του πλοίου, όπως προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό EIAPP (Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης της ατμόσφαιρας από κινητήρα) που εκδίδεται κατ' εφαρμογή της σύμβασης MARPOL ή, εάν οι κινητήρες δεν απαιτείται να διαθέτουν πιστοποιητικό EIAPP, στην πινακίδα ονομασίας των κινητήρων·
- ε) περιγραφή της ή των προβλεπόμενων πηγών ενέργειας που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν επί του πλοίου κατά τη ναυσιπλοΐα και τον ελλιμενισμό προς συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5·
- στ) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου του πλοίου, καθώς και της ενέργειας που παρέχεται από υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών·
- ζ) περιγραφή των διαδικασιών για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους συντελεστές εκπομπών ενέργειας από το φρέαρ έως τη δεξαμενή και από τη δεξαμενή έως τα απόνερα, που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου, σύμφωνα με τις μεθόδους που ορίζονται στο άρθρο 9 και στα παραρτήματα I και II·
- η) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών για την παρακολούθηση της πληρότητας του καταλόγου πλόων·
- θ) περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των δεδομένων δραστηριότητας ανά πλου, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών, αρμοδιοτήτων, μαθηματικών τύπων και πηγών δεδομένων για τον προσδιορισμό και την καταγραφή του χρόνου παραμονής στη θάλασσα μεταξύ του λιμένα αναχώρησης και του λιμένα άφιξης και του χρόνου ελλιμενισμού·

- ι) περιγραφή των χρησιμοποιούμενων διαδικασιών, συστημάτων και αρμοδιοτήτων για την επικαιροποίηση οποιωνδήποτε από τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο παρακολούθησης κατά την περίοδο αναφοράς·
 - ια) περιγραφή της μεθόδου που θα χρησιμοποιείται με σκοπό τον προσδιορισμό υποκατάστατων δεδομένων για τη συμπλήρωση κενών των δεδομένων·
 - ιβ) φύλλο καταγραφής των αναθεωρήσεων για την καταγραφή όλων των λεπτομερειών του ιστορικού αναθεωρήσεων·
 - ιγ) πληροφορίες σχετικά με την κατηγορία πάγου του πλοίου, εάν η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του πλοίου·
 - ιδ) περιγραφή μιας επαληθεύσιμης διαδικασίας για την παρακολούθηση της απόστασης που διανύεται για ολόκληρο τον πλου και κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου, της ημερομηνίας, του χρόνου και της κατανάλωσης καυσίμου κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου, εάν η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί η πρόσθετη ενέργεια λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του πλοίου.
4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασισμένα σε υποδείγματα. Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τα εν λόγω υποδείγματα, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Άρθρο 8

Τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης

1. Οι εταιρείες ελέγχουν τακτικά και τουλάχιστον ετησίως αν το σχέδιο παρακολούθησης του πλοίου αντικατοπτρίζει τη φύση και τη λειτουργία του και αν τα δεδομένα που περιέχει επιδέχονται βελτίωση.
2. Η εταιρεία τροποποιεί το σχέδιο παρακολούθησης σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) αλλαγή εταιρείας·

- β) όταν χρησιμοποιούνται νέα συστήματα μετατροπής ενέργειας, νέοι τύποι ενέργειας, νέα συστήματα σύνδεσης με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά ή νέες υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών
- γ) όταν αλλαγές στη διαθεσιμότητα των δεδομένων, λόγω χρήσης νέων τύπων εξοπλισμού μετρήσεων, νέων μεθόδων δειγματοληψίας ή αναλυτικών μεθόδων ή για άλλους λόγους, είναι δυνατόν να επηρεάσουν την ακρίβεια των δεδομένων που συλλέγονται
- δ) όταν διαπιστώνεται ότι τα δεδομένα που προέκυψαν από την εφαρμοζόμενη μέθοδο παρακολούθησης ήταν εσφαλμένα
- ε) όταν οποιοδήποτε τμήμα του σχεδίου παρακολούθησης διαπιστώνεται ότι δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και η εταιρεία καλείται από τον ελεγκτή να το αναθεωρήσει.
3. Οι εταιρείες κοινοποιούν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στους ελεγκτές κάθε πρόταση τροποποίησης του σχεδίου παρακολούθησης.

Άρθρο 9

Πιστοποίηση των καυσίμων και των συντελεστών εκπομπών

1. Όταν βιοκαύσιμα, βιοαέρια, καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες:
- α) τα βιοκαύσιμα και τα βιοαέρια που δεν συμμορφώνονται με τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των αερίων θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ή τα οποία παράγονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών, θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου
- β) τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που δεν συμμορφώνονται με τα όρια μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 27 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου.

2. Βάσει των δελτίων παράδοσης καυσίμων, όπως συμπληρώνονται σύμφωνα με το παράρτημα I, οι εταιρείες παρέχουν ακριβή και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αειφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα, τα οποία πιστοποιούνται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.
3. Οι εταιρείες δεν αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή» που αναφέρονται στο παράρτημα II για τα ορυκτά καύσιμα. Οι εταιρείες δικαιούνται να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που αναφέρονται στο παράρτημα II, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται, στο πλαίσιο συστήματος που αναγνωρίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 για τα βιοκαύσιμα, τα βιοαέρια, τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα.
4. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα που ορίζονται στο παράρτημα II, με εξαίρεση τους συντελεστές εκπομπών CO₂ από τη δεξαμενή έως τα απόνερα για ορυκτά καύσιμα, υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται μέσω εργαστηριακών δοκιμών ή άμεσων μετρήσεων εκπομπών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ

Άρθρο 10

Τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης

1. Για κάθε πλοίο και στην περίπτωση αλλαγής του ελεγκτή, ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 8. Εφόσον στην εκτίμηση επισημαίνονται ελλείψεις συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, η οικεία εταιρεία αναθεωρεί το σχέδιό της αναλόγως και υποβάλλει το αναθεωρημένο σχέδιο προς τελική εκτίμηση από τον ελεγκτή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η αναθεώρηση γίνεται εντός προθεσμίας που συμφωνείται μεταξύ της οικείας εταιρείας και του ελεγκτή. Σε καμία περίπτωση η προθεσμία αυτή δεν εκτείνεται μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς.
- 1α. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που αναφέρεται στα στοιχεία β), γ) και δ) του άρθρου 8 παράγραφος 2 υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή. Μετά την αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην οικεία εταιρεία εάν οι εν λόγω τροποποιήσεις συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 8.
- 1β. Ο ελεγκτής καταγράφει το σχέδιο παρακολούθησης και το τροποποιημένο σχέδιο παρακολούθησης, αφού αξιολογηθεί ικανοποιητικά, στη βάση δεδομένων FuelEU. Το εντεταλμένο κράτος έχει πρόσβαση στο σχέδιο παρακολούθησης και στο τροποποιημένο σχέδιο παρακολούθησης.

Άρθρο 11

Γενικές υποχρεώσεις και αρχές που ισχύουν για τους ελεγκτές

1. Ο ελεγκτής είναι ανεξάρτητος από την εταιρεία ή τον διαχειριστή του πλοίου και διεξάγει τις δραστηριότητες που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Προς τούτο, ο ελεγκτής και οποιοδήποτε τμήμα της ίδιας νομικής οντότητας δεν είναι εταιρεία ούτε διαχειριστής πλοίου, δεν είναι ιδιοκτήτης εταιρείας ούτε ανήκει στην ιδιοκτησία εταιρείας και ο ελεγκτής δεν έχει σχέσεις με την εταιρεία οι οποίες θα μπορούσαν να πλήξουν την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του.

2. Ο ελεγκτής αξιολογεί την εγκυρότητα, την αξιοπιστία, την ακρίβεια και την πληρότητα των δεδομένων και των πληροφοριών που αφορούν την ποσότητα, τον τύπο και τον συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, και ειδικότερα:
- α) της μεθόδου καταλογισμού της κατανάλωσης καυσίμου και της χρήσης υποκατάστατων πηγών ενέργειας για τους πλόες και τους ελλιμενισμούς·
 - β) των αναφερόμενων δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμου και των σχετικών μετρήσεων και υπολογισμών·
 - γ) της επιλογής και της χρήσης συντελεστών εκπομπών·
 - δ) της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή της παρουσίας εξαιρέσεων που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5·
 - ε) των πληροφοριών που απαιτούνται βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 2.
3. Η εκτίμηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 βασίζεται στα ακόλουθα:
- α) τα αναφερόμενα δεδομένα είναι συνεπή με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών·
 - β) τα αναφερόμενα δεδομένα είναι απαλλαγμένα από ανακολουθίες, ιδίως όταν συγκρίνεται ο συνολικός όγκος καυσίμου που προμηθεύεται ετησίως κάθε πλοίο με τη συγκεντρωτική κατανάλωση καυσίμου κατά τους πλόες·
 - γ) η συλλογή των δεδομένων έχει πραγματοποιηθεί με βάσει τους ισχύοντες κανόνες και
 - δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη και συνεπή.

Διαδικασίες επαλήθευσης

1. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τη διαδικασία παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συγκρίνοντας την αναφερόμενη ποσότητα, τύπο και συντελεστή εκπομπών της ενέργειας που χρησιμοποιείται από τα πλοία επί του πλοίου με εκτιμήσεις που βασίζονται σε στοιχεία εντοπισμού των κινήσεων και χαρακτηριστικά των πλοίων, όπως η εγκατεστημένη ισχύς μηχανών. Εφόσον διαπιστώσει σημαντικές αποκλίσεις, διενεργεί διεξοδικότερες αναλύσεις.
2. Ο ελεγκτής εντοπίζει τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με τα διάφορα στάδια των υπολογισμών, εξετάζοντας όλες τις πηγές δεδομένων και μεθοδολογίες που χρησιμοποίησε η εταιρεία.
3. Ο ελεγκτής λαμβάνει υπόψη κάθε αποτελεσματική μέθοδο ελέγχου των κινδύνων που εφαρμόζει η οικεία εταιρεία για τη μείωση του βαθμού αβεβαιότητας, σε συνάρτηση με την ακρίβεια των χρησιμοποιούμενων μεθόδων παρακολούθησης.
4. Κατόπιν αιτήματος του ελεγκτή, η ενδιαφερόμενη εταιρεία παρέχει κάθε συμπληρωματική πληροφορία που επιτρέπει στον ελεγκτή να εκτελέσει τις επαληθευτικές δραστηριότητές του. Εφόσον είναι αναγκαίο για τον προσδιορισμό της εγκυρότητας, της αξιοπιστίας, της ακρίβειας και της πληρότητας των αναφερόμενων δεδομένων και πληροφοριών, ο ελεγκτής διενεργεί ελέγχους κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επαλήθευσης. Σε περίπτωση αμφιβολιών, ο ελεγκτής μπορεί να πραγματοποιήσει επιτόπιες επισκέψεις στις εγκαταστάσεις της εταιρείας ή επί του πλοίου. Η εταιρεία παρέχει στον ελεγκτή πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της εταιρείας ή του πλοίου, προκειμένου να διευκολύνει τις επαληθευτικές του δραστηριότητες.
5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις προκειμένου να διευκρινίσει περαιτέρω τους κανόνες για τις επαληθευτικές δραστηριότητες που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, τουλάχιστον όσον αφορά τα ακόλουθα στοιχεία²⁵: αρμοδιότητες των ελεγκτών, έγγραφα που πρέπει να υποβάλλουν οι εταιρείες στους ελεγκτές, αξιολόγηση κινδύνου — συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων — που πρέπει να διενεργούν οι ελεγκτές, αξιολόγηση της συμμόρφωσης του σχεδίου παρακολούθησης, επαλήθευση της έκθεσης FuelEU, βαθμός σημαντικότητας, εύλογη βεβαιότητα των ελεγκτών, ανακρίβειες και ελλείψεις

²⁵ Τα στοιχεία αυτά είναι παρόμοια με εκείνα που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος III του κανονισμού ΠΥΕ, δεδομένου ότι η παράγραφος αυτή ισοδυναμεί με το άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού ΠΥΕ.

συμμόρφωσης, περιεχόμενο της έκθεσης επαλήθευσης, συστάσεις για βελτιώσεις, επιτόπιες επισκέψεις και επικοινωνία μεταξύ εταιρειών, ελεγκτών, αρμόδιων αρχών και της Επιτροπής. Οι κανόνες που καθορίζονται στις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 έως 12 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Άρθρο 13

Διαπίστευση ελεγκτών

1. Οι ελεγκτές διαπιστεύονται για δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008.
2. Σε περίπτωση που ο παρών κανονισμός δεν περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για τη διαπίστευση των ελεγκτών, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.
 - 2α. Οι ελεγκτές διαθέτουν ανά πάσα στιγμή μέσα και προσωπικό ανάλογα με το μέγεθος του στόλου για τον οποίο ασκούν επαληθευτικές δραστηριότητες δυνάμει του παρόντος κανονισμού, καθώς και επαρκή εμπειρογνωμοσύνη για την εκτέλεση των καθηκόντων που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό. Είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα μέσα και το προσωπικό τους σε κάθε τόπο εργασίας, όταν και όπως απαιτείται για τα καθήκοντα που πρόκειται να εκτελεστούν κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
 - 2β. Σε περίπτωση που αρμόδια αρχή διαπιστώσει περιπτώσεις μη συμμόρφωσης των δραστηριοτήτων ελεγκτή που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο υπάγεται ο εθνικός οργανισμός διαπίστευσης που έχει διαπιστεύσει τον ελεγκτή. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του εθνικού οργανισμού διαπίστευσης ζητεί από τον εθνικό οργανισμό διαπίστευσης να λάβει υπόψη τις πληροφορίες αυτές στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων εποπτείας της.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό περαιτέρω μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών, τουλάχιστον όσον αφορά τα ακόλουθα στοιχεία²⁶: αίτηση καταχώρησης για δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, αξιολόγηση των ελεγκτών από τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης, εποπτεία των δραστηριοτήτων από τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης προκειμένου να πιστοποιείται η συνέχιση της διαπίστευσης, διοικητικά μέτρα που πρέπει να εγκρίνονται σε περίπτωση που ο ελεγκτής δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και απαιτήσεις για τους εθνικούς οργανισμούς διαπίστευσης προκειμένου να είναι αρμόδιοι να χορηγούν διαπίστευση σε ελεγκτές για δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της αναφοράς σε εναρμονισμένα πρότυπα. Οι μέθοδοι και τα κριτήρια που καθορίζονται στις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 έως 12 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

²⁶ Τα στοιχεία αυτά είναι παρόμοια με εκείνα που ορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΙΙ του κανονισμού ΠΥΕ, δεδομένου ότι η παράγραφος αυτή ισοδυναμεί με το άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού ΠΥΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ, ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ, ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 14

Παρακολούθηση και καταγραφή

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2025, με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 7 και μετά την εκτίμηση του εν λόγω σχεδίου από τον ελεγκτή, οι εταιρείες παρακολουθούν και καταγράφουν, για κάθε πλοίο που καταπλέει ή αποπλέει και για κάθε πλοίο προς ή από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) τον λιμένα αναχώρησης και τον λιμένα άφιξης, περιλαμβανομένης της ημερομηνίας και της ώρας αναχώρησης και άφιξης και του χρόνου ελλιμενισμού·
 - β) για κάθε πλοίο για το οποίο ισχύει το άρθρο 5 παράγραφος 1, τη σύνδεση και τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή την εφαρμογή οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 όπως βεβαιώνεται δυνάμει του άρθρου 5(5β, στοιχείο α), κατά περίπτωση·
 - γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω·
 - γ-α) την ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που παραδίδεται στο πλοίο μέσω της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς·
 - δ) για κάθε τύπο καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, τον συντελεστή εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή, τους συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή ως τα απόνερα από καιόμενο καύσιμο και τους συντελεστές εκπομπών από τη δεξαμενή έως τα απόνερα από απώλεια καυσίμου που συνδέονται με τις διάφορες μονάδες κατανάλωσης καυσίμου επί του πλοίου, που καλύπτουν όλα τα σχετικά αέρια θερμοκηπίου·
 - ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω·
 - στ) την κατηγορία πάγου του πλοίου, εάν η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί η πρόσθετη ενέργεια που οφείλεται στην κατηγορία πάγου του πλοίου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του πλοίου. Για να διαπιστωθεί η αντιστοιχία μεταξύ των κατηγοριών πάγου, χρησιμοποιείται η σύσταση 25/7 της HELCOM·

- ζ) την ημερομηνία, την ώρα και τη θέση κατά την είσοδο και την έξοδο από τις συνθήκες πάγου, την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου, την απόσταση που διανύεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου και την απόσταση που διανύεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εάν η εταιρεία ζητήσει να εξαιρεθεί η πρόσθετη ενέργεια λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου από την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του πλοίου.
2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σε ετήσια βάση με διαφανή τρόπο, ώστε ο ελεγκτής να είναι σε θέση να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.
3. Έως τις 31 Ιανουαρίου του έτους υποβολής εκθέσεων, οι εταιρείες υποβάλλουν στον ελεγκτή έκθεση FuelEU για κάθε επιμέρους πλοίο, η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθώς και τα δεδομένα και την τεκμηρίωση παρακολούθησης που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 4 για την περίοδο αναφοράς.
4. Σε περίπτωση μεταβίβασης πλοίου από μια εταιρεία σε άλλη:
- α) η προηγούμενη εταιρεία κοινοποιεί στον ελεγκτή τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο έφερε την ευθύνη για τη εκμετάλλευση του πλοίου. Όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην ημέρα ολοκλήρωσης της μεταβίβασης και το αργότερο ένα μήνα πέραν αυτής, οι πληροφορίες αυτές επαληθεύονται και καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 15 από τον ελεγκτή που πραγματοποίησε επαληθευτικές δραστηριότητες για το πλοίο υπό την ευθύνη της προηγούμενης εταιρείας και
- β) με την επιφύλαξη του εδαφίου α), η νέα εταιρεία που αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου στις 31 Δεκεμβρίου της περιόδου αναφοράς είναι υπεύθυνη για τη συμμόρφωση του πλοίου με τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5 για ολόκληρη την περίοδο αναφοράς εντός της οποίας πραγματοποιήθηκε η μεταβίβαση ή οι μεταβιβάσεις.

Επαλήθευση και υπολογισμός

1. Μετά την επαλήθευση που προβλέπεται στα άρθρα 10 έως 12, ο ελεγκτής αξιολογεί την ποιότητα, την πληρότητα και την ακρίβεια της έκθεσης FuelEU. Για τον σκοπό αυτόν, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί όλες τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων FuelEU, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που παρέχονται για ελλειμνισμούς σύμφωνα με το άρθρο 5.
- 1-α²⁷. Εφόσον η εκτίμηση επαλήθευσης καταλήξει στο συμπέρασμα, με την εύλογη βεβαιότητα του ελεγκτή, ότι η έκθεση FuelEU δεν περιέχει ουσιώδεις ανακρίβειες, ο ελεγκτής διαβιβάζει στην εταιρεία έκθεση επαλήθευσης στην οποία δηλώνει ότι η έκθεση FuelEU συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό. Στην έκθεση επαλήθευσης προσδιορίζονται όλα τα ζητήματα που αφορούν το έργο του ελεγκτή.
- 1-β²⁸. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακρίβειες ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εταιρεία διορθώνει τις ανακρίβειες ή διευθετεί τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης, και υποβάλλει στον ελεγκτή τροποποιημένη έκθεση FuelEU και κάθε άλλη πληροφορία που ήταν αναγκαία για τη διευθέτηση των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης που εντοπίστηκαν. Στην έκθεση επαλήθευσης, ο ελεγκτής δηλώνει κατά πόσον η τροποποιημένη έκθεση FuelEU συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό. Σε περίπτωση που οι κοινοποιηθείσες ανακρίβειες ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης δεν έχουν διευθετηθεί και έχουν ως αποτέλεσμα ουσιώδεις ανακρίβειες, ο ελεγκτής διαβιβάζει στην εταιρεία έκθεση επαλήθευσης στην οποία αναφέρεται ότι η έκθεση FuelEU δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό.
2. Με βάση την συμμορφούμενη έκθεση FuelEU, ο ελεγκτής:
 - α) υπολογίζει, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο που καθορίζεται στο παράρτημα I, την ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από το εξεταζόμενο πλοίο.

²⁷ Η παράγραφος αυτή εμπνέεται από το άρθρο 13 παράγραφος 3 του κανονισμού ΠΥΕ, για τη βελτίωση της συνέπειας και της αρτιότητας της διαδικασίας επαλήθευσης.

²⁸ Η παρούσα παράγραφος αντιστοιχεί στο αρχικό άρθρο 10 παράγραφος 3, με επιπλέον στοιχεία από το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού ΠΥΕ, για τη βελτίωση της συνέπειας και της αρτιότητας της διαδικασίας επαλήθευσης.

- β) υπολογίζει, χρησιμοποιώντας τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ μέρος Α, το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου·
- γ) υπολογίζει τον αριθμό των μη συμμορφούμενων ελλιμενισμών κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που το πλοίο είναι προσδεμένο στην αποβάθρα και, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 7, σε αγκυροβόλιο, για κάθε ελλιμενισμό που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 5.
3. Έως τις 31 Μαρτίου του έτους υποβολής εκθέσεων, ο ελεγκτής κοινοποιεί στην εταιρεία τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και καταχωρίζει στη βάση δεδομένων FuelEU τη συμμορφούμενη έκθεση FuelEU, την έκθεση επαλήθευσης και τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 15-α

Συμπληρωματικοί έλεγχοι από αρμόδια αρχή

1. Ανά πάσα στιγμή και για τις δύο προηγούμενες περιόδους αναφοράς, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους μπορεί να διενεργεί, για οποιοδήποτε από τα πλοία ναυτιλιακής εταιρείας, συμπληρωματικούς ελέγχους επί οποιουδήποτε από τα ακόλουθα:
- α) τη συμμορφούμενη έκθεση FuelEU που καταρτίζεται κατ' εφαρμογή των άρθρων 14 και 15·
- β) την έκθεση επαλήθευσης που συντάσσεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 15·
- γ) τους υπολογισμούς που πραγματοποίησε ο ελεγκτής κατ' εφαρμογή του άρθρου 15 παράγραφος 2.
2. Κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, η εταιρεία παρέχει κάθε αναγκαία πληροφορία ή έγγραφο και επιτρέπει την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της εταιρείας ή του πλοίου για τη διευκόλυνση των ελέγχων.
3. Η αρμόδια αρχή εκδίδει πρόσθετη έκθεση ελέγχου, η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τους επικαιροποιημένους υπολογισμούς που πραγματοποιούνται κατ' εφαρμογή του άρθρου 15α παράγραφος 1 στοιχείο γ), το επικαιροποιημένο ποσό του πλεονάσματος συμμόρφωσης ή του προκαταρκτικού πλεονάσματος συμμόρφωσης και το επικαιροποιημένο ποσό της διορθωτικής κύρωσης.

4. Εάν στην έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 εντοπισθούν ανακρίβειες, περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ή εσφαλμένοι υπολογισμοί που αντιβαίνουν προς τις απαιτήσεις των άρθρων 4 ή 5 του παρόντος κανονισμού και, κατά συνέπεια, επισύρουν διορθωτική κύρωση ή καθιστούν απαραίτητη την τροποποίηση του ποσού διορθωτικής κύρωσης που έχει ήδη καταβληθεί, η αρμόδια αρχή κοινοποιεί στην εταιρεία το αντίστοιχο ποσό της διορθωτικής κύρωσης ή της τροποποιημένης διορθωτικής κύρωσης. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η εταιρεία που είναι υπεύθυνη για το πλοίο κατά τη διάρκεια της περιόδου που υπόκειται στους πρόσθετους ελέγχους καταβάλλει ποσό ίσο με τη διορθωτική κύρωση ή την εν λόγω τροποποιημένη διορθωτική κύρωση εντός ενός μηνός από την κοινοποίησή της, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρονται στο άρθρο 20.
5. Η αρμόδια αρχή διαγράφει χωρίς καθυστέρηση από τη βάση δεδομένων FuelEU το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU του πλοίου του οποίου η εταιρεία δεν έχει εξοφλήσει εγκαίρως τις κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και κοινοποιεί εγκαίρως την απόσυρση αυτή στην εταιρεία. Εκδίδει εκ νέου το έγγραφο συμμόρφωσης όταν έχει εξοφληθεί η διορθωτική κύρωση, υπό την προϋπόθεση ότι η εταιρεία πληροί τις λοιπές προϋποθέσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό για την έκδοση του εν λόγω εγγράφου.
6. Η παράγραφος 5 δεν εφαρμόζεται σε πλοία τα οποία έχουν μεταβιβαστεί σε εταιρεία διαφορετική από εκείνη που είχε αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία τους κατά τη διάρκεια της περιόδου που υποβλήθηκαν σε συμπληρωματικούς ελέγχους.
7. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο καθώς και η απόδειξη των πληρωμών καταγράφονται χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων FuelEU από τις οντότητες που εκτελούν τις εν λόγω ενέργειες.

Άρθρο 15-β

Υποστηρικτικά εργαλεία και καθοδήγηση

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

Άρθρο 16

Βάση δεδομένων και υποβολή εκθέσεων FuelEU

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει ηλεκτρονική βάση δεδομένων FuelEU, μεριμνά για τη λειτουργία της και την ενημερώνει για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό. Η βάση δεδομένων FuelEU χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου των ενεργειών που σχετίζονται με τις δραστηριότητες επαλήθευσης, του ισοζυγίου συμμόρφωσης των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των μηχανισμών ευελιξίας που προβλέπονται στα άρθρα 17 και 18, και των ενεργειών που σχετίζονται με την εξόφληση των κυρώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 20 και την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU. Πρόσβαση σε αυτήν έχουν οι εταιρείες, οι ελεγκτές, οι αρμόδιες αρχές και κάθε δεόντως εξουσιοδοτημένος φορέας, οι εθνικοί οργανισμοί διαπίστευσης, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και η Επιτροπή, με τα κατάλληλα δικαιώματα πρόσβασης και τις λειτουργίες που ανταποκρίνονται στις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
 - 1-α. Τα στοιχεία που καταχωρίζονται ή τροποποιούνται στη βάση δεδομένων FuelEU κοινοποιούνται στις οντότητες που έχουν πρόσβαση σε αυτά.
2. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τους κανόνες για τα δικαιώματα πρόσβασης και τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της βάσης δεδομένων FuelEU, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων ειδοποίησης και του φιλτραρίσματος της εν λόγω βάσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

Αποταμίευση και δανεισμός του πλεονάσματος συμμόρφωσης μεταξύ περιόδων αναφοράς

1. Με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όταν το πλοίο έχει πλεόνασμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να το αποταμιεύσει στο ισοζύγιο συμμόρφωσης του ίδιου πλοίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η εταιρεία καταγράφει την αποταμίευση του πλεονάσματος συμμόρφωσης στην επόμενη περίοδο αναφοράς στη βάση δεδομένων FuelEU, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ελεγκτή της. Η εταιρεία δεν μπορεί πλέον να αποταμιεύσει το πλεόνασμα συμμόρφωσης μετά την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU.
2. Με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, σε περίπτωση που το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να δανειστεί εκ των προτέρων την αντίστοιχη ποσότητα από το πλεόνασμα συμμόρφωσης της επόμενης περιόδου αναφοράς. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης προστίθεται στο ισοζύγιο του πλοίου κατά την περίοδο αναφοράς και κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς αφαιρείται από το ισοζύγιο του ίδιου πλοίου αφού πολλαπλασιαστεί επί 1,1. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο δανεισμού:
 - α) για την ποσότητα που υπερβαίνει περισσότερο από 2 % το όριο που καθορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, πολλαπλασιαζόμενη επί την κατανάλωση ενέργειας του πλοίου που υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα I
 - β) για δύο διαδοχικές περιόδους αναφοράς.
3. Έως τις 30 Απριλίου του έτους υποβολής εκθέσεων, η εταιρεία καταγράφει το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης, κατόπιν έγκρισης από τον ελεγκτή της, στη βάση δεδομένων FuelEU.
4. Όταν ένα πλοίο δεν έχει ελλειμεισθεί στην Ένωση κατά την περίοδο αναφοράς και έχει δανειστεί προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους κοινοποιεί στην εταιρεία, έως την 1η Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων, το ποσό της διορθωτικής κύρωσης που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1α, το οποίο αποφεύχθηκε αρχικά με τον δανεισμό του εν λόγω προκαταβολικού πλεονάσματος συμμόρφωσης, πολλαπλασιασμένο επί 1,1.

Άρθρο 18

Ομαδοποίηση της συμμόρφωσης

1. Τα ισοζύγια συμμόρφωσης δύο ή περισσότερων πλοίων, τα οποία υπολογίζονται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 15 παράγραφος 2, μπορούν να ομαδοποιούνται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 4. Το ισοζύγιο συμμόρφωσης ενός πλοίου δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε περισσότερες από μία ομάδες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς.
2. Για τον σκοπό αυτό, η εταιρεία κοινοποιεί στη βάση δεδομένων FuelEU την πρόθεσή της να συμπεριλάβει το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου σε μια ομάδα, την κατανομή του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης της ομάδας σε κάθε επιμέρους πλοίο και τον ελεγκτή που επιλέχθηκε για την επαλήθευση της εν λόγω κατανομής.
 - 2-α. Σε περίπτωση που τα πλοία που συμμετέχουν στην ομάδα ελέγχονται από δύο ή περισσότερες εταιρείες, η κοινοποίηση, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης της ομάδας στα πλοία της και της επιλογής του ελεγκτή που επιλέγεται για την επαλήθευση της κατανομής του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης του συνδυασμού σε κάθε μεμονωμένο πλοίο, οφείλει να γίνει αποδεκτή από όλες τις οικείες εταιρείες.
3. Μια ομάδα είναι έγκυρη υπό την προϋπόθεση ότι η συμμόρφωση σε ομαδοποιημένη βάση είναι θετική, τα πλοία με έλλειμμα συμμόρφωσης, όπως υπολογίζεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 15 παράγραφος 2, δεν παρουσιάζουν υψηλότερο έλλειμμα συμμόρφωσης μετά την κατανομή της ομαδοποιημένης συμμόρφωσης και τα πλοία που είχαν πλεόνασμα συμμόρφωσης, υπολογιζόμενο κατ' εφαρμογή του άρθρου 15 παράγραφος 2, δεν παρουσιάζουν έλλειμμα συμμόρφωσης μετά την κατανομή της ομαδοποιημένης συμμόρφωσης.
4. Ένα πλοίο δεν περιλαμβάνεται σε ομάδα εάν δεν συμμορφώνεται με την υποχρέωση που ορίζεται στο άρθρο 22.
5. Εάν το συνολικό ισοζύγιο συμμόρφωσης ομάδας έχει ως αποτέλεσμα πλεόνασμα συμμόρφωσης για ένα επιμέρους πλοίο, εφαρμόζεται το άρθρο 17 παράγραφος 1.
6. Το άρθρο 17 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται σε πλοίο που συμμετέχει στην ομάδα.

8. Έως τις 30 Απριλίου του έτους υποβολής εκθέσεων, ο επιλεγμένος ελεγκτής καταγράφει στη βάση δεδομένων FuelEU την οριστική σύνθεση της ομάδας και την κατανομή του συνολικού ομαδοποιημένου ισοζυγίου συμμόρφωσης σε κάθε επιμέρους πλοίο.

Άρθρο 19

Έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU

1. Έως τις 30 Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων, ο ελεγκτής εκδίδει έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU για το εξεταζόμενο πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, μετά από ενδεχόμενη εφαρμογή των άρθρων 17 και 18, δεν έχει μη συμμορφούμενους ελλειμνισμούς και συμμορφώνεται με την υποχρέωση που ορίζεται στο άρθρο 22.
- 1α. Όταν οφείλονται διορθωτικές κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1α ή το άρθρο 20 παράγραφος 2α, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους εκδίδει, έως τις 30 Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων, έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU για το συγκεκριμένο πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι έχει καταβληθεί ποσό ίσο με τις διορθωτικές κυρώσεις.
2. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) ταυτότητα του πλοίου (όνομα, κωδικός αριθμός ΔΝΟ και λιμένας νηολόγησης ή λιμένας βάσης)·
 - β) όνομα, διεύθυνση του πλοιοκτήτη και κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας·
 - γ) ταυτότητα του ελεγκτή·
 - δ) ημερομηνία έκδοσης του εν λόγω εγγράφου, διάρκεια ισχύος του και περίοδος αναφοράς την οποία καλύπτει.
3. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU ισχύει για περίοδο 18 μηνών μετά τη λήξη της περιόδου αναφοράς και παύει να ισχύει εάν εν τω μεταξύ εκδοθεί νέο έγγραφο.

4. Ο ελεγκτής ή, κατά περίπτωση, η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους θα πρέπει να καταχωρίζει χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων FuelEU την έκδοση οποιουδήποτε εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU.
5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση υποδειγμάτων για το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών υποδειγμάτων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2.

Άρθρο 20

Διορθωτικές κυρώσεις

1. Πριν από την 1η Μαΐου του έτους υποβολής εκθέσεων, με βάση τον υπολογισμό που πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 και την εφαρμογή των άρθρων 17 και 18, κατά περίπτωση, ο ελεγκτής καταγράφει στη βάση δεδομένων FuelEU το επαληθευμένο ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου.
 - 1-α. Το εντεταλμένο κράτος της εταιρείας εξασφαλίζει ότι, για κάθε πλοίο της που παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης την 1η Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων, μετά από ενδεχόμενη επικύρωση από την αρμόδια αρχή του, η εταιρεία καταβάλλει έως τις 30 Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων ποσό ίσο με τη διορθωτική κύρωση που προκύπτει από την εφαρμογή του τύπου που καθορίζεται στο παράρτημα III μέρος Β. Όταν ένα πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς, το ποσό αυτό πολλαπλασιάζεται επί $1 + (n-1)/10$, όπου n ο αριθμός των διαδοχικών περιόδων αναφοράς για τις οποίες η εταιρεία επιβαρύνθηκε με διορθωτική κύρωση για το εν λόγω πλοίο.
 - 1-β. Το εντεταλμένο κράτος της εταιρείας εξασφαλίζει ότι, για τα πλοία της που βρίσκονται στην κατάσταση που αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 4, η εταιρεία καταβάλλει έως τις 30 Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων ποσό ίσο με τη διορθωτική κύρωση που κοινοποιήθηκε σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο.
2. Πριν από την 1η Μαΐου του έτους υποβολής εκθέσεων, κατά περίπτωση βάσει του υπολογισμού που πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2, ο ελεγκτής καταγράφει στη βάση δεδομένων FuelEU τον συνολικό αριθμό ωρών κατά τις οποίες το πλοίο που δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 5 ήταν προσδεδεμένο σε αποβάθρα.

- 2-α. Το εντεταλμένο κράτος της εταιρείας εξασφαλίζει ότι για τα πλοία της τα οποία πραγματοποίησαν τουλάχιστον έναν μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό, μετά από ενδεχόμενη επικύρωση από την αρμόδια αρχή του, η εταιρεία καταβάλλει έως τις 30 Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων ποσό ίσο με τη διορθωτική κύρωση που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό 1,5 EUR επί τη διαπιστωμένη συνολική ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας του ελλιμενισμένου πλοίου και επί τον συνολικό αριθμό των στρογγυλεμένων ωρών ελλιμενισμού κατά παράβαση των απαιτήσεων του άρθρου 5.
- 2-β. Τα κράτη μέλη διαθέτουν το αναγκαίο νομικό και διοικητικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο για να διασφαλίζουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αφορούν την επιβολή, την καταβολή και την είσπραξη των διορθωτικών κυρώσεων που προβλέπει ο παρών κανονισμός.
3. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο καθώς και η απόδειξη των πληρωμών καταγράφονται χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων FuelEU από τις οντότητες που προέβησαν στις εν λόγω ενέργειες.
- 3-α. Η εταιρεία παραμένει υπεύθυνη για την καταβολή των διορθωτικών κυρώσεων, με την επιφύλαξη της δυνατότητας σύναψης συμβατικών συμφωνιών με τους εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου, οι οποίες προβλέπουν την υποχρέωση των εν λόγω φορέων να επιστρέφουν στην εταιρεία τις καταβληθείσες διορθωτικές κυρώσεις που προβλέπονται στο παρόν άρθρο, όταν την ευθύνη για την αγορά των καυσίμων ή τη λειτουργία του πλοίου αναλαμβάνει ο εμπορικός φορέας εκμετάλλευσης. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ως εκμετάλλευση του πλοίου νοείται ο προσδιορισμός του μεταφερόμενου φορτίου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III με σκοπό την προσαρμογή του συντελεστή που ορίζεται στη θέση 7 του πίνακα στο μέρος Β του εν λόγω παραρτήματος και χρησιμοποιείται στον τύπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, με βάση την εξέλιξη του κόστους της ενέργειας, και για την τροποποίηση του αριθμητικού συντελεστή που ορίζεται στην παράγραφο 2-α του παρόντος άρθρου, με βάση την αναπροσαρμογή του μέσου κόστους της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση.

5. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα έσοδα που προκύπτουν από τις διορθωτικές κυρώσεις, ή το ισοδύναμο σε οικονομική αξία των εν λόγω εσόδων, χρησιμοποιούνται για τη στήριξη της ταχείας ανάπτυξης και χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας, μέσω της τόνωσης της παραγωγής μεγαλύτερων ποσοτήτων ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τον ναυτιλιακό τομέα, της διευκόλυνσης της κατασκευής κατάλληλων εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού καυσίμων ή σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες και της στήριξης της ανάπτυξης, της δοκιμής και της εφαρμογής των πλέον καινοτόμων τεχνολογιών στον στόλο για την επίτευξη σημαντικής μείωσης των εκπομπών.

Άρθρο 22

Υποχρέωση κατοχής έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU

1. Έως τις 30 Ιουνίου του έτους υποβολής εκθέσεων, τα πλοία που καταπλέουν σε ενδιάμεσο λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, φθάνουν, βρίσκονται σε λιμένα ή αποπλέουν από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και τα οποία έχουν πραγματοποιήσει πλόες κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου αναφοράς οφείλουν να διαθέτουν έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU.
2. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU που εκδίδεται για το εκάστοτε πλοίο σύμφωνα με το άρθρο 19 αποτελεί απόδειξη συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 23

Επιβολή της νομοθεσίας

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή έως την (ηη/μμ/20εε) και την ειδοποιούν χωρίς καθυστέρηση για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση.
2. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι κάθε επιθεώρηση πλοίου σε λιμένα της δικαιοδοσίας του, η οποία διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/EK, περιλαμβάνει τον έλεγχο ότι το πλοίο φέρει επί του πλοίου έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU.

3. Εάν ένα πλοίο δεν έχει προσκομίσει έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU για δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς και εάν άλλα μέτρα επιβολής δεν έχουν εξασφαλίσει τη συμμόρφωση, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου μπορεί, για πλοίο που δεν φέρει τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους και αφού δώσει στην οικεία εταιρεία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, να εκδώσει διαταγή εκδίωξης. Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα κατάπλου αποφασίσει να εκδώσει διαταγή εκδίωξης, την κοινοποιεί στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο ενδιαφερόμενο κράτος σημαίας μέσω της βάσης δεδομένων FuelEU. Κάθε κράτος μέλος, με εξαίρεση κάθε κράτος μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αρνείται την είσοδο του πλοίου που υπόκειται σε διαταγή εκδίωξης σε οποιονδήποτε λιμένα του έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της. Εάν το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους και εισέλθει σε έναν από τους λιμένες του ή κριθεί ως μη συμμορφούμενο βάσει των παραπάνω ενώ βρίσκεται σε έναν από τους λιμένες του, το οικείο κράτος μέλος, αφού δώσει τη δυνατότητα στην οικεία εταιρεία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, διατάσσει απαγόρευση της σημαίας έως ότου η εταιρεία εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της.
4. Η εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων επιβεβαιώνεται με την κοινοποίηση έγκυρου εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU στην αρμόδια εθνική αρχή η οποία εξέδωσε τη διαταγή εκδίωξης. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει τις διατάξεις διεθνούς δικαίου που ισχύουν για τα πλοία σε κατάσταση κινδύνου.
5. Οι κυρώσεις από κράτος μέλος κατά συγκεκριμένου πλοίου κοινοποιούνται στην Επιτροπή, στα λοιπά κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας μέσω της βάσης δεδομένων FuelEU.

Άρθρο 24
Δικαίωμα επανεξέτασης

1. Οι εταιρείες δικαιούνται να υποβάλουν αίτηση επανεξέτασης των υπολογισμών και των μέτρων που τους υποδεικνύει ο ελεγκτής δυνάμει του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της άρνησης έκδοσης εγγράφου συμμόρφωσης FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1. Η αίτηση επανεξέτασης υποβάλλεται, εντός ενός μήνα από την κοινοποίηση του αποτελέσματος του υπολογισμού ή του μέτρου από τον ελεγκτή, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο έχει διαπιστευθεί ο ελεγκτής.

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

Άρθρο 25

Αρμόδιες αρχές

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ, ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 26

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 4 και στο άρθρο 20 παράγραφος 4 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 και 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 4 και στο άρθρο 20 παράγραφος 4 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τους εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 4 και του άρθρου 20 παράγραφος 4 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 27

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), που συστάθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

²⁹ 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).

Έκθεση και επανεξέταση

0. Εντός ενός έτους από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία εξετάζεται η συνέπεια και η πιθανή αλληλεπικάλυψη μεταξύ του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757. Κατά περίπτωση, η έκθεση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, με σκοπό να διασφαλιστεί ένα ενιαίο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για τις εταιρείες.
1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως την 31η Δεκεμβρίου 2027, και στη συνέχεια ανά πενταετία, σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού, της εξέλιξης των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, μεταξύ άλλων και σε αγκυροβόλιο, καθώς και του αντίκτυπού τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:
- 0) το γεωγραφικό και το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 2·
 - α) το όριο που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, με σκοπό την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας·
 - β) τους τύπους και τα μεγέθη των πλοίων για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 1 και την επέκταση των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 σε πλοία σε αγκυροβόλιο·
 - γ) τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3·
 - δ) τη συνεκτίμηση της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται μέσω τροφοδότησης από ξηράς και του συντελεστή εκπομπών από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που συνδέεται με την εν λόγω ηλεκτρική ενέργεια, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι·
 - ε) το ενδεχόμενο να συμπεριληφθούν ειδικοί μηχανισμοί για τις πλέον βιώσιμες και καινοτόμες τεχνολογίες καυσίμων με σημαντικές δυνατότητες απαλλαγής από τις

ανθρακούχες εκπομπές, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα σαφές και προβλέψιμο νομικό πλαίσιο και να υποστηριχθούν η ανάπτυξη της αγοράς και η διάθεση των εν λόγω καυσίμων, όπως των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές:

στ) τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης για τα πλοία που ζητούν να εξαιρεθεί η πρόσθετη ενέργεια λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου και/ή λόγω της κατηγορίας πάγου που ορίζεται στα παραρτήματα III και IV, και την πιθανή παράταση των διατάξεων αυτών μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2029.

2. Σε περίπτωση έγκρισης από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ενός παγκόσμιου προτύπου καυσίμων χαμηλών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή θα υποβάλλει, χωρίς καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση το αργότερο στις 30 Σεπτεμβρίου 2028, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή θα εξετάζει το εν λόγω παγκόσμιο πρότυπο όσον αφορά τη φιλοδοξία του υπό το πρίσμα των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού και της συνολικής περιβαλλοντικής ακεραιότητάς του. Θα εξετάζει επίσης κάθε ζήτημα που σχετίζεται με την πιθανή διάρθρωση ή ευθυγράμμιση του παρόντος κανονισμού με το εν λόγω μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές. Κατά περίπτωση, η έκθεση θα συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Ένωσης για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας, και με στόχο τη διατήρηση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και αποτελεσματικότητας της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.

Άρθρο 29

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

Προστίθεται το ακόλουθο σημείο στον κατάλογο του παραρτήματος IV της οδηγίας 2009/16/ΕΚ: «51. Το έγγραφο συμμόρφωσης FuelEU που εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) xxxx σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές».

Άρθρο 30

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2025, εκτός από τα άρθρα 7 και 8, που εφαρμόζονται από τις 31 Αυγούστου 2024.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟ ΟΡΙΟΥ ΕΝΤΑΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Για τον υπολογισμό της έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος, ο οποίος αναφέρεται ως εξίσωση 1:

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

Εξίσωση (1)

όπου ο ακόλουθος τύπος αναφέρεται ως εξίσωση (2):

$$CO_{2eq,TtW,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i \text{ Εξίσωση (2)}$$

Όρος	Επεξήγηση
<i>i</i>	Δείκτης που αντιστοιχεί στα καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
<i>j</i>	Δείκτης που αντιστοιχεί στις μονάδες κατανάλωσης καυσίμων επί του πλοίου. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι μονάδες κατανάλωσης καυσίμων που λαμβάνονται υπόψη είναι ο/οι κύριοι/-οι κινητήρες/-ες, ο/οι βοηθητικός/-οί κινητήρες/-ες, οι λέβητες, οι στήλες καυσίμου και οι αποτεφρωτές αποβλήτων
<i>k</i>	Δείκτης που αντιστοιχεί στα σημεία σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.
<i>n</i>	Συνολικά καύσιμα που παραδόθηκαν στο πλοίο κατά την περίοδο αναφοράς
<i>c</i>	Συνολικός αριθμός σημείων σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς
<i>m</i>	Συνολικός αριθμός μονάδων κατανάλωσης καυσίμων
$M_{i,j}$	Μάζα καυσίμου <i>i</i> που καταναλώνεται από μονάδα κατανάλωσης καυσίμων <i>j</i> [gFuel]
E_k	Ηλεκτρική ενέργεια που παραδόθηκε στο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς <i>k</i> [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή από καύσιμο <i>i</i> [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή που συνδέεται με την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλειμισμένο πλοίο ανά σημείο σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς <i>k</i> [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Κατώτερη θερμογόνος δύναμη καυσίμου <i>i</i> [MJ/gFuel]

RWD_i	Σε περίπτωση που το καύσιμο i είναι καύσιμο μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, μπορεί να εφαρμοστεί συντελεστής επιβράβευσης 2 για την περίοδο έως την 1η Ιανουαρίου 2030 και 1,5 για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2030 έως την 1η Ιανουαρίου 2035. Διαφορετικά, $RWD_i = 1$.
$C_{engineslipj}$	Συντελεστής μη καίόμενου καυσίμου ως ποσοστό της μάζας καυσίμου i που καταναλώνεται από τη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων j [%]. Το C_{slip} περιλαμβάνει διαφεύγουσες εκπομπές και εκπομπές από απόβλεια καυσίμου[...]
$f_{CO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2O}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόβλητα από καίόμενο καύσιμο στη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtW,j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO_2 από τη δεξαμενή έως τα απόβλητα από καίόμενο καύσιμο i στη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = (C_{cfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{cfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{cfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_{sfN_2O}$	Συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόβλητα από απόβλεια καυσίμου προς [...] τη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	Εκπομπές ισοδύναμου CO_2 από τη δεξαμενή έως τα απόβλητα από απόβλεια καυσίμου i προς τη μονάδα κατανάλωσης καυσίμων j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = (C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ όπου: C_{sfCO_2} , και C_{sfN_2O} , ορίζονται σε μηδέν.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη από CO_2 , CH_4 , N_2O σε διάστημα 100 ετών, τα οποία ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 παράρτημα V μέρος Γ παράγραφος 4

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

Μέθοδος προσδιορισμού της $[M_i]$

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

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή

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

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

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

Οι πραγματικές τιμές μπορούν να χρησιμοποιηθούν υπό την προϋπόθεση ότι έχουν πιστοποιηθεί, στο πλαίσιο καθεστώτος αναγνωρισμένου από την Επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρα 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 για βιοκαύσιμα, βιοαέριο, ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης και καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα, σε εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3.

Δελτίο παράδοσης καυσίμου (BDN)

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

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

0) Τα BDN που περιλαμβάνουν καύσιμα πλην των ορυκτών καυσίμων που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου συμπληρώνονται με τις ακόλουθες πληροφορίες που αφορούν τα εν λόγω καύσιμα:

- Κατώτερη θερμογόνος δύναμη [MJ/g].
- Για τα βιοκαύσιμα, οι τιμές E όπως καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, στο παράρτημα V μέρος Γ και στο παράρτημα VI μέρος Β [gCO₂eq/MJ] και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης με τους κανόνες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία για τα εν λόγω καύσιμα, με προσδιορισμό της οδού παραγωγής καυσίμων,
- Για καύσιμα πλην των ορυκτών καυσίμων και των βιοκαυσίμων, ο συντελεστής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ ως τη δεξαμενή Co₂eq (GCO₂eq/gFuelMJ) και σχετικό πιστοποιητικό που προσδιορίζει την οδό παραγωγής καυσίμου,

[Σε περίπτωση μείξης προϊόντων, οι πληροφορίες που απαιτούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας παρέχονται για κάθε προϊόν].

Δελτίο παράδοσης ηλεκτρικής ενέργειας (EDN)

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

προμηθευτής: ονομασία, διεύθυνση, τηλέφωνο, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, εκπρόσωπος

παραλαμβάνον πλοίο: αριθμός IMO (MMSI), όνομα πλοίου, τύπος πλοίου, σημαία, αντιπρόσωπος πλοίου

λιμένας: ονομασία, τοποθεσία (LOCODE), σταθμός μεταφόρτωσης/θέση ελλιμενισμού

σημείο σύνδεσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς: πληροφορίες για το σημείο σύνδεσης

χρόνος ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς: ημερομηνία/ώρα εκκίνησης/λήξης

παρεχόμενη ενέργεια: κλάσμα ισχύος που κατανέμεται στο σημείο παροχής (κατά περίπτωση) [kW], κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (kWh) για την περίοδο τιμολόγησης, πληροφορίες ισχύος αιχμής (εάν υπάρχουν)

μέτρηση

Μέθοδος προσδιορισμού των συντελεστών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη δεξαμενή έως τα απόνερα

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

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

Σύμφωνα με το σχέδιο παρακολούθησης του άρθρου 7 και κατόπιν αξιολόγησης από τον ελεγκτή, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι, όπως η απευθείας μέτρηση CO_{2eq} ή οι εργαστηριακές δοκιμές, υπό την προϋπόθεση ότι ενισχύουν τη συνολική ακρίβεια του υπολογισμού, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 9 παράγραφος 4.

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

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

Μέθοδοι προσδιορισμού των συντελεστών επιβράβευσης που συνδέονται με υποκατάστατες πηγές ενέργειας

Σε περίπτωση εγκατάστασης υποκατάστατων πηγών ενέργειας επί του πλοίου, μπορεί να εφαρμόζεται συντελεστής επιβράβευσης για τις υποκατάστατες πηγές ενέργειας. Στην περίπτωση της αιολικής ενέργειας, ο εν λόγω συντελεστής επιβράβευσης καθορίζεται ως εξής:

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

όπου:

- P_{Wind} είναι η διαθέσιμη πραγματική ισχύς των συστημάτων αιολικής πρόωσης και αντιστοιχεί σε f_{eff} * P_{eff} όπως υπολογίζεται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2021 με θέμα την επεξεργασία των καινοτόμων τεχνολογιών ενεργειακής απόδοσης για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των επιτευχθέντων δεικτών EEDI και EEXI (2021 guidelines on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI) (MEPC.1/Εγκύκλιος 896).

- P_{Prop} είναι η ισχύς πρόωσης του πλοίου και αντιστοιχεί στο P_{ME} όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2018 για τη μέθοδο υπολογισμού του επιτευχθέντος σχεδιαστικού δείκτη ενεργειακής απόδοσης (EEDI) για τα νέα πλοία (*2018 guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships*) [απόφαση MEPC.308(73) του ΔΝΟ, όπως τροποποιήθηκε] και στις κατευθυντήριες γραμμές του 2021 με θέμα τη μέθοδο υπολογισμού της επιτευχθείσας ενεργειακής απόδοσης των υφιστάμενων πλοίων (EEXI) (*2021 guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency existing ships index (EEXI)*) [απόφαση MEPC.333(76) του ΔΝΟ]. Σε περίπτωση εγκατάστασης κινητήρα(-ων) με άξονα, $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$.

Ο δείκτης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου του πλοίου υπολογίζεται, στη συνέχεια, πολλαπλασιάζοντας το αποτέλεσμα της εξίσωσης 1 επί τον συντελεστή επιβράβευσης.

ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Οι προκαθορισμένοι συντελεστές εκπομπών που περιλαμβάνονται στον κατωτέρω πίνακα χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του δείκτη έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που αναφέρεται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, εκτός εάν οι εταιρείες αποκλίνουν από αυτούς τους προκαθορισμένους συντελεστές εκπομπών κατ' εφαρμογήν του άρθρου 9 παράγραφοι 3 και 4.

Στον πίνακα:

«ΠΜ» σημαίνει «προς μέτρηση»

«Μ/Δ» σημαίνει «μη διαθέσιμο»

Η παύλα σημαίνει «άνευ αντικειμένου»

Το Ε καθορίζεται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/2001, στο παράρτημα V μέρος Γ και στο παράρτημα VI μέρος Β.

Όταν σε ένα πεδίο υπάρχει ένδειξη είτε ΠΜ είτε Μ/Δ, χρησιμοποιείται η υψηλότερη προκαθορισμένη τιμή της κατηγορίας καυσίμου στην ίδια στήλη. Όταν, για μια συγκεκριμένη κατηγορία καυσίμου, όλα τα πεδία της ίδιας στήλης δηλώνουν είτε ΠΜ είτε Μ/Δ, χρησιμοποιείται η προκαθορισμένη τιμή της λιγότερο ευνοϊκής οδού παραγωγής ορυκτού καυσίμου.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)					
Κατηγορία καυσίμου	Ονομασία οδού παραγωγής	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO _{2eq} WtT $\left[\frac{\text{gCO2eq}}{\text{MJ}}\right]$	Κατηγορία μονάδας κατανάλωσης καυσίμων	C _{f CO₂} $\left[\frac{\text{gCO2}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{f CH₄} $\left[\frac{\text{gCH4}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{f N₂O} $\left[\frac{\text{gN2O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{stip} Ως ποσοστό (%) της μάζας του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τον κινητήρα	
Ορυκτά καύσιμα	Βαρύ μαζούτ (HFO) ISO 8217 ποιότητες RME έως RMK	0,0405	13,5	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3.114	0,00005	0,00018	-	
	Μαζούτ χαμηλής	0,0405	13,2 για	Όλοι οι κινητήρες	3.151	0,00005	0,00018	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)					
	περιεκτικότητα ς σε θείο (LSFO)		ακατέργαστο 13,7 για μείγμα	εσωτερικής καύσης					
	Μαζούτ εξαιρετικά χαμηλής περιεκτικότη ς σε θείο (ULSFO)	0,0405	13,2	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3.114	0,00005	0,00018	-	
	Μαζούτ πολύ χαμηλής περιεκτικότη ς σε θείο (VLSFO)	0.041	13,2	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3.206	0,00005	0,00018	-	
	Ελαφρύ μαζούτ (LFO) ISO 8217 ποιότητες RMA έως RMD	0.041	13,2	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3.151	0,00005	0,00018	-	
	Ντίζελ εσωτερικής καύσης (MDO) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (MGO) ISO 8217 ποιότητες DMX έως DMB	0,0427	14,4	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3.206	0,00005	0,00018	-	
	ΥΦΑ	0,0491	18,5	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι)	2.750	0	0,00011	3,1	
			Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου χαμηλόστροφ οι)	1,7					
			Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου χαμηλόστροφ οι)	0,2					
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα	M/Δ					

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)				
				φτωχού μείγματος (LBSI)				
	Υγραέριο (LPG)	0,046	7,8	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3,030 βουτάνιο 3,000 προπάνιο	ΠΜ	ΠΜ	Μ/Δ
	υδρογόνο (H2) (φυσικό αέριο)	0,12	132	Κυψέλες καυσίμου Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0 0	0 0	- ΠΜ	=
	αμμωνία (NH3) (φυσικό αέριο)	0,0186	121	Χωρίς κινητήρα	0	0	ΠΜ	-
	Μεθανόλη (φυσικό αέριο)	0,0199	31,3	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1.375	ΠΜ	ΠΜ	-
	Υγρά βιοκαύσιμα	Οδοί παραγωγής αιθανόλης της οδηγίας (EE) 2018/2001	Τιμή όπως ορίζεται στο παράρτημα III της οδηγίας (EE) 2018/2001	$E - \frac{C_{\text{fCO}_2}}{\text{LCV}}$	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1.913	ΠΜ	ΠΜ
Βιοντίζελ Οδοί παραγωγής της οδηγίας (EE) 2018/2001		Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης			2.834	ΠΜ	ΠΜ	-
Υδρογονοκατε ργασμένο φυτικό έλαιο (HVO) Οδοί παραγωγής της οδηγίας (EE) 2018/2001		Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης			3.115	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)					
	Υγροποιημένο βιομεθάνιο ως καύσιμο κίνησης Βιολογικό υγροποιημένο φυσικό αέριο (Bio-LNG) Οδοί παραγωγής της οδηγίας (EE) 2018/2001			Κινητήρες Όττο ΥΦΑ (δίπλου καυσίμου μεσόστροφοι)	2.750	0	0,00011	3,1	
			Κινητήρες Όττο ΥΦΑ (δίπλου καυσίμου χαμηλόστροφοι)	1,7					
			Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (δίπλου καυσίμου)	0,2					
			Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)	M/Δ					
	Οδοί παραγωγής βιομεθανόλης της οδηγίας (EE) 2018/2001			Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1.375		ΠΜ	ΠΜ	-
	Άλλες οδοί παραγωγής της οδηγίας (EE) 2018/2001			Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3.115	0,00005	0,00018		-
Αέρια βιοκαύσιμα	Βιοϋδρογόνο (Bio-H2)	Τιμή όπως ορίζεται στο παράρτημα III της οδηγίας (EE) 2018/2001	M/Δ	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0		
	Οδοί παραγωγής της οδηγίας (EE) 2018/2001			Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ		-
Ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO)	συνθετικό ντίζελ	0,0427	M/Δ	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	3.206	0,00005	0,00018		-
- συνθετικά καύσιμα	συνθετική μεθανόλη	0,0199	M/Δ	Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης	1.375	0,00005	0,00018		-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			Από το φρέαρ έως τη δεξαμενή (WtT)	Από τη δεξαμενή έως τα απόνερα (TtW)					
	συνθετικό ΥΦΑ	0,0491	Μ/Δ	Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου μεσόστροφοι)	2.750	0	0,00011	3,1	
Κινητήρες Otto ΥΦΑ (διπλού καυσίμου χαμηλόστροφοι)				1,7					
Κινητήρες ντίζελ ΥΦΑ (διπλού καυσίμου)				0,2					
Κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα φτωχού μείγματος (LBSI)				Μ/Δ					
	συνθετικό υδρογόνο (e- H2)	0,12	Μ/Δ	Κυψέλες καυσίμου	0	0	0	-	
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	0	ΠΜ		
	συνθετική αμμωνία (e- NH3)	0,0186	Μ/Δ	Κυψέλες καυσίμου	0	Μ/Δ	ΠΜ	Μ/Δ	
				Κινητήρες εσωτερικής καύσης	0	Μ/Δ	ΠΜ	Μ/Δ	
	συνθετικό υγραέριο	Μ/Δ	Μ/Δ		Μ/Δ	Μ/Δ	Μ/Δ	Μ/Δ	
	συνθετικός διμεθυλαιθέρας	Μ/Δ	Μ/Δ		Μ/Δ	Μ/Δ	Μ/Δ	-	
Άλλα	Ηλεκτρική ενέργεια	-	ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΜΕΙΓΜΑ ΕΕ	Ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς (OPS)	-	-	-	-	

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

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

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

Η στήλη 4 περιλαμβάνει τους συντελεστές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ έως τη δεξαμενή σε [gCO_{2eq}/MJ]. Για τα υγρά βιοκαύσιμα, οι προκαθορισμένες τιμές υπολογίζονται χρησιμοποιώντας τις τιμές E που καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην οδηγία (EE) 2018/2001, στο παράρτημα V μέρος Γ για όλα τα υγρά βιοκαύσιμα εκτός από το βιο-ΥΦΑ και το μέρος Β του παραρτήματος VI για το βιο-ΥΦΑ, και με βάση τις προκαθορισμένες τιμές που σχετίζονται με το συγκεκριμένο βιοκαύσιμο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κίνησης και την οδό παραγωγής του, όπως ορίζονται στην εν λόγω οδηγία, στα μέρη Δ και Ε του παραρτήματος V για όλα τα υγρά βιοκαύσιμα εκτός από το βιο-ΥΦΑ και στο μέρος Δ του παραρτήματος VI για το βιο-ΥΦΑ. Ωστόσο, οι τιμές του E πρέπει να προσαρμοστούν αφαιρώντας τον λόγο των τιμών που περιέχονται στη στήλη 6 (c_{f,CO_2}) και στη στήλη 3 (LCV). Αυτό απαιτείται στον παρόντα κανονισμό, ο οποίος διαχωρίζει τους υπολογισμούς από το φρέαρ έως τη δεξαμενή και από τη δεξαμενή έως τα απόνερα, ώστε να αποφεύγεται η διπλή μέτρηση των εκπομπών.

Για τα RFNBO, οι προκαθορισμένες τιμές πρέπει να υπολογίζονται με τη χρήση της μεθοδολογίας της κατ' εξουσιοδότηση πράξης βάσει του άρθρου 28 παράγραφος 5 της οδηγίας (EE) 2018/2001³⁰.

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

Η στήλη 6 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών C_f για CO₂ εκφραζόμενο σε [gCO₂/gfuel]. Χρησιμοποιούνται οι τιμές συντελεστών εκπομπών όπως καθορίζονται στον κανονισμό (EE) 2015/757. Για όσα καύσιμα δεν περιλαμβάνονται στον κανονισμό (EE) 2015/757, οι προκαθορισμένες τιμές προσδιορίζονται στον πίνακα.

Η στήλη 7 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών C_f για μεθάνιο εκφραζόμενο σε [gCH₄/gfuel]. Για τα καύσιμα ΥΦΑ ο συντελεστής C_f ορίζεται σε μηδέν.

Η στήλη 8 περιέχει τον συντελεστή εκπομπών C_f για υποξείδιο του αζώτου εκφραζόμενο σε [gN₂O/gfuel].

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

³⁰ Η βάση των αντίστοιχων διατάξεων της τροποποιημένης οδηγίας, ανάλογα με την πρόοδο των συννομοθετών.

ΤΥΠΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗΣ ΚΥΡΩΣΗΣ που προβλέπονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1-α

A. ΤΥΠΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

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

Ισοζύγιο συμμόρφωσης [gCO_{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	--

όπου:

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

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, για κάθε πλοίο κατηγορίας πάγου IC, IB, IA ή IA Super ή ισοδύναμης κατηγορίας πάγου, η εταιρεία μπορεί να ζητήσει να εξαιρεθεί η πρόσθετη ενέργεια λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου και/ή λόγω κατηγορίας πάγου IA ή IA Super. Στην περίπτωση αυτή, για τον υπολογισμό του παραπάνω ισοζυγίου συμμόρφωσης, οι τιμές M_i αντικαθίστανται από την προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου M_iA που ορίζεται στο παράρτημα IV και η τιμή $GHGIE_{actual}$ που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης υπολογίζεται εκ νέου με τις αντίστοιχες τιμές M_iA .

B. ΤΥΠΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΗΣ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΗΣ ΚΥΡΩΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 20 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1Α

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

Διορθωτική κύρωση =	$\frac{ (\text{Ισοζύγιο συμμόρφωσης}) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
------------------------	---

1. Διορθωτική κύρωση	2. Εκφρασμένη σε ευρώ
3. abs (Ισοζύγιο συμμόρφωσης)	4. Η απόλυτη τιμή του ισοζυγίου συμμόρφωσης
5. 41000	6. 1 μετρικός τόνος VLSFO που ισοδυναμεί με 41000 MJ
7. 2400	8. Το ποσό που πρέπει να καταβληθεί σε ευρώ ανά ισοδύναμο μετρικό τόνο VLSFO

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΗΣ ΜΑΖΑΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΠΛΕΥΣΗ ΣΕ ΠΑΓΟ

Το παρόν παράρτημα περιγράφει τον τρόπο υπολογισμού:

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

Πρόσθετη ενέργεια λόγω κατηγορίας πάγου

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

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

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

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

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

όπου $M_{i, \text{voyages, total}}$, η μάζα καυσίμου i που καταναλώνεται για όλους τους πλόες εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού, και LCV_i , η κατώτερη θερμογόνος δύναμη καυσίμου i .

Πρόσθετη ενέργεια λόγω πλεύσης σε συνθήκες πάγου

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

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

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

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από $1,3 * E_{\text{voyages, open water}}$

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

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

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

$E_{voyages, ice conditions} = \sum M_i \nuoyages, ice conditions \times LCV_i$

όπου $M_i, \nuoyages, ice conditions$, η μάζα καυσίμου i που καταναλώνεται για πλεύση σε συνθήκες πάγου.

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

$E_{voyages, ice conditions, adjusted} = Dice conditions \times (E/D)_{open water}$

όπου:

$Dice conditions$, η συνολική απόσταση που διανύεται κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού.

$(E/D)_{open water}$ είναι η κατανάλωση ενέργειας ανά απόσταση που διανύεται σε ανοικτά ύδατα, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

$(E/D)_{open water} = (E_{voyages, total} - E_{voyages, ice conditions}) / (D_{total} - Dice conditions)$

όπου:

$E_{voyages, ice conditions}$, η κατανάλωση ενέργειας κατά την πλεύση σε συνθήκες πάγου, και D_{total} , η συνολική ετήσια διανυθείσα απόσταση εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού.

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

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

Προσαρμοσμένη μάζα [$M_i A$]

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

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

Για κάθε καύσιμο i , $E_{i additional ice} \leq M_i * LCV_i$

Η προσαρμοσμένη μάζα καυσίμου [$M_i A$] υπολογίζεται ως εξής:

$M_{i A} = M_i - E_{i additional ice} / LCV_i$