ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Καθώς συμβάλλουν περίπου στο 75 % του όγκου του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και στο 31 % του όγκου του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιαστική συνιστώσα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την ευρωπαϊκή οικονομία. Κάθε χρόνο, περίπου 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε λιμένες της ΕΕ, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της συνδεσιμότητας των νησιών και των παράκτιων περιφερειών με την υπόλοιπη ενιαία αγορά[1]. Οι αποτελεσματικές συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών είναι απαραίτητες για την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ, για την ανάπτυξη των περιφερειών της ΕΕ και για την οικονομία της ΕΕ στο σύνολό της.

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών λειτουργεί σε περιβάλλον ανοικτών αγορών και διεθνούς ανταγωνισμού. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός της ΕΕ είναι ανοικτές σε όλους τους πλοιοκτήτες της ΕΕ, οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και τρίτων χωρών (χωρών εκτός ΕΕ) μπορούν να παρέχονται από διαχειριστές κάθε εθνικότητας. Οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τους διαχειριστές πλοίων και τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι ζωτικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

Τον Σεπτέμβριο του 2020 η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030[2] και έθεσε την ΕΕ σε υπεύθυνη πορεία για να καταστεί κλιματικά ουδέτερη έως το 2050. Για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050. Στις προσπάθειες μείωσης θα πρέπει να συμβάλουν όλοι οι τρόποι μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών.

Για την επίτευξη σημαντικών μειώσεων των εκπομπών CO_2 από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές απαιτείται τόσο η χρήση λιγότερης ενέργειας (με αύξηση της ενεργειακής απόδοσης) όσο και η χρήση καθαρότερων μορφών ενέργειας (με χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών). Στην ανακοίνωση σχετικά με το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030[3] εξηγείται ότι: *«Τόσο ο αεροπορικός όσο και ο ναυτιλιακός τομέας θα πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειές τους για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των αεροσκαφών, των πλοίων και των δραστηριοτήτων τους και για την αύξηση της χρήσης βιώσιμων και ανανεώσιμων καυσίμων με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Αυτό εξετάζεται λεπτομερέστερα στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών ReFuelEU Aviation και FuelEU Maritime, οι οποίες αποσκοπούν στην αύξηση της παραγωγής και της διάδοσης βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων για τους τομείς αυτούς. Η ανάπτυξη και η υλοποίηση των αναγκαίων τεχνολογιών πρέπει να έχει γίνει ήδη μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές.».*

Ανάλογα με τα σενάρια πολιτικής που αξιολογούνται στο πλαίσιο του σχεδίου κλιματικών στόχων για το 2030 και προς υποστήριξη της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη

---

1 EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020 (Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς, Στατιστικό φυλλάδιο 2020), https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en.

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

κινητικότητα, τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν μεταξύ 6 % και 9 % του μείγματος καυσίμων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών το 2030 και μεταξύ 86 % και 88 % έως το 2050, ώστε να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της ΕΕ[4].

Το σχέδιο κλιματικών στόχων επισημαίνει ότι το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στον τομέα των μεταφορών πρέπει να αυξηθεί μέσω της ανάπτυξης του εξηλεκτρισμού, των προηγμένων βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στο πλαίσιο μιας ολιστικής και ολοκληρωμένης προσέγγισης και ότι τα συνθετικά καύσιμα με βάση το υδρογόνο θα είναι ζωτικής σημασίας για την απανθρακοποίηση, ιδίως στον τομέα των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών.

Η πίεση για τη χρήση καθαρότερων καυσίμων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι επίσης παρούσα σε διεθνές επίπεδο. Το 2018 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε την αρχική στρατηγική του για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Στον κατάλογο των καθορισμένων υποψήφιων βραχυπρόθεσμων μέτρων, ο ΔΝΟ περιλαμβάνει την προαγωγή της διάδοσης εναλλακτικών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών και την ηλεκτροδότηση από ξηράς.

Επί του παρόντος, το μείγμα καυσίμων στον τομέα της ναυτιλίας βασίζεται εξ ολοκλήρου στα ορυκτά καύσιμα. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε ανεπαρκή κίνητρα για τους διαχειριστές ώστε να μειώσουν τις εκπομπές και στην έλλειψη ώριμων, οικονομικά προσιτών και παγκοσμίως αξιοποιήσιμων τεχνολογικών εναλλακτικών λύσεων αντί των ορυκτών καυσίμων στον τομέα. Ορισμένες αδυναμίες της αγοράς προκαλούν και ενισχύουν εν μέρει τα προβλήματα αυτά. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται:

– αλληλεξαρτήσεις μεταξύ προσφοράς, διανομής και ζήτησης καυσίμων·

– έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με τις μελλοντικές κανονιστικές απαιτήσεις·

– μακρά διάρκεια ζωής των περιουσιακών στοιχείων (σκάφη και υποδομές εφοδιασμού με καύσιμο).

Η πρωτοβουλία «FuelEU Maritime» προτείνει ένα κοινό κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για την αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στο μείγμα καυσίμων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών χωρίς να δημιουργούνται φραγμοί στην ενιαία αγορά.

Τα ζητήματα που αφορούν πιθανά εμπόδια στην ενιαία αγορά, τη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαχειριστών και την εκτροπή των εμπορικών οδών έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις απαιτήσεις σχετικά με τα καύσιμα, δεδομένου ότι το κόστος των καυσίμων αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο του κόστους των διαχειριστών πλοίων. Το ποσοστό του κόστους των καυσίμων στις λειτουργικές δαπάνες των πλοίων μπορεί να κυμαίνεται από περίπου 35 % του ναύλου ενός μικρού δεξαμενόπλοιου έως περίπου 53 % για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων / φορτίων χύδην. Ως εκ τούτου, οι διακυμάνσεις των τιμών των ναυτιλιακών καυσίμων ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά τις οικονομικές επιδόσεις των διαχειριστών πλοίων.

[4] Το σενάριο για την αξιολόγηση του συνδυασμού τιμολόγησης του άνθρακα και κανονιστικών μέτρων (το αποκαλούμενο MIX) προβλέπει μερίδιο 7,5 % για το 2030 και 86 % έως το 2050.

Ταυτόχρονα, η διαφορά τιμής μεταξύ των συμβατικών ναυτιλιακών καυσίμων ορυκτής προέλευσης και των ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών παραμένει υψηλή. Για να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα, με παράλληλη καθοδήγηση του τομέα προς τη μετάβαση των καυσίμων η οποία επιβάλλεται να πραγματοποιηθεί, απαιτούνται σαφείς και ενιαίες υποχρεώσεις όσον αφορά τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών από τα πλοία.

Η αυξημένη προβλεψιμότητα του κανονιστικού πλαισίου αναμένεται να τονώσει την τεχνολογική ανάπτυξη και την παραγωγή καυσίμων και να βοηθήσει τον τομέα στην επίλυση του προβλήματος του τι πρέπει να προηγηθεί μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Απαιτούνται σαφείς και ενιαίες υποχρεώσεις όσον αφορά τη χρήση ενέργειας από τα πλοία για τον μετριασμό του κινδύνου διαρροής άνθρακα, στην οποία οι θαλάσσιες μεταφορές είναι επιρρεπείς λόγω του διεθνούς χαρακτήρα τους και της δυνατότητας εφοδιασμού με καύσιμα εκτός της ΕΕ. Λόγω της διασυνοριακής και παγκόσμιας διάστασης των θαλάσσιων μεταφορών, προτιμάται ένας κοινός κανονισμός για την ναυτιλία έναντι ενός νομικού πλαισίου που απαιτεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ να μετατρέψουν τη νομοθεσία της ΕΕ σε εθνικό δίκαιο. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε συνονθύλευμα εθνικών μέτρων με διαφορετικές απαιτήσεις και στόχους.

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

Η πρωτοβουλία «FuelEU Maritime» αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων που έχει σχεδιαστεί για την αντιμετώπιση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές με παράλληλη διατήρηση των ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Συνάδει πλήρως με άλλα μέτρα που παρουσιάζονται στο πλαίσιο της δέσμης προσαρμογής στον στόχο 55 % (στο εξής: δέσμη «Fit for 55») και βασίζεται σε υφιστάμενα εργαλεία πολιτικής, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[5], ο οποίος θεσπίζει σύστημα της ΕΕ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών CO_2 και άλλων σχετικών πληροφοριών από μεγάλα πλοία που χρησιμοποιούν λιμένες της ΕΕ.

Μια δέσμη μέτρων θεωρείται αναγκαία για την αντιμετώπιση διαφόρων και διακριτών αδυναμιών της αγοράς που εμποδίζουν την ανάπτυξη δράσεων μετριασμού στον τομέα της ναυτιλίας. Εκτός από την πρωτοβουλία «FuelEU Maritime» που αποσκοπεί στην αύξηση της ζήτησης για ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (RLF), η Επιτροπή προτείνει την επέκταση του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ)[6] στον τομέα της ναυτιλίας και την επανεξέταση της οδηγίας φορολόγησης της ενέργειας (ΟΦΕ)[7]. Οι δύο αυτές πρωτοβουλίες θα πρέπει να διασφαλίσουν οικονομικά αποδοτικές μειώσεις των εκπομπών στον τομέα και ότι η τιμή των μεταφορών αντικατοπτρίζει τον αντίκτυπο που έχουν στο περιβάλλον, στην υγεία και στην ενεργειακή ασφάλεια.

Επιπλέον, η δέσμη μέτρων θα περιλαμβάνει την επανεξέταση διαφόρων άλλων οδηγιών, μεταξύ των οποίων:

– της οδηγίας για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFID)[8]· και

---

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

6 Οδηγία 2003/87/ΕΚ.

7 Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου.

8 Οδηγία 2014/94/ΕΕ.

– της οδηγίας για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (RED II)[9].

Παράλληλα με αυτά τα αναθεωρημένα νομοθετήματα, η Επιτροπή θα αντιμετωπίσει την ανάγκη για πρόσθετες δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας (E&K), ιδίως μέσω της σύμπραξης κοινού προγραμματισμού για τις πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών (ZEWT), η οποία προτάθηκε από την τεχνολογική πλατφόρμα πλωτών μεταφορών στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη»[10]. Θα αναθεωρήσει επίσης τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του περιβάλλοντος και της ενέργειας[11] σύμφωνα με τους στόχους πολιτικής της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, οι οποίες θα πρέπει να επιτρέπουν την επαρκή χρηματοδότηση του πράσινου μετασχηματισμού του τομέα (συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης από ξηράς), με παράλληλη αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Από αναλυτικότερη εξέταση των προτεινόμενων δράσεων, διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχει επί του παρόντος κανένας μηχανισμός, είτε σε επίπεδο ΔΝΟ είτε σε επίπεδο ΕΕ, για τη διόρθωση της παρουσίας αρνητικών εξωτερικοτήτων (του έμμεσου κόστους των εκπομπών που διαφορετικά δεν λαμβάνεται υπόψη) στον τομέα. Αυτό εμποδίζει τους διαχειριστές να λαμβάνουν υπόψη, στις επιχειρησιακές και επενδυτικές επιλογές τους, το κοινωνικό κόστος της δραστηριότητάς τους όσον αφορά την κλιματική αλλαγή και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Σύμφωνα με την οικονομική βιβλιογραφία, οι μηχανισμοί τιμολόγησης αποτελούν τα μέσα επιλογής για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους. Τα κύρια παραδείγματα θα ήταν ένας φόρος που καθορίζεται σε επίπεδο εξωτερικού κόστους, ή ένα μέσο «ανώτατων ορίων και δικαιωμάτων εμπορίας», όπως το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ), το οποίο θέτει όριο στις συνολικές εκπομπές και επιτρέπει στην αγορά να καθορίζει την κατάλληλη τιμή τους. Και τα δύο περιγράφονται ως «μέτρα βασισμένα στην αγορά».

Ωστόσο, μολονότι η εμπορία εκπομπών μπορεί να επιτύχει οικονομικά αποδοτικές μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και παρέχει ενιαίο μήνυμα ως προς την τιμή το οποίο επηρεάζει τις αποφάσεις των διαχειριστών, των επενδυτών και των καταναλωτών, δεν αντιμετωπίζει επαρκώς όλους τους φραγμούς στην ανάπτυξη λύσεων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

Απαιτούνται πρόσθετες δράσεις πολιτικής για να διασφαλιστεί η διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού, με παράλληλη άρση των εμποδίων για τις επενδύσεις σε τεχνολογίες και υποδομές καθαρής ενέργειας, που μειώνουν με τη σειρά τους το κόστος μείωσης των εκπομπών και συμπληρώνουν τη δράση του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τη στήριξη μέτρων μετριασμού —όπως η χρήση RLF στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών— τα οποία έχουν μεγάλες δυνατότητες μείωσης των εκπομπών στο μέλλον, αλλά, επί του παρόντος, αντιμετωπίζουν υψηλό κόστος μείωσης των εκπομπών καθώς και ειδικούς φραγμούς στην αγορά.

Μολονότι η επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα της ναυτιλίας θα προωθήσει περαιτέρω βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης και θα μειώσει το χάσμα τιμών μεταξύ συμβατικών τεχνολογιών και τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών, η ικανότητά του να στηρίξει την ταχεία ανάπτυξη τεχνολογιών RLF στον ναυτιλιακό τομέα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το πραγματικό επίπεδο τιμών του, το οποίο είναι απίθανο να φτάσει σε επαρκή επίπεδα για τον σκοπό αυτόν σε βραχυπρόθεσμο έως μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

---

9 Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/.

11 Ανακοίνωση της Επιτροπής (2014/C 200/01).

Ομοίως, η νομοθεσία που αφορά την *προσφορά* καυσίμων (RED II) και τις *υποδομές* καυσίμων (AFID) δεν είχε σημαντικό αντίκτυπο στη διάδοση των RLF στον ναυτιλιακό τομέα και πρέπει να συμπληρωθεί με μέτρα ικανά να δημιουργήσουν *ζήτηση* για RLF. Επιπλέον, η επανεξέταση της οδηγίας RED II δεν θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τον υψηλό κίνδυνο εφοδιασμού με καύσιμα εκτός της ΕΕ για τον τομέα της ναυτιλίας.

Επί του παρόντος, δεν υπάρχει κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ που να αφορά ειδικά τη χρήση RLF στις θαλάσσιες μεταφορές. Η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στην κάλυψη αυτού του κενού με την αύξηση της ζήτησης για RLF στις θαλάσσιες μεταφορές, με παράλληλη διατήρηση των ισότιμων όρων ανταγωνισμού και της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς ναυτιλιακών καυσίμων και θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στην αύξηση της διάδοσης των RLF στις θαλάσσιες μεταφορές της ΕΕ, με παράλληλη διατήρηση των ισότιμων όρων ανταγωνισμού, τόσο κατά τον πλου όσο και κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων, και συμβάλλει στην επίτευξη των ενωσιακών και διεθνών στόχων για το κλίμα και το περιβάλλον. Η διασφάλιση ενός πιο διαφοροποιημένου μείγματος καυσίμων και μεγαλύτερης διείσδυσης των RLF είναι ζωτικής σημασίας για να διασφαλιστεί η συμβολή του τομέα στην ευρωπαϊκή φιλοδοξία της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Ταυτόχρονα, η διαφοροποιημένη προσέγγιση όσον αφορά τη χρήση RLF στη ναυσιπλοΐα και στους λιμένες είναι σημαντική για να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές επιπτώσεις στην ατμοσφαιρική ρύπανση, με αυστηρότερες απαιτήσεις για τα πλοία στους λιμένες και διαφορετικές διαθέσιμες τεχνολογίες (περισσότερες επιλογές για τα ελλιμενισμένα πλοία).

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στη διατήρηση υψηλών επιπέδων συνδεσιμότητας και στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου στον ναυτιλιακό τομέα, με παράλληλη ενίσχυση της βιωσιμότητάς του. Το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) εξουσιοδοτεί την Ένωση να θεσπίζει κατάλληλες διατάξεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τομέα εκ φύσεως διεθνούς χαρακτήρα. Στην Ευρώπη, περίπου το 75 % των πλόων που δηλώνονται στο πλαίσιο της ΠΥΕ πραγματοποιείται εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) (και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να αποτελέσει ένδειξη της ενδοενωσιακής κυκλοφορίας) και μόνο το 9 % περίπου της κυκλοφορίας εκτιμάται ότι αποτελεί εσωτερικούς πλόες (μεταξύ λιμένων εντός του ίδιου κράτους μέλους της ΕΕ). Ως εκ τούτου, η διασυνοριακή διάσταση του τομέα είναι σημαντική και απαιτεί συντονισμένη δράση σε επίπεδο ΕΕ.

Αν δεν αναληφθεί δράση σε επίπεδο ΕΕ, ένα συνονθύλευμα περιφερειακών ή εθνικών απαιτήσεων σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ θα μπορούσε να πυροδοτήσει τον κίνδυνο ανάπτυξης τεχνικών λύσεων που ενδέχεται να μην είναι απαραιτήτως συμβατές μεταξύ τους. Αρκετά κράτη μέλη της ΕΕ αναπτύσσουν ήδη εθνικές στρατηγικές για τις θαλάσσιες μεταφορές που περιλαμβάνουν ειδικές προσεγγίσεις για τις εκπομπές των πλοίων και

ειδικότερα τη διάδοση εναλλακτικών καυσίμων[12] με πιθανές ανεπιθύμητες επιπτώσεις και στρεβλώσεις της αγοράς. Δεδομένου ότι οι παράγοντες του προβλήματος που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο της παρούσας πρότασης δεν διαφέρουν ριζικά μεταξύ των κρατών μελών, και δεδομένης της διασυνοριακής διάστασης των δραστηριοτήτων του τομέα, τα ζητήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικότερα σε επίπεδο ΕΕ. Η δράση της ΕΕ μπορεί επίσης να εμπνεύσει και να προετοιμάσει το έδαφος για την ανάπτυξη μελλοντικών μέτρων με σκοπό την επιτάχυνση της διάδοσης εναλλακτικών καυσίμων σε παγκόσμιο επίπεδο[13].

Η προηγούμενη δράση της ΕΕ σε ζητήματα εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έχει ήδη δώσει ώθηση σε αντίστοιχη ανταπόκριση του ΔΝΟ, ιδίως δε η έκδοση από την ΕΕ του κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, η οποία οδήγησε λίγο αργότερα τον ΔΝΟ στην έγκριση παρόμοιου υποχρεωτικού παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Η συντονισμένη προσέγγιση των κρατών μελών της ΕΕ για την αντιμετώπιση των εξελίξεων όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε επίπεδο ΔΝΟ εξασφάλισε πρόσφατα τη συμπερίληψη υποχρεωτικών επιχειρησιακών μέτρων ενεργειακής απόδοσης στις βραχυπρόθεσμες δράσεις του ΔΝΟ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η προβολή κοινής άποψης από μια σημαντική μερίδα κρατών μελών του ΔΝΟ στο πλαίσιο των φόρουμ του ΔΝΟ σημαίνει ότι η ΕΕ μπορεί να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην κατεύθυνση και στην έκβαση των συζητήσεων του ΔΝΟ.

- **Αναλογικότητα**

Η υλοποίηση της παρούσας πρωτοβουλίας σε επίπεδο ΕΕ είναι απαραίτητη για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας κατά τη διάδοση των RLF στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και για την αποφυγή διαρροής άνθρακα και τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαχειριστών που καταπλέουν στους λιμένες της ΕΕ και μεταξύ των ίδιων των λιμένων της ΕΕ. Για παράδειγμα, οι υποχρεώσεις που θεσπίζονται σε εθνικό επίπεδο σχετικά με τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (RLF) θα μπορούσαν να εκτρέψουν την κίνηση προς ανταγωνιστικούς λιμένες άλλων κρατών μελών και να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό. Κατά συνέπεια, η εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ είναι αναγκαία για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλους τους παράγοντες του ναυτιλιακού κλάδου (ειδικότερα τους διαχειριστές, τους λιμένες και τους προμηθευτές καυσίμων).

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η εκτίμηση των επιπτώσεων οδήγησε στο συμπέρασμα ότι απαιτούνται δεσμευτικά και κανονιστικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων. Ο κανονισμός είναι το καταλληλότερο μέσο διασφάλισης της κοινής εφαρμογής των προβλεπόμενων μέτρων, με παράλληλη μείωση του κινδύνου στρέβλωσης εντός της ενιαίας αγοράς, η οποία θα μπορούσε να προκύψει από διαφορές στον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη της ΕΕ μεταφέρουν τις απαιτήσεις στο εθνικό δίκαιο. Δεδομένου ότι η μετάβαση στα RLF απαιτεί σημαντικές επενδύσεις από

[12] Σε αυτά περιλαμβάνονται τα εθνικά σχέδια που εκπονούν οι Κάτω Χώρες, η Σουηδία και η Ιταλία (υπό τη μορφή των «Κατευθυντήριων γραμμών για τα έγγραφα ενεργειακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού των αρχών του συστήματος λιμένων (DEASP)». Κράτη μη μέλη της ΕΕ, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και η Νορβηγία, έχουν επίσης καταρτίσει δικά τους σχέδια. Είναι σημαντικό να αναφερθούν εν προκειμένω, δεδομένου ότι οι στόχοι των εν λόγω κρατών ενδέχεται να επηρεάσουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων από και προς την ΕΕ.

[13] Περιλαμβάνονται επί του παρόντος στην αρχική στρατηγική του ΔΝΟ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία μεταξύ των υποψήφιων μεσοπρόθεσμων μέτρων, δηλαδή των μέτρων που θα συμφωνηθούν από τον ΔΝΟ μεταξύ του 2023 και του 2030.

προμηθευτές καυσίμων, διανομή καυσίμων, καθώς και ισχυρή και σαφή ώθηση της ζήτησης, είναι ζωτικής σημασίας το κανονιστικό πλαίσιο να παρέχει ενιαίο, μακροπρόθεσμο και άρτιο σύνολο κανόνων σε όλους τους επενδυτές από ολόκληρη την ΕΕ. Ειδικότερα, είναι σημαντικό να αποφευχθεί η δημιουργία ενός συνονθυλεύματος διαφορετικών μέτρων σε εθνικό επίπεδο, όπως θα συνέβαινε στην περίπτωση της εφαρμογής στο πλαίσιο διατομεακής οδηγίας.

Η πρόταση έχει ιδιαίτερα τεχνικό χαρακτήρα και υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να χρειαστεί να τροποποιείται τακτικά ώστε να αντικατοπτρίζει τις τεχνικές και νομικές εξελίξεις. Για τον λόγο αυτόν, προβλέπονται επίσης ορισμένα μέτρα εφαρμογής. Αυτά θα εστιάζουν ιδιαίτερα στις τεχνικές προδιαγραφές για την εφαρμογή των λειτουργικών απαιτήσεων.

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

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

Δεδομένου ότι πρόκειται για νέα πρόταση, δεν έχουν διενεργηθεί αξιολογήσεις ή έλεγχοι καταλληλότητας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Επιτροπή είχε ενεργές επαφές με τα ενδιαφερόμενα μέρη και πραγματοποίησε διεξοδικές διαβουλεύσεις καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας εκτίμησης των επιπτώσεων. Οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών άρχισαν να συγκεντρώνονται μετά τη δημοσίευση της αρχικής εκτίμησης των επιπτώσεων (Μάρτιος και Απρίλιος 2020). Ελήφθησαν συνολικά 81 απαντήσεις, οι οποίες τροφοδότησαν τη διαδικασία σύνταξης και συνέβαλαν στη βελτίωση της προσέγγισης και στον καλύτερο εντοπισμό των φραγμών που εμποδίζουν την τρέχουσα χρήση των RLF στον ναυτιλιακό τομέα.

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας της πρότασης, άλλες δραστηριότητες διαβούλευσης περιλάμβαναν:

– ανοικτή δημόσια διαβούλευση που διοργανώθηκε από την Επιτροπή και διήρκεσε από τις 2 Ιουλίου 2020 έως τις 10 Σεπτεμβρίου 2020. Ελήφθησαν συνολικά 136 απαντήσεις, οι οποίες κάλυπταν διάφορες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών. Οι απαντήσεις προήλθαν από την πλοιοκτησία και τη διαχείριση πλοίων (40), τους παραγωγούς ενέργειας και την προμήθεια καυσίμων (37), τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (25), τις εθνικές δημόσιες αρχές (15), τις οργανώσεις εκπροσώπησης συμφερόντων (14), τη διοίκηση και τους διαχειριστές λιμένων (13), τους διαχειριστές λιμενικών τερματικών σταθμών ή άλλους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών (13), την ακαδημαϊκή έρευνα και καινοτομία (12), τον τομέα των εσωτερικών πλωτών οδών (11), τα ναυπηγεία και τους κατασκευαστές εξοπλισμού πλοίων (10), τις περιφερειακές ή τοπικές δημόσιες αρχές (9), τους προμηθευτές εφοδιαστικής, τους φορτωτές και τους ναυλωτές (9), τους οργανισμούς τεχνικής τυποποίησης και τους νηογνώμονες (2), τις επενδύσεις και τη χρηματοδότηση (2), και άλλους (17)[14].

[14] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation_el

– στοχευμένη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία διοργανώθηκε από τον σύμβουλο που είναι αρμόδιος για την υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης των επιπτώσεων, από τις 18 Αυγούστου 2020 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2020, και απευθυνόταν σε εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Φόρουμ για την Αειφόρο Ναυτιλία (ESSF). Ο σύμβουλος διεξήγαγε επίσης σειρά συνεντεύξεων με ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων του κλάδου και εθνικών αρχών, από την 10η Ιουλίου 2020 έως την 1η Δεκεμβρίου 2020·

– συζήτηση στρογγυλής τραπέζης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία διοργανώθηκε από την Επιτροπή στις 18 Σεπτεμβρίου 2020 με μέλη του Ευρωπαϊκού Φόρουμ για την Αειφόρο Ναυτιλία (ESSF)[15] και του Ευρωπαϊκού Φόρουμ Λιμένων[16] (EPF)·

– τακτικές συνεδριάσεις ομάδων εμπειρογνωμόνων, στο πλαίσιο της υποομάδας του ESSF για τη βιώσιμη εναλλακτική ισχύ στη ναυτιλία.

Οι πληροφορίες που παρείχαν τα ενδιαφερόμενα μέρη ήταν καίριας σημασίας ώστε να μπορέσει η Επιτροπή να βελτιώσει τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής, καθώς και να αξιολογήσει τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, να τις συγκρίνει και να προσδιορίσει ποια επιλογή πολιτικής είναι πιθανό να μεγιστοποιήσει την αναλογία οφέλους/κόστους για την κοινωνία.

Οι διαβουλεύσεις κατέδειξαν ότι υπάρχει ομοφωνία μεταξύ όλων των ομάδων ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τη σημασία της αντιμετώπισης της διάδοσης των RLF στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και των ειδικών προβλημάτων που εντοπίστηκαν στην εκτίμηση των επιπτώσεων.

Οι διαβουλεύσεις επιβεβαίωσαν ότι και οι πέντε παράγοντες που προσδιορίστηκαν στο πλαίσιο της εκτίμησης των επιπτώσεων της πρότασης είναι συναφείς. Τα αποτελέσματα υποδηλώνουν ότι τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνούν ότι το υψηλό κόστος καυσίμων και επενδύσεων, σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα για τους επενδυτές, αποτελούν τα σημαντικότερα εμπόδια. Όσον αφορά τους στόχους πολιτικής, η *«διασφάλιση μεγαλύτερης βεβαιότητας όσον αφορά τις κλιματικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις για τα εν λειτουργία πλοία»* φαίνεται να είναι ο σημαντικότερος στόχος πολιτικής για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Όλες οι ομάδες ενδιαφερόμενων μερών εξέφρασαν επίσης την προτίμησή τους για μια πολιτική βάσει στόχων αντί περιοριστικής πολιτικής, η οποία συνάδει επίσης με άλλη απαίτηση για την πολιτική που εκφράζουν τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη, δηλαδή την τεχνολογική ουδετερότητα. Όσον αφορά τα μέτρα πολιτικής, ο καθορισμός σαφούς κανονιστικής οδού για την απανθρακοποίηση των σημερινών ναυτιλιακών καυσίμων έλαβε την υψηλότερη βαθμολογία από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Όσον αφορά το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής, δεν υπήρξε προφανής προτίμηση για το σωστό γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των μέτρων. Ως προς τη μέτρηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και τον τρόπο με τον οποίο οι εκπομπές θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πλαίσιο πολιτικής, τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη προτιμούν τη προσέγγιση «από το φρέαρ έως τα απόνερα» («well-to-wake»), δεδομένου ότι λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τις εκπομπές από την καύση καυσίμων επί του πλοίου, αλλά και τις εκπομπές των προηγούμενων σταδίων, από την παραγωγή, τη μεταφορά και τη διανομή καυσίμων. Όσον αφορά τα ελλιμενισμένα πλοία, η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών θεωρεί συναφείς και αναγκαίες τις απαιτήσεις σχετικά με τη

[15] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=el

[16] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=el

χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς για την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Εκπονήθηκε μελέτη από εξωτερικό ανάδοχο για την υποστήριξη της εκτίμησης των επιπτώσεων στην οποία βασίζεται η πρόταση. Η μελέτη αυτή ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2020 και ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2021. Η μελέτη παρείχε πολύτιμες πληροφορίες στις υπηρεσίες της Επιτροπής, ιδίως όσον αφορά τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής, την αξιολόγηση ορισμένων από τις αναμενόμενες επιπτώσεις και τη συλλογή των απόψεων των άμεσα επηρεαζόμενων ενδιαφερόμενων μερών. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής βασίστηκαν επίσης στην υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) σχετικά με τις τεχνικές πτυχές της παρούσας πρωτοβουλίας.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Τα μέτρα πολιτικής που περιλαμβάνονται στην παρούσα πρόταση βασίζονται στα αποτελέσματα εκτίμησης των επιπτώσεων. Η έκθεση της εκτίμησης των επιπτώσεων [SWD(2021) 635] έλαβε θετική γνώμη από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου της Επιτροπής [SEC(2021) 562]. Στη γνώμη της, η επιτροπή διατύπωσε ορισμένες συστάσεις σχετικά με την παρουσίαση των επιχειρημάτων στην έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων. Οι εν λόγω συστάσεις ελήφθησαν δεόντως υπόψη. Το παράρτημα 1 της έκθεσης της εκτίμησης των επιπτώσεων παρέχει μια συνοπτική περιγραφή του τρόπου με τον οποίο έγινε αυτό.

Τρεις επιλογές πολιτικής εξετάστηκαν στο πλαίσιο της εκτίμησης των επιπτώσεων για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων. Οι τρεις αυτές επιλογές διαθέτουν από κοινού δύο κύρια χαρακτηριστικά:

1) τον κανονιστικό χαρακτήρα για την εξασφάλιση ασφάλειας δικαίου· και

2) την εστίαση σε πτυχές που αφορούν τη ζήτηση για την τόνωση της παραγωγής και της διάδοσης των RLF, την επίλυση του προβλήματος του τι πρέπει να προηγηθεί (το πρόβλημα της κότας και του αβγού) και την αποφυγή της διαρροής άνθρακα.

Οι επιλογές πολιτικής παρείχαν διάφορους τρόπους σχεδιασμού της υποχρέωσης και διέφεραν ειδικότερα ως προς την προσέγγισή τους όσον αφορά τις τεχνολογικές επιλογές και τον τρόπο επίτευξης των απαιτούμενων επιδόσεων.

Η επιλογή πολιτικής 1 έχει σχεδιαστεί ως δεσμευτική προσέγγιση, η οποία απαιτεί τη χρήση μεριδίου συγκεκριμένων καυσίμων / τύπων καυσίμων. Προϋποθέτει επιλογή τεχνολογίας από τη ρυθμιστική αρχή. Αμφότερες οι επιλογές πολιτικής 2 και 3 αποτελούν προσεγγίσεις βασισμένες σε στόχους, οι οποίες απαιτούν την τήρηση ανώτατου ορίου ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του πλοίου. Η επιλογή της τεχνολογίας εναπόκειται στους φορείς της αγοράς. Επιπλέον, η επιλογή πολιτικής 3 περιλαμβάνει επίσης μηχανισμούς ανταμοιβής υπέρβασης των στόχων για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης πιο προηγμένων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών (ομαδοποίηση και πολλαπλασιαστές για τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών) που μειώνουν τόσο τους ατμοσφαιρικούς ρύπους όσο και τα αέρια του θερμοκηπίου. Όλες οι επιλογές απαιτούν από τα πλέον ρυπογόνα πλοία στους λιμένες (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και επιβατηγά πλοία) να χρησιμοποιούν την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς (ή ισοδύναμη τεχνολογία μηδενικών εκπομπών).

Μετά την αξιολόγηση, η επιλογή πολιτικής 3 προσδιορίζεται ως η προτιμώμενη επιλογή, καθώς επιτυγχάνει την καλύτερη δυνατή ισορροπία μεταξύ στόχων και συνολικού κόστους

υλοποίησης. Όχι μόνο ανταποκρίνεται στις ανάγκες για ευελιξία, οι οποίες τονίστηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων διαβούλευσης (ιδίως των διαχειριστών και των λιμένων), αλλά μειώνει επίσης τον κίνδυνο εγκλωβισμού σε συγκεκριμένες τεχνολογίες [και παρέχει κίνητρα για την έγκαιρη υιοθέτηση των πλέον προηγμένων τεχνολογιών].

Η αυξημένη διείσδυση των RLF στο μείγμα ναυτιλιακών καυσίμων θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η σχετική εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους εκτιμάται σε 10 δισ. EUR για την ατμοσφαιρική ρύπανση και σε 138,6 δισ. EUR για την κλιματική αλλαγή, σε σχέση με το βασικό σενάριο και εκφρασμένη στην παρούσα αξία για την περίοδο 2021-2050. Τα στοιχεία αυτά έχουν υπολογιστεί στην εκτίμηση των επιπτώσεων με βάση τη μοντελοποιημένη προβλεπόμενη διείσδυση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Οι διαχειριστές πλοίων αναμένεται να πραγματοποιήσουν εξοικονόμηση της τάξης των 2,3 δισ. EUR λόγω των μειωμένων λειτουργικών δαπανών (συντήρηση, πλήρωμα κ.λπ.). Η μείωση αυτή θα οφείλεται στην ελαφρώς χαμηλότερη δραστηριότητα θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με το βασικό σενάριο. Ένας πρόσθετος αισθητός αντίκτυπος αφορούσε τη χρήση προηγμένων καυσίμων και τεχνολογιών πρόωσης και έμμεσα τις επιπτώσεις που έχει στην καινοτομία. Η πρωτοβουλία αναμένεται να ενισχύσει τη διείσδυση σκαφών που λειτουργούν με κυψέλες καυσίμου (18,9 %) στον στόλο, καθώς και την ηλεκτρική πρόωση (5,4 %) έως το 2050 (σε σύγκριση με τη μη διείσδυση των τεχνολογιών αυτών στο βασικό σενάριο).

Το κύριο κόστος που προκύπτει από την προτεινόμενη παρέμβαση βαρύνει τους διαχειριστές πλοίων και ανέρχεται σε 89,7 δισ. EUR. Προκύπτει από το αυξημένο κόστος κεφαλαίου (25,8 δισ. EUR) και το κόστος καυσίμων (63,9 δισ. EUR). Το έμμεσο κόστος για τους λιμένες θα σχετίζεται με την παροχή των αναγκαίων υποδομών εφοδιασμού με καύσιμα και εκτιμάται σε 5,7 δισ. EUR. Οι διοικητικές δαπάνες για τους διαχειριστές πλοίων εκτιμώνται σε 521,7 εκατ. EUR ως αποτέλεσμα της συλλογής δεδομένων, της υποβολής και της επαλήθευσης των σχεδίων συμμόρφωσης και της ετήσιας έκθεσης για την ενέργεια, της συνεργασίας κατά τη διάρκεια ελέγχων και επιθεωρήσεων, καθώς και της εκπαίδευσης των πληρωμάτων. Έχουν προσδιοριστεί επιπλέον 1,8 εκατ. EUR για την κατάρτιση κατευθυντήριων γραμμών από τους λιμένες, ώστε να διασφαλίζεται ο ασφαλής χειρισμός των RLF. Δεν ήταν δυνατός ο ποσοτικός προσδιορισμός των ειδικών δαπανών που σχετίζονται με την πιστοποίηση καυσίμων. Το κόστος επιβολής για τις δημόσιες αρχές αναμένεται να είναι περιορισμένο (1,5 εκατ. EUR) και να επικεντρώνεται στην παροχή των αναγκαίων εργαλείων πληροφορικής και υποβολής εκθέσεων. Ως εκ τούτου, η προτιμώμενη επιλογή παρέχει καθαρά οφέλη ύψους 58,4 δισ. EUR στον χρονικό ορίζοντα της πρωτοβουλίας.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η προτιμώμενη επιλογή θα έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις για την Επιτροπή. Το αναμενόμενο κόστος των υπηρεσιών ΤΠ και της ανάπτυξης συστημάτων ΤΠ ανέρχεται σε 0,5 εκατ. EUR. Αυτό βασίζεται στο κόστος του συστήματος THETIS-MRV και στην πείρα από τις υφιστάμενες ενότητες του συστήματος THETIS-EU που υποστηρίζουν διάφορες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ. Το εν λόγω κόστος ανάπτυξης ΤΠ εκτιμάται σε 300 000 EUR. Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής θα χρειαζόταν επίσης πρόσθετη λειτουργικότητα για την υποστήριξη της ομαδοποίησης των πλοίων για συμμόρφωση. Το πρόσθετο αυτό εργαλείο

εκτιμάται ότι κοστίζει 200 000 EUR. Οι επιλογές ανάπτυξης και δημόσιων συμβάσεων στον τομέα ΤΠ θα υπόκεινται σε προέγκριση από το συμβούλιο τεχνολογίας πληροφοριών και κυβερνοασφάλειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την πρόοδο, τις επιπτώσεις και τα αποτελέσματα της παρούσας πρότασης μέσω συνόλου μηχανισμών παρακολούθησης/αξιολόγησης. Η Επιτροπή θα μετρά την πρόοδο προς την επίτευξη των ειδικών στόχων της πρότασης, ιδίως μέσω των δεδομένων που συλλέγονται ετησίως στο πλαίσιο του συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) της ΕΕ.

Τα αιτήματα παροχής πληροφοριών (εκθέσεις, απαντήσεις σε έρευνες) θα σταθμίζονται προσεκτικά, ώστε να μην επιβαρύνονται περαιτέρω τα ενδιαφερόμενα μέρη με τη δημιουργία δυσανάλογων νέων αιτημάτων υποβολής εκθέσεων.

Μετά την πάροδο πέντε ετών από τη λήξη της προθεσμίας εφαρμογής της νομοθετικής πρότασης, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τους κανόνες για να επαληθευθεί αν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι της πρωτοβουλίας. Η αξιολόγηση θα αποτελέσει τη βάση για τυχόν μελλοντικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων προκειμένου να διασφαλιστούν οι απαραίτητες προσαρμογές για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.

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

Το άρθρο 1 περιγράφει το αντικείμενο του προτεινόμενου κανονισμού, ο οποίος θεσπίζει κανόνες για τη μείωση της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία που καταπλέουν, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους της ΕΕ, με σκοπό την προώθηση της αρμονικής ανάπτυξης και της συνεπούς χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών σε ολόκληρη την Ένωση, χωρίς να δημιουργούνται φραγμοί στην ενιαία αγορά για την προώθηση της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Το άρθρο 2 καθορίζει το πεδίο εφαρμογής.

Το άρθρο 3 περιέχει διάφορους ορισμούς.

Το άρθρο 4 καθορίζει το όριο της ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου.

Το άρθρο 5 καθορίζει απαιτήσεις για τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή τη χρήση ενέργειας μηδενικών εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό για συγκεκριμένους τύπους πλοίων και απαριθμεί πιθανές εξαιρέσεις.

Το άρθρο 6 καθορίζει τις κοινές αρχές για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

Το άρθρο 7 ορίζει τι θα πρέπει να περιλαμβάνεται στα σχέδια παρακολούθησης.

Το άρθρο 8 απαριθμεί τις περιπτώσεις στις οποίες πρέπει να τροποποιηθεί το σχέδιο παρακολούθησης.

Το άρθρο 9 θεσπίζει τις αρχές που σχετίζονται με την πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα.

Το άρθρο 10 καθορίζει το πεδίο εφαρμογής των επαληθευτικών δραστηριοτήτων τις οποίες πρέπει να εκτελούν οι ελεγκτές.

Το άρθρο 11 ορίζει τις γενικές υποχρεώσεις και αρχές που ισχύουν για τους ελεγκτές.

Το άρθρο 12 καθορίζει τις βασικές αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά τις διαδικασίες επαλήθευσης.

Το άρθρο 13 θεσπίζει τους κανόνες διαπίστευσης των ελεγκτών για τις δραστηριότητες που πρέπει να εκτελούνται στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Το άρθρο 14 ορίζει τις παραμέτρους που θα πρέπει να παρακολουθούν και να καταγράφουν οι εταιρείες για να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση.

Το άρθρο 15 ορίζει τα καθήκοντα των ελεγκτών σε σχέση με τις πληροφορίες που παρέχουν οι εταιρείες.

Το άρθρο 16 θεσπίζει τη βάση δεδομένων συμμόρφωσης και καθορίζει τις κύριες παραμέτρους για την υποβολή εκθέσεων.

Το άρθρο 17 θεσπίζει διατάξεις ευελιξίας, παρέχοντας τη δυνατότητα στους διαχειριστές να αποταμιεύουν ή να δανείζονται, εντός ορισμένου ορίου, ένα πλεόνασμα συμμόρφωσης ώστε να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωση.

Το άρθρο 18 καθορίζει τις βασικές αρχές και διαδικασίες για την πιθανή ομαδοποίηση των ισοζυγίων συμμόρφωσης.

Το άρθρο 19 καθορίζει τους όρους για την έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU.

Το άρθρο 20 καθορίζει τις ποινές που επιβάλλονται σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Το άρθρο 21 θεσπίζει τις αρχές για την κατανομή του ποσού των ποινών για τη στήριξη των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας.

Το άρθρο 22 θεσπίζει την υποχρέωση για τα πλοία να φέρουν έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.

Το άρθρο 23 καθορίζει τους κανόνες για τις επιθεωρήσεις πλοίων.

Το άρθρο 24 θεσπίζει το δικαίωμα επανεξέτασης των αποφάσεων που αφορούν τις εταιρείες.

Το άρθρο 25 απαιτεί τον ορισμό των αρμόδιων αρχών που φέρουν την ευθύνη για την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού.

Το άρθρο 26 καθορίζει τους όρους για την ανάθεση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή βάσει του παρόντος κανονισμού.

Το άρθρο 27 θεσπίζει τη διαδικασία επιτροπής για την άσκηση από την Επιτροπή της εξουσίας έκδοσης εκτελεστικών πράξεων.

Το άρθρο 28 απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τουλάχιστον ανά πενταετία.

Το άρθρο 29 τροποποιεί την οδηγία 2009/16/ΕΚ για να προστεθεί το πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU στο παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας.

Το άρθρο 30 ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος και εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Στο παράρτημα I καθορίζονται οι τύποι και η μεθοδολογία για τον καθορισμό της ετήσιας μέσης έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου.

Στο παράρτημα II παρατίθεται κατάλογος προκαθορισμένων τιμών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον προσδιορισμό των συντελεστών εκπομπών που χρησιμοποιούνται στον τύπο που περιγράφεται στο παράρτημα I.

Στο παράρτημα III περιλαμβάνεται ο κατάλογος των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά στη σύνδεση με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό, καθώς και ειδικά κριτήρια για τη χρήση τους.

Στο παράρτημα IV ορίζονται τα ελάχιστα στοιχεία των πιστοποιητικών που πρέπει να εκδίδονται από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα σε περιπτώσεις στις οποίες τα πλοία δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς για βάσιμους λόγους.

Στο παράρτημα V ορίζονται οι τύποι για τον καθορισμό του ισοζυγίου συμμόρφωσης του πλοίου και η ποινή σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

2021/0210 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[17],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[18],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(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 CO_2 της ΕΕ από τις μεταφορές και το 3-4 % των συνολικών εκπομπών CO_2 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 δραστηριοποιούνται 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

[17] ΕΕ C της , σ. .
[18] ΕΕ C της , σ. .

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 και για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, καθώς και για τη μετατροπή της πολιτικής δέσμευσης σε νομική υποχρέωση, η Επιτροπή ενέκρινε την (τροποποιημένη) πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα)[19], καθώς και την ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030»[20]. Η πρόταση αυτή ενσωματώνει επίσης τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Ως εκ τούτου, 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 έχει γίνει μέχρι το 2030 ώστε αυτές να είναι έπειτα έτοιμες για πολύ ταχύτερες αλλαγές.

(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 της Ένωσης 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. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι η διείσδυση των ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων πραγματοποιείται σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ.

(4) Για να υπάρξει αντίκτυπος σε όλες τις δραστηριότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καλύπτει μέρος των πλόων μεταξύ λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει 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

[19] COM(2020) 563 final.
[20] COM(2020) 562 final.

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 εν λόγω κάλυψη μεριδίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο τόσο στους πλόες εισόδου όσο και στους πλόες εξόδου μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών 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 των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εκτός της Ένωσης. Για να διασφαλιστούν η ομαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών και μεταξύ των λιμένων, και για να αποφευχθούν στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά, όλοι οι 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 ενιαίους 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 δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, στα αλιευτικά σκάφη ή πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων ή στα πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.

(6) Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση 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. Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[21] και συνάδει με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η ναυτιλιακή εταιρεία θα μπορούσε, μέσω συμβατικής ρύθμισης, να θεωρήσει την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που αφορούν την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από το πλοίο ως υπεύθυνη για το κόστος συμμόρφωσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Υπεύθυνη οντότητα θα είναι συνήθως η οντότητα που είναι υπεύθυνη για την επιλογή του καυσίμου, της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου.

(7) Για να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, ιδίως ο διοικητικός φόρτος των μικρότερων διαχειριστών, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής και στα σκάφη χωρίς μηχανική πρόωση και θα πρέπει να

[21] 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).

εστιάζει σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων. Παρόλο που τα εν λόγω τελευταία πλοία 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, είναι υπεύθυνα για το 90 % των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) από τον τομέα της ναυτιλίας.

(8) 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 Συμβουλίου[22] και τη διανομή με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[23], υπάρχει επίσης ανάγκη για ένα εργαλείο που θα καθορίζει τα αυξανόμενα επίπεδα ζήτησης για ανανεώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα και για ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

(9) 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) 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.

(11) 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 προσπαθειών 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 IX 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 IX της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 έχουν ουσιαστική σημασία, καθώς αυτήν τη στιγμή αποτελούν την πλέον ώριμη από εμπορική άποψη τεχνολογία για την απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών ήδη σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα.

---

22 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 21.12.2001, σ. 82).

23 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).

(12) 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. Κατά συνέπεια, δεν θα πρέπει να προωθούνται καύσιμα με βάση τις καλλιέργειες ζωοτροφών και τροφίμων. Η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 περιορίζει ήδη και θέτει ανώτατο όριο όσον αφορά τη συμβολή των εν λόγω βιοκαυσίμων, βιορευστών και 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.

(13) Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή πρέπει να είναι αυστηρότερη στον τομέα της ναυτιλίας. Στον εν λόγω τομέα, 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 ζωοτροφών και τροφίμων επιβάλλουν να θεωρείται ότι τα εν λόγω καύσιμα έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό.

(14) 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 σαφές και σταθερό μακροπρόθεσμο 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 πλαίσιο αυτό θα πρέπει 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.

(15) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει 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 εν λόγω καυσίμων. Η χρήση υποκατάστατων πηγών ενέργειας, όπως η αιολική ενέργεια ή η ηλεκτρική ενέργεια, θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στη μεθοδολογία.

(16) 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.

(17) 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 επιδόσεις των ορυκτών καυσίμων θα πρέπει να αξιολογούνται μόνο με τη χρήση προκαθορισμένων συντελεστών εκπομπών, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.

(18) Είναι αναγκαία μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για όλες τις σημαντικότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO_2, CH_4 και N_2O) 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 CO_2».

(19) 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.

(20) Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα ελλιμενισμένα πλοία (οξείδια του θείου, οξείδια του αζώτου και αιωρούμενα σωματίδια) αποτελεί σημαντική πηγή ανησυχίας για τις παράκτιες περιοχές και τις πόλεις-λιμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να επιβληθούν ειδικές και αυστηρές υποχρεώσεις για τη μείωση των εκπομπών ελλιμενισμένων πλοίων που αντλούν ενέργεια από τις μηχανές τους κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 το 2018, τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι οι κατηγορίες πλοίων που παράγουν την υψηλότερη ποσότητα εκπομπών ανά ελλιμενισμένο πλοίο. Κατά συνέπεια, οι εκπομπές από αυτές τις κατηγορίες πλοίων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα.

(21) 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 ολοένα και περισσότερο καθαρής ενέργειας διαθέσιμης στα ελλιμενισμένα 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 (οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, AFID), η ζήτηση και, ως εκ τούτου, η ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας παραμένει περιορισμένη. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την επιβολή της χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς από τα πλέον ρυπογόνα πλοία.

(22) 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 ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, το πλοίο θα πρέπει να εξαιρείται από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς.

(23) Εξαιρέσεις από τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει επίσης να προβλέπονται για διάφορους αντικειμενικούς λόγους, πιστοποιημένους από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα κατάπλου και περιοριζόμενους σε μη προγραμματισμένους ελλιμενισμούς για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα, για βραχεία παραμονή των ελλιμενισμένων πλοίων κάτω των δύο ωρών, δεδομένου ότι πρόκειται για τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται για τη σύνδεση, και για τη χρήση της παραγωγής ενέργειας επί του πλοίου σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

(24) Οι εξαιρέσεις σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς θα πρέπει να είναι περιορισμένες, αφού δοθεί στους διαχειριστές πλοίων και λιμένων επαρκής χρόνος για να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να παρασχεθούν τα αναγκαία κίνητρα για τις εν λόγω επενδύσεις και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Από το 2035 οι διαχειριστές πλοίων θα πρέπει να σχεδιάζουν προσεκτικά τον ελλιμενισμό τους ώστε να διασφαλίζουν ότι μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς να εκπέμπουν

ατμοσφαιρικούς ρύπους και αέρια του θερμοκηπίου κατά τον ελλιμενισμό και να θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και πόλεις-λιμένες. Θα πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ή ασυμβατότητας ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα περιστασιακών αλλαγών της τελευταίας στιγμής σε προγραμματισμένους ελλιμενισμούς και κατάπλου σε λιμένες με ασύμβατο εξοπλισμό.

(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 ναυτιλιακές 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.

(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, η πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα θα πρέπει να βασίζεται στους κανόνες που θεσπίζει η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001. 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) Η επαλήθευση από διαπιστευμένους ελεγκτές 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. 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 Συμβουλίου[24].

(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 τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. 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. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει στη συνέχεια να κοινοποιούνται από την οικεία εταιρεία στην Επιτροπή.

(30) Η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει και να εξασφαλίσει τη λειτουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που θα καταγράφει τις επιδόσεις κάθε πλοίου και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωσή του με τον παρόντα κανονισμό. 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 και να λαμβάνει υπόψη 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 μετακυλίουν 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) Για να αποφευχθεί ο εγκλωβισμός σε συγκεκριμένες τεχνολογίες και να συνεχιστεί η υποστήριξη της ανάπτυξης των πλέον αποδοτικών λύσεων, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ομαδοποιούν τις επιδόσεις των διαφόρων πλοίων και να χρησιμοποιούν τις πιθανές υπερβάσεις επιδόσεων ενός πλοίου ώστε να αντισταθμίζουν τις ανεπαρκείς επιδόσεις ενός άλλου πλοίου. Αυτό δημιουργεί τη

[24] 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).

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 («πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU») που εκδίδεται από ελεγκτή σύμφωνα με τις διαδικασίες που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, θα πρέπει να διατηρείται επί των πλοίων ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται από πλοίο επί του πλοίου και με τις απαιτήσεις για χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς κατά τον ελλιμενισμό. Οι ελεγκτές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την έκδοση των εν λόγω εγγράφων.

(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 εξαίρεσης 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 υπόκεινται σε ποινή που έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η ποινή θα πρέπει να είναι ανάλογη με την έκταση της μη συμμόρφωσης και να εξαλείφει κάθε οικονομικό πλεονέκτημα της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να διατηρούνται οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα. 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 κανονισμού.

(36) Η ποινή που επιβάλλεται για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό 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. Η ποινή θα πρέπει να βασίζεται στην ισχύ που είναι εγκατεστημένη επί του πλοίου, εκφραζόμενη σε megawatt, πολλαπλασιαζόμενη επί μια πάγια ποινή σε EUR ανά ώρα παραμονής στη θέση ελλιμενισμού. 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 ληφθούν 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 από την καταβολή ποινών 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. Για τον σκοπό αυτό, τα έσοδα αυτά θα πρέπει να διατίθενται στο ταμείο καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

(38) Η επιβολή της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να στηρίζεται σε υφιστάμενα μέσα, και συγκεκριμένα σε εκείνα που έχουν θεσπιστεί κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[25] και της οδηγίας 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[26]. 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/ΕΚ.

(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 ποινών και την άρνηση έκδοσης πιστοποιητικού 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 ήταν διαπιστευμένος ο ελεγκτής. Με βάση το θεμελιώδες 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 και τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

(40) Για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του καταλόγου των συντελεστών εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα», την τροποποίηση του καταλόγου των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή των κριτηρίων για τη χρήση τους, τη θέσπιση κανόνων για τη διενέργεια εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών, τη διαπίστευση των ελεγκτών, την προσαρμογή του συντελεστή ποινής και τις λεπτομέρειες πληρωμής των ποινών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. 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 εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(41) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[27]. Κατά τον καθορισμό, μέσω εκτελεστικών πράξεων, υποδειγμάτων τυποποιημένων σχεδίων

---

25 Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

26 Οδηγία 2009/21/ΕΚ 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).

27 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).

παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών κανόνων για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των πληροφοριών και των δεδομένων που συλλέγονται για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

(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 Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (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.

(43) 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 αποτελεί στόχο που μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη χωρίς να υπάρχει ο κίνδυνος εισαγωγής φραγμών στην εσωτερική αγορά και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και μεταξύ ναυτιλιακών φορέων εκμετάλλευσης. Ο στόχος αυτός 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. Κατά συνέπεια, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

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) 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 σε ολόκληρη την Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων, 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 και

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.

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 (CO_2), μεθανίου (CH_4) και υποξειδίων του αζώτου (N_2O) 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·

ε) «καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές»: τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 36 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001·

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 πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ και δεν συνεπάγεται την απελευθέρωση των ακόλουθων αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία στην ατμόσφαιρα: διοξείδιο του άνθρακα (CO_2), μεθάνιο (CH_4), υποξείδια του αζώτου (N_2O), 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»: ο λιμένας κατάπλου όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

ι) «πλους»: ο πλους όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

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·

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 CO_2, 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·

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·

κ) «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος αναφοράς όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιγ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757·

κα) «πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU»: πιστοποιητικό που αφορά πλοίο, το οποίο εκδίδεται σε μια εταιρεία από ελεγκτή και επιβεβαιώνει ότι το πλοίο αυτό συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό για συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς·

κβ) «επιβατηγό πλοίο»: πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των κρουαζιερόπλοιων, των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών

και των πλοίων που διαθέτουν εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων·

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 CO_2»: δείκτης μέτρησης που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό εκπομπών από CO_2, CH_4 και N_2O με βάση το δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη, με μετατροπή των ποσοτήτων CH_4 και N_2O 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 V·

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 λιμένα»: κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[28].

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 CO_2 ανά MJ]* κατά το ακόλουθο ποσοστό:

– -2 % από την 1η Ιανουαρίου 2025·

[28] 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).

– -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 στο παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού.]

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 ένα ελλιμενισμένο πλοίο σε λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους συνδέεται με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς και τη χρησιμοποιεί 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 ελλιμενισμένα για λιγότερο από δύο ώρες, διάστημα υπολογιζόμενο με βάση την ώρα αναχώρησης και άφιξης που παρακολουθείται σύμφωνα με το άρθρο 14·

β) χρησιμοποιούν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ·

γ) αναγκάζονται να καταπλέουν εκτάκτως σε λιμένα για λόγους ασφάλειας ή διάσωσης ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα·

δ) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς λόγω μη διαθέσιμων σημείων σύνδεσης σε λιμένα·

ε) δεν είναι σε θέση να συνδεθούν με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, διότι η εγκατάσταση από ξηράς στον λιμένα δεν είναι συμβατή με τον εξοπλισμό ισχύος επί του πλοίου·

στ) στα οποία, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, απαιτείται η 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.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να εισάγονται αναφορές σε νέες τεχνολογίες στον κατάλογο των εφαρμοστέων τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών ή κριτήρια για τη χρήση τους, όταν οι εν λόγω νέες τεχνολογίες κρίνονται ισοδύναμες με τις τεχνολογίες που απαριθμούνται στο εν λόγω παράρτημα με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

5. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα κατάπλου καθορίζει αν εφαρμόζονται οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 και εκδίδει ή αρνείται να εκδώσει το πιστοποιητικό σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV.

6. Από την 1η Ιανουαρίου 2035 οι εξαιρέσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε) δεν μπορούν να εφαρμόζονται σε συγκεκριμένο πλοίο περισσότερες από πέντε φορές συνολικά, κατά τη διάρκεια ενός έτους αναφοράς. Ο ελλιμενισμός 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 τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία δ) και ε).

7. Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που έχουν ως αποτέλεσμα την ανάγκη χρήσης γεννητριών επί του πλοίου, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο στ), τεκμηριώνονται και αναφέρονται από το πλοίο στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

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, και τούτο εντός όλων των λιμένων που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και για κάθε πλου προς ή από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

2. Η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων είναι πλήρεις και καλύπτουν την ενέργεια που χρησιμοποιείται από πλοία επί του πλοίου, κατά τη διάρκεια του πλου και κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων. 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, καταγράφουν, συγκεντρώνουν, αναλύουν και τεκμηριώνουν τα δεδομένα παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των παραδοχών, βιβλιογραφικών παραπομπών, συντελεστών εκπομπών και δεδομένων δραστηριότητας, με διαφανή και ακριβή τρόπο, έτσι ώστε ο ελεγκτής να μπορεί να προσδιορίσει την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιήθηκε από τα πλοία επί του πλοίου.

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 ότι το πλοίο διαθέτει εγκατεστημένο και πιστοποιημένο εξοπλισμό που παρέχει τη δυνατότητα σύνδεσης με την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς, σε καθορισμένη τάση και συχνότητα, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού που ορίζεται στο IEC/IEEE 80005-1 (υψηλή τάση) και στο IEC/IEEE 80005-3 (χαμηλή τάση) ή είναι εξοπλισμένο με υποκατάστατες πηγές ενέργειας ή τεχνολογία μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ·

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, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ·

ζ) συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ·

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.

4. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν τυποποιημένα σχέδια παρακολούθησης, βασιζόμενα 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, συμπεριλαμβανομένων των υποκατάστατων πηγών ενέργειας ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ·

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.

4. Οι τροποποιήσεις του σχεδίου παρακολούθησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία β), γ) και δ) του παρόντος άρθρου υπόκεινται σε αξιολόγηση από τον ελεγκτή. Μετά την αξιολόγηση, ο ελεγκτής ανακοινώνει στην οικεία εταιρεία αν οι εν λόγω τροποποιήσεις συμμορφώνονται με το άρθρο 6.

Άρθρο 9

Πιστοποίηση των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των υγρών και αέριων καυσίμων κίνησης μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα

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) οι συντελεστές εκπομπών αερίων θερμοκηπίου των βιοκαυσίμων και των βιοαερίων που συμμορφώνονται με τα κριτήρια αειφορίας και μείωσης των αερίων θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία·

β) οι συντελεστές εκπομπών αερίων θερμοκηπίου καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα που συμμορφώνονται με τα όρια μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που ορίζονται στο άρθρο 27 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 καθορίζονται σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία·

γ) τα βιοκαύσιμα και τα βιοαέρια που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο α) ή 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·

δ) τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και τα καύσιμα ανακυκλωμένου άνθρακα που δεν συμμορφώνονται με το στοιχείο β) θεωρείται ότι έχουν τους ίδιους συντελεστές εκπομπών με τη δυσμενέστερη οδό των ορυκτών καυσίμων για αυτό το είδος καυσίμου.

2. Οι εταιρείες παρέχουν ακριβή και αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τα χαρακτηριστικά αειφορίας των βιοκαυσίμων, του βιοαερίου, των καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές και

των καυσίμων ανακυκλωμένου άνθρακα, τα οποία επαληθεύονται από καθεστώς αναγνωρισμένο από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφοι 5 και 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001.

3. Οι εταιρείες έχουν το δικαίωμα να αποκλίνουν από τις καθορισμένες προκαθορισμένες τιμές για τους συντελεστές εκπομπών «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα», υπό την προϋπόθεση ότι οι πραγματικές τιμές πιστοποιούνται με εργαστηριακές δοκιμές ή μετρήσεις των άμεσων εκπομπών. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους κανόνες για τη διεξαγωγή εργαστηριακών δοκιμών και μετρήσεων των άμεσων εκπομπών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗ

Άρθρο 10

Επαληθευτικές δραστηριότητες

1. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση του σχεδίου παρακολούθησης με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9. 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.

2. Ο ελεγκτής εκτιμά τη συμμόρφωση των πληροφοριών που αναφέρονται στην έκθεση με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 έως 9 και των παραρτημάτων I, II και III πριν από την εκτέλεση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

3. Όταν η εκτίμηση επαλήθευσης εντοπίζει ανακριβείς δηλώσεις ή περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ο ελεγκτής ενημερώνει εγκαίρως την οικεία εταιρεία. Στη συνέχεια, η εν λόγω εταιρεία τροποποιεί τις ανακριβείς δηλώσεις ή τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας επαλήθευσης.

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 και την ακρίβεια 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·

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.

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) κατά τη συλλογή των δεδομένων τηρούνται οι ισχύοντες κανόνες· και

δ) τα σχετικά βιβλία του πλοίου είναι πλήρη και συνεπή.

Άρθρο 12

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. Η οικεία εταιρεία παρέχει στον ελεγκτή κάθε συμπληρωματική πληροφορία που δίνει τη δυνατότητα στον τελευταίο να διεκπεραιώσει τις επαληθευτικές διαδικασίες. Κατά την επαληθευτική διαδικασία ο ελεγκτής μπορεί να διενεργεί ελέγχους για να διαπιστώνει την αξιοπιστία των αναφερόμενων δεδομένων και πληροφοριών.

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.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση πρόσθετων μεθόδων και κριτηρίων διαπίστευσης των ελεγκτών. Οι μέθοδοι που καθορίζονται στις εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται στις αρχές επαλήθευσης που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και στα σχετικά διεθνώς αποδεκτά πρότυπα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ, ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ, ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 14

Παρακολούθηση και καταγραφή

1. Με βάση το σχέδιο παρακολούθησης που αναφέρεται στο άρθρο 7 και μετά την εκτίμηση του εν λόγω σχεδίου από τον ελεγκτή, οι εταιρείες καταγράφουν, για κάθε πλοίο που καταπλέει ή αποπλέει και για κάθε πλου 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 η απαίτηση του άρθρου 5 παράγραφος 1, τη σύνδεση και τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή την ύπαρξη οποιασδήποτε από τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3·

   γ) την ποσότητα κάθε τύπου καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω·

   δ) τους συντελεστές εκπομπών «από το φρέαρ έως τα απόνερα» για κάθε τύπο καυσίμου που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω, με ανάλυση «από το φρέαρ έως τη δεξαμενή», «από τη δεξαμενή έως τα απόνερα» και «διαφεύγουσες εκπομπές», που καλύπτουν όλα τα σχετικά αέρια του θερμοκηπίου·

   ε) την ποσότητα κάθε τύπου υποκατάστατης πηγής ενέργειας που καταναλώνεται στη θέση ελλιμενισμού και εν πλω.

2. Οι εταιρείες καταγράφουν τις πληροφορίες και τα δεδομένα 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 30 Μαρτίου κάθε έτους, οι εταιρείες παρέχουν στον ελεγκτή τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 15

Επαλήθευση και υπολογισμός

1. Μετά την επαλήθευση που προβλέπεται στα άρθρα 10 έως 12, ο ελεγκτής αξιολογεί την ποιότητα, την πληρότητα και την ακρίβεια των πληροφοριών που παρέχει η εταιρεία σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3.

2. Βάσει των πληροφοριών που επαληθεύθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 1, 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·

   β) υπολογίζει, χρησιμοποιώντας τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα V, το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου·

   γ) υπολογίζει τον αριθμό των μη συμμορφούμενων κατάπλων σε λιμένα κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου ελλιμενισμού για κάθε μη συμμορφούμενο κατάπλου σε λιμένα.

   δ) υπολογίζει το ποσό των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

3. Ο ελεγκτής κοινοποιεί στην εταιρεία τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 16

Βάση δεδομένων συμμόρφωσης και υποβολή εκθέσεων

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, εξασφαλίζει τη λειτουργία και ενημερώνει ηλεκτρονική βάση δεδομένων συμμόρφωσης για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα άρθρα 4 και 5. Η βάση δεδομένων συμμόρφωσης χρησιμοποιείται για την τήρηση αρχείου σχετικά με το ισοζύγιο συμμόρφωσης των πλοίων και τη χρήση των μηχανισμών ευελιξίας που ορίζονται στα άρθρα 17 και 18. Είναι προσβάσιμη από τις εταιρείες, τους ελεγκτές, τις αρμόδιες αρχές και την Επιτροπή.

2. Η Επιτροπή θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, τους κανόνες για τα δικαιώματα πρόσβασης και τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές της βάσης δεδομένων συμμόρφωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3.

3. Έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους, η εταιρεία καταγράφει στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης για καθένα από τα πλοία της τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, όπως βεβαιώνονται από τον ελεγκτή, καθώς και πληροφορίες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του πλοίου, της εταιρείας, καθώς και την ταυτότητα του ελεγκτή που διενήργησε την αξιολόγηση.

Άρθρο 17

Αποταμίευση και δανεισμός του πλεονάσματος συμμόρφωσης μεταξύ περιόδων αναφοράς

1. Όταν το πλοίο έχει πλεόνασμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να το μεταφέρει 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 συμμόρφωσης, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ελεγκτή της. Η εταιρεία δεν

μπορεί πλέον να αποταμιεύσει το πλεόνασμα συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU.

2. Σε περίπτωση που το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης για την περίοδο αναφοράς, η εταιρεία μπορεί να δανειστεί εκ των προτέρων πλεόνασμα συμμόρφωσης της αντίστοιχης ποσότητας από την επόμενη περίοδο αναφοράς. Το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης προστίθεται στο ισοζύγιο του πλοίου κατά την περίοδο αναφοράς και αφαιρείται από το ισοζύγιο του ίδιου πλοίου κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς. Η ποσότητα που αφαιρείται κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς ισούται με το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης πολλαπλασιαζόμενο 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 Ι·

   β) για δύο διαδοχικές περιόδους αναφοράς.

3. Έως τις 30 Απριλίου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς, η εταιρεία καταγράφει το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης, κατόπιν έγκρισης από τον ελεγκτή της, στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης.

Άρθρο 18

Ομαδοποίηση της συμμόρφωσης

1. Τα ισοζύγια συμμόρφωσης δύο ή περισσότερων πλοίων, τα οποία επαληθεύονται από τον ίδιο ελεγκτή, μπορούν να ομαδοποιούνται για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του άρθρου 4. Το ισοζύγιο συμμόρφωσης ενός πλοίου δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε περισσότερες από μία ομάδες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς.

2. Έως τις 30 Μαρτίου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς, η εταιρεία κοινοποιεί στον ελεγκτή την πρόθεσή της να συμπεριλάβει το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου σε ομάδα για την αμέσως προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Σε περίπτωση που τα πλοία που συμμετέχουν στην ομάδα ελέγχονται από δύο ή περισσότερες εταιρείες, οι εταιρείες προβαίνουν σε κοινή κοινοποίηση στον ελεγκτή.

3. Έως τις 30 Απριλίου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς, η ομάδα καταγράφεται στη βάση δεδομένων συμμόρφωσης από τον ελεγκτή. Η σύνθεση της ομάδας δεν μεταβάλλεται μετά την εν λόγω ημερομηνία.

4. Σε περίπτωση συμμόρφωσης σε ομαδοποιημένη βάση σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για τους σκοπούς του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχείο β), η εταιρεία μπορεί να αποφασίσει τον τρόπο κατανομής του συνολικού ισοζυγίου συμμόρφωσης της ομάδας σε κάθε μεμονωμένο πλοίο, υπό την προϋπόθεση ότι τηρείται το συνολικό ισοζύγιο συμμόρφωσης της ομάδας. Σε περίπτωση που τα πλοία που συμμετέχουν στην ομάδα ελέγχονται από δύο ή περισσότερες εταιρείες, το συνολικό ισοζύγιο συμμόρφωσης της ομάδας κατανέμεται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στην κοινή κοινοποίηση.

5. Εάν το μέσο ισοζύγιο συμμόρφωσης της ομάδας έχει ως αποτέλεσμα το πλεόνασμα συμμόρφωσης για ένα μεμονωμένο πλοίο, εφαρμόζεται το άρθρο 17 παράγραφος 1.

6. Το άρθρο 17 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται σε πλοίο που συμμετέχει στην ομάδα.

7. Η εταιρεία δεν μπορεί πλέον να συμπεριλάβει το ισοζύγιο συμμόρφωσης του πλοίου σε ομάδα μετά την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU.

Άρθρο 19

Πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU

1. Έως τις 30 Ιουνίου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς, ο ελεγκτής εκδίδει πιστοποιητικό 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, και δεν έχει μη συμμορφούμενους ελλιμενισμούς.

2. Το πιστοποιητικό 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 πιστοποιητικού, διάρκεια ισχύος του και περίοδος αναφοράς την οποία καλύπτει.

3. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU ισχύει για περίοδο 18 μηνών μετά τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

4. Ο ελεγκτής ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Επιτροπή και το κράτος σημαίας σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση υποδειγμάτων για το πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών υποδειγμάτων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 27 παράγραφος 2.

Άρθρο 20

Ποινές

1. Όταν την 1η Μαΐου του έτους που έπεται της περιόδου αναφοράς το πλοίο παρουσιάζει έλλειμμα συμμόρφωσης, η εταιρεία καταβάλλει ποινή. Ο ελεγκτής υπολογίζει το ποσό της ποινής με βάση τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα V.

2. Η εταιρεία καταβάλλει ποινή για κάθε μη συμμορφούμενο ελλιμενισμό. Ο ελεγκτής υπολογίζει το ποσό της ποινής πολλαπλασιάζοντας το ποσό των 250 EUR επί τα megawatt της εγκατεστημένης επί του πλοίου ισχύος και επί τον αριθμό των συμπληρωμένων ωρών ελλιμενισμού.

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 19 παράγραφος 1, ο ελεγκτής εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU μετά την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Οι ενέργειες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, καθώς και η απόδειξη των χρηματικών πληρωμών σύμφωνα με το άρθρο 21, καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με σκοπό την προσαρμογή του μαθηματικού τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και για την τροποποίηση του ποσού της πάγιας ποινής που ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στο κόστος της ενέργειας.

Άρθρο 21

Κατανομή του ποσού των ποινών για τη στήριξη των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας

1. Τα ποσά των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 και στο άρθρο 20 παράγραφος 2 κατανέμονται για τη στήριξη κοινών έργων που αποσκοπούν στην ταχεία διάδοση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τα ποσά που εισπράττονται από τις ποινές τονώνουν την παραγωγή μεγαλύτερων ποσοτήτων ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τον τομέα της ναυτιλίας, διευκολύνουν την κατασκευή κατάλληλων εγκαταστάσεων εφοδιασμού με καύσιμα ή σημείων ηλεκτρικής σύνδεσης στους λιμένες και στηρίζουν την ανάπτυξη, τη δοκιμή και τη χρήση των πλέον καινοτόμων ευρωπαϊκών τεχνολογιών στον στόλο με στόχο την επίτευξη σημαντικών μειώσεων των εκπομπών.

2. Τα έσοδα που προκύπτουν από τις ποινές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διατίθενται στο ταμείο καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Τα έσοδα αυτά αποτελούν εξωτερικά έσοδα για ειδικό προορισμό σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 του δημοσιονομικού κανονισμού και εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για το ταμείο καινοτομίας.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις λεπτομέρειες για την καταβολή των ποινών που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2.

Άρθρο 22

Υποχρέωση εφοδιασμού των πλοίων με έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU

1. Τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους φέρουν επί του πλοίου έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.

2. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU που εκδίδεται για το οικείο 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 για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα 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/ΕΚ, περιλαμβάνει τον έλεγχο ότι το πλοίο φέρει επί του πλοίου έγκυρο πιστοποιητικό συμμόρφωσης FuelEU.

3. Εάν ένα πλοίο δεν έχει προσκομίσει έγκυρο πιστοποιητικό 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, αφού δώσει στην οικεία εταιρεία τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, να εκδώσει διαταγή εκδίωξης. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κοινοποιεί τη διαταγή εκδίωξης στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο οικείο κράτος σημαίας. 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, 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 πιστοποιητικού 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.

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 πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1.

2. 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. Η απόφαση της αρμόδιας αρχής υπόκειται σε δικαστικό έλεγχο.

3. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

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 6, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 7, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 9 παράγραφος 3, στο άρθρο 13 παράγραφος 3, στο άρθρο 20 παράγραφος 4 και στο άρθρο 21 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης 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. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 7, του άρθρου 5 παράγραφος 4, του άρθρου 9 παράγραφος 3, του άρθρου 13 παράγραφος 3, του άρθρου 20 παράγραφος 4 και του άρθρου 21 παράγραφος 3 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στα ανωτέρω όργανα, ή εάν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία 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 Συμβουλίου[29]. 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. Όταν η γνώμη της επιτροπής πρόκειται να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, η διαδικασία αυτή περατώνεται χωρίς αποτέλεσμα εάν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνώμης, το αποφασίσει ο/η πρόεδρος της επιτροπής.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η εν λόγω επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 28

Έκθεση και επανεξέταση

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έως την 1η Ιανουαρίου 2030, σχετικά με τα αποτελέσματα αξιολόγησης της λειτουργίας του παρόντος κανονισμού και την εξέλιξη των τεχνολογιών και της αγοράς ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τον αντίκτυπό τους στον τομέα της ναυτιλίας στην Ένωση. Η Επιτροπή εξετάζει πιθανές τροποποιήσεις:

   α) του ορίου που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2·

   β) των τύπων πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 1·

   γ) των εξαιρέσεων που απαριθμούνται στο άρθρο 5 παράγραφος 3.

Άρθρο 29

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

Προστίθεται το ακόλουθο σημείο στον κατάλογο του παραρτήματος IV της οδηγίας 2009/16/ΕΚ: «51. Το πιστοποιητικό 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.

[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).

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*