



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 10.3.2015
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και
την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές
και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και
την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές
και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. Ιστορικό του φακέλου

Ημερομηνία πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο 28 Ιουνίου 2013.
(έγγραφο COM (2013) 480 final – 2013/0224 COD):

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και 16 Οκτωβρίου 2013
Κοινωνικής Επιτροπής:

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε 16 Απριλίου 2014
πρώτη ανάγνωση:

Ημερομηνία διαβίβασης της τροποποιημένης πρότασης: άνευ αντικειμένου

Ημερομηνία έκδοσης της θέσης του Συμβουλίου: 5 Μαρτίου 2015

2. Αντικείμενο της πρότασης της Επιτροπής

Η Επιτροπή προτείνει να δημιουργηθεί ένα νομικό πλαίσιο σε ενωσιακό επίπεδο για τη συλλογή και τη δημοσίευση εξακριβωμένων ετήσιων δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές CO₂ και την ενεργειακή απόδοση όλων των μεγάλων πλοίων (ολικής χωρητικότητας άνω των 5.000 κόρων), τα οποία χρησιμοποιούν λιμένες της ΕΕ, ανεξάρτητα από τη χώρα νηολόγησης του πλοίου. Αυτό είναι το πρώτο βήμα της στρατηγικής της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως περιγράφεται στην ανακοίνωση που εξέδωσε η Επιτροπή τον Ιούνιο του 2013¹, και θα πρέπει επίσης να παράσχει πολύτιμη συμβολή στις τρέχουσες συζητήσεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ).

Τα βασικά χαρακτηριστικά του συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που θα προκύψουν από την παρούσα πρόταση είναι τα ακόλουθα:

- α) Πεδίο εφαρμογής: Τα πλοία άνω των 5000 μικτών τόνων που καταπλέουν σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους εμπίπτουν στους κανόνες ΠΥΕ.

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την «ενσωμάτωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στις ενωσιακές πολιτικές μείωσης των αερίων θερμοκηπίου» COM (2013) 479 final.

Εξαιρούνται οι μικροί πρόξενοι εκπομπών (πλοία μικρού και μεσαίου μεγέθους, κάτω των 5000 GT) που αντιπροσωπεύουν περίπου το 40% του στόλου, αλλά μόλις το 10% των συνολικών εκπομπών.

- β) Ορισμένες κατηγορίες πλοίων εξαιρούνται: πολεμικά πλοία, αλιευτικά σκάφη και πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων, ξύλινα πλοία και πλοία που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.
- γ) Σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς ναυτικού δικαίου, οι κανόνες ΠΥΕ εφαρμόζονται ανεξαιρέτως σε όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ, ανεξαρτήτως σημαίας.
- δ) Κάλυψη των ταξιδιών από και προς λιμένες της ΕΕ: Από την 1 Ιανουαρίου 2018, τα σκάφη θα πρέπει να παρακολουθούν τις εκπομπές τους σε CO₂ και άλλες παραμέτρους σχετικά με την αποδοτικότητά τους για τους πλόες εντός της Ένωσης (μεταξύ λιμένων προορισμού που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους), για τους πλόες εισόδου τους (από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου εκτός ΕΕ προς τον πρώτο λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους) καθώς και για τους πλόες εξόδου (από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον πρώτο λιμένα κατάπλου εκτός ΕΕ).
- ε) Οι εκπομπές από πλοίων εντός λιμένων θα πρέπει επίσης να παρακολουθούνται, να υποβάλλονται σε εκθέσεις και να επαληθεύονται. Ο στόχος είναι να ενθαρρυνθεί η χρήση των διαθέσιμων χερσαίων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών.
- στ) Τα ήδη διαθέσιμα δεδομένα από τα ημερολόγια πλοίου, τις μεσημβρινές αναφορές και τα δελτία παράδοσης καυσίμων θα χρησιμοποιούνται.
- ζ) Τα δεδομένα αυτά, αφού παρακολουθηθούν, θα πρέπει να επαληθεύονται με ανεξάρτητο τρόπο και, στη συνέχεια, ετησίως να υποβάλλονται συγκεντρωτικά σε έκθεση στην Επιτροπή και στο κράτος της σημαίας του πλοίου.
- η) Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση σχετικά με επαληθευμένα συγκεντρωτικά δεδομένα σε μια «ανά πλοίο» βάση, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών CO₂ και των παραμέτρων αποδοτικότητας.
- θ) Ένας περιορισμένος αριθμός καθηκόντων, κυρίως σε σχέση με τη βάση δεδομένων εκτέλεσης, θα ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (ΕΟΑΘ), σύμφωνα με τον ιδρυτικό του κανονισμό.
- ι) Για την εφαρμογή από τα κράτη μέλη που ενεργούν είτε ως κράτη σημαίας είτε ως κράτη λιμένα [είτε με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 2) είτε μέσω ειδικών επιθεωρήσεων ΠΥΕ (βάσει του άρθρου 19 παράγραφος 3)] ελέγχεται ότι ένα έγκυρο Έγγραφο Συμμόρφωσης (DoC) βρίσκεται επί του πλοίου κατά την παραμονή αυτού σε λιμένες υπό την δικαιοδοσία των κρατών μελών και ακολουθούν κυρώσεις, εφόσον κριθεί αναγκαίο.
- ια) Σύνδεση με τις διεθνείς εξελίξεις μέσω της αναθεώρησης του κανονισμού και της πρότασης/ευθυγράμμισης σχετικών τροποποιήσεων με βάση τις εξελίξεις που έχουν συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο, κυρίως στο πλαίσιο του ΔΝΟ, εφόσον κριθεί αναγκαίο.

3. Παρατηρήσεις σχετικά με τη θέση του Συμβουλίου

3.1. Γενικές παρατηρήσεις σχετικά με τη θέση του Συμβουλίου

Η άποψη της Επιτροπής είναι ότι οι άτυπες διαπραγματεύσεις οδήγησαν σε μια ισορροπημένη δέσμη με ικανοποιητικές λύσεις σχετικά με ορισμένα σημαντικά θέματα, όπως

το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων για τα φορτία, την εμπιστευτικότητα των δεδομένων και τη διαφάνεια των πληροφοριών ή τις εκτελεστικές διατάξεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι σε θέση να υποστηρίξει το αποτέλεσμα που αντικατοπτρίζεται στη θέση του Συμβουλίου.

Ωστόσο, η Επιτροπή κάνει ειδική δήλωση σχετικά με τη χρήση από το Συμβούλιο της δυνατότητας που προβλέπεται από το άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού 182/2011 (ρήτρα «μη διατύπωσης γνώμης») όσον αφορά τις εκτελεστικές πράξεις. Η Επιτροπή δεν αντιτάσσεται στην επιλογή αυτή, αλλά είναι απόλυτα πεπεισμένη ότι η χρήση αυτής της διάταξης πρέπει να είναι αιτιολογημένη και, ως εκ τούτου, θα προβεί σε δήλωση στο παράρτημα της παρούσας ανακοίνωσης.

3.2. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση (εν συντομία)

Το Συμβούλιο δεν εξέτασε ρητά ορισμένες τροπολογίες του ΕΚ. Οι απόψεις της Επιτροπής σχετικά με αυτές τις τροπολογίες του ΕΚ περιγράφονται παρακάτω.

Το ΕΚ με τη γνώμη σε πρώτη ανάγνωση πρότεινε τις εξής βασικές τροποποιήσεις:

- α) **Προσθήκη της ευρύτερης αναφοράς «εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου» αντί της «εκπομπές σε CO₂» (τροπ. 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29, και 31).** Έγινε εν μέρει δεκτή από την Επιτροπή. Η γνώμη του ΕΚ σε πρώτη ανάγνωση αντικαθιστά σε αρκετές περιπτώσεις τις λέξεις «οι εκπομπές CO₂» με «εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου», ώστε να υπογραμμιστεί η ανάγκη αντιμετώπισης «άλλων πλην του CO₂» εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές σε βάθος χρόνου. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο στόχος του προτεινόμενου κανονισμού πρέπει να εξακολουθήσει να επικεντρώνεται στο CO₂, οι εκπομπές του οποίου είναι μακράν οι πιο σημαντικές σε σχέση με τις υπόλοιπες εκπομπές ΑΘ που προέρχονται από τον ναυτιλιακό τομέα. Ωστόσο, και για όσο χρονικό διάστημα δε μεταβληθεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, ορισμένες ευρύτερες διατυπώσεις σύμφωνα με τις τροπολογίες του ΕΚ μπορούν να γίνουν αποδεκτές. Το Συμβούλιο διατήρησε τις εκπομπές σε CO₂ ως τις μόνες που καλύπτονται, όπως και στην πρόταση της Επιτροπής, ενώ αποδέχτηκε ορισμένες ευρύτερες διατυπώσεις σχετικά με τις εκπομπές ΑΘ και σχετικά με τους ατμοσφαιρικούς ρύπους στις αιτιολογικές σκέψεις [Αιτιολογική σκέψη 1α (νέα) κ.λπ.].
- β) **Περίληψη των αλιευτικών σκαφών και των πλοίων επεξεργασίας αλιευμάτων στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ (τροποπ. 26)** Απορρίφθηκε από την Επιτροπή. Το ΕΚ είναι υπέρ του να συμπεριληφθούν στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ «αλιευτικά πλοία και πλοία επεξεργασίας αλιευμάτων», τα οποία είχαν αποκλειστεί από την πρόταση. Η Επιτροπή εκτιμά ότι αυτές οι κατηγορίες αντιπροσώπευαν μια αμελητέα ποσότητα εκπομπών και ότι παρουσίαζαν ορισμένα προβλήματα εφαρμογής. Το Συμβούλιο, τελικά, απέκλεισε τις κατηγορίες αυτές από τον κανονισμό, όπως και η πρόταση της Επιτροπής.
- γ) **Προσθήκη ελαφρύτερων υποχρεώσεων παρακολούθησης στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ για πλοία που εκτελούν μόνο σχετικούς με την ΕΕ πλόες και που πραγματοποιούν πολλούς πλόες ανά ημέρα: «καθεστώς θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων» (τροπ. 58).** Έγινε εν μέρει δεκτή από την Επιτροπή. Το ΕΚ προβλέπει εξαίρεση από τις «ανά πλου» υποχρεώσεις παρακολούθησης για πλοία που εκτελούν μόνο σχετικούς με την ΕΕ πλόες και που πραγματοποιούν πολλούς πλόες ανά ημέρα (όπως οχηματαγωγά). Στόχος είναι να απλοποιηθούν οι απαραίτητες υποχρεώσεις παρακολούθησης για τα πλοία που εκτελούν μεγάλο αριθμό ενδεχομένων παρόμοιων ταξιδιών κάθε ημέρα. Για να

αποφευχθεί το ενδεχόμενο, σε αυτές τις περιπτώσεις, η παρακολούθηση να γίνεται υπερβολικά επαχθής, η παρακολούθηση «ανά πλου» δεν θα απαιτείται αυστηρά ως ενδιάμεσο στάδιο, ενώ οι υποχρεώσεις υποβολής ετήσιων εκθέσεων θα παραμείνουν ως έχουν. Ως θέμα αρχής, η Επιτροπή υποστηρίζει την πρόβλεψη για το εν λόγω απλουστευμένο καθεστώς το οποίο επιδιώκει ισορροπία μεταξύ της ανάγκης να βασιστεί η ετήσια υποβολή εκθέσεων των πλοίων σε ακριβή δεδομένα που υπάρχουν επί του σκάφους και του διοικητικού φόρτου που συνεπάγεται η διεξαγωγή ενός συγκεκριμένου τύπου εμπορίου ή των περιστάσεων που ορίζονται με αντικειμενικό τρόπο. Το Συμβούλιο δέχθηκε την ιδέα του ΕΚ, ενώ προτίμησε τη θέσπιση ενός ορίου σχετικά με τον αριθμό των πλόων που έχουν προγραμματιστεί σε ετήσια βάση, ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη νομική ασφάλεια για τους φορείς εκμετάλλευσης.

- δ) **Διαγραφή του «μεταφερόμενου φορτίου» και του «μεταφορικού έργου» από το πεδίο εφαρμογής της παρακολούθησης δεδομένων καθώς και από τους σχετικούς υπολογισμούς ενεργειακής απόδοσης (τροπ. 29, 30, 43, 53-55, 59, 73, 91 και 93). Απορρίφθηκε από την Επιτροπή.** Το ΕΚ πρότεινε τη διαγραφή του «μεταφερόμενου φορτίου» και τους σχετικούς υπολογισμούς λειτουργικής ενεργειακής απόδοσης με βάση «το μεταφορικό έργο». Το Συμβούλιο διατήρησε τα παραπάνω ως παραμέτρους παρακολούθησης όπως τέθηκαν από την πρόταση της Επιτροπής.
- ε) **Ενίσχυση της τεχνικής απόδοσης μέσω της απαίτησης του πιστοποιημένου ονομαστικού δείκτη ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index/EEDI) και για τα υπάρχοντα πλοία (τροπ. 61 και 71) απορρίφθηκε από την Επιτροπή.** Το ΕΚ πρότεινε να απαιτείται ο πιστοποιημένος δείκτης EEDI για όλες τις κατηγορίες πλοίων στις οποίες αυτός εφαρμόζεται στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ ως αντιπρόταση στη διαγραφή του φορτίου και στην αποδυνάμωση της λειτουργικής απόδοσης. Το Συμβούλιο διατήρησε το πεδίο εφαρμογής του δείκτη EEDI που προτάθηκε από την Επιτροπή, ώστε να εφαρμόζεται μόνο στα νέα πλοία (τα οποία κατασκευάστηκαν ή επισκευάστηκαν μετά το 2013).
- στ) **Προσθήκη πλοία «κατηγορίας πάγου» και προσθήκη σχετικά με τις πληροφορίες για τις δύσκολες καιρικές συνθήκες που επικρατούν στις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο σχέδιο παρακολούθησης και στις εκθέσεις εκπομπών (τροπ. 33, 40, 44, 60 και 70). Έγινε δεκτή από την Επιτροπή.** Το ΕΚ είναι υπέρ της προσθήκης μιας δέσμης τροποποιήσεων με σκοπό να διασφαλιστεί ότι η «κατηγορία πάγου» (που αναφέρεται στο αν το πλοίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για πλεύση σε παγωμένες θάλασσες) αποτελεί μέρος των βασικών πληροφοριών που πρέπει να αναφέρονται στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ. Το Συμβούλιο διατήρησε την κύρια ιδέα του ΕΚ, αλλά μετέτρεψε την υποχρέωση υποβολής εκθέσεων σε εθελοντική αναφορά.
- ζ) **Εισαγωγή αναφοράς στην οδηγία 2003/4/ΕΚ για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες (τροπ. 69). Απορρίφθηκε από την Επιτροπή.** Οι ανησυχίες του ΕΚ σχετικά με την αθέμιτη πρόσβαση σε εμπορικά προστατευόμενα στοιχεία εξ αιτίας των δεδομένων που έχουν συλλεχθεί από το σύστημα ΠΥΕ οδήγησαν το ΕΚ στην εισαγωγή αναφοράς ως προς την υπάρχουσα νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την πρόσβαση σε περιβαλλοντικές πληροφορίες (συγκεκριμένα, η οδηγία 2003/4/ΕΚ σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες) που εφαρμόζεται μόνο στα κράτη μέλη. Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα ετήσια συγκεντρωτικά δεδομένα του συστήματος ΠΥΕ δεν δίνουν σαφή εικόνα του επιχειρηματικού απόρρητου· ωστόσο, θα μπορούσε να δείξει ένα πιο ανοιχτό πνεύμα, για να εκτιμηθεί το κατά πόσο θα

μπορούσε να υπονομευθεί η προστασία ενός νόμιμου εμπορικού συμφέροντος σε μια συγκεκριμένη περίπτωση και λόγω ειδικών συνθηκών. Το Συμβούλιο αναδιατύπωσε την ιδέα του ΕΚ και την ανέπτυξε σε μια αναφορά στον κανονισμό 1367/2006 με πεδίο εφαρμογής τα όργανα και τους οργανισμούς της ΕΕ σχετικά με την πρόσβαση σε περιβαλλοντικές πληροφορίες («κανονισμός Aarhus»), ο οποίος περιλαμβάνει μια ρήτρα σχετικά με την πρόσβαση στα προστατευόμενα εμπορικά συμφέροντα, τα οποία υπερισχύουν έναντι του δημοσίου συμφέροντος.

- η) **Σιωπηρή παράταση των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις (άρθρο 24 παράγραφος 1). Έγινε δεκτή από την Επιτροπή.** Το ΕΚ προτείνει τη χορήγηση εξουσιοδότησης στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών και η περίοδος αυτή να ανανεώνεται σιωπηρά, εκτός αν το ΕΚ ή το Συμβούλιο αντιτίθενται στην εν λόγω παράταση. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί αυτή τη ρήτρα η οποία αποτελεί πράγματι τυποποιημένη διατύπωση. Το Συμβούλιο έχει επίσης διατηρήσει το συνήθη τύπο σιωπηρής παράτασης.
- θ) **Εκτίμηση ανά διετία των επιπτώσεων που δεν σχετίζονται με το CO₂. (τροπ. 82). Έγινε δεκτή από την Επιτροπή.** Το ΕΚ πρότεινε μια νέα υποχρέωση για την Επιτροπή στο πλαίσιο του κανονισμού για τους μηχανισμούς παρακολούθησης (MMR) ως προς την εκτίμηση ανά διετία των συνολικών επιπτώσεων του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο κλίμα του πλανήτη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που δεν σχετίζονται με τις εκπομπές CO₂. Η Επιτροπή θα μπορούσε να αποδεχτεί αυτήν την πρόταση του ΕΚ με κάποια αναδιατύπωση. Το Συμβούλιο διατήρησε την ιδέα του ΕΚ μετατρέποντάς τη σε μία (διετή) υποχρέωση της Επιτροπής που πρέπει να εκπληρωθεί παράλληλα με τη σύνταξη της γενικής έκθεσης σχετικά με τις εκπομπές που καταγράφονται στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 3.

3.3. Νέες διατάξεις που εισάγει το Συμβούλιο και η θέση της Επιτροπής.

Το Συμβούλιο εισήγαγε ορισμένες αλλαγές οι οποίες δεν αποδυνάμωσαν σημαντικά την πρόταση καθώς και ορισμένες νέες διατάξεις στο κείμενο που δέχεται η Επιτροπή. Οι διατάξεις αυτές έχουν ως εξής:

- α) **Προσθήκη ενός απλουστευμένου καθεστώτος παρακολούθησης για τις «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων» [άρθρο 9 παράγραφος 2 (νέο)].** Το Συμβούλιο συμπεριέλαβε νέες διατάξεις που επιτρέπουν στα πλοία που εκτελούν πλόες που εμπίπτουν στο πεδίο της πρότασης και που εκτελούν περισσότερους από 300 προγραμματισμένους πλόες το χρόνο να επωφελούνται από την εξαίρεση για τις υποχρεώσεις παρακολούθησης «ανά πλου» [άρθρο 9 παράγραφος 2 (νέο)]. Η διατύπωση της εξαίρεσης του Συμβουλίου είναι παρόμοια με την τροπολογία που πρότεινε το ΕΚ (τροπ. 58) και η Επιτροπή συμφωνεί με το απλουστευμένο καθεστώς, όπως περιγράφεται στο κείμενο του Συμβουλίου (το οποίο παρέχει μεγαλύτερη νομική ασφάλεια, με τη μορφή ετήσιου ορίου). Η «ανά πλου» παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών CO₂ για τα πλοία που εκτελούν ενδεχομένως σε μεγάλο αριθμό παρόμοιες δραστηριότητες (όπως οχηματαγωγά) αποκλειστικά εντός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού ΠΥΕ δεν είναι απολύτως απαραίτητη, δεδομένου ότι τα λοιπά έγγραφα και στοιχεία που υπάρχουν επί του σκάφους (όπως BDN) μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τον ελεγκτή στην αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο έχουν υπολογιστεί τα ετήσια δεδομένα CO₂ και κατανάλωσης καυσίμων. Ως εκ τούτου, η ανωτέρω παρακολούθηση δεν αποτελεί ένα απολύτως απαραίτητο ενδιάμεσο βήμα στην εκπλήρωση των κύριων ετησίων υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων δυνάμει του

άρθρο 10 του κανονισμού ΠΥΕ που συνεχίζει να εφαρμόζεται κατά τον ίδιο τρόπο. Η «ανά πλου» εξαίρεση εξαρτάται επίσης από την προϋπόθεση ότι δεν είναι ανάγκη να γίνει σαφής διάκριση και διαχωρισμός των στοιχείων σε μία «ανά πλου» βάση (ώστε να αποφεύγεται να συμπεριλαμβάνονται δεδομένα από ταξίδια εκτός του πεδίου εφαρμογής π.χ. μεταξύ δύο ενδιάμεσων λιμένων εκτός ΕΕ). Τα πλοία που δεν πληρούν τα δύο προαναφερθέντα αντικειμενικά κριτήρια που εφαρμόζονται ανεξαρτήτως της σημαίας των πλοίων δεν θα είναι σε θέση να επωφελούνται από μια τέτοια εξαίρεση.

- β) **Εθελοντική υποβολή εκθέσεων από τις εταιρείες με βάση τα κριτήρια που προβλέπονται στο σχέδιο παρακολούθησης [άρθρο 10 παράγραφος 3 (νέο)]** Το Συμβούλιο εισήγαγε νέες διατάξεις που επιτρέπουν στα πλοία να παρακολουθούν και, στη συνέχεια, να κοινοποιούν τα δεδομένα κατανάλωσης καυσίμων και τις εκπομπές CO₂ σύμφωνα με διαφορετικά κριτήρια (δηλ. πλόες άνευ φορτίου/με φορτίο). Η Επιτροπή συμφωνεί με το κείμενο του Συμβουλίου.
- γ) **Καθεστώς επιθεωρήσεων στο πλαίσιο ΠΥΕ (άρθρο 19 παράγραφος 3).** Η Επιτροπή έχει προτείνει να μειωθούν οι υποχρεώσεις των αρχών των ΚΜ όσον αφορά πλοία που εισέρχονται σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία ΚΜ και δεν έχουν κοινοποιήσει ένα έγγραφο συμμόρφωσης ή και δεν καλύπτονται από άλλους μηχανισμούς επιβολής. Η Επιτροπή συμφωνεί με το κείμενο του Συμβουλίου, όπως αυτό ευθυγραμμίζει τους μηχανισμούς επιβολής με τα επίπεδα που παραδοσιακά εφαρμόζονται στον εν λόγω τομέα.
- δ) **Διαταγή εκδίωξης (άρθρο 20 παράγραφος 3).** Το Συμβούλιο έχει μειώσει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να εκδώσουν διαταγή εκδίωξης για την περίπτωση των πλοίων που δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις του συστήματος ΠΥΕ για «δύο ή περισσότερες διαδοχικές περιόδους αναφοράς» (αντί για «περισσότερες από μια περιόδους αναφοράς» και «δεν έχει επιτευχθεί συμμόρφωση με τη λήψη άλλων μέτρων επιβολής». Επίσης, έχει προστεθεί αναφορά στο διεθνές ναυτικό δίκαιο η οποία εφαρμόζεται στην περίπτωση κινδύνου των πλοίων Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί το κείμενο του Συμβουλίου.
- ε) **Εθνικοί κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις, τις ποινές και τις πληροφορίες για τα εθνικά ένδικα μέσα (άρθρο 20 παράγραφοι 3α και 4).** Μια παρέκκλιση που επιτρέπει στα περικλειστά κράτη μέλη, χωρίς πλοία που φέρουν τη σημαία τους, να εξαιρεθούν από την υποχρέωση θέσπισης εθνικών κανόνων σχετικά με τις κυρώσεις και τις ποινές έχει συμπεριληφθεί στο άρθρο 20 παράγραφος 3α (νέο). Επίσης, μία αναφορά στην ανάγκη ενημέρωσης των εταιρειών σχετικά με τα διαθέσιμα αποτελεσματικά εθνικά ένδικα μέσα σε περίπτωση διαταγής εκδίωξης προστέθηκε στο άρθρο 20 παράγραφος 4 (νέο). Η Επιτροπή συμφωνεί με το κείμενο του Συμβουλίου σε αυτά τα σημεία.
- στ) **Δημοσίευση των ετήσιων δεδομένων, των συγκεντρωτικών δεδομένων και των προστατευόμενων εμπορικών συμφερόντων** σύμφωνα με τον κανονισμό 1367/2006/ΕΚ (Κανονισμός Aarhus) που ισχύουν για τα θεσμικά όργανα και τους οργανισμούς της ΕΕ [άρθρο 21 παράγραφος 2α (νέο)]. Το Συμβούλιο πρότεινε να επαναδιατυπωθεί η ρήτρα σχετικά με την προστασία των εμπορικών συμφερόντων με την προσθήκη αναφοράς στον κανονισμό 1367/2006 σχετικά με την πρόσβαση σε περιβαλλοντικές πληροφορίες που κατέχουν θεσμικά όργανα και οργανισμοί της ΕΕ («Κανονισμός Aarhus»). Η Επιτροπή συμφωνεί με το κείμενο του Συμβουλίου.
- ζ) **Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με την επαλήθευση και διαπίστευση και το νέο παράρτημα ΙΙΙ** σχετικά με τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη

από την Επιτροπή κατά την έγκριση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων (άρθρα 15 παράγραφος 5 και 16 παράγραφος 3 και νέο παράρτημα ΙΙΙ). Το Συμβούλιο προσέθεσε κάποια περαιτέρω εξειδίκευση του περιεχομένου των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την επαλήθευση και την διαπίστευση σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 της πρότασης της Επιτροπής με την προσθήκη ενός καταλόγου των μη ουσιωδών στοιχείων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκπόνηση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το νέο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού. Αυτό βοηθά στην οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και αυτές μπορούν, επομένως, να γίνουν δεκτές από την Επιτροπή.

η) **Κατάργηση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων για τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές στο πλαίσιο του κανονισμού για το μηχανισμό παρακολούθησης (MMR) από τα ΚΜ (άρθρο 26).** Το Συμβούλιο κατήργησε κάθε περαιτέρω υποχρέωση υποβολής εκθέσεων που πρέπει να εκπληρωθεί από τα ΚΜ στο πλαίσιο του κανονισμού για το μηχανισμό παρακολούθησης (MMR), με βάση τα δεδομένα που συλλέγονται στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ. Η υποβολή από τα ΚΜ ετήσιων εκθέσεων δεδομένων δεν είναι απολύτως αναγκαία, αφού η Επιτροπή θα λαμβάνει απευθείας τα δεδομένα από τις εταιρείες και θα ετοιμάζει ετήσιες εκθέσεις. Συνεπώς, η Επιτροπή θα μπορούσε να αποδεχτεί τη θέση του Συμβουλίου.

θ) **Ανάπτυξη των παραμέτρων για την παρακολούθηση του φορτίου «ανά τύπο πλοίου» μέσω, μεταξύ άλλων, συμπληρωματικών εκτελεστικών πράξεων (παράρτημα ΙΙ μέρος Β).** Στο κείμενο του Συμβουλίου, όπως και στην πρόταση της Επιτροπής, το «φορτίο» και το «μεταφορικό έργο» αποτελούν μέρος των παραμέτρων που πρέπει να παρακολουθούνται και να αναφέρονται. Ωστόσο, το Συμβούλιο εισήγαγε διάφορες προτάσεις σχετικά με τις παραμέτρους παρακολούθησης του φορτίου και του μεταφορικού έργου ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, για να αποτελέσουν μέρος του συστήματος ΠΥΕ. Το παράρτημα ΙΙ μέρος Β περιλαμβάνει, ως εκ τούτου, ορισμένες πρόσθετες διατάξεις οι οποίες αντανakλούν την υφιστάμενη κατάσταση σχετικά με τις παραμέτρους παρακολούθησης του φορτίου για go-go και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (πέραν αυτών της πρότασης της Επιτροπής σχετικά με τα επιβατηγά πλοία).

Για άλλα πλοία, το Συμβούλιο προτείνει να λαμβάνονται υπόψη το βάρος και ο όγκος τους ως παράμετροι παρακολούθησης ανάλογα με την περίπτωση και παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα, μέσω εκτελεστικών πράξεων, να εξειδικεύσει περαιτέρω και, αν κρίνεται σκόπιμο, να αναθεωρεί τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζεται η υποχρέωση παρακολούθησης του φορτίου. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχτεί αυτή την προσέγγιση. Η συμπερίληψη ειδικών παραμέτρων για κάθε πλοίο σχετικά με την παρακολούθηση του φορτίου σχετίζεται με την προώθηση των διεθνών εξελίξεων και κυρίως με την πρόοδο στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΑΝΟ).

ι) **Τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (οδηγία για τον «έλεγχο από το κράτος του λιμένα») (άρθρο 26α).** Το Συμβούλιο πρότεινε να τροποποιηθεί το παράρτημα ΙV της οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος-λιμένα, προκειμένου να προσθέσει το έγγραφο συμμόρφωσης που εκδίδεται στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ στον κατάλογο των εγγράφων που πρέπει να ελέγχονται από τους αξιωματικούς του κράτους ελέγχου του λιμένα, όταν εκτελούν τους σχετικούς ελέγχους. Αυτό θα διευκολύνει την εφαρμογή των μηχανισμών

επιβολής που προβλέπονται στον κανονισμό και πρέπει να γίνει δεκτό από την Επιτροπή.

- ια) **Το άρθρο για τη ρήτρα «μη διατύπωσης γνώμης» (άρθρο 25 παράγραφος 2).** Το Συμβούλιο προσφεύγει στη δυνατότητα που προβλέπεται από τον κανονισμό 182/2011, ώστε να εισάγει μια ρήτρα «μη διατύπωσης γνώμης» σχετικά με τις εκτελεστικές πράξεις στο πλαίσιο του κανονισμού για το σύστημα ΠΥΕ. Η Επιτροπή τηρεί την πάγια θέση της, υποδεικνύοντας ότι η προσθήκη μιας τέτοιας ρήτρας πρέπει να συνοδεύεται από την επεξήγηση των συγκεκριμένων λόγων για τους οποίους την επικαλέστηκαν στην προκειμένη περίπτωση: π.χ. με τη μορφή αιτιολογικής σκέψης.

4. Συμπέρασμα

Η Επιτροπή θεωρεί ότι το κείμενο που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο παραμένει κοντά στην αρχική πρόταση της Επιτροπής, ενώ παράλληλα περιλαμβάνει ορισμένες τροπολογίες που η Επιτροπή μπορεί να υποστηρίξει, προκειμένου να διευκολυνθεί η επίτευξη συμφωνίας με το ΕΚ στο επίπεδο της κοινής θέσης του Συμβουλίου.

ΔΗΛΩΣΗ

Δήλωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού e20xx/xx/EK

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η επίκληση του άρθρου 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β) κατά συστηματικό τρόπο είναι αντίθετη με το γράμμα και το πνεύμα του κανονισμού 182/2011 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13). Η προσφυγή στην εν λόγω διάταξη πρέπει να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένη ανάγκη παρέκκλισης από την αρχή, σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει σχέδιο εκτελεστικής πράξης όταν δεν υποβάλλεται γνώμη. Δεδομένου ότι αποτελεί εξαίρεση από τον γενικό κανόνα που καθορίζει το άρθρο 5 παράγραφος 4, η προσφυγή στο δεύτερο εδάφιο στοιχείο β) δεν μπορεί να θεωρηθεί απλώς ως «διακριτική εξουσία» του νομοθέτη, αλλά θα πρέπει να ερμηνεύεται περιοριστικά και, ως εκ τούτου, να είναι αιτιολογημένη.»