



Βρυξέλλες, 16.4.2018
COM(2018) 188 final

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

**σχετικά με την εφαρμογή και τη συμμόρφωση με τα πρότυπα για το θείο στα καύσιμα
πλοίων, όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/802 σχετικά με τη μείωση της
περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο**

1. Έκθεση σχετικά με τη συμμόρφωση με τα πρότυπα για το θείο, με αξιολόγηση της ανάγκης για περαιτέρω ενίσχυση των διατάξεων της οδηγίας και εξέταση των δυνατοτήτων για περαιτέρω μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Η οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο¹ έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιαστικά, και τελευταία από την οδηγία 2012/33/ΕΕ, της 21ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο², η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 17 Δεκεμβρίου 2012 και έπρεπε να μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο έως τις 18 Ιουνίου 2014. Για να διατηρηθεί η σαφήνεια και ο ορθολογισμός μετά τις διαφορετικές ουσιαστικές τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/32/EK, αυτή κωδικοποιήθηκε ως οδηγία (ΕΕ) 2016/802, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο³ (εφεξής «οδηγία για το θείο»).

Πρωταρχικός στόχος της οδηγίας για το θείο είναι η μείωση των επιβλαβών συνεπειών για την υγεία και της περιβαλλοντικής βλάβης λόγω των εκπομπών διοξειδίου του θείου (SO₂) οι οποίες προκύπτουν από την καύση ορισμένων τύπων υγρών καυσίμων. Ανεξαρτήτως των άρθρων 3 και 4 τα οποία ρυθμίζουν την περιεκτικότητα σε θείο του βαρέος μαζούτ και των κλασμάτων πετρελαίου εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται σε ορισμένες μονάδες καύσης στην ξηρά, η οδηγία ρυθμίζει τώρα κυρίως την περιεκτικότητα σε θείο υγρών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σε πλοία («καύσιμα πλοίων»).

Το άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 ορίζει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή, έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, έκθεση σχετικά με τη συμμόρφωση με τα πρότυπα για το θείο των υγρών καυσίμων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, με βάση τους ελέγχους που έχουν διενεργηθεί το προηγούμενο έτος. Με βάση τις εν λόγω εθνικές εκθέσεις και τις κοινοποιήσεις όσον αφορά τη μη διαθεσιμότητα καυσίμων πλοίων, η Επιτροπή υποβάλλει ετησίως έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας. Το άρθρο 14 παράγραφος 1 ορίζει επίσης ότι η Επιτροπή οφείλει να αξιολογεί την ανάγκη για περαιτέρω ενίσχυση των σχετικών διατάξεων της οδηγίας και, αν είναι σκόπιμο, να υποβάλλει σχετικές νομοθετικές προτάσεις.

Η προθεσμία μεταφοράς της οδηγίας 2012/33/ΕΕ στο εθνικό δίκαιο έληξε στις 18 Ιουνίου 2014. Παρά ταύτα, η βασική αλλαγή που επέφερε η οδηγία 2012/33/ΕΕ, δηλαδή η υποχρεωτική χρήση καυσίμων πλοίων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στη Βαλτική Θάλασσα και στη Βόρεια Θάλασσα, οι οποίες χαρακτηρίστηκαν περιοχές ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου («ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ»), τέθηκε σε ισχύ μόλις την 1η Ιανουαρίου 2015. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έλαβε τις πρώτες εκθέσεις των κρατών μελών σχετικά με τη συμμόρφωση με τις νέες απαιτήσεις για το θείο στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ μετά τις 30 Ιουνίου 2016. Ωστόσο, δεδομένου ότι για την υποβολή εκθέσεων του 2016 δεν αξιοποίησαν όλα τα κράτη μέλη τα νέα εργαλεία και το πρότυπο υποβολής εκθέσεων, η εικόνα του επιπέδου επιβολής και συμμόρφωσης με τα νέα πρότυπα για το θείο σε ολόκληρη

¹ ΕΕ L 121 της 11.5.1999, σ. 13.

² ΕΕ L 327 της 27.11.2012, σ. 1.

³ ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58.

την ΕΕ παρέμεινε κάπως ασαφής το 2016. Επομένως, η Επιτροπή αποφάσισε στην παρούσα ενιαία έκθεση να καλύψει τα έτη 2015 έως 2017 προκειμένου να παρουσιάσει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μια περισσότερο σταθερή και συνολική επισκόπηση του επιπέδου επιβολής και συμμόρφωσης με τα αυστηρότερα πρότυπα για το θείο στα καύσιμα πλοίων από την έναρξη ισχύος των απαιτήσεων για χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ, την 1η Ιανουαρίου 2015.

Η παρούσα έκθεση παρέχει επίσης επισκόπηση των συναφών μηχανισμών στήριξης της ΕΕ που έχουν τεθεί σε εφαρμογή για να υποστηρίξουν τα κράτη μέλη και τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο στην εφαρμογή, την επιβολή και τη συμμόρφωση με τις τροποποιήσεις που επέφερε η οδηγία 2012/33/ΕΕ. Τέλος, εξετάζει την τεχνική βοήθεια που παρέχεται σε γειτονικές χώρες και τη διεθνή συνεργασία, και υποβάλλει ορισμένες προτάσεις για περαιτέρω ενίσχυση ορισμένων από τις διατάξεις της οδηγίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802, η Επιτροπή εξέτασε ήδη το κόστος και τα οφέλη από τις ενδεχόμενες πρόσθετες ενωσιακές δράσεις για τη μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών που προκαλούνται από τη ναυτιλία, στη «Δέσμη μέτρων για καθαρότερο αέρα»^{4,5}, του Δεκεμβρίου 2013, η οποία προέκυψε κατόπιν εμπεριστατωμένης επισκόπησης των πολιτικών της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Μετά την εν λόγω επισκόπηση, η Επιτροπή αποφάσισε να μην υποβάλει ειδική νομοθετική πρόταση σχετικά με τις εκπομπές από τα πλοία στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για καθαρότερο αέρα. Ωστόσο, στην πρόταση οδηγίας σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων⁶, η Επιτροπή συμπεριέλαβε μια διάταξη (άρθρο 5 παράγραφος 1) η οποία δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να «συμψηφίζουν» τις συνολικές υποχρεώσεις μείωσης των εθνικών εκπομπών, έναντι της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του θείου (SO₂), οξειδίων του αζώτου (NO_x) και λεπτών σωματιδίων (PM_{2,5}) μέσω πρόσθετων μέτρων για τη ρύθμιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Ωστόσο, ούτε αυτή η προτεινόμενη ευελιξία, ούτε οποιαδήποτε άλλη διάταξη που αφορά τη μείωση των εκπομπών πλοίων, δεν συμπεριλήφθηκε στην οδηγία (ΕΕ) 2016/2284 σχετικά με τη μείωση των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων⁷ («νέα οδηγία ΕΑΟΕ»).

Η Επιτροπή εξακολουθεί να αξιολογεί την πρόοδο όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων άλλων εκπομπών εκτός των οξειδίων του θείου, καθώς και τη δυνατότητα περαιτέρω μείωσης των εκπομπών από τον εν λόγω τομέα. Στην παρούσα έκθεση παρουσιάζονται επίσης εν συντομία οι τρέχουσες πρωτοβουλίες για το εν λόγω θέμα.

2. Βασικές αλλαγές και επιπτώσεις που επήλθαν λόγω της οδηγίας 2012/33/ΕΕ

⁴ Βλ.: VITO, Μάρτιος 2013, «Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas».

⁵ Βλ.: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm

⁶ COM(2013)920 final.

⁷ EE L 344 της 17.12.2016, σ. 1.

Το 2008, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε τροποποιήσεις στο παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία («αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL»), στις οποίες περιλαμβάνονταν ρυθμίσεις για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2010, και το άρθρο 1 παράγραφος 6 στοιχείο β) της οδηγίας 2012/33/ΕΕ εισήγαγε από την 1η Ιανουαρίου 2015 μία από τις βασικές αλλαγές της αναθεώρησης, δηλαδή την υποχρεωτική χρήση καυσίμων πλοίων με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,10 % στις ΠΕΕΟΘ, στο ενωσιακό δίκαιο [άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802].

Ομοίως προς το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL, το άρθρο 1 παράγραφος 6 στοιχείο γ) της οδηγίας 2012/33/ΕΕ καθόρισε επίσης τη χρήση καυσίμων με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,50 % σε όλα τα άλλα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους («ευρωπαϊκά ύδατα») εκτός των ΠΕΕΟΘ από την 1η Ιανουαρίου 2020 [άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802]. Ωστόσο, σε αντίθεση με το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL, η έναρξη ισχύος της συγκεκριμένης απαίτησης στην ΕΕ το 2020 δεν υποβλήθηκε σε μεταγενέστερη επανεξέταση της διαθεσιμότητας καυσίμων που πληρούν τις προδιαγραφές, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό ασφάλεια δικαίου από την αρχή και δίνοντας στον κλάδο αρκετό χρόνο να προετοιμαστεί.

Μέχρι στιγμής έχει αποδειχτεί ότι η υποχρεωτική χρήση καυσίμων πλοίων με περιεκτικότητα σε θείο 0,10 % στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ από τον Ιανουάριο του 2015 συμβάλλει αποτελεσματικά στην επίτευξη του στόχου της οδηγίας για μείωση των βλαβερών επιπτώσεων των εκπομπών διοξειδίου του θείου από τα πλοία στον άνθρωπο και το περιβάλλον. Πάνω από το 93 % των πλοίων που υποβλήθηκαν σε επιθεώρηση στις ΠΕΕΟΘ τηρούσαν τις αυστηρότερες συγκεντρώσεις σε θείο που οδηγούν σε σημαντική μείωση των συγκεντρώσεων οξειδίων του θείου στον ατμοσφαιρικό αέρα σε περιοχές που συνορεύουν με τις ΠΕΕΟΘ [π.χ. έως 60 % στη Δανία⁸, έως 50 % στη γερμανική νήσο Neuwerk⁹ της Βόρειας Θάλασσας και στις σουηδικές νήσους Öland (Ottenby) και Gotland (Hoburgen)¹⁰ και άνω του 20 % στην περιφέρεια Rotterdam-Rijnmond¹¹].

Αναμένεται επίσης μείωση των συγκεντρώσεων διοξειδίου του θείου στον ατμοσφαιρικό αέρα σε όλες τις άλλες παράκτιες περιοχές της ΕΕ αφού η απαίτηση για μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,50 % τεθεί σε ισχύ το 2020. Ωστόσο, δεν έχει ακόμα εξακριβωθεί αν το όριο περιεκτικότητας σε θείο 0,50 % θα αποφέρει τα ίδια οφέλη με το όριο του 0,10 % στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ, έτσι ώστε όλοι οι πολίτες της ΕΕ να απολαμβάνουν ίση προστασία από την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία.

⁸ Δανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος και Τροφίμων, Νοέμβριος 2016, «Sulphur content in the air halved since 2014», βλέπε: <http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/>

⁹ Kattner κ.ά., 2015, «Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions», και Seyler κ.ά., 2017, «Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements».

¹⁰ IVL - Σουηδικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικής Έρευνας, Νοέμβριος 2015, «Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations», βλέπε: <http://www.ivl.se/>

¹¹ Υπηρεσία Περιβαλλοντικής Προστασίας Rotterdam Rijnmond (DCMR), Ιούλιος 2015, «Cleaner air from cleaner shipping», βλέπε: <http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html>

3. Στήριξη της Ένωσης στα κράτη μέλη και τη βιομηχανία προκειμένου να διευκολυνθεί η επιβολή των αυστηρότερων προτύπων για το θείο και η συμμόρφωση με αυτά

Κατά την περίοδο πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015, η τιμή των καυσίμων πλοίων με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,10 % («πετρέλαιο εσωτερικής καύσης πλοίων») προβλεπόταν να είναι από 65 % έως 80 % υψηλότερη σε σχέση με την τιμή του βαρέος μαζούτ που χρησιμοποιούταν έως τότε στις ΠΕΕΟΘ¹². Πολλοί πλοιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης ανέμεναν ότι η έναρξη ισχύος της απαίτησης περιεκτικότητας σε θείο 0,10 % θα οδηγούσε σε σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις λόγω σημαντικής αύξησης των λειτουργικών δαπανών, ιδίως για πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνταν σε μεγάλο βαθμό στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ. Η Επιτροπή πρότεινε σειρά συνοδευτικών μέτρων και μηχανισμών στήριξης (αναλύονται διεξοδικότερα παρακάτω) για τη στήριξη της επιβολής και της συμμόρφωσης με τα αυστηρότερα πρότυπα για το θείο και την ελαχιστοποίηση των ανεπιθύμητων παράπλευρων επιπτώσεων.

Ωστόσο, αρκετές μετέπειτα μελέτες^{13,14,15} κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η θέσπιση των απαιτήσεων για χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ δεν οδήγησε σε καμία μείωση της κίνησης ή σε σημαντικές μετατοπίσεις προς τις οδικές μεταφορές. Δεν διαπιστώθηκε καμία διακοπή της λειτουργίας εταιρείας ή ναυτιλιακής υπηρεσίας ούτε μείωση στον κύκλο εργασιών των εμπορευματικών μεταφορών στους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, η οποία να μπορεί να συνδεθεί άμεσα με τις απαιτήσεις των ΠΕΕΟΘ και δεν αναφέρθηκαν σοβαρές περιπτώσεις έλλειψης καυσίμων που πληρούν τις προδιαγραφές. Αν και η μείωση των τιμών του πετρελαίου θεωρείται ο βασικός λόγος για τον οποίο δεν παρατηρήθηκε καμία αρνητική επίπτωση λόγω των απαιτήσεων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στις ΠΕΕΟΘ, η παροχή στήριξης της ΕΕ στα κράτη μέλη και στους ενδιαφερόμενους φορείς του τομέα θαλάσσιων μεταφορών συνέβαλε επίσης στην ελαχιστοποίηση του αντίκτυπου που έχουν οι απαιτήσεις χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στην ανταγωνιστικότητα και στην κατανομή των μεταφορών.

3.1 Το Ευρωπαϊκό Φόρουμ Βιώσιμης Ναυτιλίας

Στη συνέχεια που δόθηκε στην «εργαλειοθήκη για βιώσιμες πλωτές μεταφορές» του Σεπτεμβρίου του 2011¹⁶, η Επιτροπή δημιούργησε το 2013 το Ευρωπαϊκό Φόρουμ Βιώσιμης Ναυτιλίας (ESSF)¹⁷ ως ειδικό φόρουμ για τη διευκόλυνση του διαρθρωμένου διαλόγου και

¹² Βλ.: Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Δεκέμβριος 2010, «The 0,1% sulphur in fuel requirement as from 1 January 2015 in SECAs – An assessment of available impact studies and alternative means of compliance».

¹³ CE Delft, Απρίλιος 2016, «SECA Assessment: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits - First drawings from European experiences».

¹⁴ Έρευνα της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA), η οποία διεξήχθη στο πλαίσιο της υποομάδας για την ανταγωνιστικότητα, του Ευρωπαϊκού Φόρουμ Βιώσιμης Ναυτιλίας (ESSF) (παρουσιάστηκε στην ολομέλεια του ESSF στις 26.01.2016).

¹⁵ Τεχνικό Πανεπιστήμιο της Δανίας, «Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern Europe RoRo SECA», υλοποιήθηκε από τις 15/06/2015 έως τις 14/06/2017.

¹⁶ COM(2013)475 final.

¹⁷ Commission Decision of 24 September 2013 on setting-up the group of experts on maritime transport sustainability - The European Sustainable Shipping Forum (ESSF) [Απόφαση της Επιτροπής, της 24ης

της συνεργασίας μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών της Επιτροπής, κρατών μελών και ενδιαφερόμενων φορέων του τομέα θαλάσσιων μεταφορών με στόχο την καλύτερη αντιμετώπιση των προκλήσεων με τις οποίες βρίσκεται αντιμέτωπος ο τομέας θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ. Εκτός από τα τεχνικά θέματα που αφορούν τις επιλογές συμμόρφωσης με τη χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, το ESSF εξετάζει επίσης την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ καθώς και νέους τρόπους χρηματοδότησης βιώσιμων θαλάσσιων μεταφορών.

Το ESSF απαρτίζεται από μια ολομέλεια και από ομάδες τεχνικών εμπειρογνομώνων (υποομάδες), με προεδρεύουσα την Επιτροπή, ενώ ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) εκτελεί χρέη τεχνικής γραμματείας. Το ESSF αποτελείται επί του παρόντος από τέσσερις εξειδικευμένες υποομάδες¹⁸, καθεμία από τις οποίες απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες και ενδιαφερόμενους φορείς των κρατών μελών, με κοινή συμπροεδρία της Επιτροπής και των εκπροσώπων των κρατών μελών και/ή των ενδιαφερόμενων φορέων. Η υποομάδα για την εφαρμογή της οδηγίας για το θείο, η οποία στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από την υποομάδα για τις ατμοσφαιρικές εκπομπές από τα πλοία, κατείχε κεντρικό ρόλο στην υποστήριξη των προπαρασκευαστικών εργασιών για την έναρξη εφαρμογής της απαίτησης για θείο σε ποσοστό 0,10 % στις ΠΕΕΟΘ, και υποστηρίζει επί του παρόντος τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την εφαρμογή της απαίτησης για περιεκτικότητα σε θείο 0,50 %¹⁹. Το πεδίο αρμοδιοτήτων του ESSF δεν περιορίζεται στην εφαρμογή της οδηγίας για το θείο, δεδομένου ότι το φόρουμ εξετάζει επίσης τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία και τα απόβλητα των πλοίων²⁰.

Το ESSF παρέχει συγκεκριμένη και εξατομικευμένη στήριξη στα κράτη μέλη και στη βιομηχανία στους αντίστοιχους τομείς των υποομάδων. Το έργο του διευκόλυνε την κατάρτιση εγγράφων καθοδήγησης της Επιτροπής και του EMSA, εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων της Επιτροπής, στοιχείων που υποβλήθηκαν στον ΔΝΟ, καθώς και την αναθεώρηση ενωσιακών νομοθετικών πράξεων²¹. Το ESSF αντικατοπτρίζει την παραγωγική συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, εθνικών εμπειρογνομώνων και ενδιαφερόμενων φορέων με στόχο την ενίσχυση ενός βιώσιμου και ανταγωνιστικού ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ. Λόγω της επιτυχίας του ESSF, η εντολή του παρατάθηκε έως την 30ή Ιουνίου 2018²², ενώ κατά την τελευταία συνεδρίαση της ολομέλειας του ESSF, στις 16 Οκτωβρίου 2017, προτάθηκε περαιτέρω παράταση.

Σεπτεμβρίου 2013, για τη σύσταση της ομάδας εμπειρογνομώνων για τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων μεταφορών - Το Ευρωπαϊκό Φόρουμ Βιώσιμης Ναυτιλίας (ESSF)], C(2013)5984 final.

¹⁸ Ατμοσφαιρικές εκπομπές από τα πλοία· Υγροποιημένο φυσικό αέριο πλοίων· Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων· Ανταγωνιστικότητα.

¹⁹ Βλ. το Μητρώο Ομάδων Εμπειρογνομώνων της Επιτροπής, αριθ. E02869, <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm>.

²⁰ Οι ακόλουθες υποομάδες ολοκλήρωσαν τη θητεία τους και στη συνέχεια έκλεισαν: Χρηματοδότηση· Έρευνα και ανάπτυξη· Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής· Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία.

²¹ Βλ. κατάλογο των παραδοτέων στην ακόλουθη διεύθυνση: <http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html>

²² Απόφαση της Επιτροπής της 7.1.2016 - C(2015)9741.

3.2 Χρηματοδοτική στήριξη της ΕΕ για την υιοθέτηση καθαρών τεχνολογιών για τα πλοία

Η Επιτροπή στηρίζει ενεργά την αύξηση της βιωσιμότητας των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ μέσα από ένα ευρύ φάσμα χρηματοπιστωτικών μέσων που αποσκοπούν σε έργα έρευνας, ανάπτυξης και υλοποίησης καινοτόμων τεχνολογιών ή καθαρών καυσίμων.

Το πρόγραμμα «Ορίζων 2020»²³ συγχρηματοδοτεί έργα έρευνας και καινοτομίας (Ε&Κ) που στοχεύουν σε τεχνολογικές βελτιώσεις για τη στήριξη της βιώσιμης ναυτιλίας [π.χ. συστήματα επεξεργασίας καυσαερίων, καθαρές και αποδοτικές μηχανές, νέες τεχνολογίες όπως κυψέλες καυσίμου, εξηλεκτρισμός και ανανεώσιμη ισχύς προώθησης (π.χ. αιολική), βελτιωμένη υδροδυναμική] και της προετοιμασίας του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ για την εκπλήρωση των ενωσιακών και των διεθνών περιβαλλοντικών υποχρεώσεων και στόχων.

Ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) στηρίζει την προώθηση της πράσινης ναυτιλίας μέσω της χρηματοδότησης πράσινων υποδομών και εξοπλισμού πλοίου. Μόνο τα έτη 2014 και 2015, ο μηχανισμός CEF (συμπεριλαμβανομένου του προγράμματος «Λεωφόροι της θάλασσας»²⁴) διέθεσε περισσότερα από 185 εκατ. EUR σε μελέτες, πιλοτικές δράσεις και έργα υποδομής²⁵.

Για να αντιμετωπιστεί η πρόκληση σχετικά με την πρόσβαση του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα σε χρηματοδοτική στήριξη από εμπορικές τράπεζες με στόχο τη χρηματοδότηση της πράσινης τεχνολογίας για τα πλοία, η Επιτροπή, σε συνέχεια των προπαρασκευαστικών εργασιών του ESSF και σε στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ανέπτυξε το πρόγραμμα εγγυήσεων πράσινης ναυτιλίας (GSG). Το πρόγραμμα GSG χρηματοδοτείται μέσω του μηχανισμού CEF και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ), και το συνολικό χρηματοδοτικό κονδύλιο ανέρχεται σε 750 εκατ. EUR. Το πρόγραμμα αναμένεται να δημιουργήσει επενδύσεις ύψους 3 δισ. EUR στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό τομέα. Τον Δεκέμβριο του 2017 υπογράφηκε στο πλαίσιο του προγράμματος GSG η πρώτη πράξη για τη χρηματοδότηση της κατασκευής ενός οχηματαγωγού πλοίου που κινείται με υδροποιημένο φυσικό αέριο²⁶.

3.3 Τεχνική στήριξη στα κράτη μέλη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

Η Επιτροπή ανέθεσε στον EMSA²⁷ πρόσθετες δραστηριότητες που διευκολύνουν την εφαρμογή και επιβολή των απαιτήσεων για χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο. Σε αυτό το πλαίσιο, ο EMSA παρέχει ειδική τεχνική συνδρομή στις διοικήσεις των κρατών μελών μέσω

²³ Πρόγραμμα-πλαίσιο της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία (2014 – 2020), βλ. επίσης:

<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport>

²⁴ Βλ. επίσης: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea>

²⁵ Βλ. επίσης το έγγραφο SWD(2016)326 final της Επιτροπής, της 30ής Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με την εφαρμογή της στρατηγικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές 2009-2018, παράγραφος 52.

²⁶ Βλ.: https://ec.europa.eu/commission/news/juncker-plan-france-signature-first-green-financing-maritime-sector-2017-dec-12_en

²⁷ Με βάση συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ της ΓΔ Περιβάλλοντος και του EMSA, βλ.:

<http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html>

εργαστηρίων, εκπαιδευτικών σεμιναρίων²⁸, ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και άλλων τεχνικών οδηγιών και εργαλείων.

Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης στον EMSA να πραγματοποιήσει «κύκλο επισκέψεων» σε κράτη μέλη προκειμένου να παρακολουθήσει την αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας και της συναφούς εφαρμοστικής νομοθεσίας²⁹. Οι επισκέψεις του EMSA διαρκούν συνήθως αρκετές ημέρες, κατά τη διάρκεια των οποίων η εθνική νομοθεσία και οι διαδικασίες συζητούνται λεπτομερώς με τις διάφορες αρμόδιες αρχές (π.χ. υπουργεία, ακτοφυλακή, καθώς και με τις τοπικές και λιμενικές αρχές). Ο κύκλος των επισκέψεων ξεκίνησε στο τέλος του 2016 και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2021. Στο τέλος του 2017, ο EMSA είχε πραγματοποιήσει επισκέψεις σε επτά κράτη μέλη. Στις αρχικές αντιδράσεις των κρατών μελών υπογραμμίζεται ο ενδεδειγμένος χαρακτήρας των επισκέψεων και επιβεβαιώνεται ότι τα πορίσματα του EMSA αυξάνουν την αμοιβαία κατανόηση και λειτουργούν ως καταλύτης για τον εθνικό διάλογο και για επακόλουθες δράσεις που θα διασφαλίσουν την αποτελεσματικότητα των εθνικών εφαρμοστικών μέτρων. Ο EMSA σχεδιάζει τη διοργάνωση ενός ενδιάμεσου εργαστηρίου το 2019 προκειμένου να συζητηθούν τα μέχρι τότε αποτελέσματα. Αφού πραγματοποιηθούν επισκέψεις σε όλα τα κράτη μέλη, ο EMSA θα υποβάλει στην Επιτροπή οριζόντια έκθεση σχετικά με τα γενικά πορίσματα και συμπεράσματα από την εφαρμογή της οδηγίας.

3.4 Επιτροπή των κρατών μελών για την εφαρμογή της οδηγίας για το θείο

Σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκρότησε την επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας για το θείο προκειμένου να στηρίζει τη συνεκτική και αποτελεσματική εφαρμογή της (εφεξής «επιτροπή»)³⁰. Η εν λόγω επιτροπή συνεδρίασε για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 2014, και έκτοτε έχει συνεδριάσει συνολικά πέντε φορές. Συνδράμει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην άσκηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της, με την υποβολή προτάσεων στον ΔΝΟ και την επανεξέταση των αποτελεσμάτων των υποομάδων του ESSF για την υλοποίηση και για τις ατμοσφαιρικές εκπομπές από τα πλοία. Μέσω της ενεργού συμμετοχής των κρατών μελών, η επιτροπή διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στη διασφάλιση της συνεπούς και οικονομικά αποδοτικής εφαρμογής και επιβολής της οδηγίας σε ολόκληρη την ΕΕ, και συμβάλλει καθοριστικά στην προετοιμασία για την έναρξη ισχύος της απαίτησης για περιεκτικότητα σε θείο 0,50 % το 2020.

4. Στήριξη όσον αφορά τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τα όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο

²⁸ Βλ. το πλήρες πρόγραμμα κατάρτισης των κρατών μελών στην ενωσιακή νομοθεσία: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html>

²⁹ Το άρθρο 3 του κανονισμού 1406/2002/ΕΚ προβλέπει την πραγματοποίηση επισκέψεων του EMSA στα κράτη μέλη προκειμένου να συνδράμει στην Επιτροπή στην παρακολούθηση και εξακρίβωση της κατάλληλης υλοποίησης και εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου. Βλ.: <http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html>

³⁰ Συμβουλευτείτε το μητρώο επιτροπολογίας της Επιτροπής για την «επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με την περιεκτικότητα των θαλάσσιων καυσίμων σε θείο», <http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm>

Πριν το 2012, δεδομένης της έλλειψης συγκεκριμένων ρητρών στην οδηγία σχετικά με τον ετήσιο αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων και δειγματοληψιών καυσίμων που έπρεπε να διεξάγουν τα κράτη μέλη, ο συνολικός αριθμός τους ήταν σχετικά χαμηλός και διέφερε σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών. Προκειμένου να αλλάξει αυτό, ανατέθηκε με την οδηγία 2012/33/ΕΕ στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης εκτελεστικών πράξεων όσον αφορά τις «μεθόδους δειγματοληψίας» για τα καύσιμα πλοίων, τον ορισμό του «αντιπροσωπευτικού δείγματος» και τη «συχνότητα δειγματοληψίας» των καυσίμων πλοίων (άρθρο 13 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802).

Η Επιτροπή εξέδωσε στις 16 Φεβρουαρίου 2015 την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/253³¹ (εφεξής «εκτελεστική πράξη») για τον καθορισμό των κανόνων σχετικά με τη δειγματοληψία επί των πλοίων, τον έλεγχο των προμηθευτών καυσίμων, καθώς και έναν δεσμευτικό αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων και δειγματοληψίας καυσίμων που πρέπει να διενεργεί ετησίως κάθε κράτος μέλος προκειμένου να ελέγχει την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται από πλοία που εκτελούν δρομολόγια στα ύδατα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους.

Κατόπιν συζητήσεων με τα κράτη μέλη και το ΕSSF, ο EMSA δημοσίευσε τον Ιούλιο του 2015 το έγγραφο οδηγιών «Sulphur Inspection Guidance» (Οδηγίες για τον έλεγχο του θείου)³², το οποίο συμπληρώνει την εκτελεστική πράξη όσον αφορά την επίτευξη μιας εναρμονισμένης προσέγγισης για τον έλεγχο των προτύπων για το θείο. Για παράδειγμα, το εν λόγω έγγραφο οδηγιών αναπτύσσει λεπτομερώς τον τρόπο αποτελεσματικής χρήσης των διαθέσιμων εγγράφων του πλοίου (δελτία παράδοσης καυσίμων, ημερολόγιο πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των βιβλίων πετρελαίου και των τεχνικών ημερολογίων κινητήρα, βυθομέτρηση δεξαμενών και αρχεία αλλαγής καύσιμου πετρελαίου, σχέδια δεξαμενών ή διαγράμματα σωληνώσεων) για τον σκοπό του ελέγχου της συμμόρφωσης. Ο EMSA ανέπτυξε επίσης ένα πρότυπο σεμινάριο κατάρτισης σχετικά με την επιβολή της οδηγίας, το οποίο έχουν παρακολουθήσει περισσότεροι από 200 επιθεωρητές στα κράτη μέλη από το 2015.

4.1 Δειγματοληψία καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται επί των πλοίων

Η φυσική δειγματοληψία των καυσίμων πλοίων με σκοπό τον έλεγχο της περιεκτικότητάς τους σε θείο θα πρέπει να διενεργείται είτε με ανάλυση των σφραγισμένων «δειγμάτων καυσίμων» ή του «αντιπροσωπευτικού δείγματος» που συνοδεύει το δελτίο παράδοσης καυσίμων και διατίθεται επί του πλοίου, είτε με συλλογή δείγματος από το σύστημα καυσίμων του πλοίου.

Μολονότι είχε ήδη τεθεί σε ισχύ η διαδικασία του ΔΝΟ για την ανάλυση δειγμάτων καυσίμων σύμφωνα με τον κανονισμό 18(8.1) και (8.2) του παραρτήματος VI της MARPOL, η εκτελεστική πράξη καθόρισε τη διαδικασία για τη συλλογή δείγματος από το σύστημα καυσίμων του πλοίου. Πριν από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης, οι επιθεωρητές στις διάφορες χώρες της ΕΕ λάμβαναν δείγματα από διαφορετικά σημεία του συστήματος

³¹ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/253 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό των κανόνων σχετικά με τη δειγματοληψία και την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο, ΕΕ L 41 της 17.2.2015, σ. 55.

³² «EMSA Sulphur Inspection Guidance under Council Directive 1999/32/EC» του Ιουλίου 2015.

σωληνώσεων του πλοίου, γεγονός που μπορούσε να επηρεάσει την παρατηρούμενη περιεκτικότητα των δειγμάτων σε θείο. Για να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη μιας διεθνώς εναρμονισμένης διαδικασίας, υποβλήθηκε στον ΔΝΟ η διαδικασία δειγματοληψίας της Ένωσης η οποία οδήγησε στην έκδοση του εγγράφου «Guidelines for on-board sampling and verification of the sulphur content of fuel used on-board ships» (Κατευθυντήριες γραμμές για τη δειγματοληψία επί του σκάφους και τον έλεγχο της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούνται επί των πλοίων)³³, το οποίο αντικατέστησε σε μεγάλο βαθμό τη διαδικασία που ορίζεται στην εκτελεστική πράξη.

4.2 Άλλες τεχνολογίες ελέγχου της συμμόρφωσης

Όλο και περισσότερα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τεχνολογία ελέγχου της συμμόρφωσης άλλη από τους ελέγχους εγγράφων και τη φυσική δειγματοληψία καυσίμων, προκειμένου να αποκτήσουν μια γρήγορη ένδειξη για το κατά πόσον ένα πλοίο φαίνεται να συμμορφώνεται με τα πρότυπα για το θείο ή για το αν υπάρχει εύλογη αμφιβολία η οποία θα αποτελέσει έναυσμα για να υποβληθεί το πλοίο σε επίσημη επιθεώρηση προκειμένου να ελεγχθεί η περιεκτικότητα των χρησιμοποιούμενων καυσίμων σε θείο.

Διαφορετικές «εναλλακτικές τεχνολογίες ελέγχου της συμμόρφωσης», όπως φορητές συσκευές δειγματοληψίας (οι οποίες μπορούν να παράσχουν άμεση ένδειξη σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων που εντοπίζονται επί του πλοίου), τεχνολογία τηλεανίχνευσης και «οσμοανιχνευτές» (αναλυτές καυσαερίων) που μπορούν να προσδιορίσουν την περιεκτικότητα σε θείο μετρώντας τα καυσαέρια του πλοίου, έχουν εγκατασταθεί σε γέφυρες, στα σημεία εισόδου των λιμένων, σε περιπολικά σκάφη και σε μικρά αεροσκάφη, και διάφορα κράτη μέλη χρησιμοποιούν ή έχουν θέσει υπό δοκιμή τις εν λόγω τεχνολογίες. Η ΕΕ έχει επίσης διαθέσει κονδύλια για τη στήριξη της ανάπτυξης και χρήσης των εν λόγω τεχνολογιών³⁴. Επιπλέον, ο EMSA προσφάτως σύναψε συμβάσεις για τη χρήση μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones) / τηλεκατευθυνόμενων αεροπορικών συστημάτων (RPAS)³⁵ τα οποία μπορούν να συνδράμουν τις αρχές των κρατών μελών στην ανίχνευση της θαλάσσιας ρύπανσης (π.χ. πετρελαιοκηλίδες) ή στην παρακολούθηση των ατμοσφαιρικών εκπομπών.

Η χρήση των συγκεκριμένων εναλλακτικών τεχνολογιών μπορεί να μειώσει το συνολικό κόστος και τον χρόνο που απαιτεί από τα κράτη μέλη ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα πρότυπα για το θείο. Η επιτροπή έχει ανταλλάξει εμπειρίες από τη χρήση των συγκεκριμένων τεχνολογιών ελέγχου της συμμόρφωσης και έχει κοινοποιήσει τα σχετικά πορίσματα στον ΔΝΟ³⁶. Η εκτελεστική πράξη αναγνωρίζει συγκεκριμένα τις δυνατότητες των καινοτόμων τεχνολογιών ελέγχου της συμμόρφωσης και ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να τις χρησιμοποιήσουν.

³³ MEPC.1/Circ.864 της 9ης Δεκεμβρίου 2016.

³⁴ Βλ. για παράδειγμα το έργο COMPMON: <https://compmon.eu/>

³⁵ Βλ.: <http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html>

³⁶ ΔΝΟ PPR 5/13/5 σχετικά με πρόταση σχετικά με τη συνεπή εφαρμογή του κανονισμού 14.3.1 του παραρτήματος VI της MARPOL.

4.3 Υποχρεωτική συχνότητα επιθεωρήσεων και δειγματοληψίας καυσίμων

Για να διασφαλιστεί ισότιμη επιβάρυνση όσον αφορά την επιβολή μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τους λιμένες και τους φορείς εκμετάλλευσης της ΕΕ, ανατέθηκε με την οδηγία 2012/33/ΕΕ στην Επιτροπή η αρμοδιότητα καθορισμού δεσμευτικής συχνότητας επιθεωρήσεων και δειγματοληψίας καυσίμων πλοίου [άρθρο 13 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802] η οποία καθορίστηκε στην εκτελεστική πράξη.

Η συχνότητα αυτή καθορίζεται πρωτίστως από τον ετήσιο αριθμό των πλοίων που καταπλέουν σε ένα κράτος μέλος. Δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 1 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2015/253, όλα τα κράτη μέλη διενεργούν ελέγχους των εγγράφων των πλοίων στο 10 % τουλάχιστον των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους. Τα κράτη μέλη πρέπει να συμπληρώσουν τον έλεγχο εγγράφων με δειγματοληψία και ανάλυση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων στο 20 έως 40 % των επιθεωρούμενων πλοίων, ανάλογα με το αν το κράτος μέλος συνορεύει (μερικώς) με ΠΕΕΟΘ. Η συχνότητα της δειγματοληψίας στις ΠΕΕΟΘ είναι μεγαλύτερη σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά ύδατα, δεδομένου ότι η αύξηση της τιμής των καυσίμων πλοίων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο θα μπορούσε να ωθήσει τους φορείς εκμετάλλευσης να διακινδυνεύσουν ενδεχόμενη επιβολή προστίμου για μη χρήση καυσίμων που πληρούν τις προδιαγραφές. Οι εθνικοί επιθεωρητές διατηρούν το δικαίωμα να επιλέγουν τα πλοία που θα υποβληθούν σε επιθεώρηση και/ή δειγματοληψία καυσίμων. Σύμφωνα με την εκτελεστική πράξη, ο συνολικός αριθμός των ετήσιων δειγμάτων καυσίμων για ένα κράτος μέλος μπορεί να προσαρμοστεί σε περίπτωση που το εν λόγω κράτος μέλος χρησιμοποιεί εναλλακτική τεχνολογία ελέγχου της συμμόρφωσης.

Η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο αναθεώρησης της συχνότητας των επιθεωρήσεων και της δειγματοληψίας μελλοντικά, δεδομένου ότι το 2020 θα τεθεί σε ισχύ η απαίτηση για περιεκτικότητα σε θείο 0,50 %, καθώς και καθιέρωσης μιας ενωσιακής προσέγγισης της επιθεώρησης βάσει κινδύνου προκειμένου να επικεντρώσει τις προσπάθειες επιβολής στους πιθανότερους παραβάτες. Η ανάπτυξη ενός τέτοιου μηχανισμού απαιτεί τη διαθεσιμότητα σημαντικών πληροφοριών σχετικά με τα πρότυπα συμμόρφωσης ανά τύπους πλοίων, φορείς εκμετάλλευσης, δρομολόγια και προμηθευτές καυσίμων.

4.4 Δειγματοληψία καυσίμων πλοίων κατά την παράδοσή τους στο πλοίο

Μολονότι ο έλεγχος συμμόρφωσης της περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο επικεντρώνεται κυρίως στο πλοίο, με την οδηγία 2012/33/ΕΕ θεσπίστηκαν επίσης διατάξεις για την ενίσχυση των ελέγχων των προμηθευτών καυσίμων, δηλαδή τη «χερσαία» πλευρά του ζητήματος [άρθρο 6 παράγραφος 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802]. Τα κράτη μέλη έχουν πλέον την υποχρέωση αφενός να λαμβάνουν μέτρα κατά των προμηθευτών καυσίμων που έχει διαπιστωθεί ότι παραδίδουν καύσιμα πλοίων τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές στο δελτίο παράδοσης καυσίμων, και αφετέρου να διατηρούν δημοσίως διαθέσιμο μητρώο προμηθευτών καυσίμων πλοίων προκειμένου να αυξηθεί η διαφάνεια. Τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να ελέγχουν τους προμηθευτές καυσίμων πλοίων διεξάγοντας δειγματοληψία των προϊόντων τους κατά την παράδοσή τους στα πλοία σε περίπτωση επαναλαμβανόμενων αναφορών σχετικά με εικαζόμενα ζητήματα ποιότητας («επιστολές διαμαρτυρίας») [άρθρο 4 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2015/253].

Το 2016 η Επιτροπή δρομολόγησε μελέτη³⁷ για την περαιτέρω αξιολόγηση των διαδικασιών εποπτείας και αδειοδότησης των προμηθευτών καυσίμων στα κράτη μέλη. Η μελέτη θα παράσχει επίσης στοιχεία για τις περιπτώσεις στις οποίες θα πρέπει να ενισχυθούν οι έλεγχοι των προμηθευτών καυσίμων πλοίων προκειμένου να εξασφαλιστεί η παράδοση καυσίμων υψηλής ποιότητας που πληρούν τις προδιαγραφές στα πλοία που επισκέπτονται λιμένες της ΕΕ³⁸.

5. Υποβολή εκθέσεων των κρατών μελών και το σύστημα πληροφοριών THETIS-EU

Οι εκθέσεις που υπέβαλαν τα κράτη μέλη στο παρελθόν αποδείχθηκαν ανεπαρκείς για την εξασφάλιση μιας γενικής θεώρησης όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα πρότυπα για το θείο σε ολόκληρη την ΕΕ, λόγω της έλλειψης εναρμονισμένων διατάξεων σχετικά με το περιεχόμενο και τη μορφή των εκθέσεων των κρατών μελών³⁹. Συνεπώς, με την αναθεώρηση της οδηγίας για το θείο, το 2012, ανατέθηκε στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να θεσπίζει περισσότερο λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με το περιεχόμενο και τη μορφή των ετήσιων εκθέσεων των κρατών μελών.

Για τον σκοπό αυτό, στο άρθρο 7 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2015/253 καθορίζονται όλες οι πληροφορίες σχετικά με την επιβολή των προτύπων για το θείο στα καύσιμα πλοίων οι οποίες πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στις ετήσιες εκθέσεις των κρατών μελών. Η ετήσια υποβολή εκθέσεων εκ μέρους των κρατών μελών σχετικά με τα οικεία μέτρα ελέγχου της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούνται σε χερσαίες μονάδες καύσης διεξάγεται βάσει υποδείγματος που κατάρτισε η επιτροπή για οικειοθελή χρήση το 2016.

Ενόψει της έναρξης ισχύος των απαιτήσεων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στις ΠΕΕΟΘ την 1η Ιανουαρίου 2015, η Επιτροπή ανέθεσε στον EMSA την ανάπτυξη ενός συστήματος πληροφοριών σε επίπεδο Ένωσης για την καταγραφή και ανταλλαγή των λεπτομερειών και των πορισμάτων των επιθεωρήσεων επί των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων όσων προκύπτουν από δειγματοληψία και ανάλυση καυσίμων. Ο EMSA σχεδίασε το σύστημα THETIS-EU, το οποίο τέθηκε σε πλήρη λειτουργία την 1η Ιανουαρίου 2015.

Το THETIS-EU περιλαμβάνει όλα τα υποχρεωτικά πεδία υποβολής εκθέσεων που καθορίζονται στο άρθρο 7 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2015/253 και επιτρέπει την παρακολούθηση, σχεδόν σε πραγματικό χρόνο, του ιστορικού συμμόρφωσης μεμονωμένων πλοίων σε όλα τα κράτη μέλη. Όλα τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το THETIS-EU (σε οικειοθελή βάση), ενώ οι γειτονικές χώρες της ΕΕ μπορούν επίσης να αποκτήσουν πρόσβαση στο σύστημα στο άμεσο μέλλον. Το THETIS-EU έχει συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της

³⁷ Βλ. προκήρυξη διαγωνισμού 2016/S 130 – 232460 της 8.7.2016.

³⁸ Τα καύσιμα πλοίων δεν εμπίπτουν επί του παρόντος στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων (οδηγία 98/70/ΕΚ). Ωστόσο, λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας ανάπτυξης νέων τύπων καυσίμων το 2020 με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,50 % (συμπεριλαμβανομένων των μειγμάτων προϊόντων πετρελαίου), θα ήταν χρήσιμο να υπάρξει καλύτερος έλεγχος και άλλων παραμέτρων ποιότητας των καυσίμων πέραν της περιεκτικότητας των νέων αυτών καυσίμων σε θείο.

³⁹ Βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 18 της οδηγίας 2012/33/ΕΕ.

ποιότητας και της συνέπειας της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη συμμόρφωση με τα πρότυπα για το θείο σε ολόκληρη την ΕΕ. Βρίσκονται σε εξέλιξη συζητήσεις με τα κράτη μέλη σχετικά με τον τρόπο περαιτέρω βελτίωσης της χρησιμότητας και της ευχρηστίας του THETIS-EU, καθώς και σχετικά με τον τρόπο προσαρμογής του συστήματος στις μελλοντικές ανάγκες επιβολής στο πλαίσιο της οδηγίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 8 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2015/253 και προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τα κράτη μέλη, το THETIS-EU μπορεί να παράσχει στα κράτη μέλη μια σύνοψη των στοιχείων που υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους και τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με την υποχρέωση υποβολής ετήσιας έκθεσης των κρατών μελών στην Επιτροπή. Κατόπιν απόφασης της επιτροπής, δημοσιοποιείται επίσης στη δικτυακή πύλη THETIS-EU⁴⁰ του EMSA μια συγκεντρωτική έκδοχή των στοιχείων επιθεώρησης θείου που περιλαμβάνονται στο THETIS-EU από τον Ιούνιο του 2017.

6. Επίπεδο συμμόρφωσης με τα πρότυπα για το θείο στα καύσιμα πλοίων

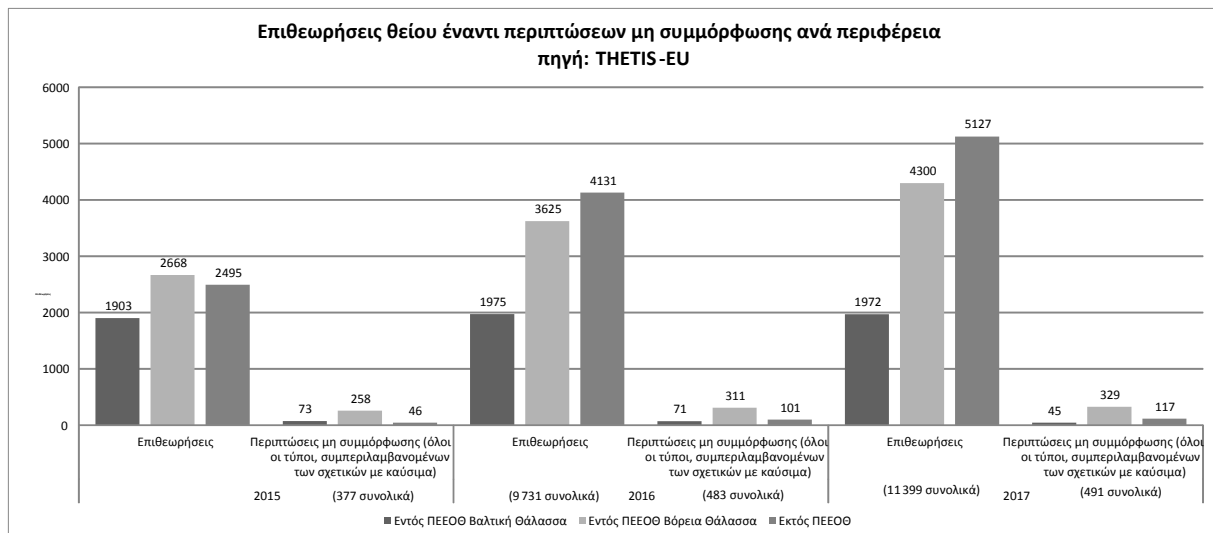
Μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 2015 (όταν τέθηκε σε λειτουργία το σύστημα) και 31ης Δεκεμβρίου 2017, περισσότερες από 28 000 ειδικές επιθεωρήσεις⁴¹ (περίπου 700 έως 900 μηνιαίως κατά μέσο όρο) καταχωρίστηκαν στο THETIS-EU. Σε σχέση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης και τη δημιουργία του THETIS-EU, ο όγκος των επιθεωρήσεων αυξήθηκε από την επιθεώρηση 1 πλοίου ανά 1 000 που κατέπλεαν στους λιμένες της ΕΕ στην επιθεώρηση περίπου 1 ανά 10 πλοία. Περίπου το 60 % των εν λόγω επιθεωρήσεων (σχεδόν 16 500) διενεργήθηκαν στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας και της Βόρειας Θάλασσας, ενώ οι υπόλοιπες στις λοιπές θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης. Την ίδια περίοδο καταγράφηκαν περίπου 1 350 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης⁴² (σχεδόν το 5 % επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων). Πάνω από το 80 % των εν λόγω περιπτώσεων καταγράφηκαν στις ΠΕΕΟΘ, ενώ οι υπόλοιπες (που αφορούν κυρίως τη χρήση καυσίμων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές από ελλιμενισμένα πλοία) στις λοιπές θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης.

Όπως επισημαίνεται στο κατωτέρω γράφημα, ο συνολικός αριθμός των δηλωθεισών ετήσιων επιθεωρήσεων αυξήθηκε σημαντικά από το 2015 έως το 2017, ενώ ο ετήσιος αριθμός των δηλωθεισών μη συμμορφώσεων φάνηκε να σταθεροποιείται και αναλογικά μειώθηκε σε σύγκριση με την αύξηση των ετήσιων επιθεωρήσεων.

⁴⁰ Βλ.: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home>

⁴¹ Κατάσταση κατά την 30ή Δεκεμβρίου 2017

⁴² Εντοπίστηκαν κατόπιν ελέγχων εγγράφων στους οποίους διαπιστώθηκαν εσφαλμένα/ελλιπή ημερολόγια πλοίου, διαδικασίες αλλαγής καυσίμου, δελτία παράδοσης και αρχεία λειτουργίας των μεθόδων μείωσης των εκπομπών, ή κατόπιν ανάλυσης δειγμάτων καυσίμων από την οποία προέκυψε υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης περιεκτικότητας σε θείο.



Ο ετήσιος δεσμευτικός αριθμός των επιθεωρήσεων και των δειγμάτων καυσίμων, σε συνδυασμό με το δεσμευτικό υπόδειγμα υποβολής εκθέσεων και τη χρήση του THETIS-EU, οδήγησαν σε πολύ πιο λεπτομερή και ολοκληρωμένη υποβολή εκθέσεων, γεγονός που επέτρεψε καλύτερη σύγκριση των προσπαθειών μεταξύ των κρατών μελών. Το καλό ποσοστό συμμόρφωσης καταδεικνύει τις προσπάθειες του κλάδου να συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ η σημαντική αύξηση της παρακολούθησης και της επιβολής των προτύπων για το θείο εκ μέρους των κρατών μελών είχε επίσης σημαντικά αποτρεπτικά αποτελέσματα.

Παρά τη γενικά ενισχυμένη προσπάθεια επιβολής, ορισμένα κράτη μέλη δεν συμμορφώνονται ακόμα με τον δεσμευτικό αριθμό επιθεωρήσεων και δειγματοληψίας καυσίμων, όπως ορίζεται στην εκτελεστική πράξη. Η Επιτροπή αναλύει επί του παρόντος τις προσπάθειες των κρατών μελών, γνωρίζοντας επίσης ότι ορισμένες (τοπικές) αρχές (επιθεώρησης) καθυστέρησαν να καταχωρίσουν στο THETIS-EU τα πορίσματα που προέκυψαν από τη διενέργεια επιθεωρήσεων για το θείο. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί τα κράτη μέλη που δεν συμμορφώνονται με την υποχρεωτική συχνότητα επιθεωρήσεων και δειγματοληψίας καυσίμων, κατά περίπτωση.

Από τα δηλωθέντα στοιχεία προκύπτει επίσης η ανάγκη για πρόσθετα μέτρα επιβολής από τα κράτη μέλη ώστε να ελέγχεται η συμμόρφωση με κάποια άλλα πρότυπα για το θείο, συγκεκριμένα τη μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 1,50 % για καύσιμα που χρησιμοποιούνται από «τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια» [άρθρο 6 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802], στα οποία μπορούν καταρχήν να συμπεριληφθούν επίσης τα κρουαζιερόπλοια, εκτός των ΠΕΕΟΘ, όπως στη Μεσόγειο, και εφόσον τα εν λόγω σκάφη θεωρείται ότι εκτελούν τακτικά δρομολόγια⁴³, καθώς και η περιεκτικότητα σε θείο και η συνολική ποιότητα των καυσίμων πλοίων που παραδίδονται σε πλοία από προμηθευτές καυσίμων [άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο i) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802].

⁴³ Στην απόφασή του της 23ης Ιανουαρίου 2014, κατόπιν αίτησης προδικαστικής απόφασης που υπέβαλε το Tribunale di Genova (Ιταλία), το Δικαστήριο παρέιχε στην υπόθεση C-537/11 συγκεκριμένες προϋποθέσεις προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσον ένα ορισμένο κρουαζιερόπλοιο θεωρείται επιβατηγό πλοίο που εκτελεί τακτικό δρομολόγιο.

7. Εναλλακτικές μέθοδοι συμμόρφωσης

Το άρθρο 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 επιτρέπει τη χρήση μεθόδων μείωσης των εκπομπών, όπως εναλλακτικά καύσιμα, ειδικός εξοπλισμός ή εγκαταστάσεις επί των πλοίων, εναλλακτικά της χρήσης καυσίμων πλοίων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, υπό την προϋπόθεση ότι η χρήση τους οδηγεί σε ισοδύναμες ή ακόμα και μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών και ότι πληρούνται όλες οι σχετικές προϋποθέσεις που ορίζονται στην οδηγία.

Ανεξαρτήτως αυτού, όπως αναφέρεται επίσης στην αιτιολογική σκέψη 34 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802, η χρήση εναλλακτικών μεθόδων για τη συμμόρφωση με τα όρια περιεκτικότητας σε θείο στα ύδατα των κρατών μελών δεν θα πρέπει να οδηγεί σε δυσμενείς επιπτώσεις σε άλλους τομείς όπως στο υδάτινο περιβάλλον λόγω ρυπογόνων απορρίψεων στις θάλασσες ή λόγω ροής στερεών αποβλήτων ή σημαντικής αύξησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου⁴⁴. Στον βαθμό του εφικτού, η Επιτροπή συνδράμει τα κράτη μέλη στη διασφάλιση της συμμόρφωσης με φαινομενικά επικαλυπτόμενες υποχρεώσεις στην ενωσιακή νομοθεσία⁴⁵.

7.1 Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων

Τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (EGCS) ή «πλυντρίδες» καλύπτουν τη συνεχιζόμενη χρήση βαρέος μαζούτ, καθώς αφαιρούν τα σωματίδια θείου από τα καυσαέρια διοχετεύοντάς τα σε δίκτυο θαλασσινού ή γλυκού νερού. Όσον αφορά την έγκριση και χρήση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων, το άρθρο 9 και το παράρτημα II της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 παραπέμπουν στους σχετικούς κανόνες του ΔΝΟ, ενώ για τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων εγκρίνονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων⁴⁶. Με την τεχνική συνδρομή του ESSF, η ΕΕ συμβάλλει στον συντονισμό των συζητήσεων σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο που αφορά την έγκριση και χρήση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων στον ΔΝΟ⁴⁷.

Απαιτούνται αποτελεσματικοί έλεγχοι των απορρίψεων στη θάλασσα (π.χ. νερό πλύσης, νερά αποστράγγισης) από τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω της οξίνισης (αλλαγή στις τιμές pH) ή των εκλύσεων βαρέων μετάλλων, φαινόμενα που εμποδίζουν τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους στόχους που καθορίζονται στη ενωσιακή

⁴⁴ Η δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών μεθόδων συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην οδηγία δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από τις υποχρεώσεις τους που καθορίζονται σε άλλη ενωσιακή νομοθεσία όπως η οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα (οδηγία 2000/60/ΕΚ), η οδηγία πλαίσιο για τη θάλασσα στρατηγική (οδηγία 2008/56/ΕΚ) ή η οδηγία σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής (οδηγία 2000/59/ΕΚ).

⁴⁵ Η δυνατότητα απόρριψης του νερού πλύσης από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων συγκαταλέγεται στα ζητήματα αυτά. Βλ.:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf

⁴⁶ ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146-185.

⁴⁷ Η ΕΕ υπέβαλε στον ΔΝΟ διάφορα έγγραφα σχετικά με τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων, όπως το IMO MEPC 71/9/1 σχετικά με την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ για τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων, το IMO 5/11 σχετικά με την παγκοσμίως εναρμονισμένη διαδικασία δειγματοληψίας για τα λύματα, και το IMO 5/11/1 σχετικά με τις ακούσιες βλάβες, τη δυσλειτουργία οργάνων και την εικαζόμενη προσωρινή μη συμμόρφωση και τις μεταβατικές επιδόσεις σκαφών εξοπλισμένων με πλυντρίδες.

νομοθεσία για την ποιότητα των επιφανειακών υδάτων⁴⁸. Για να μειωθούν περαιτέρω οι αρνητικές επιπτώσεις των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων στο θαλάσσιο περιβάλλον και να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με το παράρτημα VI της MARPOL, η Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα να συμπεριληφθούν τα κατάλοιπα και τα νερά αποστράγγισης των συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων ως τύποι αποβλήτων στην πρότασή της για μια «νέα» οδηγία σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία⁴⁹.

7.2 Υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ)

Η χρήση του υγροποιημένου φυσικού αερίου ως εναλλακτικού καυσίμου έχει τη δυνατότητα όχι μόνο να μειώσει τις εκπομπές οξειδίων του θείου αλλά και να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου, καθώς και σωματιδιακού υλικού, σε σύγκριση με το βαρύ μαζούτ. Προς το παρόν υπάρχουν παγκοσμίως 200 πλοία (που εκτελούν ήδη δρομολόγια ή τελούν υπό παραγγελία) τα οποία χρησιμοποιούν υγροποιημένο φυσικό αέριο ως εναλλακτικό καύσιμο, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα μεγεθών και τύπων πλοίων. Παρόλα αυτά, οι δυνητικές εκπομπές μεθανίου (CH₄) από τη χρήση φυσικού αερίου σε κινητήρες πλοίων πρέπει να ελέγχονται προκειμένου να διασφαλίζονται τα συνολικά περιβαλλοντικά οφέλη από τη χρήση του ΥΦΑ ως καυσίμου πλοίων.

Η υποομάδα του ESSF για το ΥΦΑ ως καύσιμο πλοίων εργάζεται για την ανάπτυξη ενιαίων κανόνων που θα διασφαλίζουν ασφαλή και βιώσιμη χρήση του ΥΦΑ στην ΕΕ, αλλά και διεθνώς⁵⁰. Τον Φεβρουάριο του 2018 ο EMSA δημοσίευσε ένα έγγραφο καθοδήγησης για τις λιμενικές αρχές και διοικήσεις σχετικά με τον ασφαλή ανεφοδιασμό με ΥΦΑ⁵¹, το οποίο βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο έργο και την εμπειρία εμπειρογνομόνων του ESSF. Η οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁵² (παράρτημα II σημείο 3.1) προβλέπει περαιτέρω τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού θαλασσοπλοούντων πλοίων και πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με ΥΦΑ στους ευρωπαϊκούς λιμένες προκειμένου να διασφαλιστεί η λειτουργία τους σε ολόκληρη την ΕΕ. Διάφορα κράτη μέλη ανακοίνωσαν επίσης περαιτέρω μέτρα για την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων για τις θαλάσσιες μεταφορές στο οικείο «εθνικό πλαίσιο πολιτικής», τα οποία εγκρίθηκαν βάσει της οδηγίας 2014/94/ΕΕ⁵³.

⁴⁸ Π.χ. οδηγία 2000/60/ΕΚ για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων («οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα») και οδηγία 2008/56/ΕΚ περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον («οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική»).

⁴⁹ COM(2018)33final

⁵⁰ Βλ. για παράδειγμα, τα έγγραφα που υποβλήθηκαν στον ΔΝΟ: MSC 94/11/1 σχετικά με ένα πρότυπο δελτίο παράδοσης καυσίμων ΥΦΑ και IMO MSC 94/11/2 σχετικά με πρότυπους συνδέσμους.

⁵¹ Βλ.: <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3207-guidance-on-Ing-bunkering-to-port-authorities-and-administrations.html>

⁵² ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1-20.

⁵³ Βλ. επίσης την περίληψη της Επιτροπής για τα εθνικά σχέδια υποδομών εναλλακτικών καυσίμων: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package-two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf

7.3 Εξηλεκτρισμός

Λόγω της εγγύτητάς τους με τις αστικές περιοχές, τα ελλιμενισμένα πλοία συμβάλλουν σημαντικά στην ατμοσφαιρική ρύπανση σε πόλεις λιμένων και, συνεπώς, παρεμποδίζουν τις προσπάθειες τήρησης των προτύπων της Ένωσης για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα που καθορίζονται στην οδηγία 2008/50/EK για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα⁵⁴. Για να μειωθούν περαιτέρω οι εκπομπές οξειδίων του θείου από ελλιμενισμένα πλοία, η οδηγία ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να επιτρέψουν στα πλοία να χρησιμοποιούν ηλεκτροδότηση από την ξηρά ή παροχή ενέργειας από την ξηρά όταν είναι ελλιμενισμένα. Η σύνδεση των πλοίων με παροχή ενέργειας από την ξηρά θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων, και η προώθησή της θα μπορούσε να υπερβεί τις υφιστάμενες απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφος 5 της οδηγίας 2014/94/EE για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε πόλεις λιμένων.

Σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας⁵⁵, μπορεί να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν μειωμένο συντελεστή φορολογίας στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στα ελλιμενισμένα πλοία, γεγονός που μπορεί να ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες να επενδύσουν στον αναγκαίο εξοπλισμό πλοίου για τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας από το δίκτυο ξηράς και όχι από καύσιμα πλοίων. Ένας αριθμός κρατών μελών έχουν κάνει ήδη χρήση της συγκεκριμένης άδειας⁵⁶.

7.4 Έγκριση και δοκιμές νέων μεθόδων μείωσης των εκπομπών

Για την προώθηση δοκιμών και την ανάπτυξη νέων μεθόδων μείωσης των εκπομπών, η οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να εγκρίνουν νέες μεθόδους μείωσης των εκπομπών, και πριν την έγκριση να χορηγούν περιόδους δοκιμών, σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Το άρθρο 10 της οδηγίας (EE) 2016/802 απαιτεί από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν στην Επιτροπή και σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος λιμένα αφενός την πρόθεσή τους να χορηγήσουν περίοδο δοκιμών έξι μήνες πριν από την έναρξη των δοκιμών και αφετέρου τα τελικά αποτελέσματα μετά την ολοκλήρωσή των εν λόγω δοκιμών. Μολονότι από τις 18 Ιουνίου 2014 (προθεσμία μεταφοράς της οδηγίας 2012/33/EE στο εθνικό δίκαιο) πέντε κράτη μέλη έχουν κοινοποιήσει την πρόθεσή τους να χορηγήσουν περιόδους δοκιμών σε 26 πλοία σύμφωνα με το άρθρο 10, δυστυχώς όπως φαίνεται δεν έχουν κοινοποιήσει όλα τα κράτη μέλη τις προγραμματισμένες δοκιμές τους και τα αποτελέσματα αυτών, εντός των εφαρμοστέων προθεσμιών που ορίζονται στην οδηγία.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί, κατά περίπτωση, τη συμμόρφωση των κρατών μελών με τις απαιτήσεις όσον αφορά τις δοκιμές, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών που δεν φέρουν σημαία της ΕΕ και εκτελούν δρομολόγια στα ύδατά της, προκειμένου να διασφαλίσουν την πλήρη διαφάνεια των περιβαλλοντικών οφελών που απορρέουν από τις νέες μεθόδους μείωσης των εκπομπών και να αποφύγουν τη χορήγηση παράνομα μεγάλων περιόδων

⁵⁴ EE L 152 της 11.06.2008, σ. 1-44.

⁵⁵ EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

⁵⁶ Π.χ. η Γερμανία, η Σουηδία και η Δανία (αντίστοιχες εκτελεστικές αποφάσεις του Συμβουλίου: 2014/722/EE της 14ης Οκτωβρίου 2014, 2014/725/EE της 14ης Οκτωβρίου 2014 και (EE) 2015/993 της 19ης Ιουνίου 2015).

δοκιμών σε συγκεκριμένα πλοία. Το THETIS-EU μπορεί επίσης να προσαρμοστεί για να καλύπτει την κοινοποίηση περιόδων δοκιμών εκ μέρους των κρατών μελών.

8. Πρόσθετη στήριξη για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία

8.1 Προετοιμασία για την επιβολή παγκόσμιου ανώτατου ορίου 0,50 % για την περιεκτικότητα σε θείο

Τον Οκτώβριο του 2016 ο ΔΝΟ, αφού έλαβε υπόψη τα συμπεράσματα μιας παγκόσμιας αξιολόγησης της διαθεσιμότητας καυσίμων που πληρούν τις προδιαγραφές, έλαβε την απόφαση ορόσημο να διατηρήσει το 2020 ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του παγκόσμιου ανώτατου ορίου 0,50 % για την περιεκτικότητα σε θείο⁵⁷. Η στήριξη της ΕΕ και των κρατών μελών υπήρξε αποφασιστικής σημασίας για την επίτευξη της εν λόγω απόφασης, η οποία θα συμβάλει στη μείωση των δυσμενών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία για τους πολίτες παγκοσμίως.

Όπως προκύπτει από τους διάφορους ενωσιακούς μηχανισμούς στήριξης που περιγράφονται στην παρούσα έκθεση, τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι καλά προετοιμασμένα να επιβάλουν αποτελεσματικά από το 2020 το παγκόσμιο ανώτατο όριο 0,50 % για την περιεκτικότητα σε θείο. Ωστόσο, σε διεθνές επίπεδο πρέπει να γίνουν σημαντικές προπαρασκευαστικές εργασίες για την παγκόσμια συμμόρφωση και την επιβολή του παγκόσμιου ανώτατου ορίου 0,50 % για την περιεκτικότητα σε θείο, όπως ορίζεται στο παράρτημα VI της MARPOL. Η αποτελεσματική προετοιμασία είναι αναγκαία για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους φορείς εκμετάλλευσης παγκοσμίως, καθώς και για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία σε όλο τον κόσμο, ιδίως στις παράκτιες περιοχές που γειτνιάζουν με εντατικές διεθνείς θαλάσσιες διαδρομές.

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ, με τη στήριξη της υποομάδας του ESSF για τις ατμοσφαιρικές εκπομπές από τα πλοία, συνεισφέρουν ενεργά στις συζητήσεις που διεξάγονται στον ΔΝΟ σχετικά με την προετοιμασία της έναρξης ισχύος του παγκόσμιου ανώτατου ορίου περιεκτικότητας σε θείο, μεταξύ άλλων ανταλλάσσοντας τη μεγάλη εμπειρία τους στην εφαρμογή των απαιτήσεων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ, τόσο από την πλευρά της διοίκησης όσο και από την πλευρά των φορέων εκμετάλλευσης⁵⁸.

8.2 Εξωτερική διάσταση της οδηγίας για το θείο

Ο EMSA παρέχει δραστηριότητες δημιουργίας ικανοτήτων, όπως την παροχή εξειδικευμένης επιμόρφωσης σχετικά με την περιβαλλοντική νομοθεσία της ΕΕ, μεταξύ άλλων σχετικά με τις εκπομπές πλοίων, στις ναυτικές αρχές και τους επιθεωρητές υποψήφιων χωρών, δυνάμει υποψήφιων χωρών και χωρών που συμμετέχουν στον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Γειτονίας, με στόχο τη βελτίωση της επιβολής προτύπων για το θείο και την προσέγγιση της νομοθεσίας

⁵⁷ Βλ.: <http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/mepc-70-2020sulphur.aspx>

⁵⁸ Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έχουν αποστείλει συγκεκριμένες παρατηρήσεις στον ΔΝΟ (π.χ. τα έγγραφα MEPC 70/INF.41 και PPR 5/13/5) και σχεδιάζουν την υποβολή πρόσθετων προτάσεων.

στο κεκτημένο της Ένωσης (στο πλαίσιο στήριξης της εν εξελίξει/προγραμματισμένης διαδικασίας ένταξής τους^{59,60}). Η υποστήριξη από τον EMSA περιλαμβάνει τη διευκόλυνση της μελλοντικής πρόσβασης στο THETIS-EU.

Στις 14 Οκτωβρίου 2016 το Συμβούλιο Υπουργών της Ενεργειακής Κοινότητας⁶¹ αποφάσισε να τροποποιήσει τη Συνθήκη, ενσωματώνοντας την οδηγία για το θείο και την εκτελεστική πράξη⁶². Αυτή η κανονιστική ευθυγράμμιση θα συμβάλει στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου στις γειτονικές περιοχές.

Η Ρωσική Ομοσπονδία, ως συμβαλλόμενο μέρος στο παράρτημα VI της MARPOL, στη Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Βαλτικής («Σύμβαση του Ελσίνκι») και ως παρόχθιο κράτος των ΠΕΕΟΘ της Βαλτικής, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο για τα πλοία που επισκέπτονται ρωσικούς λιμένες στη Βαλτική Θάλασσα ή φέρουν τη ρωσική σημαία. Οι εν λόγω προσπάθειες είναι καίριας σημασίας για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις ΠΕΕΟΘ της Βαλτικής και η πρόσβαση στο THETIS-EU μπορεί να στηρίξει αυτές τις προσπάθειες επιβολής.

8.3 Περιοχές ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου στη Βαλτική Θάλασσα και στη Βόρεια Θάλασσα

Σε συνέχεια της δέσμης μέτρων της Επιτροπής από το 2013 για καθαρότερο αέρα, και σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802, η Επιτροπή εξακολουθεί να αξιολογεί την πρόοδο που σημειώνεται στη μείωση των εκπομπών από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών εκτός των οξειδίων του θείου, καθώς και τη δυνατότητα περαιτέρω μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τον κλάδο. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου από τα πλοία συμβάλλουν σε τοπικά προβλήματα ποιότητας του αέρα στην ΕΕ (τα οποία προκαλούνται από αυξημένες συγκεντρώσεις διοξειδίου του αζώτου στον ατμοσφαιρικό αέρα) και τον ευτροφισμό των ευρωπαϊκών θαλασσών.

Ανταποκρινόμενος στο κοινό αίτημα των παρόχθιων κρατών που συνορεύουν με τη Βαλτική Θάλασσα και τη Βόρεια Θάλασσα, ο ΔΝΟ χαρακτήρισε τις δύο θάλασσες «περιοχές ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου» τον Ιούλιο του 2017⁶³. Αυτό συνεπάγεται ότι ένας

⁵⁹ Μια ειδική εκπαίδευση για την ατμοσφαιρική ρύπανση για υποψήφιας και δυνάμει υποψήφιας χώρες πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 2014. Μια άλλη διήμερη εκπαίδευση προβλέπεται για το πρώτο τρίμηνο του 2018. Βλ.: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html>

⁶⁰ Ο EMSA παρέχει τεχνική βοήθεια, στο πλαίσιο του έργου «TRACECA», σε δικαιούχες χώρες που συνορεύουν με τη Μαύρη Θάλασσα και την Κασπία Θάλασσα, καθώς και σε δικαιούχους στην περιοχή της Νότιας Γειτονίας στο πλαίσιο του έργου «SAFEMED IV». Αμφότερα τα έργα, ύψους 4 εκατ. EUR έκαστο, χρηματοδοτούνται από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Γειτονίας (ENI).

Βλ.: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html>

⁶¹ Η Ενεργειακή Κοινότητα είναι ένας διεθνής οργανισμός που αποτελείται από την ΕΕ και την Αλβανία, τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, τη Γεωργία, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, το Κοσσυφοπέδιο, τη Μολδαβία, το Μαυροβούνιο, τη Σερβία και την Ουκρανία. Στόχος της είναι να επεκτείνει την εσωτερική αγορά ενέργειας της ΕΕ στη νοτιοανατολική Ευρώπη και στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας.

⁶² Απόφαση 2016/15/MC-EnC του Συμβουλίου Υπουργών της 14ης Οκτωβρίου 2016.

⁶³ Βλ.: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-70th-session.aspx>

κινητήρας που θα εγκατασταθεί σε πλοίο που θα κατασκευαστεί μετά την 1η Ιανουαρίου 2021 στη Βαλτική Θάλασσα ή στη Βόρεια Θάλασσα θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις κινητήρα «Tier III», όπως ορίζονται στο παράρτημα VI της MARPOL. Χωρίς τα συγκεκριμένα μέτρα ελέγχου, οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου από τη ναυτιλία της Βόρειας Θάλασσας θα συνέβαλαν από 7 % έως 24 % στις μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις διοξειδίου του αζώτου στον ατμοσφαιρικό αέρα στα παρόχθια κράτη της Βόρειας Θάλασσας έως το 2030, ενώ η εφαρμογή των απαιτήσεων κινητήρα «Tier III» μπορεί να μειώσει κατά 20-30 % τον ευτροφισμό σε πολλές περιοχές της Βαλτικής Θάλασσας⁶⁴.

8.4 Περαιτέρω μέτρα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία

Εξακολουθούν να παρατηρούνται υπερβάσεις των προτύπων της Ένωσης για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα σε πολλές παράκτιες πόλεις και περιφέρειες σε ολόκληρη την ΕΕ, γεγονός που απαιτεί την ανάληψη δράσης και τη λήψη μέτρων για τη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων από τις διάφορες πηγές εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας. Μολονότι από το 2020 όλοι οι Ευρωπαίοι πολίτες θα επωφεληθούν από τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου από τη ναυτιλία μετά την εφαρμογή του προτύπου περιεκτικότητας σε θείο 0,50 %, δεν προβλέπεται καμία άμεση μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου από τη ναυτιλία εκτός των περιοχών ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου της Βαλτικής Θάλασσας και της Βόρειας Θάλασσας, παρόλο που παρατηρούνται συχνά υπερβάσεις των προτύπων της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα όσον αφορά το διοξείδιο του αζώτου σε παράκτιες περιφέρειες της Νότιας Ευρώπης⁶⁵.

Το 2017 η Επιτροπή δρομολόγησε μελέτη για τον προσδιορισμό των οφελών για την υγεία και των συναφών δαπανών που απορρέουν από τον καθορισμό πρόσθετων περιοχών ελέγχου εκπομπών (για τις εκπομπές οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου) σε άλλες ευρωπαϊκές θάλασσες εκτός της Βαλτικής Θάλασσας και της Βόρειας Θάλασσας. Η μελέτη θα αξιολογήσει επίσης τα οφέλη της μείωσης της περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο από 0,50 % σε 0,10 % στις ευρωπαϊκές θάλασσες εκτός των ΠΕΕΟΘ από το 2020. Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης στον EMSA να καταρτίσει καταλόγους απογραφής των συνολικών εκπομπών πλοίων (οξείδια του θείου, οξείδια του αζώτου, σωματίδια) σε όλα τα ευρωπαϊκά ύδατα με βάση τα δεδομένα δραστηριότητας των πλοίων.

Οι εργασίες και στους δύο τομείς θα ολοκληρωθούν το 2018. Θα επιτρέψουν στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη να αξιολογήσουν καλύτερα τον αντίκτυπο των εκπομπών πλοίων στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στις παράκτιες περιφέρειες προκειμένου να καθορίσουν κατάλληλες πολιτικές και μέτρα για την περαιτέρω μείωση της συμβολής της ναυτιλίας στην ατμοσφαιρική ρύπανση στην Ένωση. Μπορούν επίσης να τροφοδοτήσουν τις συζητήσεις, στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης, στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος,

⁶⁴ Βλ. επίσης πρόταση της Επιτροπής για απόφαση του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 70ή και 71η σύνοδο της επιτροπής προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, για την έγκριση και υιοθέτηση των τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL σχετικά με τον χαρακτηρισμό και την έναρξη ισχύος του χαρακτηρισμού της Βαλτικής θάλασσας και της Βόρειας Θάλασσας ως περιοχών ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (ΠΕΕΑ), COM(2016)617 final.

⁶⁵ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΕΑ), Οκτώβριος 2017, «Air quality in Europe – 2017 report» (Η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στην Ευρώπη - έκθεση για το 2017).

σχετικά με τη σκοπιμότητα του μελλοντικού χαρακτηρισμού της Μεσογείου, ή τμημάτων αυτής, ως περιοχής ελέγχου εκπομπών οξειδίων του θείου.

9. Συμπεράσματα σχετικά με την εφαρμογή και τη συμμόρφωση, καθώς και μελλοντικές δράσεις

Μετά την εμπειριστατωμένη προετοιμασία και την καλή συνεργασία με τα κράτη μέλη και μεταξύ των κρατών μελών και του κλάδου, όπως περιγράφεται στην παρούσα έκθεση, σημειώθηκε σταθερή πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 1999/32/EK από την τελευταία αναθεώρησή της το 2012 [που έχει πλέον κωδικοποιηθεί ως οδηγία (ΕΕ) 2016/802]. Ως αποτέλεσμα του καλού ποσοστού συμμόρφωσης και της ενισχυμένης επιβολής των προτύπων για το θείο, έχουν μειωθεί σημαντικά οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του θείου στις παράκτιες περιφέρειες, ιδίως στις ΠΕΕΟΘ, ενώ οι συνολικές οικονομικές επιπτώσεις για τον κλάδο ήταν ελάχιστες.

Η εμπειρία του κλάδου και των κρατών μελών όσον αφορά την προετοιμασία για την αλλαγή της περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο στο 0,10 % την 1η Ιανουαρίου 2015 στις ευρωπαϊκές ΠΕΕΟΘ, καθώς και ο έλεγχος συμμόρφωσης παρείχαν πολύτιμα διδάγματα τα οποία μπορούν να αναπαραχθούν σε άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες και σε διεθνές επίπεδο στο πλαίσιο της έναρξης ισχύος του παγκόσμιου ανώτατου ορίου 0,50 % για την περιεκτικότητα σε θείο το 2020.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802, η Επιτροπή αξιολόγησε, βάσει των εκθέσεων εφαρμογής που υποβλήθηκαν για τα έτη 2015 έως 2017 και βάσει άλλων συναφών εξελίξεων όπως περιγράφονται στην παρούσα έκθεση, την ανάγκη ενίσχυσης των σχετικών διατάξεων της οδηγίας ή τυχόν κατάλληλων νομοθετικών προτάσεων για τον σκοπό αυτό. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί περαιτέρω ότι τα ποσοστά εφαρμογής και συμμόρφωσης με το όριο του 0,50 % που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 θα είναι παρόμοιου επιπέδου με εκείνα που διαπιστώνονται επί του παρόντος στις ΠΕΕΟΘ, θα αξιολογήσει την ανάγκη αναθεώρησης της συχνότητας επιθεωρήσεων και δειγματοληψιών βελτιώνοντας το THETIS-EU προκειμένου να καλύπτει τις κοινοποιήσεις δοκιμών και τη χρήση σύγχρονης τεχνολογίας ελέγχου της συμμόρφωσης (π.χ. από «οσμοανιχνευτές» και μη επανδρωμένα αεροσκάφη) και εντείνοντας τον έλεγχο των προμηθευτών καυσίμων πλοίων, γεγονός που θα διευκολύνει έναν περισσότερο προηγμένο εντοπισμό, βάσει κινδύνου, των δυνητικά μη συμμορφούμενων σκαφών. Για την προσαρμογή σε αυτές τις πιθανές αλλαγές, η Επιτροπή θα εξετάσει, μεταξύ άλλων, την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης της Επιτροπής και την υποχρεωτική χρήση του THETIS-EU. Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης τις κυρώσεις που έχουν επιβάλει τα κράτη μέλη στους μη συμμορφούμενους φορείς εκμετάλλευσης και θα εκτιμήσει αν αυτές έχουν πραγματικά αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Επιπλέον, από κοινού με τα κράτη μέλη, και με την υποστήριξη του EMSA, η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να στηρίζει ενεργά τις γειτονικές χώρες της ΕΕ όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου από τα πλοία, καθώς και τις προετοιμασίες του ΔΝΟ για την έναρξη ισχύος του παγκόσμιου ανώτατου ορίου περιεκτικότητας σε θείο.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802, η Επιτροπή θα συνεχίσει επίσης να εξετάζει, συμπεριλαμβανομένων του κόστους και των οφελών, τις δυνατότητες

μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία, καλύπτοντας επίσης άλλες εκπομπές εκτός των οξειδίων του θείου.

Οι εν λόγω προβλεπόμενες ενέργειες θα δώσουν τη δυνατότητα σε όλους τους πολίτες της ΕΕ να επωφεληθούν από τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από πλοία, θα βελτιώσουν περαιτέρω την οικονομική αποδοτικότητα της επιβολής των προτύπων για το θείο που περιέχονται στην οδηγία, θα διευκολύνουν τον διεθνή διάλογο και θα διασφαλίσουν την πορεία προς έναν βιώσιμο και ανταγωνιστικό ναυτιλιακό τομέα της ΕΕ σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς του τομέα θαλάσσιων μεταφορών.