

ΟΔΗΓΙΑ 2005/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 6 Ιουλίου 2005

για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η περιβαλλοντική πολιτική της Κοινότητας, όπως καθορίζεται στα προγράμματα δράσης για το περιβάλλον και, ιδίως, στο έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, το οποίο θεσπίσθηκε με την απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾, βάσει των αρχών του άρθρου 174 της συνθήκης, αποσκοπεί στην επίτευξη επιπέδων ποιότητας του αέρα που δεν οδηγούν σε απαράδεκτες επιπτώσεις ή κινδύνους για την υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον.

(2) Η οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26 Απριλίου 1999, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο ⁽⁵⁾, ορίζει τη μέγιστη επιτρεπτή περιεκτικότητα σε θείο του βαρέος μαζούτ, του πετρελαίου εσωτερικής καύσης και του πετρελαίου εσωτερικής καύσης πλοίων που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα.

(3) Με την οδηγία 1999/32/ΕΚ ζητείται από την Επιτροπή να εξετάσει ποια μέτρα μπορούν να λαμβάνονται για να μειωθεί η συμβολή των καυσίμων των πλοίων, πέραν του ντίζελ πλοίων, στην οξίνιση, και, εφόσον απαιτείται, να υποβάλει πρόταση.

(4) Οι εκπομπές που προέρχονται από τη ναυτιλία λόγω της καύσης καυσίμων πλοίων με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο συμβάλλουν στην ατμοσφαιρική ρύπανση με τη μορφή διοξειδίου του θείου και αιωρούμενων σωματιδίων, βλάπτουν την υγεία του ανθρώπου, προκαλούν ζημιές στο περιβάλλον, στη δημόσια και ιδιωτική περιουσία και στην πολιτιστική κληρονομιά και συμβάλλουν στην οξίνιση.

(5) Οι άνθρωποι και το φυσικό περιβάλλον σε παράκτιες περιοχές και σε περιοχές πλησίον λιμένων επηρεάζονται ιδιαίτερα από τη μόλυνση από πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο. Κατά συνέπεια, απαιτείται η λήψη ειδικών μέτρων ως προς το θέμα αυτό.

(6) Τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα οδηγία συμπληρώνουν τα εθνικά μέτρα τα οποία λαμβάνουν τα κράτη μέλη προκειμένου να συμμορφωθούν με τα ανώτατα όρια εκπομπών για τους ατμοσφαιρικούς ρύπους που καθορίζονται με την οδηγία 2001/81/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁶⁾.

(7) Η μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο έχει ορισμένα πλεονεκτήματα για τα πλοία όσον αφορά τη λειτουργική αποδοτικότητα και τις δαπάνες συντήρησης, και διευκολύνει την αποτελεσματική χρήση ορισμένων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών, όπως η επιλεκτική καταλυτική μείωση.

⁽¹⁾ ΕΕ C 45 E της 25.2.2003, σ. 277.

⁽²⁾ ΕΕ C 208 της 3.9.2003, σ. 27.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4 Ιουνίου 2003 (ΕΕ C 68 E της 18.3.2004, σ. 311), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9 Δεκεμβρίου 2004 (ΕΕ C 63 E της 15.3.2005, σ. 26), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13 Απριλίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 23 Μαΐου 2005.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 121 της 11.5.1999, σ. 13· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 309 της 27.11.2001, σ. 22· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 2003 (ΕΕ L 236 της 23.9.2003, σ. 703).

- (8) Η συνθήκη απαιτεί να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εξόχως αποκεντρών περιοχών της Κοινότητας, και κυρίως των γαλλικών υπερποντίων διαμερισμάτων, των Αζορών, της Μαδέρας και των Καναρίων Νήσων.
- (9) Το 1997, στο πλαίσιο διπλωματικής διάσκεψης, υιοθετήθηκε πρωτόκολλο για την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1978 (στο εξής «MARPOL»). Με το πρωτόκολλο αυτό προστίθεται ένα νέο παράρτημα VI στη MARPOL, στο οποίο περιέχονται κανονισμοί για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία. Το πρωτόκολλο του 1997 και, συνεπώς, το παράρτημα VI της MARPOL, τέθηκαν σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005.
- (10) Με το παράρτημα VI της MARPOL προβλέπεται ότι ορισμένες περιοχές θα χαρακτηρισθούν ως περιοχές ελέγχου των εκπομπών οξειδίου του θείου (στο εξής «περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x»). Η Βαλτική Θάλασσα χαρακτηρίστηκε ήδη ως τέτοια περιοχή. Μετά από συζητήσεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), επιτεύχθηκε καταρχήν συμφωνία για τον χαρακτηρισμό της Βόρειας Θάλασσας, συμπεριλαμβανομένης της Μάγχης, ως περιοχής ελέγχου των εκπομπών SO_x μετά την έναρξη ισχύος του παραρτήματος VI.
- (11) Δεδομένου του παγκόσμιου χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια για την εξεύρεση λύσεων σε διεθνές επίπεδο. Τόσο η Επιτροπή όσο και τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν να εξασφαλίσουν εντός του ΔΝΟ παγκόσμια μείωση της μέγιστης επιτρεπόμενης περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων πλοίων, εξετάζοντας, μεταξύ άλλων, εάν θα ήταν σκόπιμο να ορισθούν νέες θαλάσσιες περιοχές ως περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x σύμφωνα με το παράρτημα VI της MARPOL.
- (12) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, είναι αναγκαία η επιβολή της τήρησης των υποχρεώσεων που αφορούν την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο. Για να εξασφαλισθεί η αξιόπιστη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, απαιτούνται ουσιαστική δειγματοληψία και αποτρεπτικές κυρώσεις σε ολόκληρη την Κοινότητα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβαίνουν σε ενέργειες επιβολής του νόμου για τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους και για τα σκάφη κάθε σημαίας που καταπλέουν στους λιμένες τους. Είναι επίσης σκόπιμο να συνεργάζονται στενά τα κράτη μέλη προκειμένου να προβαίνουν σε πρόσθετες ενέργειες επιβολής του νόμου για άλλα σκάφη, σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο.
- (13) Προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στο ναυτιλιακό κλάδο για την τεχνική προσαρμογή ώστε το μέγιστο όριο θείου κατά βάρος να είναι 0,1 % των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται από σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και από σκάφη ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες, η ημερομηνία εφαρμογής της απαίτησης αυτής θα πρέπει να είναι η 1η Ιανουαρίου 2010. Επειδή η προθεσμία αυτή ενδέχεται να θέσει τεχνικά προβλήματα στην Ελλάδα, είναι σκόπιμη η προσωρινή παρέκκλιση για ορισμένα συγκεκριμένα σκάφη που εκτελούν δρομολόγια εντός της επικράτειας της Ελληνικής Δημοκρατίας.
- (14) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να θεωρηθεί ως το πρώτο στάδιο της εξελισσόμενης διαδικασίας για τη μείωση των εκπομπών στη θάλασσα, προσφέροντας προοπτικές για περαιτέρω μείωση των εκπομπών μέσω χαμηλότερων ορίων θείου και τεχνολογιών μείωσης και για την ανάπτυξη οικονομικών μέσων ως κινήτρων για την επίτευξη σημαντικών μειώσεων.
- (15) Είναι ουσιώδες να ενισχυθούν οι θέσεις των κρατών μελών στις διαπραγματεύσεις του ΔΝΟ, ιδίως προκειμένου να προωθηθούν, στη φάση αναθεώρησης του παραρτήματος VI της MARPOL 73/78, η εξέταση περισσότερο φιλόδοξων μέτρων όσον αφορά αυστηρότερα όρια για το θείο στο βαρύ μαζούτ που χρησιμοποιείται από τα πλοία και η χρήση ισοδύναμων εναλλακτικών μέτρων μείωσης των εκπομπών.
- (16) Η συνέλευση του ΔΝΟ, με το ψήφισμα Α.926(22), κάλεσε τις κυβερνήσεις, ιδίως εκεί όπου έχουν οριστεί περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x, να εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα καυσίμων πλοίων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο εντός της δικαιοδοσίας τους και να ζητήσουν από τις βιομηχανίες πετρελαίου και τα ναυπηγεία να διευκολύνουν τη διαθεσιμότητα και τη χρήση καυσίμων πλοίων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι τοπικοί προμηθευτές καυσίμων πλοίων διαθέτουν καύσιμα που ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές σε επαρκείς ποσότητες για την κάλυψη της ζήτησης.
- (17) Ο ΔΝΟ έχει θεσπίσει κατευθυντήριες γραμμές για τη δειγματοληψία του μαζούτ για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς το παράρτημα VI της MARPOL και οφείλει να καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές για τα συστήματα καθαρισμού των καυσαερίων και άλλες τεχνολογικές μεθόδους για τον περιορισμό των εκπομπών SO_x στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x.
- (18) Με την οδηγία 2001/80/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23 Οκτωβρίου 2001, για τον περιορισμό των εκπομπών στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων⁽¹⁾ αναδιατυπώνεται η οδηγία 88/609/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽²⁾. Η οδηγία 1999/32/ΕΚ θα πρέπει να αναθεωρηθεί αντιστοίχως, όπως προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 4 αυτής.

(1) ΕΕ L 309 της 27.11.2001, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 2003.

(2) ΕΕ L 336 της 7.12.1988, σ. 1.

- (19) Είναι σκόπιμο η επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, η οποία έχει θεσπισθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, να συνδράμει την Επιτροπή στο πλαίσιο της έγκρισης τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών.
- (20) Οι τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών, εάν δεν έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στα οικοσυστήματα και έχουν αναπτυχθεί με τους κατάλληλους μηχανισμούς έγκρισης και ελέγχου, μπορούν να προσφέρουν τουλάχιστον ισοδύναμες ή και μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών από ό, τι η χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Η ύπαρξη σωστών συνθηκών έχει ουσιώδη σημασία για την προώθηση της ανάδειξης νέων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών.
- (21) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα πρέπει να συνδράμει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, ανάλογα με την περίπτωση, στην παρακολούθηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (22) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28 Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽²⁾.
- (23) Η οδηγία 1999/32/ΕΚ θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως,
- ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:
- Άρθρο 1*
- Η οδηγία 1999/32/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:
1. Στο άρθρο 1, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου, οι οποίες οφείλονται στην καύση ορισμένων υγρών καυσίμων παραγώγων πετρελαίου, επιτυγχάνεται με την επιβολή ορίων περιεκτικότητας των εν λόγω καυσίμων σε θείο, ως προϋπόθεση για τη χρήση τους εντός της επικράτειας, των χωρικών υδάτων και των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών ή των ζωνών ελέγχου της ρύπανσης των κρατών μελών.
- Ωστόσο, οι περιορισμοί στην περιεκτικότητα σε θείο ορισμένων υγρών καυσίμων παραγώγων πετρελαίου, οι οποίοι θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία, δεν ισχύουν για:
- α) τα καύσιμα που προορίζονται για έρευνα και δοκιμές·
- β) τα καύσιμα που προορίζονται να υποστούν επεξεργασία πριν από την τελική καύση·
- γ) τα καύσιμα που προορίζονται να υποστούν επεξεργασία στη βιομηχανία διύλισης·
- δ) τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται και διατίθενται στην αγορά στις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Κοινότητας, εφόσον τα κράτη μέλη μπορούν να εξασφαλίσουν ότι στις περιοχές αυτές:
- τηρούνται τα πρότυπα ποιότητας του αέρα,
- το βαρύ μαζούτ δεν χρησιμοποιείται εάν η περιεκτικότητά του σε θείο υπερβαίνει το 3 % κατά μάζα·
- ε) τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από πολεμικά πλοία και άλλα σκάφη που εκτελούν στρατιωτική υπηρεσία. Ωστόσο, με τη θέσπιση κατάλληλων μέτρων τα οποία δεν δυσχεραίνουν την επιχειρησιακή δραστηριότητα ή ικανότητα των εν λόγω πλοίων, τα κράτη μέλη επιδιώκουν να διασφαλίζουν ότι τα πλοία αυτά λειτουργούν κατά τρόπο συμβιβασόμενο με την παρούσα οδηγία, εφόσον αυτό είναι εύλογο και πρακτικά εφικτό·
- στ) οιαδήποτε χρήση καυσίμων σε σκάφος που είναι αναγκαία ειδικά για την ασφάλεια του πλοίου ή για τη διάσωση ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα·
- ζ) οιαδήποτε χρήση καυσίμων σε πλοίο που καθίσταται αναγκαία λόγω βλάβης του σκάφους ή του εξοπλισμού του, υπό τον όρο ότι, μετά την εμφάνιση της βλάβης, έχουν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση των υπερβολικών εκπομπών και ότι λαμβάνονται, το ταχύτερο δυνατό, μέτρα για την αποκατάσταση της βλάβης. Τούτο δεν εφαρμόζεται εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος προκάλεσαν τη βλάβη εκ προθέσεως ή εξ αμελείας·
- η) τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε πλοία τα οποία χρησιμοποιούν εγκεκριμένες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών σύμφωνα με το άρθρο 4γ.»

⁽¹⁾ ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 415/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 68 της 6.3.2004, σ. 10).

⁽²⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

2. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) Στο σημείο 1, η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εξαιρουμένων των καυσίμων πλοίων, το οποίο υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 2710 19 51 έως 2710 19 69, ή».
- β) Στο σημείο 2, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «πετρέλαιο εσωτερικής καύσης:
- κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εξαιρουμένων των καυσίμων πλοίων, το οποίο υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 2710 19 25, 2710 19 29 ή 2710 19 45 ή 2710 19 49, ή
- κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εξαιρουμένων των καυσίμων πλοίων, του οποίου λιγότερο από το 65 % κατ' όγκο (συμπεριλαμβανομένων των απωλειών) αποστάζει σε θερμοκρασία 250 °C και του οποίου τουλάχιστον 85 % κατ' όγκον (συμπεριλαμβανομένων των απωλειών) αποστάζει σε θερμοκρασία 350 °C με τη μέθοδο ASTM D86.».
- γ) Το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. καύσιμα πλοίων: κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου που προορίζεται για πλοία ή χρησιμοποιείται επ' αυτών, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων που ορίζονται στο πρότυπο ISO 8217,».
- δ) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:
- «3α. ντίζελ πλοίων: κάθε καύσιμο πλοίων το ιξώδες ή η πυκνότητα του οποίου εμπίπτουν στο εύρος του ιξώδους ή της πυκνότητας που καθορίζονται για τις ποιότητες DMB και DMC στον πίνακα I του ISO 8217·
- 3β. πετρέλαιο εσωτερικής καύσης πλοίων: κάθε καύσιμο πλοίων το ιξώδες ή η πυκνότητα του οποίου εμπίπτουν στο εύρος του ιξώδους ή της πυκνότητας που καθορίζονται για τις ποιότητες DMX και DMA στον πίνακα I του ISO 8217·
- 3γ. MARPOL: η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978·
- 3δ. παράρτημα VI της MARPOL: το παράρτημα με τίτλο "Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία", το οποίο προστίθεται στη MARPOL με το πρωτόκολλο του 1997·
- 3ε. περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx: θαλάσσιες περιοχές που ορίζονται με αυτόν τον τρόπο από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) δυνάμει του παραρτήματος VI της MARPOL·
- 3στ. επιβατηγά πλοία: πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες· ως επιβάτης νοείται οιοδήποτε άτομο, εκτός από:
- i) τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου, και
- ii) παιδιά κάτω του ενός έτους·
- 3ζ. τακτικό δρομολόγιο: σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού πλοίου που εξυπηρετεί τη συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμανιών, ή σειρά ταξιδιών από και προς το ίδιο λιμάνι χωρίς ενδιάμεσες στάσεις, είτε:
- i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα δρομολογίων είτε
- ii) όταν οι διαπλεύσεις είναι τόσο τακτικές ή συχνές που να συνιστούν αναγνωρίσιμο πρόγραμμα·
- 3η. πολεμικό πλοίο: πλοίο το οποίο ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους και φέρει τα εξωτερικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τέτοια πλοία της εθνικότητάς του, υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως τοποθετημένου από την κυβέρνηση του κράτους και του οποίου το όνομα εμφανίζεται στη σχετική επετηρίδα ή ανάλογο πίνακα, και το οποίο πλοίο είναι επανδρωμένο με πλήρωμα που τελεί υπό κανονική στρατιωτική πειθαρχία·

- 3θ. ελλιμενισμένα πλοία: πλοία που βρίσκονται ασφαλώς προσδεδεμένα ή αγκυροβολημένα σε κοινοτικό λιμένα κατά τη διάρκεια της παραμονής τους για φόρτωση, εκφόρτωση ή διανυκτέρευση, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύουν όταν δεν εκτελούν εργασίες φορτοεκφόρτωσης·
- 3ι. σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας: σκάφος που προορίζεται ιδίως να χρησιμοποιηθεί σε εσωτερική πλωτή οδό, όπως ορίζεται στην οδηγία 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4 Οκτωβρίου 1982, για τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας (*), συμπεριλαμβανομένων όλων των σκαφών που διαθέτουν:
- i) κοινοτικό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως ορίζεται στην οδηγία 82/714/ΕΟΚ,
- ii) πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα του Ρήνου·
- 3ια. Διάθεση στην αγορά: η προμήθεια ή η διάθεση σε τρίτους, επί πληρωμή ή δωρεάν, οπουδήποτε εντός της δικαιοδοσίας των κρατών μελών, καυσίμων πλοίων προς καύση επ' αυτών. Εξαιρείται η προμήθεια ή η διάθεση καυσίμων πλοίων προς εξαγωγή στις δεξαμενές φορτίου των πλοίων·
- 3ιβ. εξόχως απόκεντρες περιοχές της Κοινότητας: τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα, οι Αζόρες, η Μαδέρα και οι Κανάριες Νήσοι, όπως προβλέπεται στο άρθρο 299 της συνθήκης·
- 3ιγ. τεχνολογία μείωσης των εκπομπών: σύστημα καθαρισμού των καυσαερίων ή κάθε άλλη εξακριβώσιμη και αναγκαστικής εφαρμογής τεχνολογική μέθοδος.
- (*) ΕΕ L 301 της 28.10.1982, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003·
- ε) Το σημείο 6 απαλείφεται.
3. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Μέγιστη περιεκτικότητα του βαρέος μαζούτ σε θείο

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2003, δεν

χρησιμοποιείται, εντός της επικράτειάς τους, βαρύ μαζούτ περιεκτικότητας σε θείο άνω του 1 % κατά μάζα.

2. i) Με την επιφύλαξη της κατάλληλης παρακολούθησης των εκπομπών εκ μέρους των αρμόδιων αρχών, η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται για το βαρύ μαζούτ που χρησιμοποιείται:

a) στις εγκαταστάσεις καύσης, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/80/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23 Οκτωβρίου 2001, για τον περιορισμό των εκπομπών στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων (*), οι οποίες θεωρούνται νέες εγκαταστάσεις σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 παράγραφος 9 της εν λόγω οδηγίας και οι οποίες τηρούν τις οριακές τιμές εκπομπών διοξειδίου του θείου που ισχύουν για αυτές τις εγκαταστάσεις, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα IV, της εν λόγω οδηγίας, και σύμφωνα με το άρθρο 4 αυτής·

β) στις εγκαταστάσεις καύσης, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/80/ΕΚ, οι οποίες θεωρούνται υφιστάμενες εγκαταστάσεις σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 παράγραφος 10 της εν λόγω οδηγίας, όταν οι εκπεμπόμενες από αυτές ποσότητες διοξειδίου του θείου είναι το πολύ 1 700 mg/Nm³, όταν το καυσαέριο έχει περιεκτικότητα οξυγόνου 3 % κατ' όγκο σε ξηρή βάση, και όταν, από την 1η Ιανουαρίου 2008, οι εκπεμπόμενες ποσότητες διοξειδίου του θείου από τις εγκαταστάσεις καύσης που εμπίπτουν στο άρθρο 4 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2001/80/ΕΚ είναι ίσες ή μικρότερες από εκείνες οι οποίες προκύπτουν λόγω συμμόρφωσης προς τις οριακές τιμές εκπομπών διοξειδίου του θείου για νέες εγκαταστάσεις που περιέχονται στο μέρος Α του παραρτήματος IV της εν λόγω οδηγίας, καθώς και όταν είναι σκόπιμο να εφαρμόζονται τα άρθρα 5, 7 και 8 αυτής·

γ) σε άλλες εγκαταστάσεις καύσης, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των στοιχείων α) ή β), όταν οι εκπεμπόμενες από αυτές ποσότητες διοξειδίου του θείου δεν υπερβαίνουν τα 1 700 mg/Nm³, όταν το καυσαέριο έχει περιεκτικότητα οξυγόνου 3 % κατ' όγκο σε ξηρή βάση·

- δ) για την καύση σε διυλιστήρια, όταν ο μηνιαίος μέσος όρος των εκπομπών διοξειδίου του θείου όλων των εγκαταστάσεων του διυλιστηρίου, ανεξαρτήτως του τύπου του χρησιμοποιούμενου καυσίμου ή συνδυασμού καυσίμων, είναι εντός ορίου το οποίο ορίζει κάθε κράτος μέλος και το οποίο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³. Αυτό δεν εφαρμόζεται σε εγκαταστάσεις καύσης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α) ή, από την 1η Ιανουαρίου 2008, στις εγκαταστάσεις καύσης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου β).
- ii) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν ότι οι εγκαταστάσεις καύσης που χρησιμοποιούν βαρύ μαζούτ με συγκέντρωση σε θείο μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη στην παράγραφο 1, λειτουργούν μόνο με άδεια εκδιδόμενη από την αρμόδια αρχή, στην οποία ορίζονται τα όρια εκπομπής.
3. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 επανεξετάζονται και, εάν χρειάζεται, τροποποιούνται, υπό το πρίσμα κάθε τυχόν μελλοντικής τροποποίησης της οδηγίας 2001/80/ΕΚ.
- (*) ΕΕ L 309 της 27.11.2001, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003».
4. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:
- α) Από την 1η Ιανουαρίου 2010:
- i) στην παράγραφο 1, οι λέξεις «περιλαμβανομένου και του ντίζελ πλοίων,» απαλείφονται·
- ii) η παράγραφος 2 απαλείφεται.
- β) Από τις 11 Αυγούστου 2005, οι παράγραφοι 3 και 4 απαλείφονται.
5. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 4α

Μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται σε περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x και από επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από ή προς λιμένες της Κοινότητας.

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν ότι, στα χωρικά τους ύδατα, στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες τους και στις ζώνες τους ελέγχου ρύπανσης που ανήκουν σε περιοχές ελέγχου των

εκπομπών SO_x, δεν χρησιμοποιούνται καύσιμα πλοίων εάν η περιεκτικότητα των καυσίμων αυτών σε θείο υπερβαίνει το 1,5 % κατά μάζα. Αυτό ισχύει για όλα τα σκάφη κάθε σημαίας, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών το ταξίδι των οποίων άρχισε εκτός της Κοινότητας.

2. Οι ημερομηνίες εφαρμογής για την παράγραφο 1 είναι οι ακόλουθες:

α) για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας που αναφέρεται στον κανονισμό 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του παραρτήματος VI της MARPOL, 11 Αυγούστου 2006·

β) για τη Βόρεια Θάλασσα:

— 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του ορισμού ΔNO, σύμφωνα με τις θεσμοθετημένες διαδικασίες, ή

— 11 Αυγούστου 2007,

εάν η ημερομηνία αυτή είναι προγενέστερη·

γ) για οιοσδήποτε άλλες θαλάσσιες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, τις οποίες ο ΔNO ορίζει μεταγενεστέρως ως περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x σύμφωνα με τον κανονισμό 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του παραρτήματος VI της MARPOL: 12 μήνες από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του εν λόγω ορισμού.

3. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την επιβολή της εφαρμογής της παραγράφου 1 τουλάχιστον όσον αφορά:

— τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους, και

— στην περίπτωση κρατών μελών που συνορεύουν με περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x, τα σκάφη κάθε σημαίας ενόσω βρίσκονται στους λιμένες τους.

Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προβαίνουν σε πρόσθετες ενέργειες επιβολής του νόμου για άλλα σκάφη, σύμφωνα με το διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι, από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α), δεν χρησιμοποιούνται στα χωρικά τους ύδατα, στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες τους και στις ζώνες τους ελέγχου της ρύπανσης, από επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από ή προς οποιονδήποτε κοινοτικό λιμένα, καύσιμα πλοίων των

οποίων η περιεκτικότητα σε θείο υπερβαίνει το 1,5 % κατά μάζα. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την επιβολή της εφαρμογής της απαίτησης αυτής τουλάχιστον όσον αφορά τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους και τα σκάφη κάθε σημαίας ενόσω βρίσκονται στους λιμένες τους.

5. Από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α), τα κράτη μέλη απαιτούν τη σωστή συμπλήρωση των ημερολογίων των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών αλλαγής καυσίμων, ως προϋπόθεση για την είσοδο των πλοίων σε λιμένες της Κοινότητας.

6. Από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 2, στοιχείο α), και σύμφωνα με το άρθρο 18 του παραρτήματος VI της MARPOL, τα κράτη μέλη:

— τηρούν μητρώο των τοπικών προμηθευτών καυσίμων πλοίων,

— εξασφαλίζουν ότι η περιεκτικότητα σε θείο όλων των καυσίμων πλοίων που πωλούνται στην επικράτειά τους αναγράφεται στο δελτίο παράδοσης της αποθήκης καυσίμων, που συνοδεύεται από σφραγισμένο δείγμα που φέρει την υπογραφή του εκπροσώπου του παραλαμβάνοντος πλοίου,

— λαμβάνουν τα δέοντα μέτρα κατά των προμηθευτών καυσίμων πλοίων για τους οποίους διαπιστώνεται ότι παραδίδουν καύσιμα που δεν συμφωνούν με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο δελτίο παράδοσης της αποθήκης καυσίμων,

— εξασφαλίζουν ότι λαμβάνονται τα δέοντα μέτρα θεραπείας ώστε τα καύσιμα πλοίων που δεν είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές να συμμορφωθούν με αυτές.

7. Από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο α), τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν διατίθεται στην αγορά, στην επικράτειά τους, ντίζελ πλοίων, εάν η περιεκτικότητα σε θείο του εν λόγω ντίζελ πλοίων υπερβαίνει το 1,5 % κατά μάζα.

8. Η Επιτροπή κοινοποιεί στα κράτη μέλη τις ημερομηνίες εφαρμογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) και δημοσιεύει τις εν λόγω ημερομηνίες στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4β

Μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται από σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και από σκάφη ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2010, τα ακόλουθα σκάφη δεν χρησιμοποιούν καύσιμα πλοίων με περιεκτικότητα σε θείο που να υπερβαίνει το 0,1 % κατά μάζα:

α) σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και

β) σκάφη ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες, παρέχεται στο πλήρωμα επαρκής χρόνος για να ολοκληρώσει κάθε αναγκαία εργασία αλλαγής καυσίμων, το συντομότερο δυνατόν, μετά την άφιξη στη θέση ελλιμενισμού και, όσο το δυνατόν αργότερα, πριν από την αναχώρηση.

Τα κράτη μέλη απαιτούν να καταχωρίζεται στα ημερολόγια των πλοίων η χρονική στιγμή κάθε εργασίας αλλαγής καυσίμων.

2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται:

α) όταν, σύμφωνα με τα δημοσιευμένα προγράμματα δρομολογίων, τα πλοία αναμένεται να παραμείνουν ελλιμενισμένα για λιγότερο από δύο ώρες·

β) στα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που διαθέτουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε, ενόσω τα σκάφη αυτά βρίσκονται στη θάλασσα·

γ) μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2012, για τα σκάφη τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα και τα οποία εκτελούν υπηρεσία αποκλειστικά εντός της επικράτειας της Ελληνικής Δημοκρατίας·

δ) στα πλοία που κλείνουν όλες τις μηχανές και συνδέονται με παροχή ηλεκτρικής ενέργειας όσο είναι ελλιμενισμένα.

3. Από την 1η Ιανουαρίου 2010, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν διατίθεται στην αγορά, εντός της επικράτειάς τους, πετρέλαιο εσωτερικής καύσης πλοίων, εάν η περιεκτικότητα σε θείο του εν λόγω πετρελαίου εσωτερικής καύσης πλοίων υπερβαίνει το 0,1 % κατά μάζα.

Άρθρο 4γ

Δοκιμές και χρήση νέων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών

1. Κράτη μέλη, σε συνεργασία με άλλα κράτη μέλη, μπορούν, κατά περίπτωση, να εγκρίνουν δοκιμές τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους ή σε θαλάσσιες περιοχές εντός της δικαιοδοσίας τους. Κατά τις δοκιμές αυτές, η χρησιμοποίηση καυσίμων πλοίων που πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 4α και 4β δεν είναι υποχρεωτική, υπό τον όρο ότι:

- στην Επιτροπή και σε κάθε ενδιαφερόμενο κράτος λιμένα απευθύνεται κοινοποίηση γραπτώς τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη των δοκιμών,
- η διάρκεια της άδειας για τη διενέργεια των δοκιμών δεν υπερβαίνει τους 18 μήνες,
- όλα τα πλοία τα οποία συμμετέχουν στις δοκιμές είναι εφοδιασμένα με απαραίτητο εξοπλισμό για τη συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών καυσαερίων και τον χρησιμοποιούν καθ' όλη τη διάρκεια των δοκιμών,
- όλα τα πλοία τα οποία συμμετέχουν στις δοκιμές επιτυγχάνουν μειώσεις των εκπομπών τουλάχιστον ισοδύναμες προς εκείνες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω των ορίων περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο που καθορίζονται με την παρούσα οδηγία,
- υπάρχουν τα κατάλληλα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων για όλα τα απόβλητα που παράγονται από τις τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια των δοκιμών,
- διενεργείται εκτίμηση των επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, ιδίως όσον αφορά τα οικοσυστήματα σε περικλειστούς εσωτερικούς και σε εξωτερικούς λιμένες και εκβολές ποταμών καθ' όλη τη διάρκεια των δοκιμών, και
- παρέχονται στην Επιτροπή και δημοσιεύονται πλήρη αποτελέσματα, εντός έξι μηνών από το τέλος των δοκιμών.

2. Οι τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών για τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5 Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) (*), λαμβάνοντας υπόψη:

- τις κατευθυντήριες γραμμές που συντάσσει ο ΔΝΟ,

— τα αποτελέσματα τυχόν δοκιμών που έχουν διενεργηθεί δυνάμει της παραγράφου 1,

— τις συνέπειες για το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των εφικτών μειώσεων των εκπομπών και τις επιπτώσεις στα οικοσυστήματα σε περικλειστούς εσωτερικούς και σε εξωτερικούς λιμένες και εκβολές ποταμών,

— τη δυνατότητα παρακολούθησης και εξακρίβωσης.

3. Τα κριτήρια για τη χρήση τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών από τα πλοία κάθε σημαίας σε περικλειστούς εσωτερικούς και εξωτερικούς λιμένες και σε εκβολές ποταμών στην Κοινότητα καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2. Η Επιτροπή γνωστοποιεί τα κριτήρια αυτά στον ΔΝΟ.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στα πλοία να χρησιμοποιούν εγκεκριμένες τεχνολογίες μείωσης των εκπομπών, αντί της χρήσης καυσίμων πλοίων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο που πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 4α και 4β, υπό τον όρο ότι τα εν λόγω πλοία:

— επιτυγχάνουν συνεχώς μειώσεις των εκπομπών οι οποίες είναι τουλάχιστον ισοδύναμες προς εκείνες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω των ορίων περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο που προβλέπει η παρούσα οδηγία,

— έχουν εγκατεστημένο εξοπλισμό συνεχούς παρακολούθησης των εκπομπών, και

— αποδεικνύουν σαφώς ότι τα τυχόν απόβλητα που απορρίπτονται σε περικλειστούς εσωτερικούς και εξωτερικούς λιμένες και σε εκβολές ποταμών, δεν έχουν επιπτώσεις επί των οικοσυστημάτων, βάσει κριτηρίων τα οποία οι αρχές του κράτους του λιμένα γνωστοποιούν στον ΔΝΟ.

(*) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 415/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 68 της 6.3.2004, σ. 10).».

6. Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι η περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο είναι σύμφωνη προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στις σχετικές διατάξεις των άρθρων 4α και 4β.

Χρησιμοποιείται, ανάλογα με την περίπτωση, καθένα από τα ακόλουθα μέσα δειγματοληψίας, ανάλυσης και επιθεώρησης:

- δειγματοληψία των καυσίμων πλοίων που προορίζονται για καύση επί των πλοίων κατά την παράδοσή τους στα πλοία, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ, και ανάλυση της περιεκτικότητάς τους σε θείο,
- δειγματοληψία και ανάλυση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων πλοίων που προορίζονται για καύση επί των πλοίων και τα οποία περιέχονται σε δεξαμενές, εφόσον είναι εφικτό, και σε δείγματα από σφραγισμένες αποθήκες καυσίμων επί πλοίων,
- επιθεώρηση των ημερολογίων των πλοίων και των δελτίων παράδοσης αποθηκών καυσίμων.

Η δειγματοληψία αρχίζει από την ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ το σχετικό όριο για τη μέγιστη περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο. Διεξάγεται με επαρκή συχνότητα, σε επαρκείς ποσότητες και κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δείγματα είναι αντιπροσωπευτικά των εξεταζόμενων καυσίμων και των καυσίμων που χρησιμοποιούνται από τα πλοία ενώ βρίσκονται σε σχετικές θαλάσσιες περιοχές, λιμένες και εσωτερικές πλωτές οδούς.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης εύλογα μέτρα, ανάλογα με την περίπτωση, για να παρακολουθούν την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων, πλην εκείνων για τα οποία εφαρμόζονται τα άρθρα 4α και 4β.».

- β) Στην παράγραφο 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) τη μέθοδο ISO 8754 (1992) και τη μέθοδο PrEN ISO 14596 για το βαρύ μαζούτ και τα καύσιμα πλοίων».

7. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Σύνταξη εκθέσεων και επανεξέταση

1. Με βάση τα αποτελέσματα της δειγματοληψίας, της ανάλυσης και των επιθεωρήσεων που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 6, τα κράτη μέλη, έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, υποβάλλουν στην Επιτροπή σύντομη έκθεση σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των υγρών καυσίμων τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και τα οποία χρησιμοποιήθηκαν εντός της επικράτειάς τους κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η έκθεση αυτή αναφέρει τον συνολικό αριθμό δειγμάτων που ελέγχθηκαν ανά τύπο καυσίμων καθώς και

την αντίστοιχη ποσότητα καυσίμων που χρησιμοποιήθηκε και την υπολογισμένη μέση περιεκτικότητα σε θείο. Τα κράτη μέλη αναφέρουν επίσης τον αριθμό των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν επί των πλοίων, καθώς και τη μέση περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνται στην επικράτειά τους και τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στις 11 Αυγούστου 2005.

2. Με βάση, μεταξύ άλλων:

- α) τις ετήσιες εκθέσεις οι οποίες υποβάλλονται σύμφωνα με την παράγραφο 1·
- β) τις παρατηρούμενες τάσεις της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, της οξίνισης, του κόστους των καυσίμων και της μεταστροφής από έναν τρόπο μεταφοράς σε άλλον, και
- γ) την πρόοδο όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου από τα πλοία μέσω των μηχανισμών του ΔΝΟ, κατόπιν των σχετικών κοινοτικών πρωτοβουλιών·
- δ) μια νέα ανάλυση κόστους-αποτελεσματικότητας, που συμπεριλαμβάνει τα άμεσα και έμμεσα οφέλη στο περιβάλλον, τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 4α παράγραφος 4, και τυχόν μέτρα για περαιτέρω μείωση των εκπομπών, και
- ε) την εφαρμογή του άρθρου 4γ·

η Επιτροπή, έως το 2008, υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Η Επιτροπή μπορεί να συνοδεύσει την εν λόγω έκθεση με προτάσεις τροποποίησης της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά:

- ένα δεύτερο στάδιο οριακών τιμών για το θείο, οι οποίες θεσπίζονται για κάθε κατηγορία καυσίμων και,
- λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες, στο πλαίσιο του ΔΝΟ, τις θαλάσσιες περιοχές όπου πρέπει να χρησιμοποιούνται καύσιμα πλοίων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο.

Η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη σημασία σε προτάσεις σχετικά με:

- α) τον ορισμό επιπρόσθετων περιοχών ελέγχου των εκπομπών SOx·
- β) τη μείωση, ει δυνατόν, σε 0,5 % των ορίων περιεκτικότητας σε θείο για τα καύσιμα πλοίων που χρησιμοποιούνται στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx·
- γ) εναλλακτικά ή συμπληρωματικά μέτρα.

3. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ενδεχόμενη χρήση οικονομικών μέσων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται μηχανισμοί, όπως διαφοροποιημένες επιβαρύνσεις και χιλιομετρικά τέλη, εμπορεύσιμες άδειες εκπομπών και αντισταθμίσεις.

Η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο να υποβάλει προτάσεις για οικονομικά μέσα, ως εναλλακτικά ή συμπληρωματικά μέτρα, στο πλαίσιο της επανεξέτασης του 2008, υπό την προϋπόθεση ότι τα οφέλη για το περιβάλλον και την υγεία μπορούν να αποδειχθούν σαφώς.

4. Τυχόν απαιτούμενες τροποποιήσεις για την τεχνική προσαρμογή του άρθρου 2 σημεία 1, 2, 3, 3α, 3β και 4, ή του άρθρου 6 παράγραφος 2, υπό το πρίσμα της επιστημονικής και τεχνολογικής προόδου, θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2. Οι προσαρμογές αυτές δεν οδηγούν σε άμεσες αλλαγές όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής ή τα όρια για την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.»

8. Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/

Στρασβούργο, 6 Ιουλίου 2005.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. BORRELL FONTELLES

ΕΚ του Συμβουλίου (*), τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, ορίζεται τρίμηνη.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.»

(*) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

9. Προστίθεται το κείμενο που περιέχεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι τις 11 Αυγούστου 2006. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
J. STRAW

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Όνομα σκάφους	Έτος παράδοσης	Αριθμός ΔΝΟ
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607»