

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2012/33/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 2012

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στους στόχους της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ένωσης, όπως ορίζεται στα προγράμματα δράσης για το περιβάλλον και, ιδίως, στο έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, το οποίο θεσπίστηκε με την απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, συγκαταλέγεται η επίτευξη επιπέδων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που δεν θα έχουν ουσιαστικές αρνητικές επιπτώσεις και κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

(2) Το άρθρο 191 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) ορίζει ότι η πολιτική της Ένωσης στον τομέα του περιβάλλοντος πρέπει να αποβλέπει

σε υψηλό επίπεδο προστασίας, λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλομορφία των καταστάσεων στις διάφορες περιοχές της Ένωσης.

(3) Η οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο ⁽⁴⁾, ορίζει τη μέγιστη επιτρεπτή περιεκτικότητα σε θείο του βαρέος μαζούτ, του πετρελαίου εσωτερικής καύσης και των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται στην Ένωση.

(4) Οι εκπομπές από τη ναυτιλία που οφείλονται στη χρήση καυσίμων πλοίων με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο συντελούν στην ατμοσφαιρική ρύπανση με τη μορφή διοξειδίου του θείου και αιωρούμενων σωματιδίων, η οποία βλάπτει την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και συμβάλλει στον σχηματισμό όξινων ιζημάτων. Χωρίς τα μέτρα που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, τα επίπεδα εκπομπών από τη ναυτιλία σύντομα θα είναι υψηλότερα από τα αντίστοιχα όλων των χερσαίων πηγών.

(5) Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλούν τα ελλειμνισμένα πλοία αποτελεί μείζον πρόβλημα για τις πόλεις-λιμένες στην προσπάθειά τους να ανταποκριθούν στις οριακές τιμές της Ένωσης για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα.

(6) Τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρύνουν την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, δεδομένου ότι η τροφοδότηση των σημερινών πλοίων με ηλεκτρική ενέργεια πραγματοποιείται κατά κανόνα από βοηθητικούς κινητήρες.

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/32/ΕΚ, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, και, με την έκθεση αυτή, δύναται να υποβάλει προτάσεις για την τροποποίησή της, ιδίως όσον αφορά τη μείωση των ορίων περιεκτικότητας σε θείο για τα καύσιμα πλοίων που χρησιμοποιούνται στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου (SOx) (ΠΕΕΘ), σύμφωνα με τις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ).

⁽¹⁾ ΕΕ C 68 της 6.3.2012, σ. 70.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Σεπτεμβρίου 2012 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 2012.

⁽³⁾ ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 121 της 11.5.1999, σ. 13.

- (8) Το 2008 ο ΔΝΟ εξέδωσε ψήφισμα για την τροποποίηση του παραρτήματος VI του πρωτοκόλλου του 1997 περί τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, του 1973, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1978, (MARPOL). Το εν λόγω ψήφισμα περιλαμβάνει κανονισμό για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL άρχισε να ισχύει την 1η Ιουλίου 2010.
- (9) Το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL επιβάλλει, μεταξύ άλλων, αυστηρότερα όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο, τόσο στις ΠΕΕΘ (1,00 % από την 1η Ιουλίου 2010 και 0,10 % από την 1η Ιανουαρίου 2015), όσο και στις θαλάσσιες περιοχές εκτός των ΠΕΕΘ (3,50 % από την 1η Ιανουαρίου 2012 και, κατ' αρχήν, 0,50 % από την 1η Ιανουαρίου 2020). Τα περισσότερα κράτη μέλη οφείλουν, βάσει των διεθνών τους δεσμεύσεων, να απαιτούν από τα πλοία να χρησιμοποιούν στις ΠΕΕΘ καύσιμα μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο 1,00 % από την 1η Ιουλίου 2010. Για να διασφαλιστούν η συνοχή με το διεθνές δίκαιο και η ορθή εφαρμογή στην Ένωση των νέων προτύπων για το θείο που θεσπίστηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο, η οδηγία 1999/32/ΕΚ θα πρέπει να εναρμονιστεί με το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL. Για να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο ποιότητας των καυσίμων που χρησιμοποιούνται τα πλοία προκειμένου να συμμορφωθούν με ρυθμίσεις που αφορούν είτε τα καύσιμα είτε την τεχνολογία, θα πρέπει να μην επιτρέπεται η χρήση στην Ένωση καυσίμων πλοίων των οποίων η περιεκτικότητα σε θείο υπερβαίνει το γενικό πρότυπο των 3,50 % κατά μάζα, εκτός αν αυτά τα καύσιμα παρέχονται σε πλοία τα οποία χρησιμοποιούν μεθόδους μείωσης των εκπομπών σε κλειστό σύστημα.
- (10) Η τροποποίηση του παραρτήματος VI της MARPOL όσον αφορά τις ΠΕΕΘ είναι δυνατή με βάση τις διαδικασίες του ΔΝΟ. Σε περίπτωση που επέλθουν περαιτέρω αλλαγές, συμπεριλαμβανομένων εξαιρέσεων, σε σχέση με την εφαρμογή των ορίων των ΠΕΕΘ, στο παράρτημα VI της MARPOL, η Επιτροπή θα πρέπει να τις εξετάσει και, αν είναι σκόπιμο, να υποβάλει χωρίς καθυστέρηση την αναγκαία πρόταση σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ, προκειμένου η οδηγία 1999/32/ΕΚ να ευθυγραμμιστεί πλήρως προς τους κανόνες του ΔΝΟ.
- (11) Ο ορισμός νέων περιοχών ελέγχου των εκπομπών θα πρέπει να υπόκειται στη διαδικασία που προβλέπει ο ΔΝΟ σύμφωνα με το παράρτημα VI της MARPOL, θα πρέπει να υποστηρίζεται με ισχυρά περιβαλλοντικά και οικονομικά επιχειρήματα και να τεκμηριώνεται με επιστημονικά στοιχεία.
- (12) Σύμφωνα με τον κανονισμό 18 του αναθεωρημένου παραρτήματος VI της MARPOL, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα καυσίμων πλοίων συμβατών με την παρούσα οδηγία.
- (13) Δεδομένης της παγκόσμιας διάστασης της περιβαλλοντικής πολιτικής και λαμβανομένων υπόψη των εκπομπών που προκαλούνται από τη ναυτιλία, θα πρέπει να οριστούν φιλόδοξα πρότυπα εκπομπών σε παγκόσμιο επίπεδο.
- (14) Καθώς τα επιβατηγά πλοία δραστηριοποιούνται ως επί το πλείστον σε λιμένες ή κοντά σε παράκτιες περιοχές, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον. Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στα λιμάνια και στις ακτές, τα πλοία αυτά οφείλουν να χρησιμοποιούν καύσιμα με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 1,50 %, έως ότου ισχύουν αυστηρότερα πρότυπα για το θείο σε όλα τα πλοία που βρίσκονται σε χωρικά ύδατα, αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και ζώνες ελέγχου της ρύπανσης των κρατών μελών.
- (15) Σύμφωνα με το άρθρο 193 ΣΛΕΕ, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εμποδίσει κανένα κράτος μέλος να διατηρήσει ή να καθιερώσει αυστηρότερα μέτρα προστασίας προκειμένου να ενθαρρύνει την επίτευξη της εφαρμογής της όσον αφορά τη μέγιστη περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο, για παράδειγμα με την εφαρμογή μεθόδων μείωσης εκπομπών εκτός ΠΕΕΘ.
- (16) Για να διευκολυνθεί η μετάβαση σε νέες τεχνολογίες κινητήρων, με τους οποίους μπορούν να επιτευχθούν σημαντικές περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών στον ναυτιλιακό κλάδο, η Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει περαιτέρω δυνατότητες για να καταστεί δυνατή και να ενθαρρυνθεί η χρησιμοποίηση κινητήρων υγραερίου στα πλοία.
- (17) Για να επιτευχθούν οι στόχοι της οδηγίας 1999/32/ΕΚ, είναι αναγκαία η ορθή επιβολή της τήρησης των υποχρεώσεων που αφορούν την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο. Η πείρα από την εφαρμογή της οδηγίας 1999/32/ΕΚ έχει δείξει ότι είναι αναγκαίο να καταστεί αυστηρότερο το καθεστώς παρακολούθησης και επιβολής της τήρησής τους για να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Προς τούτο, είναι απαραίτητο να διασφαλίσουν τα κράτη μέλη τη δειγματοληψία, με επαρκή συχνότητα και ακρίβεια, των καυσίμων πλοίων που διατίθενται στην αγορά ή χρησιμοποιούνται επί των πλοίων, καθώς και τον τακτικό έλεγχο των ημερολογίων και των δελτίων παράδοσης καυσίμου πλοίων. Είναι επίσης απαραίτητο τα κράτη μέλη να θεσπίσουν σύστημα επιβολής αποτελεσματικών, ανάλογων με τον επιδιωκόμενο σκοπό και αποτρεπτικών κυρώσεων για μη συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 1999/32/ΕΚ. Για να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη διαφάνεια στην πληροφόρηση, είναι επίσης σκόπιμο να προβλεφθεί η δημοσιοποίηση του μητρώου τοπικών προμηθευτών καυσίμων πλοίων.
- (18) Οι εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας 1999/32/ΕΚ αποδείχθηκαν ανεπαρκείς για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης με την εν λόγω οδηγία, λόγω της έλλειψης εναρμονισμένων και αρκούντως σαφών διατάξεων σχετικά με το περιεχόμενο και τη μορφή των εκθέσεων των κρατών μελών. Συνεπώς, απαιτούνται λεπτομερέστερες κατευθύνσεις όσον αφορά το περιεχόμενο και τη μορφή των εν λόγω εκθέσεων, ώστε να εξασφαλιστεί πληρέστερη εναρμόνιση των υποβαλλόμενων στοιχείων.
- (19) Σε συνέχεια της έγκρισης της οδηγίας 2010/75/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, περί βιομηχανικών εκπομπών (ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχος της ρύπανσης) ⁽¹⁾, με την οποία αναδιατυπώθηκε η ενωσιακή νομοθεσία για τις εκπομπές της βιομηχανίας, καθίσταται αναγκαία η τροποποίηση των διατάξεων της οδηγίας 1999/32/ΕΚ σχετικά με τη μέγιστη περιεκτικότητα του βαρέος μαζούτ σε θείο.

(1) ΕΕ L 334 της 17.12.2010, σ. 17.

- (20) Η συμμόρφωση με τα χαμηλά όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο, ιδίως για τις ΠΕΕΘ, μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική άνοδο της τιμής των εν λόγω καυσίμων, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, και να επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα, τόσο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς, όσο και των βιομηχανιών των παράκτιων χωρών των ΠΕΕΘ. Απαιτούνται κατάλληλες λύσεις για τη μείωση του κόστους συμμόρφωσης των θιγόμενων βιομηχανιών, όπως η παροχή της δυνατότητας χρήσης εναλλακτικών μεθόδων συμμόρφωσης με καλύτερη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας σε σύγκριση με την τήρηση προτύπων για τα καύσιμα, καθώς και η παροχή στήριξης, ανάλογα με τις ανάγκες. Με βάση, μεταξύ άλλων, τις εκθέσεις των κρατών μελών, η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά τον αντίκτυπο της συμμόρφωσης του ναυτιλιακού κλάδου με τα νέα ποιοτικά πρότυπα για τα καύσιμα, ιδίως ως προς τη δυνατότητα στροφής από τις θαλάσσιες στις χερσαίες μεταφορές, και θα προτείνει, αν είναι σκόπιμο, κατάλληλα μέτρα για την αναχίτηση της τάσης αυτής.
- (21) Ο περιορισμός της μεταστροφής από τις θαλάσσιες στις χερσαίες μεταφορές έχει σημασία, δεδομένου ότι μια ενδεχόμενη αύξηση του μεριδίου των οδικών μεταφορών στο σύνολο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων θα ήταν αντίθετη στους στόχους της Ένωσης όσον αφορά την κλιματική αλλαγή και θα επιδείνωνε την κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- (22) Το κόστος των νέων απαιτήσεων για μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου θα μπορούσε να έχει ως συνέπεια τη στροφή από τις θαλάσσιες στις χερσαίες μεταφορές και θα μπορούσε να έχει αρνητικές συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των βιομηχανιών. Η Επιτροπή θα πρέπει να χρησιμοποιήσει πλήρως τα υπάρχοντα μέσα, όπως το Marco Polo και το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, για να προσφέρει στοχευμένη βοήθεια με στόχο την ελαχιστοποίηση του κινδύνου από την αλλαγή μεταφορικού μέσου. Τα κράτη μέλη μπορεί να κρίνουν αναγκαίο να προσφέρουν στήριξη στους φορείς εκμετάλλευσης που ζημιώνονται από την οδηγία, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (23) Σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, και με την επιφύλαξη μελλοντικών αλλαγών τους, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν κρατικές ενισχύσεις σε φορείς εκμετάλλευσης που ζημιώνονται από την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων ενισχύσεων για τη μετασκευή υπαρχόντων πλοίων, εφόσον τα σχετικά μέτρα κριθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με τα άρθρα 107 και 108 ΣΛΕΕ, ιδιαίτερα υπό το φως των ισχυουσών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για προστασία του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη ότι η χρήση ορισμένων μεθόδων μείωσης των εκπομπών υπερβαίνει τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, διότι δεν μειώνει μόνο τις εκπομπές διοξειδίου του θείου αλλά και άλλες εκπομπές.
- (24) Θα πρέπει να διευκολυνθεί η πρόσβαση στις μεθόδους μείωσης εκπομπών. Με τις εν λόγω μεθόδους είναι δυνατόν να επιτευχθούν τουλάχιστον ισοδύναμες ή και μεγαλύτερες μειώσεις εκπομπών απ' ό,τι με τη χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν σοβαρές δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως, για παράδειγμα, στα θαλάσσια οικοσυστήματα, και ότι η ανάπτυξη τους υπόκειται στους κατάλληλους μηχανισμούς
- έγκρισης και ελέγχου. Θα πρέπει να αναγνωριστούν στην Ένωση οι ήδη γνωστές εναλλακτικές μέθοδοι, όπως είναι η χρήση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων επί των πλοίων, η χρήση μειγμάτων καυσίμου με υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) ή η χρήση βιοκαυσίμων. Είναι σημαντικό να προωθηθούν οι δοκιμές και η ανάπτυξη νέων μεθόδων μείωσης εκπομπών, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να περιοριστεί η στροφή από τις θαλάσσιες στις χερσαίες μεταφορές.
- (25) Οι μέθοδοι μείωσης των εκπομπών προσφέρουν δυνατότητες για σημαντικές μειώσεις εκπομπών. Η Επιτροπή θα πρέπει επομένως να προωθήσει τη δοκιμή και την ανάπτυξη των τεχνολογιών αυτών, μεταξύ άλλων εξετάζοντας τη θέσπιση ενός συγχρηματοδοτούμενου κοινού προγράμματος με τη βιομηχανία, βασιζόμενου στις αρχές παρόμοιων προγραμμάτων όπως το πρόγραμμα CleanSky.
- (26) Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερομένους, θα πρέπει να αναπτύξει περαιτέρω μέτρα, τα οποία προσδιορίζονται στο έγγραφο εργασίας της Επιτροπής, της 16ης Σεπτεμβρίου 2011, με τίτλο «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox» (Η μείωση των εκπομπών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές και τα μέσα για βιώσιμες πλωτές μεταφορές).
- (27) Οι εναλλακτικές μέθοδοι μείωσης των εκπομπών, όπως ορισμένοι τύποι πλυντρίδων, θα μπορούσαν να δημιουργήσουν απόβλητα που χρειάζονται ειδικό χειρισμό και δεν επιτρέπεται να απορρίπτονται στη θάλασσα. Εν αναμονή της αναθεώρησης της οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου⁽¹⁾, τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν, σύμφωνα με τις διεθνείς δεσμεύσεις τους, για τη διαθεσιμότητα λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πλοίων τα οποία χρησιμοποιούν συστήματα καθαρισμού καυσαερίων. Κατά την αναθεώρηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη συμπερίληψη αποβλήτων από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων στη βάση της αρχής ότι δεν πρέπει να προστίθεται στα τέλη ελλιμενισμού ειδικό τέλος για τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία, υπό την έννοια της ανωτέρω οδηγίας.
- (28) Η Επιτροπή θα πρέπει, στο πλαίσιο της επανεξέτασης της πολιτικής της για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα το 2013, να εξετάσει τη δυνατότητα μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μεταξύ άλλων και στα χωρικά ύδατα των κρατών μελών.
- (29) Η ύπαρξη αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων είναι σημαντική για την εφαρμογή της οδηγίας 1999/32/ΕΚ. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να περιλαμβάνουν στις κυρώσεις αυτές πρόστιμα υπολογιζόμενα με τρόπο που να εξασφαλίζει την αφαίρεση από τους υπευθύνους τουλάχιστον του οικονομικού οφέλους από την παράβασή τους και τη σταδιακή αύξηση των προστίμων αυτών σε περιπτώσεις υποτροπής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν τις σχετικές με τα πρόστιμα διατάξεις στην Επιτροπή.

(1) ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

- (30) Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, όσον αφορά την τροποποίηση των ισοδύναμων τιμών εκπομπών και των κριτηρίων για τη χρήση μεθόδων μείωσης των εκπομπών, προκειμένου να προσαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας 1999/32/ΕΚ με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο και με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται απόλυτη συνέπεια προς τα αντίστοιχα μέσα του ΔΝΟ, καθώς και όσον αφορά την τροποποίηση του άρθρου 2 σημεία 1, 2, 3, 3α, 3β και 4, του άρθρου 6 παράγραφος 1α στοιχείο β) και του άρθρου 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/32/ΕΚ προκειμένου να προσαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας αυτής με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες, ακόμα και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, όταν ετοιμάζει και συντάσσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (31) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή⁽¹⁾.
- (32) Είναι σκόπιμο η επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, η οποία έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS)⁽²⁾, να επικουρεί την Επιτροπή σε θέματα έγκρισης μεθόδων μείωσης των εκπομπών που δεν υπάγονται στην οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων⁽³⁾.
- (33) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα⁽⁴⁾, τα κράτη μέλη έχουν αναλάβει να συνοδεύουν, σε αιτιολογημένες περιπτώσεις, την κοινοποίηση των μέτρων που λαμβάνουν για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα που επεξηγούν τη σχέση μεταξύ των διαφόρων μερών της εν λόγω οδηγίας και των αντίστοιχων μερών των πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι αιτιολογημένη.
- (34) Επομένως, η οδηγία 1999/32/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στην οδηγία 1999/32/ΕΚ

Η οδηγία 1999/32/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 1 παράγραφος 2, το στοιχείο η) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «η) με την επιφύλαξη του άρθρου 3α, τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε πλοία τα οποία εφαρμόζουν μεθόδους μείωσης των εκπομπών σύμφωνα με τα άρθρα 4γ και 4ε.»
- 2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
 - α) Τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «1. “βαρύ μαζούτ”:
 - κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου, εξαιρουμένων των καυσίμων πλοίων, το οποίο υπάγεται σε κωδικό ΣΟ από 2710 19 51 έως 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, ή
 - κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου (εκτός από το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που ορίζεται στα σημεία 2 και 3, το οποίο, λόγω των ορίων απόσταξης του, υπάγεται στην κατηγορία των βαρέων ελαίων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα και του οποίου λιγότερο από 65 % κατ' όγκο (περιλαμβανομένων των απωλειών) αποστάζει σε θερμοκρασία 250 °C, με τη μέθοδο ASTM D86. Εάν η απόσταση δεν μπορεί να προσδιοριστεί με τη μέθοδο ASTM D86, το πετρελαϊκό προϊόν ομοίως κατατάσσεται στην κατηγορία του βαρέος μαζούτ.
 2. “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, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ή 2710 20 19, 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' όγκο (συμπεριλαμβανομένων των απωλειών) αποστάζει σε θερμοκρασία 350 °C με τη μέθοδο ASTM D86.

Τα πετρέλαια ντίζελ που ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 2 της οδηγίας 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ^(*) αποκλείονται από τον παρόντα ορισμό. Επίσης εξαιρούνται από τον ορισμό αυτό τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από μη οδικά κινητά μηχανήματα και γεωργικούς ελκυστήρες.

⁽¹⁾ ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

⁽²⁾ ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 25.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

^(*) ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58.»

β) τα σημεία 3α και 3β αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3α. ντίζελ πλοίων: κάθε καύσιμο πλοίων, όπως ορίζεται για την ποιότητα DMB στον πίνακα I του προτύπου ISO 8217, εξαιρουμένης της αναφοράς στην περιεκτικότητα σε θείο·

3β. πετρέλαιο εσωτερικής καύσης πλοίων: κάθε καύσιμο πλοίων, όπως ορίζεται για τις ποιότητες DMX, DMA και DMZ στον πίνακα I του προτύπου ISO 8217, εξαιρουμένης της αναφοράς στην περιεκτικότητα σε θείο·»·

γ) το σημείο 3γ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3γ. μέθοδος μείωσης εκπομπών κάθε εξάρτημα, υλικό, συσκευή ή όργανο προς εγκατάσταση σε πλοίο, ή άλλη διαδικασία, εναλλακτικό καύσιμο ή μέθοδος συμμόρφωσης, τα οποία χρησιμοποιούνται αντί του καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε πλοίο που πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και είναι δυνατόν να εξακριβωθούν, να ποσοτικοποιηθούν και να επιβληθούν·»·

3) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν χρησιμοποιείται στην επικράτειά τους βαρύ μαζούτ περιεκτικότητας σε θείο άνω του 1 % κατά μάζα.

2. Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2015 και με την επιφύλαξη της κατάλληλης παρακολούθησης των εκπομπών από τις αρμόδιες αρχές, η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στο βαρύ μαζούτ που χρησιμοποιείται:

α) σε μονάδες καύσης οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/80/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, για τον περιορισμό των εκπομπών στην ατμόσφαιρα, ορισμένων ρύπων από μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης (*), υπάγονται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 ή 2 ή του άρθρου 4 παράγραφος 3 στοιχείο α) της εν λόγω οδηγίας και τηρούν τις οριακές τιμές εκπομπών διοξειδίου του θείου που καθορίζονται για τις εγκαταστάσεις αυτές στην ίδια οδηγία·

β) σε μονάδες καύσης οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2001/80/EK και υπάγονται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 3 στοιχείο β) και του άρθρου 4 παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας, εφόσον ο μηνιαίος μέσος όρος των οικείων εκπομπών διοξειδίου του θείου δεν υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³, με κατ' όγκο περιεκτικότητα των καυσαερίων σε οξυγόνο 3 % επί ξηρού·

γ) σε μονάδες καύσης οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των στοιχείων α) και β), εφόσον ο μηνιαίος μέσος όρος των οικείων εκπομπών διοξειδίου του θείου δεν υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³, με κατ' όγκο περιεκτικότητα των καυσαερίων σε οξυγόνο 3 % επί ξηρού·

δ) για καύση σε διυλιστήρια, εφόσον ο μηνιαίος μέσος όρος των εκπομπών διοξειδίου του θείου όλων των μονάδων καύσης που περιλαμβάνει το διυλιστήριο, εξαιρουμένων εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των στοιχείων α) και β), των αεριοστροβίλων και των αεριοκίνητων μηχανών, δεν υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³, με κατ' όγκο περιεκτικότητα των καυσαερίων σε οξυγόνο 3 % επί ξηρού, ανεξαρτήτως του τύπου του χρησιμοποιούμενου καυσίμου ή συνδυασμού καυσίμων.

3. Από την 1η Ιανουαρίου 2016 και με την επιφύλαξη της κατάλληλης παρακολούθησης των εκπομπών από τις αρμόδιες αρχές, η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στο βαρύ μαζούτ που χρησιμοποιείται:

α) σε μονάδες καύσης οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου III της οδηγίας 2010/75/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**), και τηρούν τις οριακές τιμές εκπομπών διοξειδίου του θείου που καθορίζονται για τις εγκαταστάσεις αυτές στο παράρτημα V της εν λόγω οδηγίας ή, στις περιπτώσεις που, σύμφωνα με την ίδια οδηγία, δεν έχουν εφαρμογή οι οριακές αυτές τιμές εκπομπών, εφόσον ο μηνιαίος μέσος όρος των οικείων εκπομπών διοξειδίου του θείου δεν υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³, με κατ' όγκο περιεκτικότητα των καυσαερίων σε οξυγόνο 3 % επί ξηρού·

β) σε μονάδες καύσης οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α), εφόσον ο μηνιαίος μέσος όρος των οικείων εκπομπών διοξειδίου του θείου δεν υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³, με κατ' όγκο περιεκτικότητα των καυσαερίων σε οξυγόνο 3 % επί ξηρού·

γ) για καύση σε διυλιστήρια, εφόσον ο μηνιαίος μέσος όρος των εκπομπών διοξειδίου του θείου όλων των μονάδων καύσης που περιλαμβάνει το διυλιστήριο, εξαιρουμένων εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α), των αεριοστροβίλων και των αεριοκίνητων μηχανών, δεν υπερβαίνει τα 1 700 mg/Nm³, με κατ' όγκο περιεκτικότητα των καυσαερίων σε οξυγόνο 3 % επί ξηρού, ανεξαρτήτως του τύπου του χρησιμοποιούμενου καυσίμου ή συνδυασμού καυσίμων.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι καμία μονάδα καύσης στην οποία χρησιμοποιείται βαρύ μαζούτ με συγκέντρωση θείου μεγαλύτερη από την αναφερόμενη στην παράγραφο 1 δεν λειτουργεί χωρίς άδεια εκδιδόμενη από αρμόδια αρχή, στην οποία καθορίζονται οι οριακές τιμές εκπομπών.

(*) EE L 309 της 27.11.2001, σ. 1.

(**) EE L 334 της 17.12.2010, σ. 17.»·

β) η παράγραφος 3 διαγράφεται.

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

Μέγιστη περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν χρησιμοποιούνται στην επικράτειά τους καύσιμα πλοίων περιεκτικότητας σε θείο άνω του 3,50 % κατά μάζα, εκτός από τα καύσιμα που προορίζονται για τον εφοδιασμό πλοίων τα οποία χρησιμοποιούν τις μεθόδους μείωσης των εκπομπών που αναφέρονται στο άρθρο 4γ, σε κλειστό σύστημα.»

5) Στο άρθρο 4, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν χρησιμοποιείται στην επικράτειά τους πετρέλαιο εσωτερικής καύσης περιεκτικότητας σε θείο άνω του 0,10 % κατά μάζα.»

6) Το άρθρο 4α τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται στα χωρικά ύδατα, στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και στις ζώνες ελέγχου της ρύπανσης των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών ελέγχου των εκπομπών SOx, καθώς και από επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένες της Ένωσης.»

β) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι στα οικεία χωρικά ύδατα, αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και ζώνες ελέγχου της ρύπανσης που ανήκουν σε περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx δεν χρησιμοποιούνται καύσιμα πλοίων με κατά μάζα περιεκτικότητα σε θείο άνω του:

α) 1,00 % έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014·

β) 0,10 % από την 1η Ιανουαρίου 2015.

Η παρούσα παράγραφος ισχύει για όλα τα σκάφη ανεξαρτήτως σημαίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των οποίων ο πλοίαρχος αρχίζει εκτός της Ένωσης. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη οποιοδήποτε μελλοντικές αλλαγές στις απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο VI της MARPOL, που εφαρμόζονται μέσα στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx, και, αν είναι σκόπιμο, υποβάλλει προτάσεις για την αντίστοιχη τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι στα οικεία χωρικά ύδατα,

αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και ζώνες ελέγχου της ρύπανσης, δεν χρησιμοποιούνται καύσιμα πλοίων με κατά μάζα περιεκτικότητα σε θείο άνω του:

α) 3,50 % από την 18η Ιουνίου 2014·

β) 0,50 % από την 1η Ιανουαρίου 2020.

Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 4 του παρόντος άρθρου, και του άρθρου 4β, η παρούσα παράγραφος ισχύει για όλα τα σκάφη ανεξαρτήτως σημαίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των οποίων ο πλοίαρχος αρχίζει εκτός της Ένωσης.»

δ) οι παράγραφοι 4, 5, 6 και 7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι στα οικεία χωρικά ύδατα, αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και ζώνες ελέγχου της ρύπανσης που δεν ανήκουν σε περιοχές ελέγχου των εκπομπών SOx, τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένες της Ένωσης δεν χρησιμοποιούν καύσιμα πλοίων με περιεκτικότητα σε θείο άνω του 1,50 % κατά μάζα έως την 1η Ιανουαρίου 2020.

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. Τα κράτη μέλη απαιτούν την ορθή συμπλήρωση των ημερολογίων των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών αλλαγής καυσίμου.

5α. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα εύλογα μέτρα προώθησης της διαθεσιμότητας καυσίμων πλοίων που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία και πληροφορούν την Επιτροπή για τη διαθεσιμότητα των εν λόγω καυσίμων πλοίων στους λιμένες και τους σταθμούς τους.

5β. Εάν κράτος μέλος διαπιστώσει ότι κάποιο πλοίο δεν συμμορφώνεται με τα πρότυπα για καύσιμα πλοίων με την παρούσα οδηγία, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους δικαιούται να απαιτήσει από το πλοίο:

α) να παρουσιάσει μητρώο των ενεργειών που αναλήφθηκαν στην προσπάθεια για επίτευξη συμμόρφωσης· και

β) να παρέχει στοιχεία ότι προσπάθησε να αγοράσει καύσιμα πλοίου που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία, ακολουθώντας το σχέδιο πλοίου του και, αν δεν υπήρχαν διαθέσιμα καύσιμα εκεί όπου είχε σχεδιαστεί, ότι έγιναν προσπάθειες να εντοπιστούν εναλλακτικές πηγές για αυτά τα καύσιμα και ότι, παρά τις βέλτιστες προσπάθειες να ληφθούν καύσιμα πλοίων που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία, δεν υπήρχαν διαθέσιμα για αγορά παρόμοια καύσιμα πλοίων.

Δεν απαιτείται από το πλοίο να παρεκκλίνει από τον σχεδιασμένο πλου του ή να καθυστερεί αδικαιολόγητα το ταξίδι του για να επιτύχει τη συμμόρφωση.

Αν ένα πλοίο παρέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος λαμβάνει υπόψη όλες τις συναφείς περιστάσεις και τα στοιχεία που υποβάλλονται ώστε να προσδιορισθούν οι κατάλληλες ενέργειες που πρέπει να γίνουν, συμπεριλαμβανομένης της μη λήψης μέτρων ελέγχου.

Όταν ένα πλοίο αδυνατεί να αγοράσει καύσιμα που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία, ενημερώνει τη διοίκηση της χώρας στην οποία είναι νηολογημένο και τις αρμόδιες αρχές του λιμένα προορισμού.

Το κράτος στο οποίο ανήκει ο λιμένας ενημερώνει την Επιτροπή όταν ένα πλοίο έχει χορηγήσει αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την έλλειψη διαθεσιμότητας καυσίμων πλοίων που συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία.

6. Σύμφωνα με τον κανονισμό 18 του παραρτήματος VI της MARPOL, τα κράτη μέλη:

- a) διατηρούν μητρώο τοπικών προμηθευτών καυσίμων πλοίων, το οποίο δημοσιοποιείται·
- β) εξασφαλίζουν ότι η περιεκτικότητα σε θείο όλων των καυσίμων πλοίων που πωλούνται στην επικράτειά τους βεβαιώνεται από τον προμηθευτή σε δελτίο παράδοσης καυσίμων, το οποίο συνοδεύεται από σφραγισμένο δείγμα που φέρει την υπογραφή του αντιπροσώπου του παραλαμβάνοντος πλοίου·
- γ) λαμβάνουν μέτρα κατά των προμηθευτών καυσίμων πλοίων για τους οποίους διαπιστώνεται ότι παραδίδουν καύσιμα τα οποία δεν συμμορφώνονται με όσα δηλώνονται στο δελτίο παράδοσης καυσίμων·
- δ) εξασφαλίζουν τη λήψη διορθωτικών μέτρων ώστε τα καύσιμα πλοίων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές να συμμορφώνονται με αυτές.

7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν διατίθεται στην αγορά της επικράτειάς τους ντίζελ πλοίων με περιεκτικότητα σε θείο άνω του 1,50 % κατά μάζα.»

ε) η παράγραφος 8 διαγράφεται.

7) Τα άρθρα 4β και 4γ αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4β

Μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται από σκάφη ελλιμενισμένα σε λιμένες της Ένωσης

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι στα σκάφη που είναι ελλιμενισμένα σε λιμένες της Ένωσης δεν χρησιμοποιούνται καύσιμα πλοίων περιεκτικότητας σε θείο άνω του 0,10 % κατά μάζα,

παρέχοντας επαρκή χρόνο ώστε το πλήρωμα να ολοκληρώνει κάθε αναγκαία εργασία αλλαγής καυσίμου το συντομότερο δυνατόν μετά την άφιξη στη θέση ελλιμενισμού και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην αναχώρηση.

Τα κράτη μέλη απαιτούν να καταχωρίζεται στα ημερολόγια των πλοίων ο χρόνος εκτέλεσης κάθε εργασίας αλλαγής καυσίμων.

2. Η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται:

- a) όταν, σύμφωνα με τα δημοσιευμένα προγράμματα δρομολογίων, τα πλοία αναμένεται να παραμείνουν ελλιμενισμένα για διάστημα μικρότερο από δύο ώρες·
- β) στα πλοία που, κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού τους, διακόπτουν τη λειτουργία όλων των μηχανών και τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν διατίθεται στην αγορά της επικράτειάς τους πετρέλαιο εσωτερικής καύσης για πλοία με περιεκτικότητα σε θείο άνω του 0,10 % κατά μάζα.

Άρθρο 4γ

Μέθοδοι μείωσης εκπομπών

1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη χρήση μεθόδων μείωσης εκπομπών από τα πλοία με οποιαδήποτε σημαία που βρίσκονται στους λιμένες, στα χωρικά ύδατα, στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και στις ζώνες ελέγχου της ρύπανσης αυτών, εναλλακτικά της χρήσης καυσίμων πλοίων που πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 4α και 4β.

2. Τα πλοία που χρησιμοποιούν τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 μεθόδους μείωσης εκπομπών επιτυγχάνουν συνεχώς μειώσεις των εκπομπών διοξειδίου του θείου τουλάχιστον ισοδύναμες με εκείνες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν με τη χρήση καυσίμων πλοίων τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 4α και 4β. Οι ισοδύναμες τιμές εκπομπών προσδιορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I.

2α. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν, ως εναλλακτική λύση για τη μείωση των εκπομπών, τη χρήση συστημάτων παροχής ενέργειας από την ξηρά για τα ελλιμενισμένα πλοία.

3. Οι αναφερόμενες στην παράγραφο 1 μέθοδοι μείωσης των εκπομπών πληρούν τα κριτήρια που καθορίζονται στις νομοθετικές πράξεις του παραρτήματος II.

4. Όταν αυτό δικαιολογείται με βάση την επιστημονική και την τεχνική πρόοδο όσον αφορά εναλλακτικές μεθόδους μείωσης των εκπομπών και με τρόπο που να εξασφαλίζει αυστηρή συμμόρφωση προς τα αντίστοιχα μέσα και πρότυπα που έχει υιοθετήσει ο ΔΝΟ:

- a) ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 9α, για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II·

β) η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερών απαιτήσεων παρακολούθησης των εκπομπών, όπου είναι σκόπιμο. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9 παράγραφος 2.»

8) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 4δ

Έγκριση μεθόδων μείωσης εκπομπών προς χρήση σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους

1. Οι μέθοδοι μείωσης εκπομπών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 96/98/EK (*) εγκρίνονται σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία.

2. Οι μέθοδοι μείωσης των εκπομπών που δεν υπάγονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) (**), λαμβανομένων υπόψη:

- α) των κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ·
- β) των αποτελεσμάτων τυχόν δοκιμών που έχουν διεξαχθεί δυνάμει του άρθρου 4ε·
- γ) των αποτελεσμάτων στο περιβάλλον, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι εφικτές μειώσεις των εκπομπών, και των επιπτώσεων στα οικοσυστήματα περικλειστων λιμένων, αγκυροβολίων και εκβολών ποταμών· και

δ) της δυνατότητας παρακολούθησης και εξακρίβωσης.

Άρθρο 4ε

Δοκιμές νέων μεθόδων μείωσης των εκπομπών

Τα κράτη μέλη μπορούν, σε συνεργασία με άλλα κράτη μέλη, όταν είναι σκόπιμο, να εγκρίνουν δοκιμές μεθόδων μείωσης των εκπομπών σε σκάφη που φέρουν τη σημαία τους ή σε θαλάσσιες περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Κατά τις δοκιμές αυτές, δεν είναι υποχρεωτική η χρήση καυσίμων πλοίων που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των άρθρων 4α και 4β, εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η Επιτροπή και κάθε ενδιαφερόμενο κράτος λιμένα ειδοποιούνται εγγράφως, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη των δοκιμών·
- β) η διάρκεια ισχύος των αδειών για τις δοκιμές δεν υπερβαίνει τους 18 μήνες·
- γ) όλα τα πλοία που συμμετέχουν στις δοκιμές είναι εφοδιασμένα με απαραίτητο εξοπλισμό για τη συνεχή παρακολούθηση των εκπομπών αερίων από την καπνοδόχο, τον οποίο χρησιμοποιούν σε όλη τη διάρκεια των δοκιμών·

δ) όλα τα πλοία που συμμετέχουν στις δοκιμές επιτυγχάνουν μειώσεις των εκπομπών τουλάχιστον ισοδύναμες με εκείνες που θα μπορούσαν να επιτευχθούν μέσω των ορίων περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο τα οποία καθορίζονται στην παρούσα οδηγία·

ε) εφαρμόζονται κατάλληλα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, για όλα τα απόβλητα που προκύπτουν από τις μεθόδους μείωσης των εκπομπών σε όλη τη διάρκεια των δοκιμών·

στ) διενεργείται εκτίμηση των επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, ιδίως στα οικοσυστήματα περικλειστων λιμένων, αγκυροβολίων και εκβολών ποταμών σε όλη τη διάρκεια των δοκιμών· και

ζ) παρέχονται στην Επιτροπή και δημοσιεύονται πλήρη αποτελέσματα, εντός έξι μηνών από το τέλος των δοκιμών.

Άρθρο 4στ

Οικονομικά μέτρα

Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν οικονομικά μέτρα υπέρ των φορέων εκμετάλλευσης που ζημιώνονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα προς τους ισχύοντες και τους υπό έγκριση εθνικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στον συγκεκριμένο τομέα.

(*) ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 25.

(**) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.»

9) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Δειγματοληψία και ανάλυση

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να ελέγχεται με δειγματοληψία αν η περιεκτικότητα των χρησιμοποιούμενων καυσίμων σε θείο είναι σύμφωνη με τα άρθρα 3, 3α, 4, 4α και 4β. Η δειγματοληψία αρχίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος του αντίστοιχου ανώτατου ορίου περιεκτικότητας του καυσίμου σε θείο. Διεξάγεται περιοδικά, με επαρκή συχνότητα και σε επαρκείς ποσότητες, κατά τρόπο ώστε τα δείγματα να είναι αντιπροσωπευτικά του εξεταζόμενου καυσίμου και, στην περίπτωση των καυσίμων πλοίων, του καυσίμου που χρησιμοποιείται από τα σκάφη ενώ βρίσκονται στις οικείες θαλάσσιες περιοχές και λιμένες. Τα δείγματα αναλύονται χωρίς χρονοτριβή.

1α. Χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα μέσα δειγματοληψίας, ανάλυσης και επιθεώρησης καυσίμων πλοίων:

- α) επιθεώρηση των ημερολογίων των πλοίων και των δελτίων παράδοσης των αποθηκών καυσίμων·

και, όταν είναι σκόπιμο, τα ακόλουθα μέτρα δειγματοληψίας και ανάλυσης:

β) δειγματοληψία των καυσίμων πλοίων που προορίζονται για καύση επί των πλοίων, κατά την παράδοσή τους στα πλοία, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη δειγματοληψία καύσιμου πετρελαίου με σκοπό τη διαπίστωση της συμμόρφωσης με το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL, το οποίο εγκρίθηκε στις 17 Ιουλίου 2009 σύμφωνα με το ψήφισμα 182(59) της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του ΔΝΟ και ανάλυση της περιεκτικότητάς τους σε θείο· ή

γ) δειγματοληψία και ανάλυση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων πλοίων που προορίζονται για καύση επί των πλοίων, όταν είναι τεχνικά εφικτό και οικονομικά σκόπιμο, και σε σφραγισμένα δείγματα από τις δεξαμενές.

1β. Ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα έκδοσης εκτελεστικών πράξεων όσον αφορά:

α) τη συχνότητα δειγματοληψίας,

β) τις μεθόδους δειγματοληψίας,

γ) τον ορισμό του αντιπροσωπευτικού δείγματος του εξεταζόμενου καυσίμου.

Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9 παράγραφος 2.

2. Η μέθοδος αναφοράς για τον προσδιορισμό της περιεκτικότητας σε θείο είναι η μέθοδος ISO 8754 (2003) ή PrEN ISO 14596 (2007).

Για τη διαπίστωση της συμμόρφωσης των καυσίμων πλοίων που παραδίδονται σε πλοία και χρησιμοποιούνται επ' αυτών προς τα όρια περιεκτικότητας σε θείο που επιβάλλουν τα άρθρα 3α, 4, 4α και 4β, εφαρμόζεται η διαδικασία ελέγχου καυσίμων για τα δείγματα καύσιμου πετρελαίου που προβλέπονται στο προσάρτημα VI του παραρτήματος VI της MARPOL.»

10) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με βάση τα αποτελέσματα της δειγματοληψίας, της ανάλυσης και των επιθεωρήσεων που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 6, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή, έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους, έκθεση σχετικά με την τήρηση των προτύπων για το θείο που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία κατά το προηγούμενο έτος.

Με βάση τις εκθέσεις που λαμβάνει σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου και τις κοινοποιήσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τη μη διαθεσιμότητα καυσίμων πλοίων σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία, σύμφωνα με το άρθρο 4α παράγραφος 5β πέμπτο

εδάφιο, η Επιτροπή καταρτίζει και δημοσιεύει, μέσα σε 12 μήνες από την ημερομηνία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή αξιολογεί την ανάγκη για περαιτέρω ενίσχυση των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας και, αν είναι σκόπιμο, υποβάλλει σχετικές νομοθετικές προτάσεις.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος

«1α. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στην έκθεση και τη μορφή της. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9 παράγραφος 2.»

γ) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Επιτροπή υποβάλλει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η οποία συνοδεύεται, ενδεχομένως, από νομοθετικές προτάσεις. Η Επιτροπή εξετάζει στην έκθεσή της τις δυνατότητες για μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων: τις ετήσιες εκθέσεις που υποβάλλονται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 1α, τις παρατηρήσεις σχετικά με την ποιότητα και την οξείνιση του ατμοσφαιρικού αέρα, το κόστος καυσίμων, τον ενδεχόμενο οικονομικό αντίκτυπο, και τις παρατηρήσεις σχετικά με την αλλαγή τρόπου μεταφοράς και την πρόοδο όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών από τα πλοία.

3. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή καταρτίζει, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερομένους, κατάλληλα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προσδιορίζονται στο έγγραφο εργασίας της Επιτροπής, της 16ης Σεπτεμβρίου 2011, με τίτλο “Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox” (Η μείωση των εκπομπών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές και τα μέσα για βιώσιμες πλωτές μεταφορές), για την προώθηση της συμμόρφωσης προς τα περιβαλλοντικά πρότυπα που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία και για την ελαχιστοποίηση των ενδεχόμενων επιπτώσεων.»

δ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9α για την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο του άρθρου 2 σημεία 1, 2, 3, 3α, 3β και 4, του άρθρου 6 παράγραφος 1α στοιχείο β) και του άρθρου 6 παράγραφος 2. Οι προσαρμογές αυτές δεν οδηγούν σε άμεσες αλλαγές όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ή τα όρια για την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο, που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.»

11) Το άρθρο 8 διαγράφεται.

12) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (*).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώνει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

(*) ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.»

13) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 9α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4γ παράγραφος 4 και στο άρθρο 7 παράγραφος 4 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από της 17ης Δεκεμβρίου 2012. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της εκάστοτε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4γ παράγραφος 4 και στο άρθρο 7 παράγραφος 4 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει από την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4γ παράγραφος 4 και του άρθρου 7 παράγραφος 4 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός τριών μηνών από την κοινοποίησή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά τρεις μήνες.»

14) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στις περιπτώσεις παράβασης των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

2. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές και μπορεί να περιλαμβάνουν πρόστιμα υπολογιζόμενα με τρόπο που να εξασφαλίζει την αφαίρεση από τους υπευθύνους τουλάχιστον του οικονομικού οφέλους από την παράβασή τους και τη σταδιακή αύξηση των προστίμων αυτών σε περιπτώσεις υποτροπής.»

15) Το παράρτημα της οδηγίας 1999/32/ΕΚ αντικαθίσταται από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία έως της 18ης Ιουνίου 2014 το αργότερο. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

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

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 21 Νοεμβρίου 2012.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
Α. Δ. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΤΙΜΕΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΘΟΔΟΥΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 4γ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο, όπως αναφέρονται στα άρθρα 4α και 4β και στους κανονισμούς 14.1 και 14.4 του παραρτήματος VI της MARPOL, και οι αντίστοιχες τιμές εκπομπών που αναφέρονται στο άρθρο 4γ παράγραφος 2

Περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο (% m/m)	Αναλογία εκπομπών SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Σημ.:

- Τα όρια αναλογίας εκπομπών εφαρμόζονται μόνο όταν χρησιμοποιούνται καύσιμα που είναι αποστάγματα ή υπολείμματα απόσταξης πετρελαίου.
- Σε αιτιολογημένες περιπτώσεις όπου η συγκέντρωση του CO₂ μειώνεται από τη μονάδα καθαρισμού καυσαερίων (ΜΚΚ), η μέτρησή της δύναται να γίνεται στην είσοδο της μονάδας, εφόσον μπορεί να αποδειχτεί σαφώς η ορθότητα μιας τέτοιας μεθοδολογίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ, ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 4γ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3

Οι αναφερόμενες στο άρθρο 4γ μέθοδοι μείωσης των εκπομπών πληρούν τουλάχιστον τα κριτήρια που καθορίζονται στις ακόλουθες νομοθετικές πράξεις, κατά περίπτωση:

Μέθοδος μείωσης των εκπομπών	Κριτήρια χρήσης
Μείγμα καυσίμου πλοίων και απαερίων δεξαμενών ΥΦΑ	Απόφαση 2010/769/ΕΕ της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2010, για τη θέσπιση κριτηρίων όσον αφορά τη χρήση από τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου τεχνολογικών μεθόδων ως εναλλακτικών λύσεων εκπομπών, αντί της χρήσης καυσίμων πλοίων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του άρθρου 4β της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2005/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο ⁽¹⁾
Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων	Ψήφισμα ΜΕΡC.184(59) του ΔΝΟ, που εκδόθηκε στις 17 Ιουλίου 2009 Τα λύματα από τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων που χρησιμοποιούν χημικές ουσίες, πρόσθετα, παρασκευάσματα και σχετικά χημικά που δημιουργούνται επιτόπου, τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 10.1.6.1 του ψηφίσματος ΜΕΡC.184(59) του ΔΝΟ, δεν απορρίπτονται στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των περικλειστών λιμένων, αγκυροβολίων και εκβολών ποταμών, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσης του πλοίου αποδείξει ότι η απόρριψη των λυμάτων αυτών δεν έχει σημαντικές επιπτώσεις και δεν εγκυμονεί κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Αν η χρησιμοποιούμενη χημική ουσία είναι καυστική σόδα, αρκεί τα λύματα να ικανοποιούν τα κριτήρια που καθορίζονται στο ψήφισμα ΜΕΡC.184(59) και το pH να μην είναι μεγαλύτερο από 8,0.
Βιοκαύσιμα	Η χρήση βιοκαυσίμων όπως ορίζεται στην οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ⁽²⁾ που συμμορφώνεται προς τα αντίστοιχα πρότυπα CEN και ISO. Τα μείγματα βιοκαυσίμων και καυσίμων πλοίων συμμορφώνονται προς τα πρότυπα για το θείο που καθορίζονται στο άρθρο 3α, στο άρθρο 4α παράγραφοι 1, 1α και 4, και στο άρθρο 4β της παρούσας οδηγίας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 328 της 14.12.2010, σ. 15.

⁽²⁾ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16.»