



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 31.1.2007
COM(2007) 18 τελικό

2007/0019 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία τροποποιείται η οδηγία 98/70/ΕΚ όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη χρήση καυσίμων στις οδικές μεταφορές, τροποποιείται η οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και καταργείται η οδηγία 93/12/ΕΟΚ

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2007) 55}
{SEC(2007) 56}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η οδηγία 98/70/EK¹ καθόρισε ελάχιστες προδιαγραφές για τη βενζίνη και το ντίζελ που χρησιμοποιούνται στα οδικά οχήματα και μη οδικά κινητά μηχανήματα. Οι προδιαγραφές αυτές καθορίστηκαν για την προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος. Η παρούσα πρόταση για αναθεώρηση της οδηγίας 98/70/EK θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου από τη χρήση καυσίμων για οδικές και μη οδικές μεταφορές και θα βοηθήσει στην υλοποίηση της στρατηγικής της Κοινότητας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και την αλλαγή του κλίματος. Θα έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερες εκπομπές σωματιδίων. Εξάλλου, θα διευκολύνει τη χρήση μεγαλύτερων ποσοτήτων βιοκαυσίμων, λαμβάνοντας όμως υπόψη απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας. Θα επιφέρει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα καύσιμα τα οποία υπόκεινται στο πεδίο εφαρμογής της.

Οι κύριοι λόγοι για την αναθεώρηση της οδηγίας είναι η εξέλιξη της τεχνολογίας καυσίμων και κινητήρων και η ανάπτυξη της χρήσης βιοκαυσίμων. Οι στόχοι της Κοινότητας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα που ορίζονται στη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση και η ανάγκη συνεχούς αντιμετώπισης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου είναι δύο άλλοι κύριοι παράγοντες που σχετίζονται με την ανάγκη αναθεώρησης της οδηγίας.

• Γενικό πλαίσιο

Η οδηγία 98/70/EK τροποποιήθηκε την τελευταία φορά από την οδηγία 2003/17/EK². Η τροποποίηση αυτή αφορούσε μόνον τα όρια περιεκτικότητας σε θείο της βενζίνης και του ντίζελ τα οποία καθορίζονται στην οδηγία. Η συνεχιζόμενη εξέλιξη της νομοθεσίας της Κοινότητας για τις εκπομπές ρύπων και η σύνδεση της τεχνολογίας οχημάτων και της ποιότητας καυσίμων καθιστούν αναγκαία την ταυτόχρονη επανεξέταση της ποιότητας των καυσίμων.

Η ανάγκη για επανεξέταση και ενδεχομένως αναθεώρηση της οδηγίας 98/70/EK προβλέπεται στο άρθρο 9 αυτής. Στο άρθρο αυτό προβλέπεται ότι λαμβάνοντας υπόψη:

- την περαιτέρω πρόοδο όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων οχημάτων,
- την εξέλιξη της στρατηγικής για το CO₂ και τα αυτοκίνητα,

¹ Οδηγία 98/70/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/EOK του Συμβουλίου.

² Οδηγία 2003/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 2003, για τροποποίηση της οδηγίας 98/70/EK όσον αφορά την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ.

– την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων,

πρέπει να εξετάζεται κατά πόσον χρειάζεται αναθεώρηση των προδιαγραφών των καυσίμων. Επιπλέον, προβλέπεται ότι πρέπει να εξετάζονται άλλα ειδικά θέματα. Στο πλαίσιο εκτεταμένων συζητήσεων με τους ενδιαφερόμενους διαπιστώθηκαν διάφορα επιπλέον ζητήματα που θα πρέπει να συνεκτιμηθούν κατά την επανεξέταση.

- **Ισχύουσες διατάξεις στο πεδίο που καλύπτει η πρόταση**

Στην οδηγία 98/70/EK, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2003/17/EK, καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές για τη βενζίνη και το ντίζελ που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ. Περιλαμβάνεται όριο για την περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα.

Στην οδηγία 1999/32/EK³ καθορίζονται όρια περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και, μεταξύ άλλων, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στα καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Από την οδηγία 93/12/EOK⁴, η οποία ρύθμιζε προγενέστερα την περιεκτικότητα σε θείο των υγρών καυσίμων, εξακολουθεί να ισχύει ένα μόνον άρθρο, μετά την τροποποίησή της από τις οδηγίες 98/70/EK και 1999/32/EK.

- **Συνέπεια με τις λοιπές πολιτικές και τους λοιπούς στόχους της Ένωσης**

Στη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση καθορίζονται διάφοροι στόχοι μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην ΕΕ. Η παρούσα πρόταση συνάδει με αυτούς τους στόχους, επειδή αποσκοπεί ποικιλοτρόπως στη μείωση ή, τουλάχιστον, στην αποφυγή της αύξησης των εκπομπών των σημαντικότερων ρύπων.

Επιπλέον, η παρούσα πρόταση εντάσσεται στην στρατηγική Κυότο της ΕΕ, που βασίζεται στην συντονισμένη δράση σε θέματα βιομηχανίας, μεταφορών, ενέργειας, οικιστικής και γεωργίας.

Η πρόταση συνάδει με τη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη, επειδή στοχεύει, όπου αυτό είναι δυνατό, στη μείωση ή στην αποφυγή της αύξησης ανεπιθύμητων εκπομπών ρύπων που έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία, καθώς και στον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές. Τούτο πρέπει ωστόσο να επιτευχθεί με οικονομικώς αποτελεσματικό τρόπο, συνεκτιμώντας τα οφέλη για την κοινωνία.

Σκοπός της προτεινόμενης οδηγίας είναι επίσης να διευκολύνει την επίτευξη των σημερινών και μελλοντικών στόχων της Κοινότητας για τα βιοκαύσιμα. Στη στρατηγική για τα βιοκαύσιμα⁵ η Επιτροπή αναφέρει ότι πρέπει «να εστιαστεί ...

³ Οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/EOK.

⁴ Οδηγία 93/12/EOK του Συμβουλίου της 23ης Μαρτίου 1993 σχετικά με την περιεκτικότητα ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο.

⁵ Στρατηγική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα - COM(2006) 34, 8.2.2006.

στην εξασφάλιση της βεβαιότητας ότι η χρησιμοποίηση βιοκαυσίμων δεν εγείρει περιβαλλοντικά ή τεχνικά προβλήματα». Αντικείμενο της επανεξέτασης είναι οι περιορισμοί στη χρήση βιοκαυσίμων και η εξεύρεση εφικτών τροποποιήσεων χωρίς να αυξηθούν οι περιβαλλοντικές βλάβες κατά τη χρήση τους. Εξάλλου, αναγνωρίζεται ότι είναι αναγκαία περαιτέρω επανεξέταση των ορίων και των μέσων, η οποία ενδέχεται να χρειαστεί λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας και των ποσοτήτων καυσίμων και βιοκαυσίμων.

Η πρόταση έχει συνέπειες για τη στρατηγική της Λισαβόνας και την εσωτερική αγορά. Οι προδιαγραφές καυσίμων δεν αφορούν μόνον τους προμηθευτές καυσίμων, αλλά και τους κατασκευαστές οχημάτων, μη οδικών κινητών μηχανημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων συστημάτων καυσίμων και εξάτμισης καυσαερίων. Αλλαγές στις προδιαγραφές είναι δυνατόν να αυξήσουν ή να μειώσουν το κόστος σε αυτούς τους κλάδους. Οι προδιαγραφές έχουν επίσης κάποιες συνέπειες στο κόστος του προσφερόμενου καυσίμου και στο μέγεθος των αγορών καυσίμων, καθώς και στη συνολική χρήση ενέργειας, στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και στο επίπεδο που επιδρά η ατμοσφαιρική ρύπανση στην υγεία. Έχουν εκτιμηθεί και ληφθεί υπόψη οι συνέπειες μεταβολών του κόστους και θεωρείται ότι οι προτεινόμενες τροποποιήσεις δεν θα αυξήσουν το συνολικό κόστος για την κοινωνία.

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της καλύτερης νομοθεσίας, επειδή προβλέπει απλούστευση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στη βιομηχανία, κατάργηση μιας οδηγίας, συνέπεια με τη στρατηγική για την αλλαγή του κλίματος, με τη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη, με τη στρατηγική για τα βιοκαύσιμα και με τον στόχο της θεματικής στρατηγικής για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα.

Οι προτεινόμενες προδιαγραφές έχουν ορισθεί με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, με σκοπό να μειωθούν στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό οι εκπομπές ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου χωρίς να επέλθουν άλλες περιβαλλοντικές βλάβες. Έχει εκτιμηθεί το ενδεχόμενο αντίτιμο σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως, λόγω χάρη, ότι η μείωση τη περιεκτικότητας σε θείο είναι δυνατόν να επιφέρει αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι κλάδοι - στόχοι και γενικά χαρακτηριστικά των συνομιλητών

Δεδομένου ότι πρόκειται για οδηγία άκρως τεχνικού χαρακτήρα, διοργανώθηκε διαδικασία διαβούλευσης με τα κύριους ενδιαφερόμενα μέρη σε επίπεδο ΕΕ. Κατά τη διαδικασία αυτή συζητήθηκε το πεδίο της επανεξέτασης και κλήθηκαν τα ενδιαφερόμενα μέρη να παρουσιάσουν τις απόψεις τους επί όλων των πτυχών της επανεξέτασης. Πραγματοποιήθηκαν δύο συνεδριάσεις και δόθηκε η ευκαιρία να υποβληθούν γραπτές παρατηρήσεις. Με τη συναίνεση των περισσότερων από όσους απάντησαν, οι παρατηρήσεις τους έχουν δημοσιευτεί στον ιστότοπο: http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος με τον οποίο ελήφθησαν υπόψη

Επειδή η επανεξέταση κάλυψε ευρύ φάσμα θεμάτων, δεν είναι δυνατόν να συνοψισθούν στο παρόν κείμενο οι παρατηρήσεις των κυρίως ενδιαφερομένων. Στην εκτίμηση του αντικτύπου αναφέρονται οι κύριες απόψεις των ενδιαφερομένων επί κάθε πτυχής της επανεξέτασης, ιδίως στις περιπτώσεις που οι απόψεις των ενδιαφερομένων δίσταντο. Στις περιπτώσεις αυτές η Επιτροπή επεδίωξε να υιοθετήσει την πλέον αξιόπιστη προσέγγιση, επισημαίνοντας ωστόσο ότι υφίσταται αβεβαιότητα και αποφεύγοντας τον κίνδυνο ανεπιθύμητων επιπτώσεων στο περιβάλλον ή την υγεία.

• Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

Η επανεξέταση καλύπτει θέματα που αφορούν κυρίως την ατμοσφαιρική ρύπανση, την τεχνολογία καύσης και κινητήρων, τη διύλιση πετρελαίου, την τεχνολογία βιοκαυσίμων και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.

Χρησιμοποιηθείσα μεθοδολογία

Η επανεξέταση της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων καλύπτει ευρύ φάσμα πεδίων και αφορά πλήθος βιομηχανικών κλάδων. Πολλές πτυχές και τα σχετικά με αυτές ζητήματα είναι άκρως τεχνικού χαρακτήρα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή επεδίωξε να συγκεντρώσει την εμπειρογνωμοσύνη των σχετικών οργανισμών. Αυτό το αρχικό υλικό προήλθε από το Κοινό Κέντρο Ερευνών (ΚΚΕρ) της Επιτροπής, στο πλαίσιο διαρθρωμένης διαδικασίας διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους, καθώς και μέσω διαλόγου και σε συσκέψεις με μεμονωμένους ενδιαφερομένους ή ομάδες ενδιαφερομένων.

Το ΚΚΕρ ανέλαβε το επιστημονικό έργο σε ορισμένους τεχνικούς τομείς της επανεξέτασης, υποστηριζόμενο από διάφορους ενδιαφερόμενους. Στο πλαίσιο των συνεδριάσεων με τους ενδιαφερόμενους, το ΚΚΕρ παρουσίασε την πρόοδο που σημειώθηκε και απάντησε σε ερωτήσεις και παρατηρήσεις. Η τελική εισήγηση του ΚΚΕρ παραλήφθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 2006.

Κυριότεροι φορείς/εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στις διαβουλεύσεις

Στο πειραματικό έργο που διενεργήθηκε από το ΚΚΕρ συμμετείχαν επίσης ο ερευνητικός φορέας της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας (EUCAR) και ο ερευνητικός φορέας της ευρωπαϊκής πετρελαιοβιομηχανίας (CONCAWE). Το αρχικό υλικό για τη διαδικασία αυτή προήλθε από πολλούς διαφορετικούς ενδιαφερόμενους, που αναφέρονται στο παράρτημα Ι της εκτίμησης αντικτύπου.

Σύνοψη των συμβουλών που ελήφθησαν και αξιοποιήθηκαν

Ελάχιστη ή καμία διαφωνία δεν υπήρξε όσον αφορά τις διαπιστώσεις σε πληθώρα πεδίων που αξιολογήθηκαν κατά την επανεξέταση: δέσμιος στόλος οχημάτων, προθεσμία για 10ppm περιεκτικότητα σε θείο του ντίζελ, επανεξέταση της οδηγίας 1999/96/ΕΚ, επανεξέταση της πολιτικής για το CO₂ και για τα αυτοκίνητα, επανεξέταση της οδηγίας 1999/30/ΕΚ.

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου συγκεκριμένη θέση εξυπηρετεί τα συμφέροντα ενός μόνον βιομηχανικού κλάδου. Σε αυτές συγκαταλέγονται, λόγω χάρη, το όριο της περιεκτικότητας του ντίζελ σε FAME (μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων), οι προδιαγραφές για το ντίζελ εκτός οδικών χρήσεων, η πυκνότητα του ντίζελ, η περιεκτικότητα της βενζίνης σε οξυγονούχες ενώσεις, η τάση ατμών της βενζίνης

Σε διάφορα άλλα πεδία υπάρχει σαφής διάσταση απόψεων μεταξύ διαφορετικών κλάδων, κατά κανόνα μεταξύ της αυτοκινητοβιομηχανίας και της πετρελαιοβιομηχανίας. Συγκεκριμένα πρόκειται για τον Παγκόσμιο Χάρτη Καυσίμων (World Wide Fuel Charter), τους πολυαρωματικούς υδρογονάνθρακες, τα απορρυπαντικά και τα μεταλλικά πρόσθετα. Σημεία διαφωνίας είναι ο αντίκτυπος των μεταλλικών προσθέτων στα συστήματα ελέγχου των εκπομπών και τα όρια για την αιθανόλη και την τάση ατμών.

Ορισμένοι βιομηχανικοί κύκλοι θεωρούν ότι τα μεταλλικά πρόσθετα αυξάνουν τον κίνδυνο βλαβών στα συστήματα ελέγχου καυσαερίων των οχημάτων, ενώ οι παραγωγοί των πρόσθετων αμφισβητούν τον ισχυρισμό αυτό. Δεν έχει μέχρι στιγμής καταστεί δυνατόν να επιτευχθεί συμφωνία σχετικά με τη μέθοδο δοκιμής για να διαπιστώνεται κατά πόσον ή όχι τα μεταλλικά πρόσθετα προξενούν βλάβες.

Η χρησιμοποίηση αιθανόλης σε μείγματα με βενζίνη είναι δυνατόν να επιφέρει αύξηση των εκπομπών ρύπων οι οποίοι είναι πρόδρομοι του τροποσφαιρικού όζοντος. Μείγματα με υψηλή περιεκτικότητα σε αιθανόλη δημιουργούν προβλήματα συμβατότητας σε ορισμένα οχήματα. Η χρήση αιθανόλης και άλλων βιοκαυσίμων προσφέρει δυνατότητες για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των καυσίμων για τις μεταφορές. Η εκτίμηση αυτών των αποτελεσμάτων είναι αμφισβητούμενη, ιδίως από τη βιομηχανία παραγωγής αιθανόλης.

Δυνητικώς σοβαροί κίνδυνοι με μη αναστρέψιμες συνέπειες σε ορισμένους τομείς αναφέρθηκαν, για παράδειγμα, από την αυτοκινητοβιομηχανία και από την πετρελαιοβιομηχανία. Στους κινδύνους αυτούς συγκαταλέγονται οι βλάβες σε οχήματα και οι αυξήσεις των εκπομπών ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου.

Χρησιμοποιηθέντα μέσα για τη δημοσιοποίηση των συμβουλών των εμπειρογνομόνων

Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων σε όλο το φάσμα των διαφορετικών πτυχών της επανεξέτασης έχουν δημοσιοποιηθεί στο Διαδίκτυο, όπως αναφέρεται παραπάνω, πλην των παρατηρήσεων που οι ενδιαφερόμενοι ζήτησαν να μην δημοσιευθούν.

• **Εκτίμηση αντικτύπου**

Η Επιτροπή διενήργησε εκτίμηση αντίκτυπου, όπως είχε αναγγείλει στο πρόγραμμα εργασιών της. Η σχετική έκθεση είναι διαθέσιμη υπό τον αριθμό εγγράφου SEC(2007) 55. Η εκτίμηση αντίκτυπου πραγματοποιείται τα ακόλουθα δεκαέξι ερωτήματα:

- (α) Οι προδιαγραφές καυσίμων που περιέχονται στην οδηγία πρέπει να αντικατασταθούν από τις προδιαγραφές του Παγκοσμίου Χάρτη Καυσίμων που προτάθηκαν από την αυτοκινητοβιομηχανία;

- (β) Πρέπει να ορισθεί στην οδηγία μέγιστο όριο περιεκτικότητας του ντίζελ σε FAME (βιοντίζελ), το οποίο σήμερα δεν προβλέπεται; Με το όριο αυτό θα περιορίζεται η ποσότητα FAME που θα επιτρέπεται να αναμειγνύεται;
- (γ) Κατά πόσον θα ήταν επωφελές για το περιβάλλον να καθιερωθούν στην οδηγία ελάχιστες προδιαγραφές για το υγραέριο, το φυσικό αέριο και τα βιοκαύσιμα;
- (δ) Κατά πόσον θα ήταν επωφελής για το περιβάλλον ο καθορισμός ειδικής προδιαγραφής για τα καύσιμα προς χρήση σε δέσμιους στόλους οχημάτων;
- (ε) Ποια υποχρεωτική ημερομηνία θα έπρεπε να καθοριστεί 10 ppm μέγιστη περιεκτικότητα του ντίζελ σε θείο; Αυτό είναι το επίπεδο περιεκτικότητας σε θείο που απαιτείται για να βελτιωθεί η λειτουργία των τεχνολογιών ελέγχου των ρύπων.
- (στ) Κατά πόσον χρειάζεται να αλλάξουν κάποιες παράμετροι μετά την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/96/ΕΚ⁶, ώστε να εξασφαλιστεί η σωστή λειτουργία των οχημάτων που πληρούν αυστηρότερες προδιαγραφές εκπομπών;
- (ζ) Κατά πόσον πρέπει να αλλάξουν κάποιες παράμετροι μετά την αναθεώρηση των προαιρετικών συμφωνιών για το CO₂ και τα αυτοκίνητα, ώστε η αυτοκινητοβιομηχανία να έχει τη δυνατότητα να τηρήσει αυτές τις δεσμεύσεις της;
- (η) Κατά πόσον απαιτείται τροποποίηση των παραμέτρων για τα καύσιμα μετά την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/30/ΕΚ⁷, ώστε να καταστεί δυνατή η τήρηση των οριακών τιμών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα;
- (θ) Κατά πόσον η μέγιστη περιεκτικότητα του ντίζελ σε πολυαρωματικούς υδρογονάνθρακες (που επί του παρόντος έχει καθοριστεί σε 11%) πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές ρύπων από τα οχήματα;
- (ι) Κατά πόσον απαιτείται τροποποίηση των προδιαγραφών για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης προς χρήση σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, ώστε να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία μηχανημάτων που να πληρούν τα νέα όρια εκπομπών;

⁶ Οδηγία 1999/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 1999 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα, και σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, και επιβεβαίωση των υποχρεωτικών προτύπων για τις εκπομπές NOx από κινητήρες των βαρέων οχημάτων επαγγελματικής χρήσης.

⁷ Οδηγία 1999/30/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Απριλίου 1999 σχετικά με τις οριακές τιμές διοξειδίου του θείου, διοξειδίου του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου, στον αέρα του περιβάλλοντος.

- (ια) Απαιτείται τροποποίηση της οδηγίας για να ληφθούν υπόψη τα δυνητικά οφέλη για το περιβάλλον από την ευρύτερη χρήση απορρυπαντικών στα καύσιμα;
- (ιβ) Κατά πόσον απαιτείται τροποποίηση της οδηγίας όσον αφορά τη δυνατότητα χρήσης μεταλλικών προσθέτων σε καύσιμα, με δεδομένο ότι δεν είναι σαφή τα αποτελέσματά τους για τα οχήματα και τις εκπομπές;
- (ιγ) Πρέπει να τροποποιηθεί η μέγιστη πυκνότητα του ντίζελ λαμβάνοντας υπόψη την υψηλότερη πυκνότητα των FAME (βιοντίζελ), ώστε να διευκολυνθεί η ανάμειξη FAME στον ντίζελ;
- (ιδ) Απαιτείται τροποποίηση των μέγιστων ορίων οξυγονούχων ενώσεων στη βενζίνη, λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι σκόπιμη η προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων;
- (ιε) Κατά πόσον απαιτείται τροποποίηση του μέγιστου ορίου τάσης ατμών, ώστε να προωθηθεί ή χρήση βιοκαυσίμων, λαμβάνοντας υπόψη ότι αλλαγή της τάσης ατμών βενζίνης θα μπορούσε να οδηγήσει σε υψηλότερα επίπεδα εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων;
- (ιστ) Κατά πόσον είναι σκόπιμη τροποποίηση της οδηγίας, ώστε να ληφθούν υπόψη οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των καυσίμων και, κατά συνέπεια, να εξασφαλιστεί τεχνολογικά ουδέτερο κίνητρο για περιορισμένου CO₂ καύσιμα οδικών μεταφορών και για την ανάπτυξη νέων και καλύτερων βιοκαυσίμων;

Διαφέρουν οι επιλογές που εξετάστηκαν ανά περίπτωση. Στις περιπτώσεις (στ) και (ζ) η μόνη εφικτή λύση φαίνεται ότι είναι η διατήρηση της σημερινής κατάστασης. Σε όλα τα άλλα ζητήματα εξετάστηκε η διατήρηση της σημερινής κατάστασης καθώς και 1 έως και 6 άλλες επιλογές. Σε αυτές περιλαμβάνονται η προαιρετική δράση ενός ή περισσότερων βιομηχανικών κλάδων, η καθιέρωση ορίων ή ενίσχυση των υφισταμένων ορίων στην προδιαγραφή, καθώς και εισαγωγή νέων στοιχείων στην οδηγία.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Στα περισσότερα πεδία που αξιολογήθηκαν το συμπέρασμα ήταν ότι η προτιμητέα λύση θα ήταν η διατήρηση της σημερινής κατάστασης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, αλλαγές της οδηγίας θα επέφεραν μείωση των εκπομπών ρύπων και αερίων θερμοκηπίου και χαμηλότερο συνολικό κόστος. Οι κύριες προτεινόμενες αλλαγές της οδηγίας είναι οι εξής.

- 1) Επιβεβαιώνεται το 2009 ως έτος υποχρεωτικής εφαρμογής των 10 ppm ως μέγιστης περιεκτικότητας του ντίζελ σε θείο. Τούτο θα έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερες εκπομπές ρύπων, ιδίως σωματιδίων, καθώς και τη διευκόλυνση της καθιέρωσης άλλων συστημάτων ελέγχου των ρύπων και, επιπλέον, παρέχει βεβαιότητα στη βιομηχανία.

- 2) Η μέγιστη περιεκτικότητα του ντίζελ σε πολυαρωματικούς υδρογονάνθρακες θα μειωθεί σε 8% από το 2009. Τούτο είναι ενδεχόμενο να έχει ως αποτέλεσμα μείωση των εκπομπών σωματιδίων και πολυαρωματικών υδρογονανθράκων, αλλά το ποσοστό και η ημερομηνία έχουν επιλεγεί έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα προκύψει κόστος από την προτεινόμενη αλλαγή.
- 3) Η μέγιστη περιεκτικότητα του πετρελαίου εσωτερικής καύσης για μη οδικά οχήματα σε θείο θα μειωθεί από 1000 ppm σε 10 ppm για χερσαίες χρήσεις και από 1000 ppm σε 300 ppm για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η αλλαγή για τον χερσαίο εξοπλισμό θα διευκολύνει τη καθιέρωση κινητήρων και συστημάτων ελέγχου των εκπομπών προηγμένης τεχνολογίας και, εξάλλου, θα μειώσει τις εκπομπές σωματιδίων από τον ήδη υπάρχοντα εξοπλισμό. Όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα, με την αλλαγή αυτή θα εξασφαλιστεί ότι κατά τη λειτουργία αυτών των κινητήρων θα τηρούνται οι τιμές εκπομπών ρύπων που καθορίζονται στις εγκρίσεις τύπου.
- 4) Για να καταστεί δυνατή η χρήση υψηλότερου ποσοστού βιοκαυσίμων στη βενζίνη, προβλέφθηκε ιδιαίτερο μείγμα βενζίνης με υψηλότερη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε οξυγονούχες ενώσεις (μεταξύ των οποίων μέχρι 10% αιθανόλη). Για τον ίδιο λόγο αυξάνεται το όριο της τάσης ατμών σε βενζίνη αναμειγμένη με αιθανόλη. Όλα τα μείγματα που διατίθενται στην αγορά πρέπει να επισημαίνονται σαφώς. Οι αλλαγές αυτές θα διευκολύνουν την ανάπτυξη της αγοράς βιοκαυσίμων, ενώ θα αποτρέψουν ενδεχόμενους κινδύνους να προκληθούν βλάβες στα ήδη κυκλοφορούντα οχήματα. Υψηλότερες εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων θα είναι υπό έλεγχο με τα συστήματα συλλογής των εκπομπών στα πρατήρια καυσίμων. Η Επιτροπή θα υποβάλει το 2007 πρόταση για υποχρεωτική καθιέρωση της ανάκτησης ατμών βενζίνης στα πρατήρια καυσίμων.
- 5) Καθιερώνεται από το 2009 η υποχρεωτική παρακολούθηση των αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής καυσίμων. Από το 2011 οι εκπομπές αυτές θα πρέπει να μειώνονται κατά 1% ανά έτος. Έτσι θα εξασφαλιστεί ότι ο κλάδος των καυσίμων συμβάλλει στην επίτευξη των μακροπρόθεσμων κοινοτικών στόχων μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου και, παράλληλα, συμμετέχει στις προσπάθειες για τη βελτίωση της απόδοσης των οχημάτων. Θα προωθηθεί επίσης η περαιτέρω ανάπτυξη των καυσίμων περιορισμένου CO₂ και άλλων μέτρων για τη μείωση των εκπομπών κατά την αλυσίδα παραγωγής.
- 6) Η επιτρεπόμενη μέγιστη τάση ατμών των μειγμάτων με αιθανόλη έχει τροποποιηθεί, παρέχοντας έτσι στη βιομηχανία βιοκαυσίμων τη δυνατότητα να παραχθεί βενζίνη προς ανάμειξη που να καθιστά δυνατή υψηλότερη περιεκτικότητα σε βιοκαύσιμα και αιθανόλη με χαμηλότερη τάση ατμών, έχει ζητηθεί από τις εταιρείες πετρελαιοειδών να αναπτύξουν τα μείγματα αυτά και στην Ευρώπη. Όταν θα είναι διαθέσιμη σε επαρκείς ποσότητες αυτή η προς ανάμειξη βενζίνη χαμηλής τάσης ατμών, θα μπορούσε να αναθεωρηθεί το όριο της τάσης ατμών.

Επιπλέον, στην προτεινόμενη οδηγία αποσαφηνίζεται η δυνατότητα χρήσης εξαιρέσεων ως προς το όριο τάσης ατμών σε πολικές ή αντίξοες καιρικές συνθήκες,

ώστε να αποφευχθεί η εσφαλμένη ερμηνεία και να βελτιωθεί η ασφάλεια δικαίου, θεσπίζεται δε νέα ρήτρα σχετικά με την επανεξέταση. Με την πρόταση οδηγίας επικαιροποιείται, εξάλλου, η οδηγία 98/70/ΕΚ, με την απόσυρση περιττών στοιχείων της.

- **Νομική βάση**

Οι νομικές βάσεις της οδηγίας είναι δύο (άρθρα 95 και 175), επειδή τροποποιεί μια πράξη και καταργεί άλλη - αμφοτέρως βασιζόμενες στο άρθρο 95 (πρώην άρθρο 100 Α) - και τροποποιεί μια τρίτη πράξη που βασίζεται στο άρθρο 175 (πρώην άρθρο 130Τ).

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Οι στόχοι της πρότασης είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, επειδή η αγορά οδικών οχημάτων είναι πανευρωπαϊκή και σημαντική πτυχή της ορθής λειτουργίας τους είναι η ποιότητα των διαθέσιμων καυσίμων. Η δράση σε επίπεδο επιμέρους κρατών μελών θα σήμαινε ότι θα έπαυε να είναι ενιαία η αγορά καυσίμων για τις οδικές μεταφορές, επειδή θα εφαρμόζονταν διαφορετικές προδιαγραφές. Τούτο όχι μόνον θα ήταν επιζήμιο από οικονομική άποψη, αλλά και θα μείωνε την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, επειδή η αγορά κάθε κράτους μέλους θα ήταν εξαρτημένη από την προσφορά καυσίμων παραγόμενων σύμφωνα με την εθνική του προδιαγραφή, αποτρέποντας με τον τρόπο αυτό τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών σε περίπτωση διακοπής του εφοδιασμού της αγοράς.

Με ενιαία προδιαγραφή καυσίμων για όλη την ΕΕ θα είναι χαμηλότερο το κόστος και μεγαλύτερα τα οφέλη του περιορισμού των βλαβών στο περιβάλλον και την υγεία από τη χρήση καυσίμων για τις οδικές μεταφορές. Επειδή οι ατμοσφαιρικοί ρύποι διαχέονται ανεξαρτήτως συνόρων, είναι σκόπιμο να εξασφαλιστεί συντονισμένη δράση για τη μείωση των εκπομπών σε όλη την Κοινότητα.

Συνεπώς, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τους κατωτέρω λόγους.

Η πρόταση υποβάλλεται υπό μορφή οδηγίας όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές καυσίμων για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας. Η πρόταση οδηγίας δεν αφορά τις υπόλοιπες τεχνικές πτυχές των προδιαγραφών καυσίμων, οι οποίες θα διέπονται από ευρωπαϊκά πρότυπα σύμφωνα με τις αρχές της καλύτερης νομοθεσίας.

Η πρόταση δεν αυξάνει την οικονομική ή διοικητική επιβάρυνση της Κοινότητας και των εθνικών, περιφερειακών ή τοπικών αρχών. Οι απαιτήσεις έναντι αυτών των φορέων δεν τροποποιούνται σε σχέση με την ισχύουσα οδηγία.

Κατά την κατάρτιση των προτάσεων αναλύθηκαν το κόστος και τα οφέλη, όπως αναφέρεται λεπτομερώς στην εκτίμηση αντικτύπου. Οι προτεινόμενες δράσεις έχουν

επιλεχθεί έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα οφέλη υπερέχουν πάντοτε του κόστους. Με τον τρόπο αυτό έχει ελαχιστοποιηθεί το συνολικό κόστος για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες.

- **Επιλογή μέσων**

Προτεινόμενο μέσο: οδηγία

Η χρήση άλλου μέσου δεν ενδείκνυται, επειδή, για λόγους ασφάλειας δικαίου, η ποιότητα των καυσίμων πρέπει να διέπεται από δεσμευτική νομοθεσία. Έτσι αποκλείονται άλλα μέσα πλην της οδηγίας ή του κανονισμού. Δεδομένου ότι χρειάζεται να ελέγχεται μόνον η τελική προδιαγραφή του καυσίμου όχι όμως ο τρόπος που εξασφαλίζεται η τήρηση αυτής της προδιαγραφής, ο κανονισμός θα ήταν περιττά περιοριστικός.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον κοινοτικό προϋπολογισμό.

5. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Απλούστευση**

Με την πρόταση απλουστεύεται η νομοθεσία, δεδομένου ότι τροποποιούνται δύο ισχύουσες οδηγίες (οδηγία 98/70/ΕΚ και οδηγία 1999/32/ΕΚ⁸). Οι οδηγίες που προκύπτουν είναι συντομότερες, σαφέστερες, αποφεύγεται η σημερινή αλληλεπικάλυψη και περιορίζονται οι δυνατότητες έλλειψης ασφάλειας δικαίου.

- **Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας**

Με την πρόταση θα καταργηθεί ισχύουσα περιττή οδηγία (93/12/ΕΟΚ⁹).

- **Ρήτρα επανεξέτασης / αναθεώρησης / λήξης ισχύος**

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης.

- **Πίνακας αντιστοιχίας**

Απαιτείται από τα κράτη μέλη να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη νομοθετική πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και, συνεπώς, πρέπει να τον καλύπτει.

⁸ Βλ. παραπάνω υποσημειώσεις 1 και 3.

⁹ Βλ. παραπάνω υποσημείωση 4.

6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Άρθρο 1

Σημείο 1. Τροποποιείται το άρθρο 2 με την προσθήκη της νέας παραγράφου 5, όπου ορίζεται σαφέστερα η έννοια των πολικών ή αντίξοων καιρικών συνθηκών.

Σημείο 2. Τροποποιείται το άρθρο 3. Στην παράγραφο 2, διαγράφονται τα στοιχεία α) και β) επειδή είναι περιττά. Το στοιχείο γ) τροποποιείται ώστε να επιτραπεί η εμπορία βενζίνης που πληροί το παράρτημα V.

Αντικαθίσταται η παράγραφος 3, ώστε να απαιτείται η σήμανση όλων των καυσίμων που πληρούν το παράρτημα III ή το παράρτημα V.

Διαγράφονται οι παράγραφοι 4, 5 και 6 που είναι περιττές, λόγω λήξης της ισχύος των παρεκκλίσεων το 2003, 2005 και 2007.

Αντικαθίσταται η παράγραφος 7, ώστε να καθοριστεί η μέγιστη περιεκτικότητα σε μόλυβδο των μικρών ποσοτήτων μολυβδούχου βενζίνης που ενδεχομένως να συνεχίσουν να επιτρέπουν τα κράτη μέλη.

Σημείο 3. Τροποποιείται το άρθρο 4. Στην παράγραφο 1, διαγράφονται τα στοιχεία α) και β) επειδή είναι περιττά. Αντικαθίσταται το στοιχείο ε) ώστε να επιβεβαιωθεί η ημερομηνία «1η Ιανουαρίου 2009» ως η χρονική στιγμή από την οποία η μέγιστη περιεκτικότητα θείου σε όλα τα είδη ντίζελ πρέπει να είναι 10mg/kg.

Διαγράφονται οι παράγραφοι 2 και 3 επειδή είναι περιττές λόγω λήξης της ισχύος των παρεκκλίσεων το 2003 και το 2007. Κατά συνέπεια, διαγράφεται η παράγραφος 4 επειδή δεν απαιτείται πλέον η διαδικασία για την διεκπεραίωση των παρεκκλίσεων σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3.

Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται, ώστε να θεσπιστούν αυστηρότερες προδιαγραφές για την περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα.

Προστίθεται παράγραφος 6, ώστε την 31η Δεκεμβρίου 2009 να θεσπιστεί χαμηλότερη μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου εσωτερικής καύσης που προορίζεται για χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Προβλέπεται περαιτέρω μείωσή της, το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2011.

Σημείο 4. Τροποποιείται η επικεφαλίδα και εισάγεται νέα παράγραφος στο άρθρο 6, με την οποία απαιτείται έγκριση της Επιτροπής όταν κράτος μέλος επιθυμεί να χρησιμοποιήσει για τις πολικές ή αντίξοες καιρικές συνθήκες παρέκκλιση από την τάση ατμών που έχει προβλεφθεί για τις θερινές θερμοκρασίες.

Σημείο 5. Παρεμβάλλονται δύο νέα άρθρα. Σύμφωνα με το πρώτο νέο άρθρο, τα κράτη μέλη οφείλουν να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να υποβάλλουν δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των καυσίμων με τα οποία προμηθεύουν την αγορά. Η μεθοδολογία για τον μηχανισμό υποβολής δεδομένων πρέπει να καθορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/30/EK. Σύμφωνα με πρόσθετη απαίτηση που θα τεθεί σε ισχύ σε

μεταγενέστερη ημερομηνία, θα πρέπει να μειωθούν οι εκπομπές που θα αναφέρονται.

Στο δεύτερο νέο άρθρο προβλέπεται ότι η Επιτροπή θεσπίζει, με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, μέτρα σχετικά με τις λεπτομέρειες για την προσθήκη αιθανόλης στη βενζίνη και, ιδίως, την τάση ατμών.

Σημείο 6. Παρεμβάλλεται νέο άρθρο, σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή οφείλει να συνεχίζει την ανάπτυξη κατάλληλης μεθοδολογίας δοκιμών σχετικά με τη χρήση μεταλλικών προσθέτων στα καύσιμα.

Σημείο 7. Αντικαθίσταται το αρχικό άρθρο, σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή οφείλει να υποβάλλει σε τακτική βάση έκθεση σχετικά με την οδηγία. Προβλέπεται να υποβληθεί η πρώτη έκθεση μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2012 και εν συνεχεία να υπαβάλλεται έκθεση ανά τριετία. Η εκάστοτε έκθεση συνοδεύεται, εφόσον τούτο είναι σκόπιμο, από πρόταση. Στο άρθρο αυτό προσδιορίζονται τα στοιχεία που πρέπει να συμπεριλαμβάνει η εν λόγω έκθεση.

Σημείο 8. Αντικαθίσταται το αρχικό άρθρο 11 (όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003¹⁰ παράρτημα ΙΙ σημείο 80), ώστε να προβλέπεται η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο.

Σημείο 9. Διαγράφεται το άρθρο 14 που είναι περιττό.

Σημείο 10. Διαγράφεται το παράρτημα Ι της οδηγίας 98/70/ΕΚ που είναι περιττό.

Σημείο 11. Διαγράφεται το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 98/70/ΕΚ που είναι περιττό.

Σημείο 12. Στο παράρτημα ΙΙΙ, αυξάνεται το μέγιστο όριο επιτρεπόμενης τάσης ατμών των μειγμάτων με αιθανόλη.

Σημείο 13. Στο παράρτημα ΙV, η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα του ντίτζελ σε πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες τροποποιείται σε 8% και αλλάζει η υποσημείωση 3, λόγω της επιβεβαίωσης του ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2009, το μέγιστο όριο για την περιεκτικότητα σε θείο όλων των τύπων ντίτζελ θα είναι 10 mg/kg.

Σημείο 14. Προστίθεται νέο παράρτημα V, το οποίο περιλαμβάνει την προδιαγραφή για τη βενζίνη που περιέχει μέχρι 10% αιθανόλη, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης της μέγιστης περιεκτικότητας σε οξυγονούχες ενώσεις και της συνολικής περιεκτικότητας 3,7% σε οξυγονούχες ενώσεις.

Σημείο 15. Προστίθεται νέο παράρτημα VI, όπου ορίζεται το μέγεθος της επιτρεπόμενης αύξησης της τάσης ατμών για διαφορετικά μείγματα με αιθανόλη.

Άρθρο 2

Η οδηγία 1999/32/ΕΚ περιέχει αναφορές σε καύσιμα τα οποία χρησιμοποιούνται από σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι αλλαγές που επιφέρει η παρούσα πρόταση

¹⁰ EE L 284, 31.10.2003, σ. 1.

στις προδιαγραφές καυσίμων γι' αυτά τα σκάφη απαιτούν αντίστοιχη τροποποίηση της οδηγίας 1999/23/EK.

Άρθρο 3

Λόγω των αλλαγών που επέφεραν στην οδηγία 93/12/ΕΟΚ οι οδηγίες 1998/70/ΕΚ και 1999/32/ΕΚ, εξακολουθεί να ισχύει μία μόνον παράγραφος του άρθρου 2 της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ. Αυτή είναι περιττή και, κατά συνέπεια, η οδηγία καταργείται.

Άρθρο 4

Ορίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2008 ως καταληκτική ημερομηνία για τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία τροποποιείται η οδηγία 98/70/ΕΚ όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη χρήση καυσίμων στις οδικές μεταφορές, τροποποιείται η οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και καταργείται η οδηγία 93/12/ΕΟΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95 και το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής¹¹,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης¹⁴,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 1998 σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁵ καθορίζει, για λόγους υγείας και περιβάλλοντος, ελάχιστες προδιαγραφές για τη βενζίνη και το ντίζελ που χρησιμοποιούνται στα οδικά οχήματα και στα μη οδικά κινητά μηχανήματα.

¹¹ ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

¹² ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

¹³ ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

¹⁴ ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

¹⁵ Οδηγία 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1993 σχετικά με την περιεκτικότητα ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 74 της 27.3.1993, σ. 81).

- (2) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τίτλο «Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση»¹⁶ καθορίστηκαν στόχοι για την μείωση των εκπομπών ρύπων μέχρι το 2020. Οι στόχοι αυτοί προέκυψαν από εκτενή ανάλυση του κόστους και των οφελών. Συγκεκριμένα, καθορίστηκαν ως στόχοι η μείωση κατά 82% των εκπομπών του SO₂, κατά 60% των οξειδίων του αζώτου, κατά 51% των πτητικών οργανικών ενώσεων (VOC) και κατά 59% των σωματιδίων PM_{2.5} ως προς τις εκπομπές του 2000. Σε μελλοντική νομοθεσία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα που έχουν τροποποιήσεις της οδηγίας 98/70/EK στις εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων από πρατήρια καυσίμων.
- (3) Η Κοινότητα δεσμεύθηκε υπό το Πρωτόκολλο του Κυότο να επιτύχει στόχους για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου την περίοδο 2008-2012. Στις χειρσαίες μεταφορές αναλογούν επί του παρόντος σχεδόν 20% των εκπομπών αυτών. Η Κοινότητα εξετάζει πόση εξοικονόμηση αερίων του θερμοκηπίου θα πρέπει να επιδιωχθεί πέραν των δεσμεύσεων του πρωτοκόλλου του Κυότο. Όλοι οι κλάδοι θα πρέπει να συμβάλουν σε αυτούς τους μελλοντικούς στόχους.
- (4) Μία πτυχή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές έχει αντιμετωπιστεί με την κοινοτική πολιτική για το CO₂ και τα αυτοκίνητα. Τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές ευθύνονται για σημαντικό μερίδιο των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Κοινότητας. Η παρακολούθηση και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου καθ' όλο τον κύκλο ζωής του καυσίμου μπορεί να συμβάλει στην εκπλήρωση από την Κοινότητα των στόχων για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου μέσω περιορισμού του διοξειδίου του άνθρακα από τα καύσιμα για τις μεταφορές.
- (5) Η Κοινότητα έχει θεσπίσει κανονιστικές διατάξεις που περιορίζουν τις εκπομπές ρύπων από ελαφρά και βαρέα φορτηγά οχήματα. Οι προδιαγραφές για τα καύσιμα είναι ένας από τους παράγοντες που επηρεάζουν θετικά την τήρηση αυτών των ορίων εκπομπών.
- (6) Σκοπός της οδηγίας 2003/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Μαΐου 2003 σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές¹⁷ είναι η προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων στην Κοινότητα. Η κοινοτική στρατηγική για τα βιοκαύσιμα έχει αναλυθεί περαιτέρω το 2006 στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα»¹⁸. Στην ανακοίνωση δηλώνεται η πρόθεση για περαιτέρω ανάπτυξη των βιοκαυσίμων και της τεχνολογίας βιοκαυσίμων, αλλά αναφέρεται σαφώς ότι η ανάπτυξη αυτή θα πρέπει να μην οδηγήσει σε αύξηση των περιβαλλοντικών βλαβών και τονίζεται η ανάγκη για μεγαλύτερη εξοικονόμηση αερίων του θερμοκηπίου. Στην ανακοίνωση αναγνωρίζεται επίσης ότι είναι αναγκαίο να προωθηθεί περαιτέρω η ανάπτυξη της τεχνολογίας βιοκαυσίμων.
- (7) Η οδηγία 93/12/EOK συναρτά την παρέκκλιση από τη μέγιστη τάση ατμών βενζίνης κατά τη θερινή περίοδο με τις πολιτικές ή αντίξοες καιρικές συνθήκες. Επειδή κατά την

¹⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση - COM(2005) 446.

¹⁷ EE L 123 της 31.10.2003, σ. 42.

¹⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής - Στρατηγική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα. - COM(2006) 34, 8.2.2006

εφαρμογή αυτών των διατάξεων προκύπτει ανασφάλεια δικαίου, πρέπει να αποσαφηνιστούν οι συνθήκες που διέπουν τη χρήση της παρέκκλισης.

- (8) Η οδηγία 97/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1997 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα¹⁹, καθορίζει όρια εκπομπών για τους κινητήρες που χρησιμοποιούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα. Πρέπει να προβλεφθούν καύσιμα που να καθιστούν δυνατή την ορθή λειτουργία των κινητήρων αυτών των μηχανημάτων.
- (9) Τα καύσιμα για τις οδικές μεταφορές ευθύνονται για περίπου 20% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Κοινότητα. Μία προσέγγιση για τη μείωση των εκπομπών αυτών είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής αυτών των καυσίμων. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με διάφορους τρόπους. Με δεδομένα τη φιλοδοξία της Κοινότητας να μειώσει περαιτέρω τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και το σημαντικό μερίδιο των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, είναι σκόπιμο να συγκροτηθεί μηχανισμός με τον οποίο θα απαιτείται από τους προμηθευτές καυσίμων να υποβάλλουν δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των καυσίμων που προμηθεύουν και να μειώνουν τις εκπομπές αυτές κατά καθορισμένο ετήσιο ποσοστό από το 2010 και μετά. Επειδή μία από τις συνέπειες της παρούσας οδηγίας θα είναι η μεγαλύτερη δυνατότητα χρήσης βιοκαυσίμων, ο μηχανισμός για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου θα συγκροτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/30/EK.
- (10) Επειδή είναι ευρύ το φάσμα των οικονομικών κλάδων που εμπλέκονται στην προμήθεια διαφορετικών καυσίμων τα οποία θα συμβάλλουν στον περιορισμό του διοξειδίου του άνθρακα από τα καύσιμα για τις μεταφορές, θα οργανωθούν διαβουλεύσεις με όλες τις ομάδες ενδιαφερομένων, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/30/EK.
- (11) Η Επιτροπή έχει θέσει ως στόχο να ανέλθει σε τουλάχιστον 10% μέχρι το 2020 το μερίδιο των βιοκαυσίμων στα καύσιμα για τις μεταφορές. Η συνεχής τεχνολογική πρόοδος στους τομείς του αυτοκινήτου και των καυσίμων, καθώς και η σταθερή βούληση εξασφάλισης βέλτιστων επιπέδων προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας, επιβάλλουν περιοδική επανεξέταση των προδιαγραφών των καυσίμων, η οποία να βασίζεται σε περαιτέρω μελέτες και αναλύσεις των επιπτώσεων που έχουν στις εκπομπές ρύπων τα πρόσθετα και τα βιοκαύσιμα ως συστατικά. Κατά συνέπεια, πρέπει να υποβάλλονται τακτικές εκθέσεις σχετικά με τη δυνατότητα περιορισμού του διοξειδίου του άνθρακα από τα καύσιμα για τις μεταφορές.
- (12) Με τη χρησιμοποίηση απορρυπαντικών είναι δυνατόν να διατηρούνται καθαροί οι κινητήρες και, με τον τρόπο αυτό, να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων. Μέχρι τώρα δεν έχει καθιερωθεί ικανοποιητικός τρόπος δοκιμών, σε δείγματα καυσίμων, ως προς τις

¹⁹ Η οδηγία 97/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1997 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα (EE L 59 της 27.2.1998, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2004/26/EK (EE L 146 της 30.4.2004, σ. 1).

απορρυπαντικές τους ιδιότητες. Κατά συνέπεια, η ευθύνη ενημέρωσης των πελατών σχετικά με τα οφέλη των απορρυπαντικών και της χρήσης τους βαρύνει τους προμηθευτές καυσίμων και οχημάτων. Ωστόσο, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει κατά πόσον περαιτέρω εξελίξεις μπορούν να οδηγήσουν σε καλύτερη προσέγγιση για τη βελτιστοποίηση της χρήσης και των οφελών των απορρυπαντικών.

- (13) Οι λεπτομερείς ρυθμίσεις σχετικά με την προσθήκη αιθανόλης στη βενζίνη, ιδίως δε τα όρια της τάσης των ατμών και πιθανές εναλλακτικές λύσεις που να εξασφαλίζουν ότι η τάση ατμών μειγμάτων αιθανόλης δεν υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα όρια, θα πρέπει να επανεξετάζονται με βάση την πείρα από την εφαρμογή της οδηγίας 98/70/EK.
- (14) Με την προσθήκη αιθανόλης στη βενζίνη αυξάνεται η τάση ατμών του καυσίμου που προκύπτει, ενώ η τάση ατμών των μειγμάτων βενζίνης πρέπει να παραμένει υπό έλεγχο, ώστε να περιορίζονται οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων.
- (15) Η προσθήκη αιθανόλης στη βενζίνη έχει ως αποτέλεσμα μη γραμμική μεταβολή της τάσης ατμών του μείγματος καυσίμου που προκύπτει. Για να εξασφαλισθεί ότι η τάση ατμών της βενζίνης που προκύπτει από την ανάμειξη δύο νόμιμων μειγμάτων βενζίνης – αιθανόλης τηρεί το νόμιμο όριο τάσης ατμών, πρέπει να καθορισθεί η επιτρεπόμενη απόκλιση της τάσης ατμών των εν λόγω μειγμάτων, ούτως ώστε να αντιστοιχεί με την πραγματική αύξηση της τάσης ατμών που προκύπτει από την προσθήκη συγκεκριμένου ποσοστού αιθανόλης στη βενζίνη.
- (16) Για να προωθηθεί η χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα, ενώ, παράλληλα, να εκπληρώνονται οι στόχοι για την ατμοσφαιρική ρύπανση, τα διυλιστήρια πετρελαίου πρέπει, στην ιδανική περίπτωση, να διαθέτουν τις απαιτούμενες ποσότητες βενζίνης με χαμηλή τάση ατμών. Επειδή αυτό δεν συμβαίνει προς το παρόν, αυξάνεται το όριο της τάσης ατμών των μειγμάτων με αιθανόλη, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη της αγοράς βιοκαυσίμων.
- (17) Στην οδηγία 98/70/EK προβλέπεται ότι ορισμένα μέτρα θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή²⁰.
- (18) Η απόφαση 1999/468/EK τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/EK, η οποία εισήγαγε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο για τα μέτρα γενικής εμβέλειας που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης η οποία θεσπίστηκε σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης, με την κατάργηση, μεταξύ άλλων, ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή τη συμπλήρωση της πράξης με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων.
- (19) Στο πλαίσιο του καθορισμού του νέου μηχανισμού για την παρακολούθηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να καθορίσει τη μεθοδολογία αναφοράς των δεδομένων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των καυσίμων για τις οδικές μεταφορές και των καυσίμων που χρησιμοποιούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα. Επειδή τα μέτρα αυτά, όπως και τα μέτρα για την προσαρμογή των αναλυτικών μεθόδων που

²⁰ EE L 184, 31.10.2003, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2006/512/EK (EE L 200 της 22.7.2006, σ.11).

προβλέπονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 98/70/EK, είναι γενικής φύσεως και προβλέπεται να συμπληρώνουν την παρούσα οδηγία με την προσθήκη νέων μη ουσιαστικών στοιχείων, θα πρέπει να υιοθετηθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/EK.

- (20) Στην οδηγία 98/70/EK προβλέπονται προδιαγραφές καυσίμων, ορισμένες εκ των οποίων είναι πλέον περιττές. Επιπλέον, η οδηγία περιλαμβάνει σειρά παρεκκλίσεων οι οποίες έχουν πάψει να ισχύουν. Άρα, για λόγους σαφήνειας είναι σκόπιμη η διαγραφή αυτών των στοιχείων.
- (21) Η τεχνολογία βιοκαυσίμων εξελίσσεται. Χρειάζεται περαιτέρω έρευνα όλων των δυνατοτήτων για τη μετατροπή της βιομάζας σε καύσιμο προς χρήση στις μεταφορές. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμη η υιοθέτηση ισορροπημένης προσέγγισης για τα όρια που καθορίζονται στην οδηγία, με σκοπό να αυξηθεί, κατά περίπτωση, η χρήση των διαφόρων βιοκαυσίμων, μεταξύ άλλων της μεθανόλης, της αιθανόλης, των ανώτερων αλκοολών, των αιθέρων και άλλων οξυγονούχων ενώσεων.
- (22) Στην οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 1999 σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ²¹ καθορίζονται ορισμένες ρυθμίσεις σχετικά με τη χρήση καυσίμων για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Χρειάζεται να αποσαφηνιστεί η διαχωριστική γραμμή μεταξύ της οδηγίας 1999/32/EK και της οδηγίας 98/70/EK, δεδομένου ότι και οι δύο εν λόγω οδηγίες καθορίζουν όρια για τη μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, είναι λοιπόν σκόπιμο να προσαρμοστούν οι εν λόγω οδηγίες, έτσι ώστε το όριο αυτό να ορίζεται σε μία και μόνη νομοθετική πράξη.
- (23) Κατά συνέπεια, πρέπει να τροποποιηθούν καταλλήλως οι οδηγίες 98/70/EK και 99/32/EK.
- (24) Η οδηγία 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Μαρτίου 1993 σχετικά με την περιεκτικότητα ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο²² έχει τροποποιηθεί ευρέως με την πάροδο του χρόνου και, ως αποτέλεσμα αυτού, δεν περιέχει πλέον ουσιαστικά στοιχεία. Κατά συνέπεια, πρέπει να καταργηθεί.
- (25) Επειδή ο στόχος να εξασφαλιστεί ενιαία αγορά καυσίμων για τις οδικές μεταφορές και για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα και ο στόχος να τηρηθούν τα ελάχιστα επίπεδα προστασίας του περιβάλλοντος από τη χρήση αυτών των καυσίμων δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και, κατά συνέπεια, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Κοινότητας, αφού έτσι θα εξασφαλιστεί ενιαία αγορά γι' αυτά τα καύσιμα και θα διευκολυνθεί η ενιαία αγορά για τα οχήματα και για τα μηχανήματα που τα χρησιμοποιούν, η Κοινότητα δικαιούται να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία επίσης διατυπώνεται

²¹ Οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ: (ΕΕ L 121 της 11.5.1999, σ.13).

²² ΕΕ L 74, 27.2.1998, σ. 81, Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/32/EK:

στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στην οδηγία 98/70/EK

Η οδηγία 98/70/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2 πρώτο εδάφιο, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 5:

«5. "Πολικές ή αντίξοες χειμερινές συνθήκες", μέσες χειμερινές θερμοκρασίες την περίοδο από τον Οκτώβριο μέχρι τον Απρίλιο, στη σχετική περιφέρεια ή κράτος μέλος, κατώτερες από τον μέσο όρο στην Κοινότητα.»

2. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

(α) Στην παράγραφο 2, τα στοιχεία α) και β) διαγράφονται.

(β) Στην παράγραφο 2 στοιχείο γ), στο τέλος της πρότασης προστίθενται οι λέξεις «ή του παραρτήματος V».

(γ) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Καύσιμο που πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος III επισημαίνεται στη γλώσσα ή τις γλώσσες του κράτους μέλους ως "Βενζίνη χαμηλής περιεκτικότητας σε βιοκαύσιμα".

Καύσιμο που πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος V επισημαίνεται στη γλώσσα ή στις γλώσσες του κράτους μέλους ως "Βενζίνη υψηλής περιεκτικότητας σε βιοκαύσιμα".»

(γ) Οι παράγραφοι 4, 5 και 6 διαγράφονται.

(δ) Η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Παρά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την εμπορία μολυβδούχου βενζίνης περιεκτικότητας σε μόλυβδο κάτω των 0,15 g/l, σε μικρές ποσότητες που να μην υπερβαίνουν το 0,5 % των συνολικών πωλήσεων, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν από παλαιά χαρακτηριστικού τύπου οχήματα και να διατεθούν μέσω ομάδων ειδικών συμφερόντων.»

3. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

(α) Η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

- i. Τα στοιχεία α) και β) διαγράφονται.
- ii. Στο στοιχείο δ) διαγράφονται οι λέξεις «Με την επιφύλαξη των διατάξεων του στοιχείου γ)»
- iii. Το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(ε) Το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να επιτρέπεται η διάθεση στην αγορά, στην επικράτειά τους, μόνον καυσίμου ντίζελ το οποίο πληροί τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές που καθορίζονται στο παράρτημα IV.»

(β) Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 διαγράφονται.

(γ) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που διατίθεται στην αγορά, στην επικράτειά τους, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008 και προορίζεται για χρήση σε μη οδικά κινητά μηχανήματα και γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες, περιέχει θείο σε αναλογία μικρότερη από 1000 mg/kg. Το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2009, η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου εσωτερικής καύσης που προορίζεται για χρήση σε μη οδικά κινητά μηχανήματα και γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες, εξαιρουμένων των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, είναι 10 mg/kg.»

(δ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

«6. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2009, η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου εσωτερικής καύσης που προορίζεται για χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι 300 mg/kg. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη μείωση αυτής της περιεκτικότητας σε 10mg/kg το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2011.»

4. Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

(α) Η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Εμπορία καυσίμων με αυστηρότερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές και υψηλότερη τάση ατμών.»

(β) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Κατά παρέκκλιση από το παράρτημα III, κάθε κράτος μέλος μπορεί να λαμβάνει μέτρα για να εξασφαλίσει ότι σε όλη την επικράτειά του ή σε συγκεκριμένες περιοχές όπου οι μέσες χειμερινές θερμοκρασίες είναι ιδιαίτερος χαμηλές, επιτρέπεται τάση ατμών υψηλότερη από την καθοριζόμενη ως μέγιστη για τη θερινή περίοδο, όπως προβλέπεται στην υποσημείωση 5 του παραρτήματος III και στην υποσημείωση 4 του παραρτήματος V.»

(γ) Στην παράγραφο 2, οι λέξεις "παράγραφο 1" αντικαθίστανται από τις λέξεις "παράγραφο 1 ή 1α."

5. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 7α και 7β :

«Άρθρο 7α

Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2009, τα κράτη μέλη απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων που διατίθενται στην αγορά για τις οδικές μεταφορές και για μη οδικά κινητά οχήματα να παρακολουθούν και να υποβάλλουν δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής αυτών των καυσίμων.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 2011, τα κράτη μέλη απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων που διατίθενται στην αγορά για τις οδικές μεταφορές και για μη οδικά κινητά οχήματα να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από αυτά τα καύσιμα. Η μείωση ισούται με επιπλέον 1% των εκπομπών του 2010 για κάθε ημερολογιακό έτος μέχρι και το 2020. Το επίπεδο των ανά μονάδα ενέργειας εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής του καυσίμου που θα αναφερθεί το 2020 πρέπει να μην είναι υψηλότερο από 90% του επιπέδου που θα αναφερθεί το 2010.

3. Τα μέτρα που απαιτούνται για να υλοποιείται η παρακολούθηση, η υποβολή δεδομένων και η επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής, με βάση ακριβή ορισμό των στοιχείων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό των εν λόγω εκπομπών, ώστε να τηρούνται οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

Άρθρο 7β

Προσθήκη αιθανόλης στη βενζίνη

Τα μέτρα σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για την προσθήκη αιθανόλης στη βενζίνη και, ιδίως, την τάση ατμών όπως ορίζεται στο παράρτημα VI και εναλλακτικές δυνατότητες, τα οποία προβλέπεται να τροποποιούν μη ουσιαστικά στοιχεία της παρούσας οδηγίας, καθώς και να τη συμπληρώνουν, εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.»

6. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 8α:

«Άρθρο 8α

Μεταλλικά πρόσθετα

Η Επιτροπή συνεχίζει να αναπτύσσει κατάλληλη μεθοδολογία δοκιμών σχετικά με τη χρήση μεταλλικών προσθέτων στα καύσιμα.»

7. Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Εκθέσεις

Η Επιτροπή υποβάλλει, μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2012 και εν συνεχεία ανά τριετία, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, συνοδευόμενη, εφόσον τούτο είναι σκόπιμο, από πρόταση.

Η έκθεση πραγματεύεται ιδίως τα ακόλουθα :

- (α) η χρήση βιοκαυσίμων στο πλαίσιο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας καθώς και η χρήση και εξέλιξη της τεχνολογίας αυτοκινήτων, υπό το πρίσμα της εκπλήρωσης του στόχου να ανέλθει σε τουλάχιστον 10% μέχρι το 2020 το μερίδιο των βιοκαυσίμων που χρησιμοποιούνται στα καύσιμα για τις μεταφορές, όπως ορίζεται στην επισκόπηση της Ενεργειακής Στρατηγικής από την Επιτροπή*, καθώς και του στόχου να περιορισθεί το διοξείδιο του άνθρακα στα καύσιμα για τις μεταφορές·
- (β) την κοινοτική πολιτική σχετικά με τις εκπομπές CO₂ από τα οχήματα για τις οδικές μεταφορές·
- (γ) τα όρια της τάσης ατμών σε μείγματα βενζίνης με αιθανόλη·
- (δ) τα όρια εκπομπών ρύπων από κινητήρες που χρησιμοποιούνται στις εσωτερική ναυσιπλοΐα, με βάση ανάλυση των επιπτώσεων των ρύπων και των αερίων του θερμοκηπίου·
- (ε) την αύξηση της χρήσης απορρυπαντικών στα καύσιμα·
- (στ) τη χρήση μεταλλικών προσθέτων στα καύσιμα.

* COM(2007)1, 10.1.2007.»

8. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11
Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
 2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.»
9. Το άρθρο 14 διαγράφεται.
10. Το παράρτημα I διαγράφεται.
11. Το παράρτημα II διαγράφεται.
12. Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

Η υποσημείωση 5 τροποποιείται με την προσθήκη του ακόλουθου κειμένου: «Σε καύσιμο που περιέχει αιθανόλη, η μέγιστη επιτρεπόμενη τάση ατμών κατά τη θερινή

περίοδο επιτρέπεται να υπερβαίνει τα 60kPa κατά το μέγεθος που εμφανίζεται στον πίνακα του παραρτήματος VI.»

13. Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:
- (a) στη σειρά «πολυκυκλικοί αρωματικοί υδρογονάνθρακες», η εγγραφή στη στήλη «Μέγιστο» αντικαθίσταται από την εγγραφή «8».
 - (b) Η υποσημείωση 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(3) Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008, πρέπει να διατίθεται στην αγορά και να είναι διαθέσιμο σε κατάλληλα εξισορροπημένη γεωγραφική βάση στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους, ντίζελ με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 10 mg/kg. Από την 1η Ιανουαρίου 2009, όλα τα καύσιμα ντίζελ που διατίθενται στην αγορά, στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους, πρέπει να έχουν μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 10 mg/kg.»
14. Το παράρτημα της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα V.
15. Το παράρτημα της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα VI.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις της οδηγίας 1999/32/ΕΚ

Το άρθρο 4β της οδηγίας 1999/32/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (α) Στην παράγραφο 1, το στοιχείο α) διαγράφεται.
- (β) Στην παράγραφο 2, το στοιχείο β) διαγράφεται.
- (γ) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που διαθέτουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε, επιτρέπεται να χρησιμοποιούν καύσιμο του οποίου η προδιαγραφή καθορίζεται στην παρούσα οδηγία ενόσω βρίσκονται στη θάλασσα.

Όταν τα σκάφη αυτά δεν βρίσκονται στη θάλασσα πρέπει να χρησιμοποιούν καύσιμα που πληρούν τις προδιαγραφές της οδηγίας 98/70/ΕΚ.»

Άρθρο 3

Κατάργηση

Η οδηγία 93/12/ΕΟΚ καταργείται.

Άρθρο 4
Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την [31η Δεκεμβρίου 2009]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και τον πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών των διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος αυτής της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5
Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 6
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ
ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΗΣ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ**

Τύπος: Βενζίνη υψηλής περιεκτικότητας σε βιοκαύσιμα

Παράμετρος (1)	Μονάδα	Όρια (2)	
		Ελάχιστο	Μέγιστο
Αριθμός οκτανίου research		95	—
Αριθμός οκτανίου κινητήρα		85	—
Τάση ατμών, θερινή περίοδος (3)	kPa	—	60,0 (4)
Απόσταξη:			
— απόσταγμα στους 100 °C	% v/v	46,0	—
— απόσταγμα στους 150 °C	% v/v	75,0	—
Ανάλυση υδρογονανθράκων:			
— ολεφίνες	% v/v	—	18,0
— αρωματικοί	% v/v	—	35,0
— βενζόλιο	% v/v	—	1,0
Περιεκτικότητα σε οξυγόνο	% m/m	—	3,7
Οξυγονούχες ουσίες			
— Μεθανόλη			3
— Αιθανόλη (μπορεί να χρειάζεται η προσθήκη σταθεροποιητών)	% v/v		10
— Ισοπροπυλική αλκοόλη	% v/v	—	12
— Τριτοταγής βουτυλική αλκοόλη	% v/v	—	15
— Ισοβουτυλική αλκοόλη	% v/v	—	15
— Αιθέρες με 5 ή περισσότερα άτομα άνθρακα ανά μόριο	% v/v	—	22
Άλλες οξυγονούχες ουσίες(5)	% v/v	—	15
Περιεκτικότητα σε θείο	mg/kg	—	10
Περιεκτικότητα σε μόλυβδο	g/l	—	0,005

(1) Μέθοδοι δοκιμών είναι εκείνες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πρότυπο EN 228:1999. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν αναλυτική μέθοδο, η οποία καθορίζεται ειδικά προς αντικατάσταση του προτύπου EN 228:1999, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι η νέα μέθοδος παρέχει τουλάχιστον την ίδια ακρίβεια και τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο επαναληπτικότητας με την αναλυτική μέθοδο που αντικαθιστά.

(2) Οι τιμές που αναφέρονται στην προδιαγραφή είναι «αληθείς τιμές». Κατά τον καθορισμό οριακών τιμών τους, εφαρμόστηκαν οι όροι του διεθνούς προτύπου ISO 4259 «Προϊόντα πετρελαίου — Προσδιορισμός και εφαρμογή των δεδομένων ακριβείας σε σχέση με τις μεθόδους δοκιμών», ενώ στον καθορισμό ελάχιστης τιμής έχει ληφθεί υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2 R άνω του μηδενός (R = αναπαραγωγιμότητα). Τα αποτελέσματα των μεμονωμένων μετρήσεων ερμηνεύονται βάσει των κριτηρίων που περιγράφονται στο ISO 4259 (δημοσιεύτηκε το 1995).

(3) Η θερινή περίοδος αρχίζει το αργότερο την 1η Μαΐου και λήγει το νωρίτερο στις 30 Σεπτεμβρίου. Για τα κράτη μέλη με πολικές ή αντίξοες χειμερινές συνθήκες, η θερινή περίοδος αρχίζει το αργότερο την 1η Ιουνίου και λήγει το νωρίτερο στις 31 Αυγούστου.

(4) Σε κράτη μέλη με πολικές ή αντίξοες χειμερινές συνθήκες η μέγιστη τάση ατμών πρέπει να μην υπερβαίνει 70,0 kPa. Σε καύσιμο που περιέχει αιθανόλη, η μέγιστη επιτρεπόμενη τάση ατμών κατά τη θερινή περίοδο επιτρέπεται να υπερβαίνει 60kPa κατά το μέγεθος που εμφανίζεται στον πίνακα του παραρτήματος VI

(5) Άλλες μονο-αλκοόλες και αιθέρες με τελικό σημείο ζέσεως όχι υψηλότερο από εκείνο που αναφέρεται στο EN 228:1999.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΤΗΣ ΤΑΣΗΣ ΑΤΜΩΝ ΣΕ BENZINΗ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΕΙ ΑΙΘΑΝΟΛΗ

Περιεκτικότητα σε αιθανόλη (%v/v)	Επιτρεπόμενη απόκλιση της τάσης ατμών (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Η επιτρεπόμενη απόκλιση της τάσης ατμών για τιμή περιεκτικότητας σε αιθανόλη μεταξύ των παραπάνω τιμών καθορίζεται με γραμμική παρεμβολή μεταξύ της αμέσως μεγαλύτερης και αμέσως μικρότερης τιμής περιεκτικότητας.