



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 15.7.2011
COM(2011) 441 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**σχετικά με την επισκόπηση της εφαρμογής της οδηγίας 1999/32/ΕΚ περί της
περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και σχετικά με την περαιτέρω
μείωση των εκπομπών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**σχετικά με την επισκόπηση της εφαρμογής της οδηγίας 1999/32/ΕΚ περί της
περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και σχετικά με την περαιτέρω
μείωση των εκπομπών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές επιτείνουν όλο και περισσότερο τα προβλήματα ποιότητας του αέρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι κύριες επιπτώσεις σχετίζονται με την υγεία του ανθρώπου και την οξίνιση και εκτείνονται πέραν των παράκτιων περιοχών. Σύμφωνα με τη θεματική στρατηγική του 2005 για την ατμοσφαιρική ρύπανση¹, οι εκπομπές θείου από τα πλοία αναμένεται μέχρι το 2020 να υπερβαίνουν τις εκπομπές όλων των χερσαίων πηγών στην ΕΕ. Χρειάζεται επομένως περαιτέρω δράση, ώστε να βελτιωθεί η προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή διάσταση του ναυτιλιακού κλάδου, η Επιτροπή ζήτησε να αναληφθεί δράση στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ/ΙΜΟ) για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών. Την επίκληση αυτή επανέλαβαν οι συννομοθέτες όταν ενέκριναν την τελευταία τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ περί της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο («η οδηγία»), η οποία ρυθμίζει την ποιότητα των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες περιοχές και τους λιμένες της ΕΕ².

Η παρούσα ανακοίνωση πραγματεύεται την πρόοδο που σημειώθηκε στο πλαίσιο του ΔΝΟ από το 2005 για τη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, καθώς και τις επακόλουθες δράσεις σε επίπεδο ΕΕ που προτείνει η Επιτροπή. Στις δράσεις αυτές συγκαταλέγονται επίσης ορισμένα μέτρα που προτείνονται βάσει της πείρας που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή της οδηγίας από το 2005, όπως είχε ζητηθεί από τους συννομοθέτες. Αναλύονται οι λόγοι για την εναρμόνιση της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ με τις πλέον πρόσφατες διατάξεις του ΙΜΟ — η τροποποίηση του 2008 του παραρτήματος VI της MARPOL με την οποία καθορίζονται νέα πρότυπα για καύσιμα χαμηλότερης περιεκτικότητας σε θείο σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά και αυστηρότερα όρια για τα καύσιμα πλοίων που χρησιμοποιούνται στις Περιοχές Ελέγχου των Εκπομπών SO_x (ΠΕΕΘ). Επιπλέον, προτείνεται δέσμη συνοδευτικών μέτρων για την προώθηση και τη διευκόλυνση της συμμόρφωσης. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν ισοδύναμες μεθόδους, που παρέχουν τη δυνατότητα στο ναυτιλιακό κλάδο να επιτύχει τη συμμόρφωση με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο.

¹ COM(2005) 446 τελικό.

² Οδηγία 2005/33/ΕΚ για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ.

2. Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Η ρύπανση από τις θαλάσσιες μεταφορές ρυθμίζεται με το παράρτημα VI της Σύμβασης για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL 73/78), Σύμβαση για την οποία αρμόδιος είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ)³. Μέχρι το 2008, η Σύμβαση επέτρεπε τη χρήση καυσίμων πλοίων με περιεκτικότητα σε θείο μέχρι 4,5% σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές, με εξαίρεση τις καθορισμένες περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου (ΠΕΕΘ), όπου η μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο περιορίστηκε στο 1,5%⁴. Λόγω του ιδιαίτερα υψηλού μεριδίου των εκπομπών από τα πλοία στα προβλήματα της όξινης βροχής στη βόρεια Ευρώπη, ο ΔΝΟ καθόρισε ως ΠΕΕΘ στην ΕΕ τη Βαλτική Θάλασσα, τη Βόρεια Θάλασσα και τη Μάγλη.

Μετά από διεθνείς εκκλήσεις για περαιτέρω δράση με σκοπό τη μείωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές, τα συμβαλλόμενα μέρη του ΔΝΟ κατέληξαν σε σημαντική αναθεώρηση του παραρτήματος VI της MARPOL, στο τέλος του 2008⁵. Η αναθεώρηση αυτή προβλέπει σταδιακή μείωση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούνται σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές σε 0,50% από το 2020 και σε 0,10% στις ΠΕΕΘ από τον Ιανουάριο του 2015⁶. Είναι τεχνολογικά ουδέτερες οι διατάξεις για την επίτευξη της συμμόρφωσης, η οποία είναι επίσης δυνατόν να επιτευχθεί μέσω εναλλακτικών μεθόδων μείωσης των εκπομπών, όπως συστήματα καθαρισμού των καυσαερίων ή εναλλακτικά καθαρά καύσιμα, για παράδειγμα υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ/LNG)⁷.

Οι νέες διατάξεις που συμφωνήθηκαν το 2008 απετέλεσαν σημαντικό βήμα προόδου για τη μείωση των εκπομπών από τον ταχέως αναπτυσσόμενο ναυτιλιακό κλάδο. Ως αποτέλεσμα, οι εκπομπές SO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να μειωθούν κατά περισσότερο από 90% στις ΠΕΕΘ και κατά περισσότερο από 75% σε άλλες θαλάσσιες περιοχές που συνορεύουν με την Ευρωπαϊκή Ένωση⁸. Ομοίως, προβλέπεται ότι οι εκπομπές αιωρούμενων σωματιδίων (PM_{2.5}) θα μειωθούν κατά περισσότερο από 60% και 75% στις ΠΕΕΘ και άλλες θαλάσσιες περιοχές, αντίστοιχα. Τα παρελκόμενα οφέλη της συμφωνίας MARPOL 2008 υπολογίζεται ότι θα ανέρχονται το 2020 τουλάχιστον σε 15 έως 34 δισ. ευρώ ετησίως, καθώς θα βελτιωθεί η υγεία και θα μειωθεί η θνησιμότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το κόστος εφαρμογής της αναθεώρησης εκτιμάται σε 2,6 έως 11 δισ. ευρώ. Η ανώτερη τιμή της

³ [http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(Marpol\).](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(Marpol).)

⁴ Όριο περιεκτικότητας σε θείο 4,5% ισοδυναμεί με 45 000 ppm, έναντι 10 ppm που επιτρέπεται επί του παρόντος για τα καύσιμα για τις μεταφορές. Ωστόσο, το πραγματικό μέσο επίπεδο θείου που περιέχουν τα καύσιμα πλοίων παγκοσμίως είναι επί του παρόντος χαμηλότερο, συγκεκριμένα 2,7%.
http://www5.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic_id=233

⁵ Η έναρξη ισχύος της διάταξης «παγκόσμιας εμβέλειας» ενδέχεται να καθυστερήσει έως το 2025, καθώς θα επανεξεταστεί εάν είναι διαθέσιμα τα σχετικά απαραίτητα καύσιμα.

⁶ Στο πλαίσιο του αναθεωρημένου παραρτήματος VI της MARPOL συμφωνήθηκαν περαιτέρω μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών άλλων ρύπων, όπως λόγω χάρη των NO_x.

⁸ Greenhouse gases and air pollutants in the European Union: Baseline projections up to 2030, EC4MACS Interim Assessment (2010) (Αέρια του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικοί ρύποι στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Προβολές της γραμμής βάσης μέχρι το 2030, Ενδιάμεση Αξιολόγηση EC4MACS (2010)).

κλίμακας κόστους βασίζεται στη στρατηγική συμμόρφωσης των καυσίμων, ενώ η κατώτερη τιμή βασίζεται στην εφαρμογή των παραπάνω εναλλακτικών μεθόδων συμμόρφωσης. Οι υψηλοί λόγοι οφέλους-κόστους αντικατοπτρίζουν την καλύτερη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των μέτρων μείωσης των εκπομπών που στοχεύουν τις πηγές ρύπανσης στη θάλασσα, σε σύγκριση με τις χερσαίες πηγές, όπου έχει ήδη επιτευχθεί σημαντική μείωση των εκπομπών.

3. ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 1999/32/ΕΚ

Η οδηγία 1999/32/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε, ρυθμίζει, μεταξύ άλλων, την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές και περιλαμβάνει διατάξεις για την παρακολούθηση και την επιθεώρηση που εφαρμόζονται μόνο σε επίπεδο ΕΕ.

Μετά την τροποποίηση του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL από τον ΙΜΟ, που συμφωνήθηκε στα τέλη του 2008, υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις στην οδηγία που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Με βάση την εκτίμηση των επιπτώσεων που διενεργήθηκε για την υποστήριξη της παρούσας επισκόπησης, προτείνεται πλήρης προσαρμογή της οδηγίας στις νέες διατάξεις του ΔΝΟ όσον αφορά την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο⁹. Στην πρόταση συγκαταλέγονται η ενσωμάτωση των αυστηρότερων προτύπων για το θείο που ισχύουν στις ΠΕΕΘ και άλλες θαλάσσιες περιοχές και η προσαρμογή των διατάξεων της ΕΕ στις διατάξεις του ΔΝΟ όσον αφορά τις εναλλακτικές μεθόδους συμμόρφωσης. Αυτά τα εναλλακτικά ή ισοδύναμα μέτρα θα παρέχουν τη δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης να επιλέγουν την καταλληλότερη λύση, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης συστημάτων καθαρισμού των καυσαερίων ή εναλλακτικών καυσίμων, όπως ΥΦΑ, με την προϋπόθεση ότι προσφέρουν τα ίδια οφέλη μείωσης των εκπομπών σε σύγκριση με τα καύσιμα πλοίων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Έτσι, θα ενισχυθεί περαιτέρω η καινοτομία σε πράσινες τεχνολογίες, που υποστηρίζεται από τη στρατηγική της ΕΕ για το 2020, ενώ παράλληλα θα παρέχεται στους φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων η δυνατότητα μείωσης του κόστους συμμόρφωσης έως και κατά 90%¹⁰. Πρόσθετα μέτρα διασφάλισης θα εγγυώνται ότι εναλλακτικές μέθοδοι συμμόρφωσης, όπως η χρήση των πλυντρίδων αερίων, δεν θα προξενούν βλάβες στην ανθρώπινη υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Επιπλέον, και με βάση την επισκόπηση της εφαρμογής της οδηγίας, προτείνονται ορισμένες στοχευμένες προσαρμογές των καθεστώτων παρακολούθησης και επιβολής στην ΕΕ, καθώς εντείνονται οι κίνδυνοι καταστρατήγησης των αυστηρότερων διεθνών διατάξεων σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο¹¹. Στη συνημμένη νομοθετική πρόταση προβλέπεται η δυνατότητα να καταστρώσει η Επιτροπή δεσμευτικούς κανόνες για το πώς τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρακολουθούν και να υποβάλουν εκθέσεις στην Επιτροπή, μολονότι, σε πρώτο στάδιο, η Επιτροπή θα συντάξει κατευθυντήριες γραμμές προς τα κράτη μέλη

⁹ Παραπομπή στο έγγραφο εκτίμησης επιπτώσεων SEC.

¹⁰ ΑΕΑ et al., Δεκέμβριος 2009.

¹¹ Περίληψη της αξιολόγησης των εκθέσεων που υποβλήθηκαν παρέχεται στο παράρτημα 1. Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση για τροποποίηση της οδηγίας.

σχετικά με τον ενδεδειγμένο τρόπο βελτίωσης της εφαρμογής της οδηγίας. Περισσότερο εναρμονισμένες και ενισχυμένες δράσεις παρακολούθησης και επιβολής στην ΕΕ θα βοηθήσουν στην επίτευξη σημαντικών οφελών για την υγεία και το περιβάλλον και θα συμβάλουν στη δημιουργία ίσων όρων και θεμιτού ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο¹².

Επιπλέον, και με βάση τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή προτίθεται να διατηρήσει αυστηρότερα πρότυπα για τα επιβατηγά πλοία που δραστηριοποιούνται εκτός ΠΕΕΘ, ώστε να διατηρηθεί η σύνδεση μεταξύ των αυστηρότερων προτύπων για τα καύσιμα στις ΠΕΕΘ (τόρα απαιτείται μέγιστη περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο της τάξης του 1,5% και από το 2015 0,1%) με εκείνα που εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια εκτός ΠΕΕΘ (επί του παρόντος 1,5%). Η καθιέρωση αυστηρότερων προτύπων για τα καύσιμα των επιβατηγών πλοίων θα καθυστερήσει κατά πέντε έτη σε σύγκριση με τα καύσιμα εντός ΠΕΕΘ, προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά προβλήματα ως προς τη διαθεσιμότητα των καυσίμων.

4. ΣΥΝΟΛΕΥΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Είναι σημαντικά τα οφέλη για το περιβάλλον από την υιοθέτηση αυτού του διεθνούς περιβαλλοντικού προτύπου, αλλά η συμμόρφωση με τις νέες διατάξεις θέτει μια σειρά προκλήσεων στους πιο άμεσα θιγόμενους τομείς του κλάδου. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις πιθανές επιπτώσεις στον ναυτιλιακό κλάδο, ιδιαίτερα στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (SSS), για να εξασφαλίσει την κατάλληλη πολιτική αντιμετώπιση σε περίπτωση στρεβλώσεων στην εφοδιαστική αλυσίδα ή σε περίπτωση που σημειωθεί σημαντική επανάκαμψη από τις θαλάσσιες στις χερσαίες μεταφορές.

Η αξιοποίηση των πρόσθετων μεθόδων συμμόρφωσης που βασίζονται στην τεχνολογία — προβλέπονται στο αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL και ακολούθως θα προβλέπονται στην αναθεωρημένη οδηγία, όπως λόγω χάρη οι πλυντρίδες αερίων, τα εναλλακτικά καύσιμα (ΥΦΑ) και η τροφοδότηση με ηλεκτρική ενέργεια από το χερσαίο δίκτυο — θα απαιτήσει επενδύσεις κεφαλαίων από τον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα. Ενδεχομένως να χρειαστεί να δοθούν κίνητρα για τις επενδύσεις αυτές, ιδίως όταν επιδιώκεται ευρύτερο σύνολο στόχων για την αειφόρο ναυτιλία, πέραν της συμμόρφωσης με το παράρτημα VI της MARPOL. Προς τον σκοπό αυτό, εντοπίστηκε σειρά βραχυπρόθεσμων συνοδευτικών μέτρων για να βοηθηθεί ο κλάδος.

Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, υπό τις παρούσες δημοσιονομικές προοπτικές, η στήριξη είναι ήδη διαθέσιμη μέσω των υφιστάμενων ενωσιακών μέσων χρηματοδότησης των μεταφορών, δηλαδή από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και τα προγράμματα Marco Polo II. Κατά συνέπεια, το πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ θα συνεχίσει να υποστηρίζει έργα με ευρύτερα οφέλη, π.χ. για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών ζητημάτων, όπως είναι τα έργα εφαρμογής, οι μελέτες και οι πιλοτικές δράσεις εισαγωγής νέων τεχνολογιών, οι καινοτόμες υποδομές και οι

¹² Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τη νομοθετική πρόταση περιλαμβάνονται στην αιτιολογική έκθεση που τη συνοδεύει.

εγκαταστάσεις για την υποστήριξη της χρήσης ΥΦΑ. Σύμφωνα με το πρόγραμμα Marco Polo II, προτεραιότητα δίδεται σε έργα με σκοπό την εφαρμογή και τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών ή επιχειρησιακών πρακτικών που μειώνουν σημαντικά τις ατμοσφαιρικές εκπομπές των πλοίων, όπως η χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, εναλλακτικών καυσίμων όπως το ΥΦΑ, τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών (πλυντρίδες αερίων) ή ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο.

Επιπλέον, οι επενδύσεις που επικεντρώνονται στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία με στόχο τη μείωση των εκπομπών από τα πλοία και την προώθηση της ενεργειακής απόδοσης θα ήταν δυνατόν να χρηματοδοτηθούν μέσω της Ευρωπαϊκής Χρηματοδότησης για Καθαρές Μεταφορές (ECTF), ειδικού δανειοδοτικού προγράμματος της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ).

Θα ήταν επίσης δυνατό να προβλεφθεί επίσης η αξιοποίηση πόρων των κρατών μελών για τη στήριξη μέτρων — όπως ο εκ των υστέρω εξοπλισμός των πλοίων με συσκευές ή κινητήρες που ελέγχουν της ατμοσφαιρικής ρύπανση, αλλά προτού αρχίσουν να ισχύουν τα νέα πρότυπα — ή η ανάπτυξη χερσαίων υποδομών για την επεξεργασία των καταλοίπων ή θαλάσσιων σταθμών ανεφοδιασμού με ΥΦΑ. Κάθε τέτοια στήριξη θα πρέπει να πληροί, αντιστοίχως, τις ισχύουσες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος¹³ και τις κοινοτικές κατευθυντήριες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013¹⁴.

Όσον αφορά τη διαμόρφωση μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων συνοδευτικών μέτρων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκπονεί προσέγγιση πολυδιάστατης δράσης, π.χ. «εργαλειοθήκη για αειφόρες πλωτές μεταφορές» η οποία θα καλύπτει, από μια ευρύτερη προοπτική και με ολοκληρωμένο τρόπο, τις περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής προσέγγισης θα ήταν δυνατόν να διερευνηθούν διάφορα μέτρα, όπως: αυστηρά και ήπια κανονιστικά μέτρα, πράσινη τεχνολογία για τα πλοία και εναλλακτικά καύσιμα, επαρκείς πράσινες υποδομές, οικονομικά και χρηματοδοτικά μέσα, έρευνα και καινοτομία και διεθνής συνεργασία. Τα μέτρα αυτά θα τεθούν σε εφαρμογή μετά την έκδοση της Λευκής Βίβλου με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών»¹⁵, τη νέα πολιτική και κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Μ με βάση και περαιτέρω διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών αρχών των κρατών μελών. Αυτό το σύνολο ολοκληρωμένων μέτρων είναι δυνατόν να διευκρινιστεί περαιτέρω στο προσεχές έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συμπληρώνει την παρούσα ανακοίνωση.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

Τα νέα μέτρα (που συμφωνήθηκαν το 2008 από τον IMO στο πλαίσιο των διατάξεων του παραρτήματος VI της MARPOL) συνιστούν σημαντικό βήμα προόδου για τη

¹³ ΕΕ C82 της 1.4.2008, σ. 1

¹⁴ ΕΕ C54 της 4.3.2006, σ. 13.

¹⁵ Λευκή Βίβλος της Επιτροπής – Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM(2011) 144 της 28.3.2011

μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών από τον ταχύτατα αναπτυσσόμενο κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών. Η παρούσα πρόταση για τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ θα εναρμονίσει τη νομοθεσία της ΕΕ με τους πλέον πρόσφατους κανόνες του ΔΝΟ που ισχύουν στις ΠΕΕΘ και άλλες θαλάσσιες περιοχές και με τις διατάξεις που αφορούν τη συμμόρφωση μέσω ισοδύναμων μεθόδων. Επιπλέον, θα προσαρμόσει τα ισχύοντα πρότυπα των καυσίμων των επιβατηγών πλοίων που δραστηριοποιούνται εκτός ΠΕΕΘ με εκείνα που εφαρμόζονται εντός ΠΕΕΘ και θα ενισχύσει το καθεστώς παρακολούθησης και επιβολής. Η πρόταση θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί στην ισχύουσα ενωσιακή θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση και τη στρατηγική «Ευρώπη 2020». Κατά συνέπεια, με την πρόταση θα εξασφαλιστεί ότι θα ωφεληθούν οι πολίτες της ΕΕ και το περιβάλλον και, ταυτόχρονα, θα προωθηθούν οι πράσινες τεχνολογίες και η οικονομική μεγέθυνση που θα ωθείται από αειφόρα συστήματα μεταφορών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Επιπλέον, η «εργαλειοθήκη για αειφόρες πλωτές μεταφορές» θα βοηθήσει τις συλλογικές προσπάθειες όλων των εμπλεκόμενων φορέων προς την κατεύθυνση πραγματικά καινοτόμου και αειφόρου ναυτιλιακού κλάδου, ικανού να στηρίζει την οικονομική μεγέθυνση με ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η Επιτροπή προέβη σε αρχική αξιολόγηση των πρόσθετων μέτρων για τη μείωση των εκπομπών SO_x, αιωρούμενων σωματιδίων και NO_x, για παράδειγμα μέσω της επέκτασης των ΠΕΕΘ και του καθορισμού νέων περιοχών ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (ΠΕΕΑ). Από την αξιολόγηση προέκυψαν ενθαρρυντικές σχέσεις οφέλους/κόστους, αλλά η Επιτροπή δεν μπορεί να υποβάλει επίσημες προτάσεις για τον καθορισμό πρόσθετων περιοχών ελέγχου των εκπομπών. Περιοχές ελέγχου των εκπομπών είναι δυνατόν να καθοριστούν με νομοθεσία την ΕΕ μόνο εφόσον έχουν συμφωνηθεί προηγουμένως σε διεθνές επίπεδο από τον ΙΜΟ, με βάση τις διαδικασίες που καθορίζονται στη Σύμβαση MARPOL. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν έχει την αρμοδιότητα να υποβάλλει προτάσεις στον ΔΝΟ και, συνεπώς, και η παρούσα ανακοίνωση και νομοθετική πρόταση περιορίζεται στις προηγουμένως καθορισμένες περιοχές ελέγχου των εκπομπών και στην τροποποίηση του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL, του 2008. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει με ικανοποίηση ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν αρχίσει να ζητούν τον προσδιορισμό ΠΕΕΑ. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με αυτά και άλλα κράτη μέλη για να υποστηρίξουν από κοινού τα εν λόγω και άλλα πρόσθετα μέτρα, κατά περίπτωση, ως μέρος της συνεχιζόμενης αναθεώρησης της θεματικής στρατηγικής της ΕΕ για την ατμοσφαιρική ρύπανση, που πρέπει να ολοκληρωθεί το αργότερο έως το 2013¹⁶.

¹⁶ SEC(2011) 342 τελικό.

Παράρτημα 1: Συνοπτική έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 1999/32/ΕΚ για την περιεκτικότητα ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο

Ιστορικό

Η οδηγία 1999/32/ΕΚ για την περιεκτικότητα ορισμένων καυσίμων σε θείο¹⁷ εκδόθηκε στις 26 Απριλίου 1999 και έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές. Η σημαντικότερη τροποποίηση αφορά τα πρότυπα για τα καύσιμα πλοίων και χρονολογείται από το 2005¹⁸. Η προθεσμία για την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας έληξε στις 11 Αυγούστου 2006. Με βάση το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/32/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί, η Επιτροπή επανεξέτασε ορισμένα γενικά και ειδικά θέματα με βάση την πείρα της από την εφαρμογή της οδηγίας. Κατά την επανεξέταση λήφθηκαν πλήρως υπόψη τα νέα πρότυπα που αφορούν την ποιότητα των καυσίμων των πλοίων και τους σχετικούς ελέγχους των εκπομπών, τα οποία εγκρίθηκαν από τον ΙΜΟ, στο τέλος του 2008. Στο παρόν παράρτημα συνοψίζονται τα κυριότερα αποτελέσματα της επισκόπησης, ενώ περισσότερες λεπτομέρειες παρέχονται στη συνοδευτική έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων¹⁹.

Μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο

Τα κράτη μέλη όφειλαν να μεταφέρουν την οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο μέχρι τις 11 Αυγούστου 2006. Μόνο τρία κράτη μέλη ανέφεραν εμπρόθεσμα τα εθνικά μέτρα μεταφοράς. Επτά κράτη μέλη διαβίβασαν τα στοιχεία σχετικά με τα εθνικά μέτρα μεταφοράς της οδηγίας στο δίκαιό τους εντός 18 μηνών, ενώ η τελευταία σχετική κοινοποίηση υποβλήθηκε τον Απρίλιο του 2010. Για την καθυστέρηση ή/και την απουσία κοινοποίησης της μεταφοράς στην εθνική νομοθεσία, η Επιτροπή κίνησε 16 διαδικασίες επί παραβάσει, οι οποίες έχουν πλέον όλες ολοκληρωθεί.

Υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τη δειγματοληψία και την ανάλυση που διενεργήθηκε με σκοπό να διασφαλιστεί ότι η περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο είναι σύμφωνη με τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας. Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλουν έκθεση σχετικά με τη μέση περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνται στην επικράτειά τους και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Η Επιτροπή έλαβε 26 εκθέσεις που καλύπτουν το έτος 2007, δηλαδή το πρώτο πλήρες ημερολογιακό έτος μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Για τα έτη 2008 και 2009 παραλήφθηκαν μέχρι σήμερα 25 και 26 εκθέσεις, αντιστοίχως. Εν αναμονή της απόφασης για την έναρξη διαδικασιών παράβασης, εστάλησαν υπενθυμίσεις μεταξύ 2008 και 2010.

Οι εκθέσεις των κρατών μελών έχουν αναλυθεί σε ετήσια βάση από την Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Η ανάλυση έδειξε ότι οι εκθέσεις από τα κράτη μέλη διαφέρουν σημαντικά

¹⁷ ΕΕ L121 της 11.5.1999, σ. 13.

¹⁸ ΕΕ L191 της 22.7.2005, σ. 59.

¹⁹ [Παραπομπή SEC]

ως προς τη δομή και το περιεχόμενο, ενώ πολλές εκθέσεις παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις στοιχείων, που καθιστούν δύσκολη την αξιολόγηση. Τα σημαντικότερα ζητήματα φαίνεται ότι είναι τα ακόλουθα:

- λίγες εκθέσεις κάνουν διάκριση στη δειγματοληψία και τα αποτελέσματα μεταξύ καυσίμων που χρησιμοποιούνται για τα πλοία και παρόμοιων καυσίμων που χρησιμοποιούνται σε χερσαίες εγκαταστάσεις·
- ο αριθμός των λαμβανομένων δειγμάτων και η συχνότητα δειγματοληψίας στην ΕΕ κινούνται σε πολύ χαμηλά επίπεδα (συνήθως 1 δείγμα ανά 1 000 πλοία) και δεν επαρκούν για να εξασφαλιστούν η αντιπροσωπευτική εικόνα της ποιότητας των καυσίμων που χρησιμοποιούνται και πωλούνται και η ορθή εφαρμογή της οδηγίας·
- τα δείγματα αφορούσαν σχεδόν αποκλειστικά την παρακολούθηση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων που καλύπτονται από την οδηγία. Αυτό σημαίνει ότι αγνοήθηκε η απαίτηση του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας·
- τα προβλήματα με τη δειγματοληψία και την ανάλυση φαίνεται να οφείλονται επίσης στην απουσία σαφών διατάξεων σχετικά με τη συχνότητα και τις αναλυτικές μεθόδους που πρέπει να χρησιμοποιούνται·
- εξίσου περιορισμένες ήταν οι πληροφορίες σχετικά με τους ελέγχους των ημερολογίων και των δελτίων παράδοσης καυσίμων. Ιδιαίτερη μελέτη που έγινε από τον EMSA έδειξε ωστόσο ότι, σε γενικές γραμμές, είναι αρκετά αξιόπιστα τα δελτία παράδοσης καυσίμων.

Περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο

Έπειτα από αίτημα των φορέων εκμετάλλευσης των πλοίων, οι παραδόσεις καυσίμων πλοίων ελέγχονται συστηματικά από ανεξάρτητους φορείς. Ο EMSA έχει λάβει ανωνυμοποιημένα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα δείγματα καυσίμων που αναλύθηκαν το 2008. Επιπλέον, ο EMSA ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σχετικά με τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από τα πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια στη Μεσόγειο και τον Βискаϊκό Κόλπο. Πρόκειται για εκτός ΠΕΕΘ περιοχές και τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια είναι υποχρεωμένα να χρησιμοποιούν καύσιμο με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 1,5%. Τα κυριότερα αποτελέσματα συνοψίζονται ως εξής:

- πρότυπο 1,5% για περιοχές ΠΕΕΘ: 5-10% των δειγμάτων που ελέγχθηκαν υπερέβαινε την επιτρεπόμενη περιεκτικότητα σε θείο. Ωστόσο, περίπου το 60% των υπερβάσεων εμπίπτουν στο στατιστικό όριο εμπιστοσύνης·
- πρότυπο 0,1% για τα ελλιμενισμένα πλοία: το 25% των δειγμάτων καταστρατηγούσε το μέγιστο όριο περιεκτικότητας σε θείο·
- πρότυπο 1,5% για τα επιβατηγά πλοία εκτός των περιοχών ΠΕΕΘ: με εξαίρεση τη Γαλλία και σε κάποιο βαθμό την Ισπανία, η μέση περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο ήταν μεταξύ 2,3 και 3,3%.

Το ποσοστό συμμόρφωσης ποικίλλει σημαντικά και δεν είναι ακόμα ικανοποιητικό. Ειδικότερα, τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από επιβατηγά πλοία σε ορισμένες περιοχές της Μεσογείου συνιστούν σημαντικό λόγο ανησυχίας.

Συμπεράσματα

Η σημερινή πρακτική όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη καθιστά πολύ δύσκολη την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με την οδηγία 1999/32/ΕΚ. Απαιτούνται διευκρινίσεις των διατάξεων της οδηγίας όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων και τη λήψη δειγμάτων καυσίμου, καθώς και σχετικές κατευθυντήριες γραμμές.