

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/802 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 11ης Μαΐου 2016****σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο****(κωδικοποιημένο κείμενο)**

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⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾ έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα ⁽⁴⁾ και ουσιαστικά. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.
- (2) 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 ⁽⁵⁾, και στο έβδομο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, το οποίο θεσπίστηκε με την απόφαση 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁶⁾, συγκαταλέγεται η επίτευξη επιπέδων ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που δεν θα έχουν ουσιαστικές αρνητικές επιπτώσεις και κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.
- (3) 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.
- (4) Η παρούσα οδηγία ορίζει τη μέγιστη επιτρεπτή περιεκτικότητα σε θείο του βαρέος μαζούτ, του πετρελαίου εσωτερικής καύσης και των καυσίμων πλοίων που χρησιμοποιούνται στην Ένωση.
- (5) 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 μπορούσαν να είναι υψηλότερα από τα αντίστοιχα όλων των χερσαίων πηγών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 12 της 15.1.2015, σ. 117.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Μαρτίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 11ης Απριλίου 2016.

⁽³⁾ Οδηγία 1999/32/ΕΚ 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).

⁽⁴⁾ Βλέπε παράρτημα III μέρος Α.

⁽⁵⁾ Απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον (ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1).

⁽⁶⁾ Απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2020 «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας» (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 171).

- (6) Η οξίνιση και το ατμοσφαιρικό διοξείδιο του θείου βλάπτουν ευαίσθητα οικοσυστήματα, μειώνουν τη βιοποικιλότητα και υποβαθμίζουν τα ευχάριστα στοιχεία του περιβάλλοντος ενώ επίσης έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη γεωργική παραγωγή και στην ανάπτυξη των δασών. Η όξινη βροχή στις πόλεις μπορεί να προκαλέσει σημαντικές βλάβες στα κτίρια και στην αρχιτεκτονική κληρονομιά. Η ρύπανση από το διοξείδιο του θείου μπορεί να έχει σοβαρή επίδραση στην ανθρώπινη υγεία, ιδίως στα τμήματα του πληθυσμού που υποφέρουν από αναπνευστικές παθήσεις.
- (7) Η οξίνιση είναι ένα διαμεθοριακό φαινόμενο το οποίο απαιτεί λύσεις σε ενωσιακό καθώς και σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.
- (8) Οι εκπομπές διοξειδίου του θείου συμβάλλουν στον σχηματισμό αιωρούμενων σωματιδίων στην ατμόσφαιρα.
- (9) 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.
- (10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, δεδομένου ότι η τροφοδότηση των σημερινών πλοίων με ηλεκτρική ενέργεια πραγματοποιείται κατά κανόνα από βοηθητικούς κινητήρες.
- (11) Η Ένωση και κάθε κράτος μέλος αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση της UNECE της 13ης Νοεμβρίου 1979 για τη διαμεθοριακή ρύπανση της ατμόσφαιρας σε μεγάλη απόσταση. Το δεύτερο πρωτόκολλο UNECE για τη διαμεθοριακή ρύπανση από διοξείδιο του θείου ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές διοξειδίου του θείου σύμφωνα ή πέραν της μείωσης του 30 % που ορίζεται στο πρώτο πρωτόκολλο, και το δεύτερο πρωτόκολλο UNECE βασίζεται στην υπόθεση ότι θα συνεχισθεί η υπέρβαση των κρίσιμων φορτίων και επιπέδων σε μερικές ευαίσθητες περιοχές. Θα χρειασθεί να ληφθούν και άλλα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου. Τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν συνεπώς να μειώσουν περαιτέρω σημαντικά τις εκπομπές διοξειδίου του θείου.
- (12) Η φυσική παρουσία μικρών ποσοτήτων θείου στο πετρέλαιο και τους γαιάνθρακες έχει από δεκαετίες αναγνωριστεί ως η σημαντικότερη πηγή εκπομπών διοξειδίου του θείου, οι οποίες αποτελούν μία από τις σπουδαιότερες αιτίες του φαινομένου της όξινης βροχής και μία από τις κύριες αιτίες της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που εμφανίζεται σε πολλές αστικές και βιομηχανικές περιοχές.
- (13) Μελέτες κατέδειξαν ότι τα πλεονεκτήματα από τη μείωση των εκπομπών θείου διά της μείωσης της περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο θα είναι σε πολλές περιπτώσεις σημαντικά μεγαλύτερα σε σχέση με το κόστος για τη βιομηχανία δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Η τεχνολογία για τη μείωση του επιπέδου του θείου των υγρών καυσίμων υπάρχει και είναι καλά εδραιωμένη.
- (14) Σύμφωνα με το άρθρο 193 ΣΛΕΕ, η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διατηρούν και να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης 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 περιοχών ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου (SO_x). Τα μέτρα αυτά πρέπει να συμβιβάζονται με τις Συνθήκες και πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή.
- (15) Ένα κράτος μέλος, πριν τη θέσπιση νέων μέτρων ενισχυμένης προστασίας, θα πρέπει να κοινοποιεί τα σχέδια μέτρων στην Επιτροπή σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- (16) Η ΣΔΕΕ απαιτεί να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εξόχως απόκεντρων περιοχών της Ένωσης, και κυρίως των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων, των Αζορών, της Μαδέρας και των Καναρίων Νήσων.
- (17) Όσον αφορά το όριο περιεκτικότητας του βαρέος μαζούτ σε θείο, ενδείκνυται να προβλεφθούν παρεκκλίσεις για τα κράτη μέλη και τις περιοχές των οποίων οι περιβαλλοντικές συνθήκες επιτρέπουν παρόμοια παρέκκλιση.
- (18) Όσον αφορά τη θέσπιση ορίου περιεκτικότητας του βαρέος μαζούτ σε θείο, ενδείκνυται να προβλεφθούν επίσης παρεκκλίσεις για τη χρησιμοποίησή του σε εγκαταστάσεις καύσης οι οποίες συμμορφούνται με τις οριακές τιμές εκπομπών που θέτει η οδηγία 2001/80/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, ή το παράρτημα V της οδηγίας 2010/75/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 2001/80/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, για τον περιορισμό των εκπομπών στην ατμόσφαιρα ορισμένων ρύπων (ΕΕ L 309 της 27.11.2001, σ. 1).

⁽³⁾ Οδηγία 2010/75/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, περί βιομηχανικών εκπομπών (ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχος της ρύπανσης) (ΕΕ L 334 της 17.12.2010, σ. 17).

- (19) Όσον αφορά τις μονάδες καύσης διυλιστηρίων που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 παράγραφος 2 στοιχείο δ) ή του άρθρου 3 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της παρούσας οδηγίας, ο μέσος όρος εκπομπών διοξειδίων θείου αυτών των μονάδων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα όρια που ορίζονται από την οδηγία 2001/80/ΕΚ, ή το παράρτημα V της οδηγίας 2010/75/ΕΕ, ή οποιαδήποτε μελλοντικής αναθεωρημένης μορφής των εν λόγω οδηγιών. Κατά την εφαρμογή αυτής της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η αντικατάσταση από καύσιμα άλλα από αυτά που αναφέρονται στο άρθρο 2 δεν θα πρέπει να επιφέρει αύξηση εκπομπών των όξινων ρυπογόνων ουσιών.
- (20) Το 2008 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (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 σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL), που περιλαμβάνει κανονισμούς για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL άρχισε να ισχύει την 1η Ιουλίου 2010.
- (21) Το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL επιβάλλει, μεταξύ άλλων, αυστηρότερα όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο, τόσο στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x (1,00 % από την 1η Ιουλίου 2010 και 0,10 % από την 1η Ιανουαρίου 2015), όσο και στις θαλάσσιες περιοχές εκτός των περιοχών ελέγχου των εκπομπών SO_x (3,50 % από την 1η Ιανουαρίου 2012 και, καταρχήν, 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 περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x 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 παρούσα οδηγία θα πρέπει να συνάδει με το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL. Για να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο ποιότητας των καυσίμων που χρησιμοποιούν 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.
- (22) Η τροποποίηση του παραρτήματος VI της MARPOL όσον αφορά τις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x είναι δυνατή με βάση τις διαδικασίες του ΔΝΟ. Σε περίπτωση που επέλθουν περαιτέρω αλλαγές, συμπεριλαμβανομένων εξαιρέσεων, σε σχέση με την εφαρμογή των ορίων που ισχύουν στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x, 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 παρούσα οδηγία να ευθυγραμμιστεί πλήρως προς τους κανόνες του ΔΝΟ όσον αφορά τις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x.
- (23) 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.
- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) Στο πλαίσιο του ΔΝΟ, η Ένωση θα συνεχίζει να προωθεί περισσότερο αποτελεσματική προστασία των περιοχών που παρουσιάζουν μεγαλύτερη ευαισθησία στις εκπομπές SO_x καθώς και μείωση της γενικά καθιερωμένης οριακής τιμής για το πετρέλαιο δεξαμενών πλοίων.
- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) Για να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, 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 παρούσας 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 παρούσας οδηγίας. Για να εξασφαλιστεί περισσότερο διαφανής πληροφόρηση, είναι επίσης σκόπιμο να προβλεφθεί η δημοσιοποίηση του μητρώου τοπικών προμηθευτών καυσίμων πλοίων.

- (30) Η συμμόρφωση με τα χαμηλά όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο, ιδίως για τις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x, 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 περιοχών ελέγχου των εκπομπών SO_x. Απαιτούνται κατάλληλες λύσεις για τη μείωση του κόστους συμμόρφωσης των επηρεαζόμενων 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 πρέπει να 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 πρέπει να προτείνει, αν είναι σκόπιμο, κατάλληλα μέτρα για την αναχίτη της τάσης αυτής.
- (31) 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 επιδείωνε την κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- (32) 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 επηρεάζονται από την παρούσα οδηγία, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (33) 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.
- (34) 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 ανάπτυξή 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 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.
- (35) Οι μέθοδοι μείωσης των εκπομπών προσφέρουν δυνατότητες για σημαντικές μειώσεις εκπομπών. Η Επιτροπή θα πρέπει επομένως να προωθήσει τη δοκιμή και την ανάπτυξη τέτοιων τεχνολογιών, μεταξύ άλλων εξετάζοντας τη θέσπιση ενός συγχρηματοδοτούμενου κοινού προγράμματος με τη βιομηχανία, βασισμένου στις αρχές παρόμοιων προγραμμάτων όπως το πρόγραμμα Clean Sky.
- (36) 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).
- (37) Σε περίπτωση διατάραξης της προσφοράς αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου ή άλλων υδρογονανθράκων, η Επιτροπή ενδέχεται να επιτρέψει την εφαρμογή υψηλότερου ορίου στην επικράτεια ενός κράτους μέλους.
- (38) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν τους κατάλληλους μηχανισμούς για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Θα πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή τακτικές εκθέσεις σχετικά με την περιεκτικότητα των υγρών καυσίμων σε θείο.
- (39) Η παρούσα οδηγία είναι σκόπιμο να περιλαμβάνει λεπτομερείς κατευθύνσεις όσον αφορά το περιεχόμενο και τη μορφή των εν λόγω εκθέσεων, ώστε να εξασφαλιστεί εναρμόνιση των υποβαλλόμενων στοιχείων.

- (40) 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 των μεθόδων μείωσης των εκπομπών οι οποίες καθορίζονται στα παραρτήματα I και II της παρούσας οδηγίας, ούτως ώστε να προσαρμόζονται με βάση την επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται απόλυτη συνέπεια προς τα αντίστοιχα μέσα του ΔΝΟ, καθώς και όσον αφορά την τροποποίηση του άρθρου 2 στοιχεία α) έως ε) και ιστ), του άρθρου 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ι) και του άρθρου 13 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας προκειμένου να προσαρμόζονται οι εν λόγω διατάξεις 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.
- (41) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, 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 ⁽¹⁾.
- (42) Είναι σκόπιμο η επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία έχει συσταθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, να επικουρεί την Επιτροπή σε θέματα έγκρισης μεθόδων μείωσης των εκπομπών που δεν υπάγονται στην οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽³⁾.
- (43) Η ύπαρξη αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων είναι σημαντική για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. 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.
- (44) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα III μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου οι οποίες οφείλονται στην καύση ορισμένων τύπων υγρών καυσίμων και, εξ αυτού, η μείωση των επιβλαβών συνεπειών των εκπομπών αυτών στον άνθρωπο και το περιβάλλον.
2. Η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου, οι οποίες οφείλονται στην καύση ορισμένων υγρών καυσίμων παραγώγων πετρελαίου, επιτυγχάνεται με την επιβολή ορίων περιεκτικότητας των εν λόγω καυσίμων σε θείο, ως προϋπόθεση για τη χρήση τους εντός της επικράτειας, των χωρικών υδάτων και των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών ή των ζωνών ελέγχου της ρύπανσης των κρατών μελών.

Ωστόσο, οι περιορισμοί στην περιεκτικότητα σε θείο ορισμένων υγρών καυσίμων παραγώγων πετρελαίου, οι οποίοι θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία, δεν ισχύουν για:

- α) τα καύσιμα που προορίζονται για έρευνα και δοκιμές·
- β) τα καύσιμα που προορίζονται να υποστούν επεξεργασία πριν από την τελική καύση·
- γ) τα καύσιμα που προορίζονται να υποστούν επεξεργασία στη βιομηχανία διύλισης·
- δ) τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται και διατίθενται στην αγορά στις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης, εφόσον τα κράτη μέλη μπορούν να εξασφαλίσουν ότι στις περιοχές αυτές:
 - i) τηρούνται τα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα,
 - ii) το βαρύ μαζούτ δεν χρησιμοποιείται εάν η περιεκτικότητά του σε θείο υπερβαίνει το 3 % κατά μάζα·

⁽¹⁾ Κανονισμός (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 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽²⁾ Κανονισμός (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) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1).

⁽³⁾ Οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων (ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 25).

- ε) τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από πολεμικά πλοία και άλλα σκάφη που εκτελούν στρατιωτική υπηρεσία. Ωστόσο, με τη θέσπιση κατάλληλων μέτρων τα οποία δεν δυσχεραίνουν την επιχειρησιακή δραστηριότητα ή ικανότητα των εν λόγω πλοίων, τα κράτη μέλη επιδιώκουν να διασφαλίζουν ότι τα πλοία αυτά λειτουργούν κατά τρόπο συμβιβαζόμενο με την παρούσα οδηγία, εφόσον αυτό είναι εύλογο και πρακτικά εφικτό·
- στ) οιαδήποτε χρήση καυσίμων σε σκάφος που είναι αναγκαία ειδικά για την ασφάλεια του πλοίου ή για τη διάσωση ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα·
- ζ) οιαδήποτε χρήση καυσίμων σε πλοίο που καθίσταται αναγκαία λόγω βλάβης του σκάφους ή του εξοπλισμού του, υπό τον όρο ότι, μετά την εμφάνιση της βλάβης, έχουν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση των υπερβολικών εκπομπών και ότι λαμβάνονται, το ταχύτερο δυνατό, μέτρα για την αποκατάσταση της βλάβης. Τούτο δεν εφαρμόζεται εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος προκάλεσαν τη βλάβη εκ προθέσεως ή εξ αμελείας·
- η) με την επιφύλαξη του άρθρου 5, τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε πλοία τα οποία εφαρμόζουν μεθόδους μείωσης των εκπομπών σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 10.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «βαρύ μαζούτ»:

- i) 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 ή 2710 20 39, ή
- ii) κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου [εκτός από το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που ορίζεται στο στοιχείο β) και εκτός από καύσιμα πλοίων όπως ορίζονται στα στοιχεία γ), δ) και ε), 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 απόσταξη δεν μπορεί να προσδιοριστεί με τη μέθοδο ASTM D86, το πετρελαϊκό προϊόν ομοίως κατατάσσεται στην κατηγορία του βαρέος μαζούτ·

β) «πετρέλαιο εσωτερικής καύσης»:

- i) 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
- ii) 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 ⁽¹⁾ αποκλείονται από τον παρόντα ορισμό. Επίσης εξαιρούνται από τον ορισμό αυτό τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται από μη οδικά κινητά μηχανήματα και γεωργικούς ελκυστήρες·

- γ) «καύσιμο πλοίων»: κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου που προορίζεται για πλοία ή χρησιμοποιείται επ' αυτών, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων που ορίζονται στο πρότυπο ISO 8217. Περιλαμβάνει κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου που χρησιμοποιείται σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή σκάφη αναψυχής, όπως ορίζονται αντιστοίχως στο άρθρο 2 της οδηγίας 97/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ και στο άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, όταν τα σκάφη αυτά βρίσκονται στη θάλασσα·
- δ) «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·
- ε) «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·

⁽¹⁾ 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 Συμβουλίου (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58).

⁽²⁾ Οδηγία 97/68/ΕΚ 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 (ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1).

⁽³⁾ Οδηγία 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών οι οποίες αφορούν τα σκάφη αναψυχής (ΕΕ L 164 της 30.6.1994, σ. 15).

- στ) «MARPOL»: η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978·
- ζ) «παράρτημα VI της MARPOL»: το παράρτημα, με τίτλο «Κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία», το οποίο προστέθηκε από το πρωτόκολλο του 1997 στη MARPOL·
- η) «περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x»: θαλάσσιες περιοχές που ορίζονται με αυτό τον τρόπο από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) δυνάμει του παραρτήματος VI της MARPOL·
- θ) «επιβατηγά πλοία»: πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες· ως επιβάτης νοείται οποιοδήποτε άτομο, εκτός από:
- i) τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου, και
 - ii) παιδιά κάτω του ενός έτους·
- ι) «τακτικό δρομολόγιο»: σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού πλοίου που εξυπηρετεί τη συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμανιών, ή σειρά ταξιδιών από και προς το ίδιο λιμάνι χωρίς ενδιάμεσες στάσεις, είτε:
- i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα δρομολογίων, είτε
 - ii) όταν οι διαπλεύσεις είναι τόσο τακτικές ή συχνές που να συνιστούν αναγνωρίσιμο πρόγραμμα·
- ια) «πολεμικό πλοίο»: πλοίο το οποίο ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους και φέρει τα εξωτερικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τέτοια πλοία της εθνικότητάς του, υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως τοποθετημένου από την κυβέρνηση του κράτους και του οποίου το όνομα εμφανίζεται στη σχετική επετηρίδα ή ανάλογο πίνακα, και το οποίο πλοίο είναι επανδρωμένο με πλήρωμα που τελεί υπό κανονική στρατιωτική πειθαρχία·
- ιβ) «ελλιμενισμένα πλοία»: πλοία που βρίσκονται ασφαλώς προσδεδεμένα ή αγκυροβολημένα σε ενωσιακό λιμένα κατά τη διάρκεια της παραμονής τους για φόρτωση, εκφόρτωση ή διανυκτέρευση, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που διανύουν όταν δεν εκτελούν εργασίες φορτοεκφόρτωσης·
- ιγ) «διάθεση στην αγορά»: η προμήθεια ή η διάθεση σε τρίτους, επί πληρωμή ή δωρεάν, οπουδήποτε εντός της δικαιοδοσίας των κρατών μελών, καυσίμων πλοίων προς καύση επ' αυτών. Εξαιρείται η προμήθεια ή η διάθεση καυσίμων πλοίων προς εξαγωγή στις δεξαμενές φορτίου των πλοίων·
- ιδ) «εξόχως απόκεντρες περιοχές»: τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα, οι Αζόρες, η Μαδέρα και οι Κανάριες Νήσοι, όπως προβλέπεται στο άρθρο 349 ΣΛΕΕ·
- ιε) «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·
- ιστ) «μέθοδος ASTM»: οι μέθοδοι οι οποίες έχουν καθοριστεί από την αμερικανική εταιρεία δοκιμών υλικών στην έκδοση 1976 των προτύπων ορισμών και προδιαγραφών για τα πετρελαϊκά και τα λιπαντικά προϊόντα·
- ιζ) «μονάδα καύσης»: οποιαδήποτε τεχνική συσκευή εντός της οποίας διενεργείται η οξείδωση των καυσίμων προκειμένου να χρησιμοποιηθεί η εκλυόμενη θερμότητα.

Άρθρο 3

Μέγιστη περιεκτικότητα του βαρέος μαζούτ σε θείο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν χρησιμοποιείται στην επικράτειά τους βαρύ μαζούτ περιεκτικότητας σε θείο άνω του 1,00 %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/ΕΚ, 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/ΕΚ 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/ΕΕ 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.

Άρθρο 4

Μέγιστη περιεκτικότητα του πετρελαίου εσωτερικής καύσης σε θείο

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

Άρθρο 5

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 8, σε κλειστό σύστημα.

Άρθρο 6

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 SO_x, καθώς και από επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένες της Ένωσης

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, 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 2 και 5 του παρόντος άρθρου, και του άρθρου 7, η παρούσα παράγραφος ισχύει για όλα τα σκάφη ανεξαρτήτως σημαίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των οποίων ο πλοίαρχος αρχίζει εκτός της Ένωσης.

2. 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 SO_x 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 πλους αρχίζει εκτός της Ένωσης.

Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη οποιοσδήποτε μελλοντικές αλλαγές στις απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο VI της MARPOL, που εφαρμόζονται μέσα στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x, και, αν είναι σκόπιμο, υποβάλλει προτάσεις για την αντίστοιχη τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.

3. Η ημερομηνία εφαρμογής για την παράγραφο 2 για οιοσδήποτε νέες θαλάσσιες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, οι οποίες καθορίζονται από τον ΔΝΟ ως περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x σύμφωνα με τον κανονισμό 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) του παραρτήματος VI της MARPOL είναι 12 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του καθορισμού.

4. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την επιβολή της εφαρμογής της παραγράφου 2 τουλάχιστον όσον αφορά:

— τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους, και

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

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

5. 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 SO_x, 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.

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

7. 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.

8. 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 πλου 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.

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

- α) 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.

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

Άρθρο 7

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:

- α) 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 8

Μέθοδοι μείωσης εκπομπών

1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2 και 4 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 6 και 7.

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 6 και 7. Οι ισοδύναμες τιμές εκπομπών προσδιορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I.

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

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

5. 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:

- α) ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση, σύμφωνα με το άρθρο 16, 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 17 παράγραφος 2.

Άρθρο 9

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/ΕΚ 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, λαμβανομένων υπόψη:
 - α) των κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ·
 - β) των αποτελεσμάτων τυχόν δοκιμών που έχουν διεξαχθεί δυνάμει του άρθρου 10·
 - 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 10

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 6 και 7, 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 11

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.

Άρθρο 12

Αλλαγή στην προμήθεια καυσίμων

Εάν, ως αποτέλεσμα ξαφνικής αλλαγής στην προμήθεια αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου ή άλλων υδρογονανθράκων καταστεί δυσχερές για ένα κράτος μέλος η εφαρμογή των ορίων μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο που προβλέπονται στα άρθρα 3 και 4, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει την εφαρμογή υψηλότερου ορίου εντός της επικράτειας του εν λόγω κράτους μέλους για περίοδο όχι μεγαλύτερη των έξι μηνών. Η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να παραπέμψει την ανωτέρω απόφαση στο Συμβούλιο εντός ενός μήνα. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να εκδώσει διαφορετική απόφαση εντός δύο μηνών.

Άρθρο 13

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 έως 7. 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.
2. Χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα μέσα δειγματοληψίας, ανάλυσης και επιθεώρησης καυσίμων πλοίων:
 - α) επιθεώρηση των ημερολογίων των πλοίων και των δελτίων παράδοσης των αποθηκών καυσίμων· και
 - β) όταν είναι σκόπιμο, τα ακόλουθα μέτρα δειγματοληψίας και ανάλυσης:
 - i) 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 καυσίμου 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
 - ii) 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.
3. Η μέθοδος αναφοράς για τον προσδιορισμό της περιεκτικότητας σε θείο είναι η μέθοδος ISO 8754 (2003) ή EN 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 4 έως 7, εφαρμόζεται η διαδικασία ελέγχου καυσίμων για τα δείγματα καυσίμου πετρελαίου που προβλέπονται στο προσάρτημα VI του παραρτήματος VI της MARPOL.

4. 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 17 παράγραφος 2.

Άρθρο 14

Σύνταξη εκθέσεων και επανεξέταση

1. Με βάση τα αποτελέσματα της δειγματοληψίας, της ανάλυσης και των επιθεωρήσεων που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 13, 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 με την παρούσα οδηγία, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 8 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.

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 3, τις παρατηρήσεις σχετικά με την ποιότητα και την οξίνιση 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. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται και τη μορφή της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 17 παράγραφος 2.

Άρθρο 15

Προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 16 για την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο του άρθρου 2 στοιχεία α) έως ε) και ιστ), του άρθρου 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο i) και του άρθρου 13 παράγραφος 3. 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.

Άρθρο 16

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 8 παράγραφος 5 και στο άρθρο 15 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 8 παράγραφος 5 και στο άρθρο 15 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 8 παράγραφος 5 και του άρθρου 15 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.

Άρθρο 17

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

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.

Άρθρο 18

Κυρώσεις

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

Οι προβλεπόμενες κυρώσεις 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 παράβαση των εθνικών διατάξεων όπως αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο και τη σταδιακή αύξηση των προστίμων αυτών σε περιπτώσεις υποτροπής.

Άρθρο 19

Κατάργηση

Η οδηγία 1999/32/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με τις πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα III μέρος Α καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα III μέρος Β.

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος IV.

Άρθρο 20

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 21

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαΐου 2016.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΤΙΜΕΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΘΟΔΟΥΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ
ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο, όπως αναφέρονται στα άρθρα 6 και 7 της παρούσας οδηγίας και στους κανονισμούς 14.1 και 14.4 του παραρτήματος VI της MARPOL, και οι αντίστοιχες τιμές εκπομπών που αναφέρονται στο άρθρο 8 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

Σημείωση:

- 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 ΙΙ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ, ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4

Οι αναφερόμενες στο άρθρο 8 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 ⁽¹⁾
Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων	Ψήφισμα ΜΕΡC.184(59), 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), 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 ⁽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 5, στο άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2 και 5, και στο άρθρο 7 της παρούσας οδηγίας.

⁽¹⁾ 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 (ΕΕ L 328 της 14.12.2010, σ. 15).

⁽²⁾ Οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την τροποποίηση και τη συνακόλουθη κατάργηση των οδηγιών 2001/77/ΕΚ και 2003/30/ΕΚ (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΜΕΡΟΣ Α

Καταργούμενη οδηγία με κατάλογο των διαδοχικών τροποποιήσεών της
(αναφέρονται στο άρθρο 19)

Οδηγία 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου

(ΕΕ L 121 της 11.5.1999, σ. 13)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1)

Οδηγία 2005/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(ΕΕ L 191 της 22.7.2005, σ. 59)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 219/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(ΕΕ L 87 της 31.3.2009, σ. 109)

Οδηγία 2009/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 88)

Οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(ΕΕ L 327 της 27.11.2012, σ. 1)

Μόνον το παράρτημα Ι σημείο 19

Μόνον το σημείο 3.4 του παραρτήματος

Μόνον το άρθρο 2

ΜΕΡΟΣ Β

Προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο
(αναφέρονται στο άρθρο 19)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο
1999/32/ΕΚ	1η Ιουλίου 2000
2005/33/ΕΚ	11 Αυγούστου 2006
2009/30/ΕΚ	31 Δεκεμβρίου 2010
2012/33/ΕΕ	18 Ιουνίου 2014

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 1999/32/EK	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση	Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο εισαγωγική φράση
Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ)	Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ)
Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο δ) εισαγωγική φράση	Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο δ) εισαγωγική φράση
Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο δ) πρώτη περίπτωση	Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο δ) σημείο i)
Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο δ) δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχείο δ) σημείο ii)
Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχεία ε) έως η)	Άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο στοιχεία ε) έως η)
Άρθρο 2 εισαγωγική φράση	Άρθρο 2 εισαγωγική φράση
Άρθρο 2 σημείο 1	Άρθρο 2 στοιχείο α)
Άρθρο 2 σημείο 1 πρώτη περίπτωση	Άρθρο 2 στοιχείο α) σημείο i)
Άρθρο 2 σημείο 1 δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 2 στοιχείο α) σημείο ii)
Άρθρο 2 σημείο 2	Άρθρο 2 στοιχείο β)
Άρθρο 2 σημείο 2 πρώτη περίπτωση	Άρθρο 2 στοιχείο β) σημείο i)
Άρθρο 2 σημείο 2 δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 2 στοιχείο β) σημείο ii)
Άρθρο 2 σημείο 2 τελική φράση	Άρθρο 2 στοιχείο β) τελική φράση
Άρθρο 2 σημείο 3	Άρθρο 2 στοιχείο γ)
Άρθρο 2 σημείο 3α	Άρθρο 2 στοιχείο δ)
Άρθρο 2 σημείο 3β	Άρθρο 2 στοιχείο ε)
Άρθρο 2 σημείο 3γ	Άρθρο 2 στοιχείο στ)
Άρθρο 2 σημείο 3δ	Άρθρο 2 στοιχείο ζ)
Άρθρο 2 σημείο 3ε	Άρθρο 2 στοιχείο η)
Άρθρο 2 σημείο 3στ	Άρθρο 2 στοιχείο θ)
Άρθρο 2 σημείο 3ζ	Άρθρο 2 στοιχείο ι)
Άρθρο 2 σημείο 3η	Άρθρο 2 στοιχείο ια)
Άρθρο 2 σημείο 3θ	Άρθρο 2 στοιχείο ιβ)
Άρθρο 2 σημείο 3ια	Άρθρο 2 στοιχείο ιγ)
Άρθρο 2 σημείο 3ιβ	Άρθρο 2 στοιχείο ιδ)
Άρθρο 2 σημείο 3ιγ	Άρθρο 2 στοιχείο ιε)
Άρθρο 2 σημείο 4	Άρθρο 2 στοιχείο ιστ)
Άρθρο 2 σημείο 5	Άρθρο 2 στοιχείο ιζ)
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 3α	Άρθρο 5

Οδηγία 1999/32/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 4α παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφος 2
Άρθρο 4α παράγραφος 1α	Άρθρο 6 παράγραφος 1
Άρθρο 4α παράγραφος 2	Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 4α παράγραφος 3	Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 4α παράγραφος 4	Άρθρο 6 παράγραφος 5
Άρθρο 4α παράγραφος 5	Άρθρο 6 παράγραφος 6
Άρθρο 4α παράγραφος 5α	Άρθρο 6 παράγραφος 7
Άρθρο 4α παράγραφος 5β	Άρθρο 6 παράγραφος 8
Άρθρο 4α παράγραφος 6	Άρθρο 6 παράγραφος 9
Άρθρο 4α παράγραφος 7	Άρθρο 6 παράγραφος 10
Άρθρο 4β	Άρθρο 7
Άρθρο 4γ παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 4γ παράγραφος 2α	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 4γ παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 4γ παράγραφος 4	Άρθρο 8 παράγραφος 5
Άρθρο 4δ	Άρθρο 9
Άρθρο 4ε	Άρθρο 10
Άρθρο 4στ	Άρθρο 11
Άρθρο 5	Άρθρο 12
Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 13 παράγραφος 1
Άρθρο 6 παράγραφος 1α	Άρθρο 13 παράγραφος 2
Άρθρο 6 παράγραφος 2	Άρθρο 13 παράγραφος 3
Άρθρο 6 παράγραφος 1β	Άρθρο 13 παράγραφος 4
Άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 7 παράγραφος 1α	Άρθρο 14 παράγραφος 3
Άρθρο 7 παράγραφος 3	—
Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 15
Άρθρο 9	Άρθρο 17
Άρθρο 9α	Άρθρο 16
Άρθρο 10	—
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 18 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 18 δεύτερο εδάφιο
—	Άρθρο 19
Άρθρο 12	Άρθρο 20

Οδηγία 1999/32/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 13	Άρθρο 21
Παραρτήματα Ι και ΙΙ	Παραρτήματα Ι και ΙΙ
—	Παράρτημα ΙΙΙ
—	Παράρτημα ΙV