



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 15.7.2011  
KOM(2011) 439 lõplik

2011/0190 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,  
millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisisaldusega**

{SEK(2011) 918 lõplik}  
{SEK(2011) 919 lõplik}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

#### Üldine taust

Euroopa 2020. aasta strateegias<sup>1</sup> on kesksel kohal senisest ressursitõhusama, loodussäästlikuma ja konkurentsivõimelisema majanduse arendamine. Sellega seoses on oluline jätkata õhusaaste vähendamist, et parandada inimeste tervist ja keskkonda ning aidata saavutada jätkusuutlikum Euroopa. ELi viimaste kümnendite meetmete tulemusel on märkimisväärselt vähenenud enamiku õhusaasteainete, sealhulgas vääveldioksiidi (SO<sub>2</sub>), lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>), lenduvate orgaaniliste ühendite, ammoniaagi ja tahkete osakeste heide. Suurim osa kõnealusest vähenemisest on tulnud selliste maapealsete saasteallikate arvelt nagu tööstus ja maanteetransport. Tõendid näitavad, et nimetatud saasteainete sisalduse edasine vähendamine on äärmiselt kasulik nii ELi kodanikele, keskkonnale kui ka majandusele üldiselt.

Minevikus on meretranspordi heitele maapealsete allikatega võrreldes pööratud vähem tähelepanu. Meretranspordist pärinevad õhusaasteained võivad aga kanduda kaugele ning mõjuda ka maa peal. 2005. aasta prognoosid näitasid, et ilma edasiste reguleerivate meetmeteta jätkub merendussektori SO<sub>2</sub> ja NO<sub>x</sub> heite kasv ning ületab asjaomaste saasteainete puhul 2020. aastaks kõikidest maapealsetest allikatest pärit heite<sup>2</sup>.

#### Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Vedelkütuse põletamisega seotud SO<sub>2</sub> heide, aga ka (teiseste) tahkete osakeste moodustumine sõltub põhimõtteliselt asjaomase kütuse väävlisisaldusest. Direktiiviga 1999/32/EÜ (muudetud) on reguleeritud meretranspordis kasutatavate kütuste väävlisisaldus ning lisatud ELi õigusesse teatavad Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) kokkulepitud eeskirjad. Eelkõige kehtestatakse direktiiviga rangemad eeskirjad selliste laevakütuste väävlisisalduse kohta, mida tuleb kasutada erilist keskkonnakaitset vajavatel aladel ehk väävliheite kontrolli piirkondades (*Sulphur Emission Control Area – SECA*)<sup>3</sup>.

Pärast direktiivi muutmist 2005. aastal vaadati ELi jõulisel toetusel oktoobris 2008 läbi IMO eeskirjad, muu hulgas ka SO<sub>2</sub> heidet käsitlev osa. Kõnealused eeskirjad on esitatud merereostuse vältimise konventsiooni 1973/78 VI lisas (MARPOLi muudetud VI lisa)<sup>4</sup>. Nähes ette laevandusest pärineva heite täiendava vähendamise vajadust, kutsusid ELi kaasseadusandjad juba direktiivi muudatuse vastuvõtmise ajal 2005. aastal komisjoni üles vedelkütuste väävlisisaldust käsitlevaid õiguslikke nõudeid läbi vaatama.

#### Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

---

<sup>1</sup> Komisjoni teatis „Euroopa 2020. aastal. Aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia”, KOM(2010) 2020 (lõplik).

<sup>2</sup> SEK (2005) 1133: komisjoni talituste töödokument, lisatud teatisele õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia kohta (KOM(2005)446 (lõplik)), direktiiv välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (KOM(2005)447 (lõplik)) ning komisjoni talituste töödokument ELi õhukvaliteedipoliitika rakendamise ja selle põhjaliku läbivaatamise kohta (SEK(2011)342 (lõplik)).

<sup>3</sup> ELis hõlmavad väävliheite kontrolli piirkonnad Lääne- ja Põhjamerd ning La Manche'i.

<sup>4</sup> Resolutsioon MEPC.176(58), vastu võetud 10. oktoobril 2008 (MARPOLi muudetud VI lisa).

Käesolev ettepanek on kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 191 ning selle eesmärk on tagada inimeste tervise ja keskkonna kõrgetasemeline kaitse. Samuti on see kooskõlas Euroopa 2020. aasta strateegia ja sellega seotud juhtalgatustega, nimelt vähese CO<sub>2</sub>-heitega ühiskonna edenemiskava ja innovaatilise liidu algatusega, aga ka ELi olemasolevate tegevuspõhimõtete ja säästva transpordi valdkonnas.

## **2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

### **Avalik arutelu**

Käesoleva muudatuse ettevalmistamisel korraldas komisjon 29. oktoobrist 2010 kuni 5. jaanuarini 2011 elektroonilise arutelu, milles võisid osaleda kõik huvitatud isikud (sealhulgas organisatsioonid, liikmesriigid, vabariikid, üldsus). Sidusrühmi paluti esitada oma seisukohad IMO viimaste eeskirjade võimaliku ELi õigusesse ülevõtmise kohta. Lisaks avalikule arutelule pidas komisjon korrapäraselt nõu ka liikmesriikide esindajate ja muude sidusrühmadega.

Avalikul arutelul esitasid mitmesugused organisatsioonid 244 vastust. Kõik sidusrühmad tunnustasid MARPOLi muudetud VI lisa olulist panust ELi õhukvaliteedi parandamisse. Enamik vastanutest leidis, et heitevähendusmeetodeid käsitlevad ELi sätted tuleks viia kooskõlla MARPOLi muudetud VI lisaga. Nende arvamuste kohaselt tuleks lubada mitmesuguseid heitevähendusmeetodeid, tagades samas keskkonna asjakohase kaitse. Vastanud olid üldiselt nõus ka sellega, et väävlisisalduse normide järgimise järelevalve ja jõustamise tõhustamine ning ühtlustamine on oluline vahend keskkonnatingimuste kavandatud parandamise tagamiseks. Mõni sidusrühm avaldas muret, et uued nõuded on kulukad ja on oht, et minnakse üle muude transpordivahendite kasutamisele (lähimereveo asemel veokid), eeskätt rangemate väävlisisalduse normidega piirkondades (väävliheite kontrolli piirkondades). Teised rõhutasid vajadust kiirendada ELi meetmeid, et õhutada ettevõtjaid reageerima ja tagada MARPOLi muudetud VI lisaga kaasnev keskkonnakas.

Üksikasjalikum teave avaliku arutelu tulemuste kohta on esitatud käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnangus<sup>5</sup>.

### **Välisekspertide arvamus ja avalik teave**

Käesoleva ettepaneku ettevalmistamise toetuseks korraldati mitu uuringut. Laevade heiteid käsitlevatele ELi tegevuspõhimõtetele pühendatud komisjoni veebisaidi valmimisel tehti kõnealused uuringud kättesaadavaks aadressil [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships\\_directive.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm).

### **Mõju hindamise tulemused**

Prognooside kohaselt vähendavad uued rahvusvahelised laevakütuse väävlisisalduse piirväärtused oluliselt merendussektori vääveldioksiidi heidet. See aitab palju kaasa nii 2005. aasta õhusaastet käsitlevas teemastrateegias nimetatud üldiste keskkonnaeesmärkide kui ka direktiivis esitatud erieesmärkide saavutamisele. Lisaks kaasneb sellega märkimisväärne lisakasuhäirete osakeste ja NO<sub>x</sub> heite vähenemise näol (viimane on maapinnalähedase

---

<sup>5</sup> SEK [viide].

osooni oluline eellane). Äärmiselt tähtis on tagada sellise prognoositud kasu realiseerumine muu hulgas ka selleks, et edendada kehtivate välisõhu kvaliteedi piirväärtuste järgimist.

Mõjuhindang kinnitab, et direktiivi täielikku kooskõlla viimine IMO rangemate kütusenormide ja heite vähendamise meetoditega on kulutõhus. Mõjuhindangu järelduste kohaselt toob 2008. aastal toimunud MARPOLi VI lisa muutmine ELile tervise paranemise ja suremuse vähenemise näol hinnanguliselt 15–34 miljardit eurot kasu. Muudatuse rakendamise kulud jäävad vahemikku 2,6–11 miljardit eurot. Seega ületab muudatusest tulenev kasu sellega seotud kulusid kolm kuni kolmteist korda.

Lisaks direktiivi kooskõlla viimisele IMO eeskirjadega soovitatakse mõjuhindangus säilitada väävliheite kontrolli piirkondades kehtivate rangemate kütusenormide ning väljaspool selliseid piirkondi reisilaevade liiniveo suhtes kohaldatavate normide vaheline seos. Kuna kütuse kättesaadavusega võib tekkida raskusi, lükatakse uute normide kehtestamine väävliheite kontrolli piirkondades liikuvate reisilaevade jaoks aga viie aasta võrra edasi. Kõnealuse valiku puhul jääb kulude ja tulude suhe vahemikku 1,5–6 (kui norm 0,1 % kehtestatakse 2020. aastal) või 0,8–10 (kui norm 0,1 % kehtestatakse 2025. aastal).

Lisaks analüüsi mõjuhindangus direktiivi läbivaatamisel ilmnenu küsimusi. Eelkõige näitas analüüs teatavaid puudusi direktiivi jõustamissätetes (eriti seoses proovivõtmise ja aruandlusega). Mõjuhindangus soovitatakse kõigepealt koostada direktiivi järgimise järelevalve ja rakendamise suunised ning kui selline lähenemisviis ei anna tulemusi, kaaluda siduvate eeskirjade vastuvõtmist.

Lõpuks soovitatakse mõjuhindangus Euroopa Komisjonil ja liikmesriikidel kasutada ning võimaluse ja vajaduse korral kohandada olemasolevaid vahendeid, et aidata ettevõtjatel hakata järgima uusi parima võimaliku tehnika kohaseid norme, sealhulgas IMO või muude asjakohaste organisatsioonide poolt (NOx, tahkete osakeste ja kasvuhoonegaaside kohta) kokkulepitud norme.

### **3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG**

#### **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Käesoleva ettepaneku eesmärk on vaadata läbi direktiiv 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes, et:

- 1) viia direktiiv kooskõlla kütusenorme käsitlevate IMO eeskirjadega, sealhulgas väljaspool väävliheite kontrolli piirkonda kehtivate normidega;
- 2) viia direktiiv kooskõlla heitevähendusmeetodeid käsitlevate IMO eeskirjadega;
- 3) säilitada väävliheite kontrolli piirkondades kehtivate rangemate kütusenormide (mille kohaselt laevakütuse maksimaalne väävlisisaldus võib praegu olla 1,5 % ja alates 2015. aastast 0,1 %) ning väljaspool selliseid piirkondi reisilaevade liiniveo suhtes kohaldatavate normide (praegu 1,5 %) vaheline seos;
- 4) tugevdada ELi järelevalve- ja jõustamissüsteemi.

Rahvusvaheliste kütusenormide ülevõtmisega ELi õigusesse tõhustatakse kõnealuseid norme, sest neid kontrollitakse ja jõustatakse ELi süsteemi alusel, mis on rahvusvahelisest

jõustamissüsteemist tõhusam. Heite vähendamise uuenduslike meetodite kättesaadavuse kavandatud parandamine ja nende kasutamise edendamine on nõuete täitmise üks võrdväärseid võimalusi ja selle eesmärk on aidata lahendada probleeme, mis tulenevad uute IMO eeskirjade järgimisega teatavatele ettevõtjatele tekkivatest kuludest. See vähendaks oluliselt IMO eeskirjade täitmise kulusid (50–88 % võrra) ning soodustaks selles majandusharus uuenduslikke lahendusi kooskõlas Euroopa 2020. aasta strateegia prioriteetide ja Euroopa Liidu lepingu artikliga 3. Lisaks tagaksid peamiselt sadamates või ranniku lähedal sõitvate reisilaevade liiniveo suhtes kehtestatavad rangemad kütusenormid õhukvaliteedi paranemise rannikualadel. Kuna kütuse kättesaadavusega võib tekkida raskusi, lükatakse uute normide kehtestamine reisilaevade jaoks, võrreldes väävliheite kontrolli piirkondades liikuvate laevadega, viie aasta võrra edasi. Lõpuks on eriti oluline tugevdada ELi järelevalve- ja jõustamissüsteemi, arvestades, et oluliselt rangemate kütusenormide ja nende järgimisega seotud kulude tõttu võib kasvada huvi neist kõrvale hoida.

Tänu kõnealustele meetmetele on riikide ametiasutustel võimalik direktiivi tõhusamalt rakendada ja jõustada ning ettevõtjatel hõlpsam seda järgida, samuti peaks nende tulemusel olema tagatud keskkonnakaitse kõrge tase.

## **Õiguslik alus**

Direktiivi põhieesmärk on keskkonna kaitsmine. Seepärast põhineb käesolev ettepanek Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 192.

## **Subsidiarsuse põhimõte**

ELi õigus reguleerida siseturule ja keskkonnale olulist mõju avaldavat vedelkütuste väävლისaldust on sätestatud Euroopa Liidu toimimise lepingus. Euroopa Liidu lepingu artiklis 3 on nähtud ette, et „liit rajab siseturu. Liit taotleb Euroopa säästvat arengut, mis põhineb tasakaalustatud majanduskasvul, hindade stabiilsusel ja kõrge konkurentsivõimega sotsiaalsel turumajandusel, mille eesmärk on saavutada täielik tööhõive ja sotsiaalne progress, samuti kõrgetasemelisel keskkonnakaitset ja keskkonna kvaliteedi parandamisel”. Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 191 on lisaks sellele sätestatud, et „liidu keskkonnapoliitika aitab kaasa [järgmistele eesmärkidele]: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine, inimeste tervise kaitsmine, loodusressursside kaalutletud ja mõistlik kasutamine, meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, selleks et tegeleda piirkondlike ja üleilmsete keskkonnaprobleemidega [...]”.

Laevanduse üleilmse mõõtme ja väävlit sisaldavate kütuste põletamisel eralduva õhusaaste piiriülese mõju tõttu tuleb kehtestada kõikidele liikmesriikidele ühised eeskirjad. Nimetatud eeskirjade puudumise korral kohaldatakse ELi vetes sõitvate laevade suhtes erinevaid riiklikke norme. Selline erinev õiguslik olukord muudab mereveonduse toimimise ELis väga keeruliseks ja kulukaks ning moonutab seega siseturgu.

Rahvusvaheliste kütusenormide tõhusa rakendamise ja kohaldamise tagamine kõikides liikmesriikides on võimalik üksnes ELi tasandi ühtlustatud meetmete ning tõhusa järelevalve- ja jõustamissüsteemi abiga<sup>6</sup>.

## **Ettepaneku üksikasjalik selgitus**

---

<sup>6</sup> Subsidiarsuse põhimõtte üksikasjalikum selgitus on esitatud käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnangus.

## Artikkel 1

Osutatud artiklis on üksikasjalikult käsitletud kõiki direktiivis 1999/32/EÜ kavandatud muudatusi.

- (1) Direktiivi 1999/32/EÜ artiklit 2 muudetakse selleks, et viia laeva diislikütuse ja laeva kerge kütteõli mõisted vastavusse viimase ISO standardiga ning laiendada heitevähendusmeetodi mõistet ja viia see kooskõlla MARPOLi muudetud VI lisa eeskirjas 4 esitatud samaväärse asendamise mõistega.
- (2) Artiklit 3 muudetakse selleks, et vaadata läbi raske kütteõli maksimaalne väävlisisaldus pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta direktiivi 2010/75/EL tööstusheidete kohta (saastuse kompleksne vältimine ja kontroll)<sup>7</sup> vastuvõtmist, milles on uuesti sõnastatud tööstusheiteid käsitlevad Euroopa õigusaktid.
- (3) Lisatakse artikkel 3a, millega tagatakse, et liikmesriikides ei kasutata ega tooda turule laevakütust, mille väävlisisaldus ületab üldist normi 3,5 massiprotsenti. Eelkõige on selles sättes käsitletud ohtu, et võimalus kasutada madala väävlisisaldusega kerge kütteõli asemel rasket kütteõli koos heitevähendusmeetoditega võib tingida madalakvaliteedilise kütuse kasutamise ja turuletoomise. Heitevähendusmeetodid võimaldavad suure väävlisisaldusega kütuseid väävlitustada ja vähendada vääveldioksiidi heidet õhku. Kui heite vähendamisel kasutatakse aga suure väävlisisaldusega madalakvaliteedilist kütust, võidakse selle tulemusel lasta merre kontsentreeritud heitvett, mis kahjustab merekeskkonda. Kütuse miinimumkvaliteedi tagamise eesmärk on vältida ka laevade mootoririkke ohtu.
- (4) Gaasiõli maksimaalset väävlisisaldust käsitlevat artiklit 4 muudetakse nii, et sellest jäetakse välja viide väävlisisalduse piirväärtuste aegunud jõustumiskuupäevadele.
- (5) Artiklit 4a muudetakse järgmiselt:
  - kehtestatakse uus säte väljaspool väävliheite kontrolli piirkondi kehtivate kütuse väävlisisaldusnormide kohta (nn üldine norm);
  - väävliheite kontrolli piirkondades kohaldatavad kütuse väävlisisaldusnormid viiakse kooskõlla MARPOLi muudetud VI lisaga;
  - väljaspool väävliheite kontrolli piirkondi toimuva reisilaevade liiniveo suhtes kehtestatakse 2020. aastal väävlisisalduse piirväärtus 0,1 %; sellega taastatakse väljaspool väävliheite kontrolli piirkondi sõitvate reisilaevade suhtes kehtivate nõuete seotus väävliheite kontrolli piirkondades kehtivate nõuetega;
  - selgitatakse, et laevakütuse kohalike tarnijate register, mida liikmesriik peab pidama, tuleb teha avalikult kättesaadavaks;
  - jäetakse välja aegunud viited;

---

<sup>7</sup> ELT L 334, 17.12.2010, lk 17.

- komisjonile antakse volitused määrata IMO otsuse põhjal uued väavliheite kontrolli piirkonnad.
- (6) Artiklit 4b muudetakse ja sellest jäetakse välja teatavate Kreeka Vabariigis tegutsevate laevade suhtes kehtestatud erand artikli 4b lõikes 1 sätestatud kohustusest, sest selle erandi tähtaeg on möödunud, samuti jäetakse välja viited aegunud väavlisalduse piirväärtustele.
- (7) Artiklit 4c muudetakse ning lisatakse artiklid 4d ja 4e, et viia direktiiv kooskõlla MARPOLi muudetud VI lisaga ning kohandada seda tehnika arenguga. Eelkõige nõutakse kavandatud direktiiviga liikmesriikidelt, et nad lubaksid laevadel kasutada madala väavlisaldusega laevakütuse alternatiivina heitevähendusmeetodeid tingimusel, et nendega saavutatakse pidevalt väaveldioksiidi heite samaväärne vähenemine, kui oleks saavutatud madala väavlisaldusega kütuse kasutamise korral. Heitevähendusmeetodite kasutamise suhtes kehtivad ka teatavad kriteeriumid, millega tagatakse, et kõnealused meetodid ei kahjusta ega ohusta märkimisväärselt inimeste tervist ega keskkonda. Sellised kriteeriumid kehtestab kas IMO nii, et neid saab komisjoni otsusega täiendada või muuta, või IMO õigusaktide puudumisel Euroopa Komisjon. Liikmesriikide lipu all sõitvate laevade heitevähendusmeetodid kiidab määrusega (EÜ) nr 2099/2002 loodud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee heaks kas 20. detsembri 1996. aasta direktiivi 96/98/EÜ (laevavarustuse kohta)<sup>8</sup> alusel või käesoleva direktiivi alusel. Heite vähendamise uue tehnoloogia katsetamise kord ja tingimused ei muutu.
- (8) Artiklit 6 muudetakse, et anda komisjonile volitused täpsustada proovivõtmise sagedust, proovivõtmise meetodeid ja kontrollitava kütuse representatiivse proovi määratlust ning kohandada väavlisalduse määramise meetodit ja kütuse kontrollimise menetlust uusimate rahvusvaheliste tehniliste normidega.
- (9) Artiklit 7 muudetakse, et selgitada direktiiviga hõlmatud kütuste väavlisalduse kohta esitatava aruande ulatust, mille liikmesriik peab komisjonile esitama, ning anda komisjonile volitused aruande vormi ja sisu täpsustamiseks. Ühtlasi viiakse muudatuse abil artikli 7 lõige 4, mis käsitleb direktiivi asjaomaste sätete kohandamist teaduse ja tehnika arenguga, kooskõlla Lissaboni lepingu kohaste uute komiteemenetluse eeskirjadega.
- (10) Artikkel 8 jäetakse välja, sest selles on viidatud kehtetuks tunnistatud direktiivile.
- (11) Artikkel 9 jäetakse välja, sest direktiiviga ei ole ette nähtud rakendusakte.
- (12) Lisatakse artikkel 9a, et näha ette tingimused Euroopa Komisjonile delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õiguse kasutamiseks.

## **Artikkel 2**

Selle artikliga nõutakse liikmesriikidelt kavandatud direktiivi ülevõtmist.

## **Artikkel 3**

---

<sup>8</sup> EÜT L 46, 17.2.1997, lk 25.

Selles artiklis on käsitletud kavandatud direktiivi jõustumiskuupäeva.

#### **Artikkel 4**

Selle artikliga adresseeritakse kavandatud direktiiv liikmesriikidele.

#### **4. MÕJU EELARVELE**

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

#### **5. MUUD MÄRKUSED**

Komisjoni ettepanekuga on kaasas teatis, mille jaos 4 on esitatud nõuetele vastavuse strateegiat käsitlevad soovitused ning kirjeldatud olemasolevaid vahendeid ja võimalikke edasisi meetmeid, mis võiksid aidata ettevõtjaid keskkonnaprobleemide lahendamisel.

Ühtlasi kavatseb komisjon direktiivi 1999/32/EÜ ja selle järgnevad muudatused, sealhulgas käesoleva muudatusettepaneku kodifitseerida, kui Euroopa Parlament ja nõukogu on selle vastu võtnud. See parandab direktiivi 1999/32/EÜ loetavust ja õiguslikku selgust ning aitab järgida ELi parema õigusloome strateegiat.



Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,  
millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisisaldusega**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut<sup>9</sup>,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>10</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>11</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Keskkonnaalastes tegevusprogrammides ja eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ<sup>12</sup> vastuvõetud kuuendas keskkonnaalases tegevusprogrammis sätestatud Euroopa Liidu keskkonnapoliitika üks eesmärk on saavutada selline õhukvaliteedi tase, mis ei kahjustaks ega ohustaks märkimisväärselt inimeste tervist ega keskkonda.
- (2) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiivis 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ,<sup>13</sup> on sätestatud liidus kasutatava raske kütteõli, gaasiõli ja laeva kerge kütteõli maksimaalne lubatud väävlisisaldus.
- (3) Suure väävlisisaldusega laevakütuse põletamise tõttu laevanduses tekkiv heide saastab õhku vääveldioksiidi ja tahkete osakestega, mis kahjustavad inimeste tervist ja tekitavad hapestumist.

---

<sup>9</sup> ELT C , , lk ... .

<sup>10</sup> ELT C , , lk ... .

<sup>11</sup> ELT C , , lk ... .

<sup>12</sup> EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

<sup>13</sup> EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13.

- (4) Direktiivi 1999/32/EÜ kohaselt peab komisjon andma Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru direktiivi rakendamise kohta ja esitama võimalikud muudatusettepanekud, eelkõige seoses SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondades (SO<sub>x</sub> Emission Control Area – SECA) kasutatava laevakütuse väävlisisalduse vähendamise, võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames tehtavat tööd.
- (5) 2008. aastal võeti vastu resolutsioon muuta 1997. aasta protokoll (millega muudeti 1973. aasta rahvusvahelist laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni, muudetud 1978. aasta protokolliga (edaspidi „MARPOL”)) VI lisa, milles on esitatud laevade õhusaaste vältimise eeskirjad. MARPOLi muudetud VI lisa jõustus 1. juulil 2010.
- (6) MARPOLi muudetud VI lisaga kehtestatakse muu hulgas laevakütustele rangemad väävlisisalduse piirväärtused nii SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondades (1,00 % alates 1. juulist 2010 ja 0,10 % alates 1. jaanuarist 2015) kui ka väljaspool nimetatud piirkondi asuvatel merealadel (3,5 % alates 1. jaanuarist 2012 ja põhimõtteliselt 0,50 % alates 1. jaanuarist 2020). Oma rahvusvahelistest kohustustest tulenevalt peab enamik liikmesriike nõudma laevadelt alates 1. juulist 2010 SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondades maksimaalselt 1,00 % väävlisisaldusega kütuse kasutamist. Selleks, et tagada järjepidevus rahvusvahelise õigusega ja uute üleilmselt kehtestatud väävlisisalduse normide nõuetekohane jõustamine liidus, tuleb direktiivi 1999/32/EÜ sätteid MARPOLi muudetud VI lisaga kooskõlla viia. Laevades kasutatava kütuse minimaalse kvaliteedi tagamiseks kooskõlas kütuse- või tehnoloogiapõhise nõuete täitmisega ei tohiks lubada liidus kasutada ega turule tuua laevakütust, mille väävlisisaldus ületab üldist normi 3,5 massiprotsenti.
- (7) Reisilaevad tegutsevad enamjaolt sadamates või ranniku lähedal ning neil on märkimisväärne mõju inimeste tervisele ja keskkonnale. Kõnealused laevad peavad kasutama sama maksimaalse väävlisisaldusega (1,5 %) laevakütust nagu SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondades. Kuna SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondades kohaldatakse rangemaid väävlisisalduse norme, on põhjendatud, et neid norme kohaldatakse ka reisilaevade suhtes, lähtudes vajadusest parandada sadama- ja rannikualade õhu kvaliteeti. Uute SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondade normide kohaldamine reisilaevade suhtes lükkub aga viie aasta võrra edasi, et vältida võimalikke probleeme kütuse kättesaadavusega.
- (8) Direktiivi 1999/32/EÜ eesmärkide saavutamiseks tuleb laevakütuste väävlisisaldusega seotud kohustused nõuetekohaselt jõustada. Kõnealuse direktiivi rakendamisel saadud kogemused on näidanud vajadust jõulisema kontrolli- ja jõustamissüsteemi järele, et tagada direktiivi nõuetekohane rakendamine. Selleks peab liikmesriik tagama nii turul oleva või laevades kasutatavast laevakütusest piisavalt sagedase ja nõuetekohase proovivõtmise kui ka laevade logiraamatute ja punkerdussaatelehtede kontrollimise. Samuti peab ta kehtestama tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate trahvide süsteemi direktiivi 1999/32/EÜ sätete täitmata jätmise puhuks. Teabe suurema läbipaistvuse tagamiseks on asjakohane näha ette laevakütuse kohalike tarnijate registri avalikult kättesaadavaks tegemine.
- (9) Liikmesriikide aruandlus direktiivi 1999/32/EÜ alusel on osutunud ebapiisavaks, et kontrollida direktiivi sätete järgimist, sest puuduvad ühtlustatud ja küllaldaselt täpsed

sätteid liikmesriikide aruannete sisu ja vormi kohta. Seepärast tuleb ühtlustatud aruandluse tagamiseks üksikasjalikumalt täpsustada aruannete sisu ja vormi.

- (10) Pärast seda, kui võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta direktiiv 2010/75/EL tööstusheidete kohta (saastuse kompleksne vältimine ja kontroll),<sup>14</sup> milles on uuesti sõnastatud tööstusheiteid käsitlevad liidu õigusaktid, tuleb vastavalt läbi vaadata direktiivi 1999/32/EÜ raske kütteõli maksimaalset väävlisisaldust käsitlevad sätted.
- (11) Eriti SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondades võib kütuse väävlisisalduse väikeste piirväärtuste järgimine tuua vähemalt lühiajaliselt kaasa laevakütuse hinna märkimisväärse tõusu ning kahjustada nii lähimereveo konkurentsivõimet võrreldes muude transpordiliikidega kui ka SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondadega piirnevate riikide tööstuse konkurentsivõimet. Mõjutatud ettevõtjatel tekkivate nõuetele vastavuse kulude vähendamiseks tuleb leida sobilikud lahendused, näiteks lubada kasutada alternatiivseid kulutõhusamaid nõuetele vastavuse tagamise meetodeid kui nõuetele vastavuse tagamine kütuse valimisega, ning neid vajaduse korral toetada. Komisjon jälgib hoolikalt, sealhulgas ka liikmesriikide aruannete kaudu, kuidas laevandussektor täidab kütuse uusi kvaliteedinorme, eelkõige seda, kas meretransport võib asendada maismaatranspordiga.
- (12) Hõlbustada tuleks heitevähendusmeetodite kasutamist. Selliste meetoditega on võimalik saavutada vähemalt samaväärne ja isegi suurem heite vähenemine kui madala väävlisisaldusega kütuse kasutamise korral, tingimusel et need meetodid ei avalda keskkonnale, näiteks mere ökosüsteemile märkimisväärset kahjulikku mõju ning et nende väljatöötamisel on rakendatud sobilikke heakskiitmis- ja kontrollimehhanisme. Heitevähendusmeetodite kasutamisel kehtivad kriteeriumid kehtestab kas IMO nii, et neid saab komisjoni otsusega täiendada või muuta, või IMO õigusaktide puudumisel Euroopa Komisjon. Liit peaks tunnustama juba väljatöötatud alternatiivseid meetodeid, näiteks pardal paiknevaid heitgaaside puhastussüsteeme või kütuse ja veeldatud maagaasi segu kasutamist. Tähtis on edendada heite vähendamise uue tehnoloogia katsetamist ja arendamist.
- (13) Selleks, et määrata kindlaks 0,50 % väävlisisalduse piirväärtuste kohaldamise kuupäev, määrata uued SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkonnad, kiita heaks heite vähendamise alternatiivsed meetodid ja kehtestada nende kasutamiseks sobilikud tingimused, tagada kütuste väävlisisalduse asjakohane kontrollimine ning liikmesriikide aruannete ühtlustatud sisu ja vorm ning kohandada direktiivi sätteid teadusliku ja tehnilise arenguga, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu akte, mis käsitlevad kuupäeva, mil liidus peaks hakkama kehtima kütuse maksimaalne väävlisisaldus 0,50 massiprotsenti, IMO otsuse põhjal uute SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondade määramist, nõukogu direktiiviga 96/98/EÜ<sup>15</sup> hõlmamata uute heitevähendusmeetodite heakskiitmist ja nende kasutamise tingimuste kehtestamist, täiendamist ja muutmist, proovivõtmise ja heite kontrollimise meetodite, aruande sisu ja vormi ning artikli 2 punktide 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 või artikli 6 lõigete 1a ja 2 teaduse ja tehnika arengust ning, kui see on asjakohane, IMO õigusaktide muutmisest tulenevat muutmist. Eriti oluline on, et komisjon

---

<sup>14</sup> ELT L 334, 17.12.2010, lk 17.

<sup>15</sup> EÜT L 241, 29.8.1998, lk 27.

korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning sobiva edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

- (14) On asjakohane, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2099/2002 (millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) ning muudetakse määrusi, mis käsitlevad laevade põhjustatud merereostuste vältimist ja meresõiduohutust)<sup>16</sup> loodud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee abistaks komisjoni sellise heitevähendustehnoloogia heakskiitmisel, mida ei ole käsitletud nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiivis 96/98/EÜ laevavarustuse kohta<sup>17</sup>. Seepärast tuleks direktiivi 1999/32/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### *Artikkel 1*

Direktiivi 1999/32/EÜ muudetakse järgmiselt:

1. Artikli 1 lõike 2 punkt h asendatakse järgmisega:

„h) kütuste suhtes, mida kasutatakse laevadel, kus rakendatakse vastavalt artiklitele 4c ja 4e lubatud heitevähendusmeetodeid.”

2. Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

- a) punktid 3a ja 3b asendatakse järgmisega:

„3a. *laeva diislikütus* – igasugune laevakütus, mis vastab ISO 8217 I tabelis esitatud DMB kvaliteediklassi määratlusele, välja arvatud väävlisisaldust käsitleva viite osas;

3b. *laeva kerge kütteõli* – igasugune laevakütus, mis vastab ISO 8217 I tabelis esitatud DMX, DMA ja DMZ kvaliteediklassi määratlusele, välja arvatud väävlisisaldust käsitleva viite osas;”

- b) punkt 3m asendatakse järgmisega:

„3m. *heitevähendusmeetod* – igasugune laevale paigaldatav seadmestik, materjal, seade või aparaat või muu protseduur, alternatiivne kütus või nõuete täitmise meetod, mida kasutatakse alternatiivina väikese väävlisisaldusega laevakütusele ning mis vastab käesoleva direktiivi nõuetele ning on tõendatav, mõõdetav ja jõustatav;”

3. Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

- a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

---

<sup>16</sup> EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

<sup>17</sup> EÜT L 46, 17.2.1997, lk 25.

„1. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata rasket kütteõli, mille väävlisisaldus on suurem kui 1 massiprotsent.

2. Kui pädevate asutuste heiteseirest ei tulene teisiti, ei kohaldata lõikes 1 sätestatud nõuet kuni 31. detsembrini 2015 raskete kütteõlide suhtes:

- a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/80/EÜ\* reguleerimisalasse, mille suhtes kehtivad kõnealuse direktiivi artikli 4 lõiked 1 või 2 või lõike 3 punkt a ning mis vastavad kõnealuses direktiivis selliste seadmete kohta kehtestatud vääveldioksiidi lubatud heitele;
- b) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad direktiivi 2001/80/EÜ reguleerimisalasse, mille suhtes kehtivad kõnealuse direktiivi artikli 4 lõike 3 punkt b ja lõige 6 ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;
- c) mida kasutatakse muudes põletusseadmetes, mis ei kuulu punktide a ja b reguleerimisalasse ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;
- d) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõikide seadmete kuu keskmine vääveldioksiidi heide, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütusekombinatsioonist ning välja arvatud punktide a ja b reguleerimisalasse kuuluvad põletusseadmed, gaasiturbiinid ja gaasimootorid, ei ületa 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust.

Kui pädevate asutuste heiteseirest ei tulene teisiti, ei kohaldata lõikes 1 sätestatud nõuet alates 1. jaanuarist 2016 raskete kütteõlide suhtes:

- a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/75/EL\*\* III peatüki reguleerimisalasse ning mis vastavad kõnealuse direktiivi V lisas selliste seadmete kohta sätestatud vääveldioksiidi heite piirväärtustele või, kui kõnealused heite piirväärtused ei ole vastavalt nimetatud direktiivile kohaldatavad, mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;
- b) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis ei kuulu punkti a reguleerimisalasse ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;

---

\* EÜT L 309, 27.11.2001, lk 1.

\*\* ELT L 334, 17.12.2010, lk 17.

- c) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõikide seadmete kuu keskmine vääveldioksiidi heide, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütuste kombinatsioonist ning välja arvatud punkti a reguleerimisalasse kuuluvad põletusseadmed, gaasiturbiinid ja gaasimootorid, ei ületa 1 700 mg/Nm<sup>3</sup>, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust.

Liikmesriik võtab vajalikud meetmed, et ilma pädeva asutuse loata, milles on kindlaks määratud lubatud heide, ei käitata ühtegi rasket kütteõli kasutatavat põletusseadet, mille väävlisisaldus ületab lõikes 1 sätestatud.”

- b) lõige 3 jäetakse välja.

4. Lisatakse järgmine artikkel 3a:

*„Artikkel 3a*

**Laevakütuse maksimaalne väävlisisaldus**

Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata ega tooda turule laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 3,5 massiprotsenti.”

5. Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

- „1. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata gaasiõlisid, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massiprotsenti.”

6. Artiklit 4a muudetakse järgmiselt:

- a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigi territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades, sealhulgas SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondades ja ELi sadamatesse või sadamatest liinivedusid teostavatel reisilaevadel kasutatava laevakütuse maksimaalne väävlisisaldus”;

- b) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, millega tagab, et tema territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades, mis moodustavad osa SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondadest, ei kasutata laevakütust, mille väävlisisaldus on suurem kui:

- (a) 1,00 massiprotsenti kuni 31. detsembrini 2014;

- (b) 0,10 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2015.

Käesolevat lõiget kohaldatakse kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu.”;

- c) lisatakse järgmine lõige 1a:

„1a. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, millega tagab, et tema territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades ei kasutata laevakütust, mille väävlisisaldus ületab:

- (a) 3,50 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2012;
- (b) 0,50 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2020.

Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses käesoleva lõike punktis b sätestatud väävlisisalduse normi kohaldamise alguskuupäevaga. Olenevalt IMO hinnangust sellise laevakütuse kättesaadavuse kohta, mis vastab nõudele, et maksimaalne väävlisisaldus on 0,50 massiprotsenti, millele on viidatud MARPOLi VI lisa eeskirja 14 lõikes 8, on selleks kuupäevaks kas 1. jaanuar 2020 või 1. jaanuar 2025.

Ilma et see piiraks artikli 4b lõikeid 1 ja 4, kohaldatakse käesolevat lõiget kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu.”;

- d) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses merealade SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkondadeks määramisega IMO otsuse põhjal vastavalt MARPOLi VI lisa eeskirja 14 lõike 3 punktile 2.”;

- e) lõiked 4, 5 ja 6 asendatakse järgmistega:

„4. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, millega tagab, et ühenduse sadamatesse või sadamatest liinivedusid teostavad reisilaevad ei kasuta tema SO<sub>x</sub>-heite kontrolli piirkonnast väljapoole jäävates territoriaalvetes, majandusvööndis ega heitekontrolli piirkonnas laevakütust, mille väävlisisaldus ületab:

- (a) 1,5 massiprotsenti;
- (b) 0,10 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2020.

- 5. Liikmesriik seab laevade liidu sadamatesse sissesõitmise tingimuseks logiraamatu nõuetekohase pidamise, kusjuures logiraamatus esitatakse ka andmed kütuse vahetamise kohta.

- 6. Vastavalt MARPOLi VI lisa eeskirjale 18 liikmesriik:

- (a) peab avalikult kättesaadavat kohalike laevakütuse tarnijate registrit;
- (b) tagab, et tarnija märgib tema territooriumil müüdavate kõikide laevakütuste väävlisisalduse punkerdussaatetelehele, millega on kaasas vastuvõtva laeva esindaja allkirjastatud pitseeritud näidis;

- (c) rakendab sobilikke meetmeid laevakütuse tarnija suhtes, kelle kohta on kindlaks tehtud, et tarnitav kütus ei vasta punkerdussaatelehel märgitud spetsifikatsioonile;
- (d) tagab meetmete rakendamise kindlakstehtud nõuetele mittevastava laevakütuse nõuetega kooskõlla viimiseks.”
- (e) lõige 8 jäetakse välja.

7. Artiklid 4b ja 4c asendatakse järgmistega:

*„Artikkel 4b*

**ELi sadamates kai ääres seisvate laevade kasutatava kütuse maksimaalne väävlisisaldus**

1. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, millega tagab, et järgmised laevad ei kasuta laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massiprotsenti:
  - b) liidu sadamakaide ääres seisvad laevad, kusjuures meeskonnale jäetakse piisavalt aega, et pärast kai äärde saabumist nii kiiresti kui võimalik ja enne ärasõitu nii hilja kui võimalik teostada nõutav kütuse vahetus.

Liikmesriik nõuab, et iga kütusevahetamise aeg kantakse laeva logiraamatusse.

2. Lõiget 1 ei kohaldata:

- a) laevade suhtes, mis seisavad avaldatud sõiduplaani kohaselt sadamakai ääres vähem kui kaks tundi;
- d) laevade suhtes, mis lülitavad välja kõik mootorid ja kasutavad sadamakai ääres seistes maa pealt saadavat elektrienergiat.

3. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei turustata laeva kerge kütteõli, mille väävlisisaldus ületab 0,1 massiprotsenti.

*Artikkel 4c*

**Heitevähendusmeetodid**

1. Liikmesriik lubab oma sadamates, territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades mis tahes lipu all sõitval laeval kasutada artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava laevakütuse kasutamise alternatiivina heitevähendusmeetodeid, kui on täidetud lõigetes 2 ja 3 sätestatud tingimused.

2. Lõikes 1 osutatud heitevähendusmeetodit kasutav laev saavutab pidevalt vääveldioksiidi heite vähenemise, mis on vähemalt samaväärne artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava laevakütuse kasutamise korral saavutatava vähenemisega. Heitevähendusmeetodi kasutamise tulemusel tekkiv vääveldioksiidi heide ei ületa 1. lisas kehtestatud piirväärtusi.



3. Lõikes 1 osutatud heitevähendusmeetodid vastavad 2. lisa punktis 1 nimetatud õigusaktides täpsustatud kriteeriumidele, välja arvatud juhul, kui need asendatakse või neid täiendatakse 2. lisa punktis 2 sätestatud kriteeriumidega.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses:

- 1. lisa sätestatud väärtuste muutmise või täiendamisega;
- 2. lisa punktis 1 nimetatud õigusaktide loetelu muutmise või täiendamisega;
- 2. lisa punktis 2 nimetatud kriteeriumide kehtestamise, muutmise või täiendamisega ja
- üksikasjalike heitmeseire nõuetega, kui see on asjakohane.

Komisjon võtab muu hulgas arvesse teaduse ja tehnika arengut ning Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni vastuvõetud asjakohaseid õigusakte ja norme.”

8. Lisatakse järgmised artiklid 4d ja 4e:

*„Artikkel 4d*

**Liikmesriigi lipu all sõitva laeva pardal**

**kasutatava heitevähendusmeetodi heakskiitmine**

1. Nõukogu direktiivi 96/98/EÜ\* reguleerimisalasse kuuluv heitevähendusmeetod kiidetakse heaks kooskõlas kõnealuse direktiivi sätetega.

2. Lõikega 1 hõlmamata heitevähendusmeetod kiidetakse heaks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 2099/2002 (millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS))\*\* artikli 3 lõikes 2 osutatud menetlusega, võttes arvesse:

- (a) IMO koostatud suuniseid;
- (b) artikli 4e kohaselt läbi viidud katsete tulemusi;
- (c) mõju keskkonnale, sealhulgas saavutatavat heite vähenemist, ning mõju ökosüsteemidele suletud sadamates ja jõesuudmetes;
- (d) järelevalve ja kontrolli teostatavust.

---

\* EÜT L 241, 29.8.1998, lk 27.

\*\* EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

## Artikkel 4e

### Uute heitevähendusmeetodite katsetamine

Liikmesriik võib – vajaduse korral koostöös muu liikmesriigiga – anda loa laeva heitevähendusmeetodi katsetamiseks tema lipu all sõitval laeval või tema jurisdiktsiooni alla kuuluval merealal. Kõnealuste katsete ajal ei ole artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava laevakütuse kasutamine kohustuslik, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

- 1) komisjoni ja asjaomast sadamariiki teavitatakse kirjalikult vähemalt kuus kuud enne katsete algust;
- 2) katsete korraldamise load ei kehti kauem kui 18 kuud;
- 3) igale asjaomasele laevale paigaldatakse manipuleerimiskindlad seadmed pidevaks järelevalveks korstnast eralduva heite üle ja neid kasutatakse kogu katsetamisperioodi vältel;
- 4) igal asjaomasel laeval saavutatakse heite vähenemine, mis on vähemalt võrdne käesolevas direktiivis täpsustatud kütuse väävlisisalduse piirväärtuste järgimisel saavutatava vähenemisega;
- 5) kogu katsetamisperioodi vältel on olemas sobiv jäätmekäitlussüsteem jäätmete jaoks, mis tekivad heitevähendusmeetodi kasutamise tõttu;
- 6) kogu katsetamisperioodi vältel kontrollitakse mõju merekeskkonnale, eriti suletud sadamate ja jõesuudmete ökosüsteemidele;
- 7) kuue kuu jooksul pärast katsete lõppemist antakse täielikud tulemused üle komisjonile ning tehakse avalikkusele kättesaadavaks.”

9. Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, et proovivõtmise teel kontrollida kasutatava kütuse väävlisisalduse vastavust artiklitele 3, 3a, 4, 4a ja 4b. Proovivõtmine algab kuupäeval, mil jõustub asjakohane kütuse väävlisisalduse piirväärtus. Proove võetakse piisavalt sageli ja niimoodi, et proovid on representatiivsed uuritava kütuse suhtes, ning laevakütuste puhul sellise kütuse suhtes, mida laevad kasutavad asjaomastel merealadel või sadamates.

Rakendatakse kõiki järgmisi laevakütusest proovide võtmise ning nende analüüsi ja kontrolli vahendeid:

a) laevakütusest, mis tarnitakse laevale laeva pardal põletamiseks, võetakse proov tarnimise ajal vastavalt kütteõli proovide võtmist käsitlevatele

suunistele, et teha kindlaks kütteõli vastavus MARPOLi muudetud VI lisale,\* ja määratakse proovi väävlisisaldus;

b) võetakse proov laeva pardal põletamiseks ettenähtud laevakütuse tankidest ja laeva pardal asuvatest suletud mahutitest ning määratakse proovi väävlisisaldus;

c) kontrollitakse laeva logiraamatut ja punkerdussaaatelehti.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses:

i) proovivõtmise sagedusega;

ii) proovivõtmise meetoditega;

iii) uuritava kütuse representatiivse proovi määratlemisega;

iv) laeva logiraamatusse ja punkerdussaaatelehele kantava teabega.”

b) lõige 1a jäetakse välja;

c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Väävlisisalduse määramise standardmeetod on kehtestatud standardis ISO 8754 (2003).

Selleks, et teha kindlaks, kas laevale tarnitav ja seal kasutatav laevakütus vastab artiklites 3, 3a, 4, 4a ja 4b nõutud väävlisisalduse piirväärtustele, kasutatakse MARPOLi VI lisa kütteõli proovidega seotud kütuse vastavustõendamise menetlust\*\*.”

10. Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Artikli 6 kohaselt teostatud proovivõtmise, analüüside ja kontrollimise tulemuste põhjal esitab liikmesriik komisjonile iga aasta 30. juuniks eelmist aastat käsitleva aruande käesolevas direktiivis sätestatud väävlisnormide täitmise kohta.”

b) lisatakse järgmine lõige 1a:

„1a. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte aruandes sisalduva teabe ning aruande vormi kohta.”

c) lõiked 2 ja 3 jäetakse välja;

d) lõige 4 asendatakse järgmisega:

---

\* Resolutsioon MEPC.182(59), vastu võetud 17.7.2009.

\*\* Resolutsiooni MEPC.176(58) VI liide, vastu võetud 10. oktoobril 2008 (MARPOLi muudetud VI lisa).

„4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte artikli 2 punktide 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 ning artikli 6 lõike 1 punkti a ja lõike 2 kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga.”

11. Artikkel 8 jäetakse välja.
12. Artikkel 9 jäetakse välja.
13. Lisatakse järgmine artikkel 9a:

#### „Artikkel 9a

### **Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitused antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
  2. Komisjonile antakse alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast] määramata ajaks volitused võtta vastu artikli 4a lõigetes 1a ja 2, artikli 4c lõikes 4, artikli 6 lõikes 1 ning artikli 7 lõigetes 1a ja 4 osutatud delegeeritud õigusakte.
  3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4a lõigetes 1a ja 2, artikli 4c lõikes 4, artikli 6 lõikes 1 ning artikli 7 lõigetes 1a ja 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
  4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle üheaegselt teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
  5. Delegeeritud õigusakt, mis on vastu võetud kooskõlas artikli 4a lõigetega 1a ja 2, artikli 4c lõikega 4, artikli 6 lõikega 1 ning artikli 7 lõigetega 1a ja 4, jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväiteid kahe kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud ajavahemiku lõppemist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Kõnealust ajavahemikku võib Euroopa Parlamendi või nõukogu taotluse korral kahe kuu võrra pikendada.”
14. Direktiivi 1999/32/EÜ lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisaga.

#### *Artikkel 2*

### **Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid kõnealused normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste riigisiseste õigusnormide teksti.

### *Artikkel 3*

#### **Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

### *Artikkel 4*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

[...]

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

## LISA

### „1. LISA

#### **Artikli 4c lõikes 2 osutatud maksimaalsed heite väärtused heitevähendusmeetodi kasutamise korral**

Artiklites 4a ja 4b ning MARPOLi VI lisa eeskirja 14 punktides 1 ja 4 osutatud laevakütuse väävlisisalduse piirväärtused ning vastavad artikli 4c lõikes 2 osutatud heite piirväärtused

Laevakütuse väävlisisaldus (massiprotsent)	SO <sub>2</sub> (ppm) / CO <sub>2</sub> (mahuprotsent) heite suhtarv
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Märkus: - Heite suhtarvu kasutamist kohaldatakse üksnes naftal põhinevate kütteõli destillaatide või masuudi kasutamise korral.

- Heitgaaside puhastussüsteemide puhul, milles heitgaaside puhastamise käigus absorbeeritakse CO<sub>2</sub>, tuleb CO<sub>2</sub> mööta enne puhastamist ning kasutada CO<sub>2</sub> sisaldust enne puhastamist koos SO<sub>2</sub> sisaldusega pärast puhastamist.

## 2. LISA

### Artikli 4c lõikes 3 osutatud heitevähendusmeetodite kasutamise kriteeriumid

1. Artiklis 4c osutatud heitevähendusmeetodid vastavad vähemalt järgmistes kohaldatavates õigusaktides täpsustatud kriteeriumidele:

<i>Heitevähendusmeetod</i>	<i>Komisjoni asjaomane otsus</i>
Laevakütuse ja aurustuva gaasi segu	Komisjoni otsus 2010/769/EL, 13. detsember 2010, millega kehtestatakse kriteeriumid, mille alusel veeldatud maagaasi tankerid saavad kasutada muid tehnilisi meetodeid alternatiivina nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ (mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes; muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu laevakütuste väävlisisaldust käsitleva direktiiviga 2005/33/EÜ) artikli 4b nõuetele vastavate madala väävlisisaldusega laevakütuste kasutamisele (ELT L 328, 14.12.2010, lk 15)
Heitgaaside puhastussüsteemid	IMO RESOLUTSIOON MEPC.184(59), vastu võetud 17. juulil 2009

2. Laeva puhul, millel kooskõlas artikliga 4c kasutatakse heitevähendusmeetodit:

- jälgitakse ja dokumenteeritakse pidevalt vääveldioksiidi heidet ja
- dokumenteeritakse põhjalikult, et kõik jäätmevood, mis lastakse merre, sealhulgas suletud sadamatesse ja jõesuudmetesse, ei avalda märkimisväärset kahjulikku mõju ega ohusta inimeste tervist ega keskkonda.”