



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 15.7.2011
KOM(2011) 439 lopullinen

2011/0190 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden
rikkipitoisuuden osalta**

{SEK(2011) 918 lopullinen}

{SEK(2011) 919 lopullinen}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Yleinen tausta

Resurssitehokkaamman, vihreämmän ja kilpailukykyisemmän talouden edistäminen on Eurooppa 2020 -strategian¹ keskiössä. Tässä yhteydessä ilman pilaantumisen vähentäminen edelleen on tärkeää ihmisten terveyden ja ympäristön parantamiseksi, ja se edistää kestävämmän Euroopan saavuttamista. Viime vuosikymmeninä toteutettujen EU:n toimien ansiosta useimpien ilman epäpuhtauksien, kuten rikkidioksidin (SO₂), typen oksidien (NO_x), haihtuvien orgaanisten yhdisteiden, ammoniakkin ja hiukkasten, päästöt ovat vähentyneet huomattavasti. Suurin osuus vähennyksistä on saavutettu mantereella sijaitsevilla päästölähteissä, kuten teollisuuslaitoksissa tai maantieliikenteessä. On näyttöä siitä, että tällaisten epäpuhtauksien vähentäminen edelleen vaikuttaa erittäin myönteisesti EU:n kansalaisten terveyteen sekä ympäristöön ja koko talouteen.

Merellä oleviin päästölähteisiin on perinteisesti kiinnitetty vähemmän huomiota kuin mantereella sijaitseviin päästölähteisiin. Koska merellä ilmaan pääsevät epäpuhtauspäästöt voivat kulkeutua pitkiä matkoja, ne voivat kuitenkin vaikuttaa maalla. Vuonna 2005 tehtyjen ennusteiden mukaan merialan jatkuvasti kasvavat rikkidioksidin ja typen oksidien päästöt ylittävät näiden epäpuhtauksien mantereella sijaitsevista päästölähteistä peräisin olevat kokonaispäästöt vuoteen 2020 mennessä, jollei toteuteta uusia sääntelytoimia.²

Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Nestemäisen polttoaineen rikkipitoisuus on olennainen tekijä kyseisen polttoaineen palamiseen liittyvien rikkidioksidipäästöjen ja (sekundaaristen) hiukkasten muodostumisen kannalta. Direktiivillä 1999/32/EY, sellaisena kuin se on muutettuna, säännellään meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta ja sisällytetään tietyt Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöt EU:n lainsäädäntöön. Erityisesti direktiivi sisältää tiukempia sääntöjä sellaisten meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudesta, joita käytetään alueilla, joilla tarvitaan erityistä ympäristönsuojelua, eli rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla³.

Direktiivin vuonna 2005 toteutetun muuttamisen jälkeen IMO:n sääntöjä tarkistettiin EU:n voimakkaalla tuella lokakuussa 2008 muun muassa rikkidioksidin osalta. Säännöt sisältyvät MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteeseen VI (MARPOL-yleissopimuksen tarkistettu

¹ Komission tiedonanto, Eurooppa 2020 – Älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun strategia, KOM(2010) 2020 lopullinen.

² Commission Staff Working Paper – Annex to: The Communication on Thematic Strategy on Air Pollution (COM(2005)446 final) and the Directive on Ambient Air Quality and Cleaner Air for Europe (COM(2005)447 final) (komission yksiköiden valmisteluasiakirja, joka liittyy tiedonantoon ilman pilaantumista koskevasta teemakohtaisesta strategiasta (KOM(2005)446 lopullinen) ja ilmanlaadusta ja sen parantamisesta Euroopassa annettuun direktiiviin (KOM(2005)447 lopullinen)), SEC(2005)1133 ja Commission Staff working paper on the implementation of EU Air Quality Policy and preparing for its comprehensive review (komission yksiköiden valmisteluasiakirja ilmanlaatua koskevan EU:n politiikan täytäntöönpanosta ja politiikan laajamittaisen tarkastelun valmistelusta), SEC(2011)342 final.

³ EU:ssa rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita ovat Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali.

liite VI)⁴. Jo kun direktiiviin vuonna 2005 tehty muutos hyväksyttiin, EU:n lainsäädäntövallan käyttäjät kehottivat komissiota tarkastelemaan nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuteen liittyviä oikeudellisia vaatimuksia, koska ne arvioivat, että meriliikenteen aiheuttamia päästöjä on tarpeen vähentää edelleen.

Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Tämä ehdotus on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 191 artiklan mukainen, ja sen tavoitteena on varmistaa ihmisten terveyden ja ympäristön suojelun korkea taso. Lisäksi ehdotus on yhdenmukainen Eurooppa 2020 -strategian ja siihen liittyvien lippulaivahankkeiden, varsinkin vähähiilisen yhteiskunnan kehittämissuunnitelmiin ja innovaatiounioniin liittyvien hankkeiden sekä EU:n nykyisten kestävästä liikennettä koskevien politiikkojen, kanssa.

2. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN KUULEMISEN JA VAIKUTUSTENARVIOINNIN TULOKSET

Julkinen kuuleminen

Tätä ehdotusta valmistellessaan komissio järjesti Internetissä toteutetun kuulemisen, joka oli avoin kaikille asianomaisille osapuolille (kuten organisaatioille, jäsenvaltioille, kansalaisjärjestöille ja suurelle yleisölle) 29. lokakuuta 2010–5. tammikuuta 2011. Sidosryhmiä pyydettiin esittämään näkemyksensä uusimpien IMO:n sääntöjen mahdollisesta sisällyttämisestä EU:n lainsäädäntöön. Julkisen kuulemisen lisäksi komissio kuuli säännöllisesti jäsenvaltioiden edustajia ja muita sidosryhmiä.

Julkisessa kuulemisessa saatiin 244 vastausta eri tahoilta. Kaikki sidosryhmät tunnustivat laajasti, että MARPOL-yleissopimuksen tarkistetulla liitteellä VI voidaan tukea merkittävästi ilmanlaadun parantamista EU:ssa. Useimpien vastaajien mielestä päästönvähentämisteknologioita koskevat EU:n säännökset olisi sovitettava yhteen MARPOL-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI kanssa. Heidän mielestään olisi sallittava useita erilaisia päästönvähentämisteknologioita, samalla kun varmistetaan asianmukainen ympäristönsuojelu. Vastaajat olivat myös laajalti samaa mieltä siitä, että rikkiä koskevien vaatimusten seurannan ja täytäntöönpanon valvonnan vahvistaminen ja yhdenmukaistaminen on tärkeä keino, jolla varmistettaisiin toivottu ympäristön laadun parantaminen. Joidenkin sidosryhmien edustajat olivat huolissaan uusista vaatimuksista aiheutuvista kustannuksista ja mahdollisista liikennemuotosiirtymistä (lyhyen matkan merikuljetuksista kuorma-autokuljetuksiin) erityisesti alueilla, joilla rikkiä koskevien raja-arvot ovat tiukempia (rikin oksidipäästöjen valvonta-alueet). Toiset korostivat tarvetta nopeisiin EU:n toimiin, joilla kannustetaan alan omia toimia ja varmistetaan MARPOL-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI avulla saatavat ympäristöhyödyt.

Julkisen kuulemisen yksityiskohtaiset tulokset esitetään tähän ehdotukseen liittyvässä vaikutustenenarvioinnissa⁵.

Ulkopuolinen asiantuntemus ja tiedottaminen

⁴ Päätöslauselma MEPC.176(58), annettu 10. lokakuuta 2008 (MARPOL-yleissopimuksen tarkistettu liite VI).

⁵ SEK [viite].

Tähän ehdotukseen johtaneen valmistelutyön tueksi tehtiin useita tutkimuksia. Tutkimusten valmistuttua ne on asetettu saataville komission verkkosivuille, joilla käsitellään laivaliikenteen päästöjä koskevia EU:n toimia: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Vaikutustenarvioinnin tulokset

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudelle asetettujen uusien kansainvälisten raja-arvojen odotetaan vähentävän merialan rikkidioksidipäästöjä merkittävästi. Tämä edistää huomattavasti vuonna 2005 julkaistun ilman pilaantumista koskevan teemakohtaisen strategian yleisten ympäristötavoitteiden ja direktiivin erityisten tavoitteiden saavuttamista. Lisäksi saadaan muita tärkeitä hyötyjä, sillä hiukkasten ja typen oksidien (typen oksidit ovat tärkeitä alailmakehän otsonia muodostavia yhdisteitä) päästöt vähenevät. On olennaista varmistaa, että nämä odotetut hyödyt toteutuvat, myös sen vuoksi, että voidaan edistää ilmanlaatua koskevien nykyisten raja-arvojen noudattamista.

Vaikutustenarviointi vahvistaa, että direktiivin täydellinen yhteensovittaminen IMO:n tiukempia polttoainevaatimuksia ja päästönvähentämismenetelmiä koskevien sääntöjen kanssa on kustannustehokasta. Tulosten mukaan vuonna 2008 tehdystä MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI tarkistuksesta arvioidaan koituvan EU:lle noin 15–34 miljardin euron arvoinen hyöty ihmisten terveyden parantumisen ja kuolleisuuden vähenemisen ansiosta. Tarkistuksen täytäntöönpanon kustannukset ovat 2,6–11 miljardia euroa. Tarkistuksen hyödyt ovat siis kolmesta kolmeentoista kertaa suuremmat kuin siitä aiheutuvat kustannukset.

Direktiivin ja IMO:n sääntöjen yhteensovittamisen lisäksi vaikutustenarvioinnissa suositellaan yhteyden säilyttämistä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavien polttoaineita koskevien tiukempien vaatimusten ja näiden alueiden ulkopuolella säännöllisesti liikennöiviin matkustaja-aluksiin sovellettavien vaatimusten välillä. Matkustaja-aluksiin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavan uuden vaatimuksen käyttöönottoa lykättäisiin kuitenkin viisi vuotta, jotta voidaan välttää mahdolliset polttoaineiden saatavuuteen liittyvät ongelmat. Tämän vaihtoehdon kustannus-hyötysuhde on 1,5–6 (jos 0,1 prosentin raja-arvo otetaan käyttöön vuonna 2020) ja 0,8–10 (jos 0,1 prosentin raja-arvo otetaan käyttöön vuonna 2025).

Lisäksi vaikutustenarvioinnissa selvitettiin direktiivin tarkastelun aikana esiin tulleita asioita. Arviointi osoitti erityisesti, että direktiivin täytäntöönpanosäännöksissä (etenkin näytteidenottoa ja kertomuksia koskevissa säännöksissä) on tiettyjä heikkouksia. Vaikutustenarvioinnissa ehdotetaan, että ensin laaditaan direktiivin seuranta ja täytäntöönpanoa koskevia ohjeita, ja jollei näin saavuteta toivottuja tuloksia, olisi harkittava sitovien sääntöjen käyttöönottoa.

Vaikutustenarvioinnissa suositellaan myös, että Euroopan komissio ja jäsenvaltiot käyttäisivät ja mahdollisuuksien ja tarpeen mukaan mukauttaisivat nykyisiä välineitä, jotta voidaan tukea merialaa siirtymisessä noudattamaan parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa koskevia uusia vaatimuksia, mukaan luettuina IMO:n ja muiden asianomaisten organisaatioiden kanssa sovittuja vaatimuksia (etenkin typen oksidien, hiukkasten ja kasvihuonekaasujen osalta).

3. EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on tarkistaa tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta annettua direktiiviä 99/32/EY. Tavoitteena on

(1) saattaa direktiivi yhdenmukaiseksi IMO:n polttoainevaatimuksia koskevien sääntöjen kanssa, mukaan lukien rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella sovellettavien vaatimusten osalta

(2) saattaa direktiivi yhdenmukaiseksi päästönvähentämismenetelmiä koskevien IMO:n sääntöjen kanssa

(3) säilyttää rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavien polttoaineita koskevien tiukempien vaatimusten (joiden mukaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuus on nyt 1,5 prosenttia ja vuodesta 2015 alkaen 0,1 prosenttia) ja näiden alueiden ulkopuolella säännöllisesti liikennöiviin matkustaja-aluksiin sovellettavien vastaavien vaatimusten (tällä hetkellä 1,5 prosenttia) välinen yhteys

(4) vahvistaa EU:n seuranta- ja täytäntöönpanon valvontajärjestelmää.

Polttoaineita koskevien kansainvälisten vaatimusten sisällyttäminen EU:n lainsäädäntöön vahvistaisi näiden vaatimusten tehokkuutta, koska niitä seurattaisiin ja niiden täytäntöönpanoa valvottaisiin EU:n järjestelmän mukaisesti, joka on tehokkaampi kuin kansainvälinen täytäntöönpanon valvontajärjestelmä. IMO:n uusista säännöistä tietyille aloille aiheutuvia kustannusvaikutuksia pyritään lieventämään siten, että polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamiselle vaihtoehtoisten innovatiivisten päästönvähentämismenetelmien käyttömahdollisuuksia laajennetaan ja niiden käyttöä edistetään. Toimenpide vähentäisi merkittävästi IMO:n sääntöjen noudattamisen kustannuksia (50–88 prosenttia) ja edistäisi innovatiivisia ratkaisuja Eurooppa 2020 -strategian ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 3 artiklan prioriteettien mukaisesti. Asettamalla tiukemmat polttoaineita koskevat vaatimukset säännöllisesti liikennöiville matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät enimmäkseen satamissa tai lähellä rantaa, varmistettaisiin puolestaan ilmanlaadun paraneminen rannikkoalueilla. Matkustaja-aluksiin sovellettavien tiukempien polttoainevaatimusten käyttöönottoa lykättäisiin viisi vuotta rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita koskevien vaatimusten käyttöönottoon nähden, jotta voidaan välttää mahdolliset polttoaineiden saatavuuteen liittyvät ongelmat. EU:n seuranta- ja täytäntöönpanon valvontajärjestelmän vahvistaminen on erityisen tärkeää, kun otetaan huomioon, että merkittävästi tiukemmat polttoainevaatimukset ja niiden noudattamiseen liittyvät kustannukset saattavat lisätä säännösten kiertämisen houkuttelevuutta.

Näillä toimilla varmistetaan, että kansalliset viranomaiset huolehtivat paremmin direktiivin täytäntöönpanosta ja sen noudattamisen valvonnasta ja että alan on helpompi noudattaa direktiiviä, joten tuloksena pitäisi olla ympäristönsuojelun korkea taso.

Oikeusperusta

Direktiivin pääasiallinen tavoite on ympäristönsuojelu. Tästä syystä ehdotus perustuu SEUT-sopimuksen 192 artiklaan.

Toissijaisuusperiaate

EU:n oikeus säännellä sellaisten nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuutta, joilla on merkittävä vaikutus sisämarkkinoihin ja ympäristöön, on vahvistettu Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa. Sopimuksen 3 artiklassa määrätään seuraavaa: ”Unioni toteuttaa sisämarkkinat. Se pyrkii Euroopan kestävään kehitykseen, jonka perustana ovat tasapainoinen talouskasvu ja hintavakaus, täystyöllisyyttä ja sosiaalista edistystä tavoitteleva erittäin kilpailukykyinen sosiaalinen markkinatalous sekä korkeatasoinen ympäristönsuojelu ja ympäristön laadun parantaminen.” Lisäksi sopimuksen 191 artiklassa todetaan, että ”unionin ympäristöpolitiikalla myötävaikutetaan seuraavien tavoitteiden saavuttamiseen: ympäristön laadun säilyttäminen, suojelu ja parantaminen, ihmisten terveyden suojelu, luonnonvarojen harkittu ja järkevä käyttö, sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin ympäristöongelmiin [...]”.

Meriliikenteen maailmanlaajuiset vaikutukset ja rikkiä sisältävien polttoaineiden palamisesta peräisin olevien ilman epäpuhtauksien valtioiden rajat ylittävät vaikutukset edellyttävät kaikille jäsenvaltioille yhteisten sääntöjen vahvistamista. Jos tällaisia sääntöjä ei ole, EU:n vesillä liikennöiviin aluksiin sovellettaisiin erilaisia kansallisia vaatimuksia. Tällainen oikeudellinen tilkkutäkki tekisi merenkulkualan toiminnasta EU:ssa hyvin monimutkaista ja kallista ja vääristäisi siten sisämarkkinoiden toimintaa.

Vain yhdenmukaistetuilla EU:n toimilla ja niihin liittyvällä vahvistetulla seuranta- ja täytäntöönpanon valvontajärjestelmällä voidaan varmistaa polttoaineita koskevien kansainvälisten vaatimusten tehokas täytäntöönpano ja soveltaminen kaikissa jäsenvaltioissa⁶.

Ehdotuksen yksityiskohtainen kuvaus

1 artikla

Artiklassa esitetään kaikki direktiiviin 1999/32/EY tehtävät muutokset.

- 1) Direktiivin 1999/32/EY 2 artiklaa muutetaan siten, että mukautetaan meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn määritelmät uusimpaan ISO-standardiin ja laajennetaan päästönvähentämismenetelmän määritelmää ja saatetaan se yhdenmukaiseksi MARPOL-yleissopimuksen tarkistetussa liitteessä VI olevan 4 säännön sisältämän, polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamisen vaihtoehtona hyväksyttävien menetelmien määritelmän kanssa.
- 2) Direktiivin 3 artiklaa muutetaan siten, että tarkistetaan raskaan polttoöljyn enimmäisrikkipitoisuutta koskevia säännöksiä teollisuuden päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) 24 päivänä marraskuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU⁷ mukaisesti. Kyseisellä säädöksellä on laadittu uudelleen teollisuuden päästöjä koskeva EU:n lainsäädäntö.
- 3) Lisätään 3 a artikla, jolla varmistetaan, ettei jäsenvaltioissa saa käyttää eikä saattaa markkinoille sellaisia meriliikenteen polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää yleisen

⁶ Yksityiskohtainen selvitys toissijaisuusperiaatteesta sisältyy tähän ehdotukseen liittyvään vaikutustenarviointiin.

⁷ EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17.

raja-arvon 3,5 painoprosenttia. Tällä säännöksellä on erityisesti tarkoitus torjua riskiä, että mahdollisuus käyttää raskasta polttoöljyä yhdessä päästönvähentämismenetelmien kanssa vähärikkisten dieselöljyjen tai kevyiden polttoöljyjen sijasta voisi johtaa huonolaatuisen polttoaineen käyttöön ja markkinoille saattamiseen. Vähentämismenetelmien avulla voitaisiin poistaa rikkiä runsasrikkisestä polttoaineesta ja vähentää ilmaan joutuvia rikkidioksidipäästöjä. Jos vähentämistä sovelletaan erittäin rikkipitoiseen heikkolaatuiseseen polttoaineeseen, seurauksena voisi kuitenkin olla väkevän jäteveden lasku meriin, mikä voisi vaikuttaa kielteisesti meriympäristöön. Polttoaineen vähimmäislaadun varmistamisella pyritään myös estämään alusten koneiston häiriön vaara.

- 4) Kaasuöljyn enimmäisrikkipitoisuutta koskevaa 4 artiklaa muutetaan siten, että poistetaan vanhentuneet viittaukset rikkipitoisuuden raja-arvojen voimaantuloajankohtiin.
- 5) Direktiivin 4 a artiklaa muutetaan seuraavasti:
 - lisätään uusi säännös, joka koskee rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella sovellettavaa rikkipitoisia polttoaineita koskevaa vaatimusta ("yleinen vaatimus");
 - saatetaan rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavat rikkipitoisia polttoaineita koskevat vaatimukset yhdenmukaisiksi MARPOL-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI kanssa;
 - otetaan käyttöön 0,1 prosentin rikkipitoisuuden raja-arvo rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella liikennöiville matkustaja-aluksille vuodesta 2020 alkaen ja säilytetään siten rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella liikennöiviä matkustaja-aluksia ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla liikennöiviä matkustaja-aluksia koskevien vaatimusten välinen yhteys;
 - selvennetään, että rekisterin, jota jäsenvaltioiden on pidettävä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista, on oltava yleisesti saatavilla;
 - poistetaan vanhentuneet viittaukset;
 - valtuutetaan komissio nimeämään IMO:n päätösten perusteella uusia rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita.
- 6) Direktiivin 4 b artiklaa muutetaan siten, että poistetaan 4 b artiklan 1 kohdassa vahvistettua velvollisuutta koskeva poikkeus, jota on sovellettu tiettyihin Helleenien tasavallassa liikennöiviin aluksiin, koska ajanjakso, jonka ajaksi poikkeus on myönnetty, on päättynyt, ja poistetaan vanhentuneet viittaukset rikkipitoisuuden raja-arvojen voimaantuloajankohtiin.
- 7) Direktiivin 4 c artiklaa muutetaan ja direktiiviin lisätään 4 d ja 4 e artikla siten, että direktiivi saatetaan yhdenmukaiseksi MARPOL-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI kanssa ja sitä mukautetaan tekniseen kehitykseen. Ehdotetussa direktiivissä edellytetään erityisesti, että jäsenvaltiot sallivat alusten käyttää päästönvähentämismenetelmiä vaihtoehtona meriliikenteessä käytettävälle vähärikkiselle polttoaineelle edellyttäen, että aluksien rikkidioksidipäästöt vähenevät pysyvästi ja vastaavat niitä arvoja, joihin päädyttäisiin käyttämällä vähärikkistä

polttoainetta. Päästönvähentämismenetelmiin sovelletaan myös tiettyjä kriteerejä sen varmistamiseksi, ettei menetelmistä aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tai riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Kriteerit vahvistaa joko IMO, jolloin niitä täydennetään tai muutetaan tarvittaessa komission päätöksellä, tai Euroopan komissio, jos IMO ei ole antanut asiasta sääntöjä. Päästönvähentämismenetelmien käyttöä koskevat kriteerit jäsenvaltion lipun alla purjehtiville aluksille hyväksyy asetuksella 2099/2002/EY perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea joko laivavarusteista 20. joulukuuta 1996 annetun direktiivin 96/98/EY⁸ tai tämän direktiivin perusteella. Menettely ja uusien vähentämismenetelmien testauksen ehdot säilyvät ennallaan.

- 8) Direktiivin 6 artiklaa muutetaan siten, että komissiolle annetaan valtuudet määrittellä näytteidenottotiheys, näytteenottomenetelmät ja tutkittavan polttoaineen osalta edustavan näytteen määritelmä, ja siten, että mukautetaan rikkipitoisuuden määrittämisessä käytettävä menetelmä ja polttoaineen tarkastusmenetelmä uusimpiin kansainvälisiin teknisiin vaatimuksiin.
- 9) Direktiivin 7 artiklaa muutetaan siten, että selvennetään sen kertomuksen kattavuutta, joka jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle direktiivin soveltamisalaan kuuluvien polttoaineiden rikkipitoisuudesta, ja valtuutetaan komissio määrittelemään kertomuksen muoto ja sisältö. Muutoksella saatetaan myös 7 artiklan 4 kohta, joka koskee tieteen ja tekniikan kehitykseen perustuvien teknisten muutosten tekemistä kyseisessä kohdassa mainittuihin direktiivin säännöksiin, yhdenmukaiseksi Lissabonin sopimuksen uusien komitologiasääntöjen kanssa.
- 10) Poistetaan direktiivin 8 artikla, koska siinä viitataan kumottuun direktiiviin.
- 11) Poistetaan direktiivin 9 artikla, koska direktiivissä ei säädetä täytäntöönpanosäädöksistä.
- 12) Lisätään 9 a artikla, jolla säädetään edellytyksistä, joilla Euroopan komissio käyttää toimivaltaa delegoitujen säädösten hyväksymiseksi.

2 artikla

Artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot saattavat ehdotetun direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöä.

3 artikla

Artikla koskee päivämäärää, jona ehdotettu direktiivi tulee voimaan.

4 artikla

Artiklalla osoitetaan direktiivi kaikille jäsenvaltioille.

⁸ EYVL L 46, 17.2.1997, s. 25.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole talousarviovaikutuksia unionin talousarvioon.

5. MUUT HUOMAUTUKSET

Komission ehdotukseen liittyy tiedonanto, jonka 4 kohdassa esitetään ehdotuksia vaatimusten noudattamiseen tähtääväksi strategiaksi ja selostetaan nykyisiä ja mahdollisia tulevia toimenpiteitä, joilla voidaan auttaa merialaa vastaamaan ympäristöhaasteisiinsa.

Komissio aikoo myös kodifioida direktiivin 1999/32/EY ja siihen tehdyt muutokset, tämä muutosehdotus mukaan luettuna, sen jälkeen kun Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet ne. Näin direktiivistä 1999/32/EY tulee luettavampi ja oikeudellisesti selkeämpi, mikä edistää EU:n paremman sääntelyn strategian toteuttamista.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen⁹,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁰,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹¹,

noudattavat tavanomaista lainsäätämisyksjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ympäristöä koskevissa unionin toimintaohjelmissä ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1600/2002/EY¹² hyväksytyssä kuudennessa ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa vahvistetun unionin ympäristöpolitiikan yhtenä tavoitteena on saavuttaa sellainen ilmanlaatu, että siitä ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tai riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle.
- (2) Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta 26 päivänä huhtikuuta 1999 annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY¹³ säädetään unionissa käytettävän raskaan polttoöljyn, kaasuöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn sallitusta enimmäisrikkipitoisuudesta.

⁹ EUVL C , , s. .

¹⁰ EUVL C , , s. .

¹¹ EUVL C , , s. .

¹² EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.

¹³ EYVL L 121, 11.5.1999, s. 13.

- (3) Erittäin rikkipitoisten meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden palamisesta aiheutuvat laivaliikenteen päästöt lisäävät rikkidioksidin ja hiukkasten aiheuttamaa ilman pilaantumista ja vahingoittavat siten ihmisten terveyttä ja lisäävät happamoitumista.
- (4) Direktiivin 1999/32/EY mukaan komission on annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus direktiivin täytäntöönpanosta ja mahdollisesti ehdotuksia direktiivin muuttamiseksi erityisesti rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvojen alentamisesta Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) tehtävän työn huomioon ottaen.
- (5) Vuonna 2008 annettiin päätöslauselma, jolla muutettiin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä pöytäkirjalla 1978, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan liitettä VI, jolla säännellään laivojen aiheuttamaa ilman pilaantumista. MARPOL-yleissopimuksen tarkistettu liite VI tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010.
- (6) MARPOL-yleissopimuksen tarkistetussa liitteessä VI muun muassa vahvistetaan entistä tiukemmat rikkipitoisuuden raja-arvot rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla meriliikenteessä käytettäville polttoaineille (1,00 prosenttia 1 päivästä heinäkuuta 2010 ja 0,10 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2015) sekä näiden alueiden ulkopuolella meriliikenteessä käytettäville polttoaineille (3,5 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2012 ja periaatteessa 0,50 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2020). Useimpien jäsenvaltioiden on kansainvälisten sitoumustensa perusteella edellytettävä, että alukset käyttävät 1 päivästä heinäkuuta 2010 alkaen rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 1,00 prosenttia. Jotta voidaan varmistaa johdonmukaisuus kansainväliseen oikeuteen nähden ja uusien maailmanlaajuisesti vahvistettujen rikkiä koskevien vaatimusten asianmukainen täytäntöönpanon valvonta unionissa, direktiivin 1999/32/EY säännökset olisi saatettava yhdenmukaisiksi MARPOL-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI kanssa. Jotta voidaan varmistaa aluksissa joko polttoainetta tai teknologiaa koskevien vaatimusten noudattamiseksi käytettävän polttoaineen vähimmäislaatu, ei unionissa pidä sallia sellaisten meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden käyttöä tai markkinoille saattamista, joiden rikkipitoisuus ylittää 3,5 painoprosentin yleisen raja-arvon.
- (7) Matkustaja-alukset liikennöivät enimmäkseen satamissa tai rannikkoalueiden lähellä ja vaikuttavat merkittävästi ihmisten terveyteen ja ympäristöön. Alusten edellytetään käyttävän meriliikenteen polttoainetta, jonka enimmäisrikkipitoisuus on sama kuin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettava pitoisuus (1,5 prosenttia). Koska rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovelletaan vastaisuudessa tiukempia rikkiä koskevia vaatimuksia, on perusteltua, että matkustaja-aluksiin sovelletaan samoja vaatimuksia, koska on tarpeen parantaa ilmanlaatua rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella olevien satamien ja rannikkojen läheisyydessä. Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavan uuden vaatimuksen soveltamista matkustaja-aluksiin lykättäisiin kuitenkin viisi vuotta, jotta voidaan välttää mahdolliset polttoaineiden saatavuuteen liittyvät ongelmat.

- (8) Merellä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuteen liittyvien velvoitteiden asianmukainen täytäntöönpano on tarpeen, jotta direktiivin 1999/32/EY tavoitteet voidaan saavuttaa. Direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten mukaan voimakkaampi seuranta- ja täytäntöönpanon valvontajärjestelmä on tarpeen direktiivin asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Tämän vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot varmistavat riittävän tiheän ja tarkan näytteidenoton markkinoille saatetusta tai laivoilla käytetystä meriliikenteen polttoaineesta sekä aluspäiväkirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten säännöllisen tarkastamisen. Lisäksi on tarpeen, että jäsenvaltiot vahvistavat direktiivin 1999/32/EY säännösten rikkomisen varalta tehokkaiden, oikeasuhtaisten ja varoittavien seuraamusten järjestelmän. Jotta voidaan parantaa tietojen avoimuutta, on myös aiheellista säätää, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisten toimittajien rekisteri on saatettava yleisesti saataville.
- (9) Jäsenvaltioiden direktiivin 1999/32/EY mukaisesti toimittamat kertomukset ovat osoittautuneet riittämättömiksi direktiivin säännösten noudattamisen tarkistamisen kannalta, koska jäsenvaltioiden kertomusten sisällöstä ja muodosta ei ole annettu yhdenmukaisia ja riittävän tarkkoja säännöksiä. Tämän vuoksi on tarpeen määrittellä kertomuksen sisältö ja muoto tarkemmin, jotta voidaan varmistaa yhdenmukaisempi tietojen raportointi.
- (10) Teollisuuden päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) 24 päivänä marraskuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU¹⁴, jolla laaditaan uudelleen teollisuuden päästöjä koskeva unionin lainsäädäntö, hyväksymisen vuoksi on tarpeen tarkistaa niitä direktiivin 1999/32/EY säännöksiä, jotka koskevat raskaan polttoöljyn enimmäisrikkipitoisuutta.
- (11) Polttoaineen rikkipitoisuuden alhaisten raja-arvojen noudattaminen erityisesti rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla voi johtaa meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden huomattavaan hinnannousuun ainakin lyhyellä aikavälillä ja vaikuttaa kielteisesti lähimerenkulun kilpailukykyyn muihin liikennemuotoihin nähden ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin rajoittuvien maiden toimialojen kilpailukykyyn. Jotta voidaan vähentää asianomaisille toimialoille säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia, tarvitaan sopivia ratkaisuja, kuten polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista kustannustehokkaampien vaihtoehtoisten menetelmien salliminen vaatimusten noudattamiseksi ja tarvittaessa tuen antaminen. Komissio seuraa tiiviisti muun muassa jäsenvaltioiden toimittamien kertomusten perusteella vaikutuksia, joita on siitä, että merenkulkualalla noudatetaan uusia polttoaineiden laatuvaatimuksia. Erityisesti kiinnitetään huomiota mahdolliseen siirtymiseen merikuljetuksista maakuljetuksiin.
- (12) Päästönvähentämismenetelmien käyttöä olisi helpotettava. Menetelmillä voidaan saavuttaa päästövähennykset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin käyttämällä vähärikkistä polttoainetta, tai jotka ovat jopa näitä suurempia, edellyttäen, että menetelmistä ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia ympäristölle, kuten meriekosysteemeille, ja että menetelmät kehitetään asianmukaisten hyväksymis- ja valvontamenettelyjen mukaisesti. Päästönvähentämismenetelmien

¹⁴ EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17.

käytön kriteerit vahvistaisi joko IMO, jolloin niitä täydennettäisiin tai muutettaisiin tarvittaessa komission päätöksellä, tai Euroopan komissio, jos IMO ei ole antanut asiasta sääntöjä. Unionin olisi tunnustettava jo tunnetut vaihtoehtoiset menetelmät, kuten aluksilla käytettävät pakokaasujen puhdistusjärjestelmät tai nesteytetyn maakaasun ja muun polttoaineen sekoituksen käyttö. Uusien päästönvähentämismenetelmien testausta ja kehittämistä on edistettävä.

- (13) Jotta voidaan määrätä rikkipitoisuuden 0,50 prosentin raja-arvon soveltamisen alkamisajankohta, nimetä uusia rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita, hyväksyä uusia vaihtoehtoisia päästönvähentämismenetelmiä ja vahvistaa asianmukaiset ehdot niiden käytölle, varmistaa polttoaineiden rikkipitoisuuden asianmukainen seuranta ja jäsenvaltioiden kertomusten sisällön ja muodon yhdenmukaisuus sekä mukauttaa direktiivin säännöksiä tieteen ja tekniikan kehityksen perusteella, komissiolle olisi siirrettävä valta antaa säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti sen ajankohdan määrittämiseksi, josta alkaen polttoaineen 0,5 painoprosentin enimmäisrikkipitoisuutta sovelletaan unionissa, IMOn päätökseen perustuvan uusien rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeämiseksi, neuvoston direktiivin 96/98/EY¹⁵ soveltamisalaan kuulumattomien uusien päästönvähentämismenetelmien hyväksymiseksi sekä niiden käyttöä koskevien ehtojen vahvistamiseksi, täydentämiseksi tai muuttamiseksi, näytteidenoton ja päästöjen seurannan menetelmien sekä kertomuksen sisällön ja muodon määrittämiseksi ja tieteen ja tekniikan kehitykseen sekä tarvittaessa IMOn sääntöihin mukauttamiseksi tarvittavien 2 artiklan 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 alakohtaan tai 6 artiklan 1 kohdan a alakohtaan ja 2 kohtaan tehtävien muutosten tekemiseksi. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan kuulee asianmukaisia tahoja, myös asiantuntijoita. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle samanaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (14) On asianmukaista, että meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta sekä meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien asetusten muuttamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002¹⁶ perustettu nykyinen meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea avustaa komissiota laivavarusteista 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY¹⁷ soveltamisalaan kuulumattomien päästönvähentämisteknologioiden hyväksymisessä. Direktiiviä 1999/32/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/32/EY seuraavasti:

¹⁵ EYVL L 241, 29.8.1998, s. 27.

¹⁶ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

¹⁷ EYVL L 46, 17.2.1997, s. 25.

1. Korvataan 1 artiklan 2 kohdan h alakohta seuraavasti:

”h) sellaisilla aluksilla käytettäviin polttoaineisiin, joilla käytetään 4 c ja 4 e artiklassa säädettyjä päästönvähentämismenetelmiä.”

2. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

(a) korvataan 3a ja 3b alakohta seuraavasti:

”3a) ’meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä’ meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

3b) ’meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä’ meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määriteltyjen DMX-, DMA- ja DMZ-laatujuen mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;”

(b) korvataan 3m alakohta seuraavasti:

”3m) ’päästönvähentämismenetelmällä’ alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona tässä direktiivissä vahvistettujen vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan tarkistaa ja kvantifioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;”

3. Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

(a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä raskaita polttoöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1 painoprosenttia.

2. Jollei toimivaltaisen viranomaisen harjoittamasta päästöjen asianmukaisesta seurannasta muuta johdu, 1 kohdassa vahvistettua vaatimusta ei sovelleta 31 päivään joulukuuta 2015 asti raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään:

(a) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/80/EY* soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joihin sovelletaan kyseisen direktiivin 4 artiklan 1 tai 2 kohtaa taikka 3 kohdan a alakohtaa ja joissa noudatetaan kyseisessä direktiivissä näille laitoksille vahvistettuja rikkidioksidipäästörajoja;

(b) direktiivin 2001/80/EY soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joihin sovelletaan kyseisen direktiivin 4 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja 6 kohtaa ja joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;

* EYVL L 309, 27.11.2001, s. 1.

- (c) a ja b alakohdan soveltamisalaan kuulumattomissa polttolaitoksissa, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;
- (d) polttamiseen jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien polttolaitosten osalta riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä, mutta a ja b alakohdan soveltamisalaan kuuluvia laitoksia sekä kaasuturbiineja ja -moottoreita lukuun ottamatta, on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa.

Jollei toimivaltaisen viranomaisen harjoittamasta päästöjen asianmukaisesta seurannasta muuta johdu, 1 kohdassa vahvistettua vaatimusta ei sovelleta 1 päivästä tammikuuta 2016 alkaen raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään:

- (a) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU^{**} III luvun soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joissa noudatetaan kyseisen direktiivin liitteessä V näille laitoksille vahvistettuja rikkidioksidipäästörajvoja, tai jos näitä päästörajvoja ei kyseisen direktiivin mukaan sovelleta, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;
- (b) a alakohdan soveltamisalaan kuulumattomissa polttolaitoksissa, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;
- (c) polttamiseen jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien polttolaitosten osalta riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä, mutta a alakohdan soveltamisalaan kuuluvia laitoksia sekä kaasuturbiineja ja -moottoreita lukuun ottamatta, on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei 1 kohdassa tarkoitettua rikkipitoisempaa raskasta polttoöljyä käyttävää polttolaitosta käytetä ilman toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa, jossa päästörajat yksilöidään.”

- (b) poistetaan 3 kohta.

4. Lisätään 3 a artikla seuraavasti:

^{**} EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17.

”3 a artikla

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä eikä saateta markkinoille meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 3,5 painoprosenttia.”

5. Korvataan 4 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä kaasuöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia.”

6. Muutetaan 4 a artikla seuraavasti:

(a) korvataan otsikko seuraavasti:

”Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuus jäsenvaltioiden aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvonta-alueilla, myös rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla, sekä unionin satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa”

(b) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeseen kuuluvilla kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jos polttoaineiden rikkipitoisuus ylittää:

(a) 1,00 painoprosenttia 31 päivään joulukuuta 2014 asti;

(b) 0,10 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen.

Tätä kohtaa sovelletaan kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan unionin ulkopuolelta.”

(c) lisätään 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jos polttoaineiden rikkipitoisuus ylittää:

(a) 3,50 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen;

(b) 0,50 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen.

Siirretään komissiolle valta antaa tämän kohdan b alakohdassa vahvistetun rikkiä koskevan vaatimuksen soveltamisen alkamisajankohtaa koskevia delegoituja säädöksiä tämän direktiivin 9 a artiklan mukaisesti. IMO on tehnyt MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14.8 säännössä tarkoitettun

arvioinnin sellaisen meriliikenteessä käytettävän polttoaineen saatavuudesta, joka noudattaisi polttoaineen enimmäisrikkipitoisuuden 0,50 painoprosentin raja-arvoa. Arvion perusteella rikkiä koskevan vaatimuksen soveltamisen alkamisajankohta on 1 päivä tammikuuta 2020 tai 1 päivä tammikuuta 2025.

Tätä kohtaa sovelletaan kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan unionin ulkopuolelta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 1 ja 4 kohdan sekä 4 b artiklan soveltamista.”

(d) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”Siirretään komissiolle valta antaa sellaisia delegoituja säädöksiä tämän direktiivin 9 a artiklan mukaisesti, jotka koskevat merialueiden nimeämistä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi IMO:n MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 14.3.2 säännön mukaisesti tekemän päätöksen perusteella.”

(e) korvataan 4, 5 ja 6 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä unionin satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jotka eivät kuulu rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin, jos polttoaineiden rikkipitoisuus ylittää:

(c) 1,5 painoprosenttia;

(d) 0,10 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen.

5. Jäsenvaltioiden on edellytettävä, että aluspäiväkirjat on täytetty asianmukaisesti, mukaan luettuina polttoaineen vaihtotoimet, edellytyksenä alusten saapumiselle unionin satamiin.

6. Jäsenvaltioiden on MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 18 säännön mukaisesti

(a) pidettävä yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista;

(b) varmistettava, että polttoaineen toimittajat kirjaavat jäsenvaltioiden alueella myytävien kaikkien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden polttoaineen luovutustodistukseen, johon on liitetty sinetöity näyte, jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut;

(c) ryhtyvät toimiin sellaisia meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittaneen polttoainetta, joka ei vastaa luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmaa;

(d) varmistettava, että ryhdytään korjaaviin toimiin sääntöjenvastaiseksi todetun meriliikenteessä käytettävän polttoaineen saattamiseksi sääntöjen mukaiseksi.”

(e) poistetaan 8 kohta.

7. Korvataan 4 b ja 4 c artikla seuraavasti:

”4 b artikla

Unionin satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän meriliikenteen polttoaineen enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää 0,10 painoprosenttia, ei käytetä seuraavissa aluksissa:

(b) unionin satamissa laiturissa olevat alukset, mutta kuitenkin siten, että laivahenkilökunnalla on riittävästi aikaa toteuttaa tarvittava polttoaineen vaihto mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen ja mahdollisimman myöhään ennen lähtöä.

Jäsenvaltioiden on vaadittava, että polttoaineen vaihtoajankohta merkitään aluspäiväkirjaan.

2. Mitä 1 kohdassa säädetään, ei sovelleta

(a) jos alusten on julkaistun aikataulun mukaisesti määrä olla laiturissa alle kaksi tuntia;

(d) aluksiin, jotka sammuttavat kaikki moottorinsa ja käyttävät maalla olevista sähköverkoista toimitettua sähköä ollessaan satamassa.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei saateta markkinoille meriliikenteessä käytettäviä kaasuöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia.”

”4 c artikla

Päästönvähentämismenetelmät

1. Jäsenvaltioiden on sallittava kaikkien lippujen alla purjehtivien alusten käyttää päästönvähentämismenetelmiä satamissaan, aluemerillään, talousvyöhykkeillään ja epäpuhtauksien valvonta-alueillaan vaihtoehtona 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaisille meriliikenteessä käytettäville polttoaineille, jollei 2 ja 3 kohdan säännöksistä muuta johdu.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja päästönvähentämismenetelmiä käyttävien alusten on saavutettava jatkuvasti rikkidioksidipäästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin käyttämällä 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaisia meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita. Päästönvähentämismenetelmien käytön jälkeiset rikkidioksidipäästöt eivät saa ylittää liitteessä I asetettuja raja-arvoja.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen päästönvähentämismenetelmien on oltava niissä oikeudellisissa välineissä määriteltyjen kriteerien mukaisia, joihin viitataan liitteessä II olevassa 1 kohdassa, jollei kyseisiä kriteerejä korvata tai täydennetä liitteessä II olevassa 2 kohdassa määritellyillä kriteereillä.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 9 a artiklan mukaisesti sellaisia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat:

- liitteessä I asetettujen arvojen muuttamista tai täydentämistä;
- niiden oikeudellisten välineiden luettelon muuttamista tai täydentämistä, joihin viitataan liitteessä II olevassa 1 kohdassa;
- liitteessä II olevassa 2 kohdassa määriteltyjen kriteerien vahvistamista, muuttamista tai täydentämistä; ja tarvittaessa
- päästöjen seurantaan koskevia yksityiskohtaisia vaatimuksia.

Komissio ottaa huomioon muun muassa tieteen ja tekniikan kehityksen sekä asiaan liittyvät Kansainvälisen merenkulkujärjestön hyväksymät välineet ja vaatimukset.”

8. Lisätään 4 d ja 4 e artikla seuraavasti:

”4 d artikla

**Jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla käytettävien
päästönvähentämismenetelmien hyväksyminen**

1. Neuvoston direktiivin 96/98/EY* soveltamisalaan kuuluvat päästönvähentämismenetelmät hyväksytään kyseisen direktiivin säännösten mukaisesti.

2. Päästönvähentämismenetelmät, jotka eivät kuulu 1 kohdan soveltamisalaan, hyväksytään meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2099/2002/EY** 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ottaen huomioon

- (a) IMO:n laatimat suuntaviivat;
- (b) 4 e artiklan mukaisesti suoritettujen koekäyttöjen tulokset;
- (c) vaikutukset ympäristöön, mukaan lukien saavutettavissa olevat päästövähennykset sekä vaikutukset suljettujen satama-alueiden, satamien ja suistojen ekosysteemeihin;

* EYVL L 241, 29.8.1998, s. 27.

** EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

- (d) seurannan ja todennusten toteutettavuus.”

”4 e artikla

Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö

Jäsenvaltiot voivat, tarvittaessa yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden kanssa, hyväksyä alusten päästönvähentämismenetelmien koekäytön niiden lipun alla purjehtivissa aluksissa tai niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla merialueilla. Koekäytön aikana ei tarvitse käyttää 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaisia meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, mikäli kaikki seuraavat ehdot täyttyvät:

- (1) komissiolle ja kaikille asianosaisille satamavaltioille ilmoitetaan asiasta kirjallisesti ainakin kuusi kuukautta ennen koekäytön alkamista;
- (2) koekäyttöä koskevien lupien kesto ei ylitä 18:aa kuukautta;
- (3) kaikkiin koekäyttöön osallistuviin aluksiin asennetaan laitteet, joiden tuloksia ei voida väärentää ja joilla mitataan savutorvien kautta johdettavia pakokaasuja jatkuvasti, ja laitteita käytetään koko koekäytön ajan;
- (4) kaikissa koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin noudattamalla tässä direktiivissä määriteltyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja;
- (5) päästönvähentämismenetelmien tuottaman jätteen käsittelemiseksi on käytössä asianmukaiset jätehuoltojärjestelmät koko koekäytön ajan;
- (6) koko koekäytön ajan arvioidaan vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti suljettujen satama-alueiden, satamien ja suistojen ekosysteemeihin;
- (7) koekäytön tulokset kokonaisuudessaan toimitetaan komissiolle ja saatetaan yleisesti saataville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.”

9. Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

- (a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tarkastaakseen näytteiden perusteella, että käytettyjen polttoaineiden rikkipitoisuus on 3, 3 a, 4, 4 a ja 4 b artiklan mukainen. Näytteidenotto on aloitettava sinä päivänä, jona vastaava polttoaineen enimmäisrikkipitoisuutta koskeva raja-arvo tulee voimaan. Näytteitä on otettava riittävän tiheään ja siten, että ne ovat tutkittavan polttoaineen osalta edustavia, ja jos on kyseessä meriliikenteessä käytettävä polttoaine, myös asianomaisilla merialueilla ja satamissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen osalta edustavia.

Tällöin on käytettävä kutakin seuraavista meriliikenteessä käytettävän polttoaineen näytteenotto-, analyysi- ja tarkastusmenetelmistä:

- (a) näytteiden ottamiselle polttoöljystä MARPOL-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI noudattamisen varmistamiseksi annettujen suuntaviivojen* mukainen näytteidenotto aluksilla poltettavasta meriliikenteessä käytettävästä polttoaineesta, kun polttoainetta ollaan toimittamassa aluksille, ja analyysi polttoaineen rikkipitoisuudesta;
- (b) näytteidenotto ja analyysi aluksilla säiliöihin ja sinetöityihin polttoainenäytteisiin sisältyvän aluksilla poltettavan meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuudesta;
- (c) aluspäiväkirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten tarkastaminen.

Siirretään komissiolle valta antaa 9 a artiklan mukaisesti sellaisia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat:

- (i) näytteenottotiheyttä;
- (ii) näytteenottomenetelmiä;
- (iii) tutkittavan polttoaineen osalta edustavan näytteen määritelmää;
- (iv) tietoja, jotka aluspäiväkirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten on sisällettävä.”

(b) poistetaan 1 a kohta.

(c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Rikkipitoisuuden määrittämisessä käytettäväksi vertailumenetelmäksi vahvistetaan ISO 8754:ssä (2003) määritelty menetelmä.

Sen määrittämiseksi, onko aluksille toimitetun ja aluksilla käytetyn meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus 3, 3 a, 4, 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukainen, käytetään MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI mukaista polttoöljynäytteiden todennusmenettelyä**.

10. Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

(a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä 6 artiklan mukaisesti suoritettujen näytteidenoton, analyysien ja tarkastusten perusteella edellistä vuotta koskeva kertomus tässä direktiivissä asetettujen rikkipitoisuuden raja-arvojen noudattamisesta.”

* Päätöslauselma MEPC.184(59), annettu 17. heinäkuuta 2009.

** Päätöslauselman MEPC.176(58) lisäys VI, annettu 10. lokakuuta 2008 (MARPOL-yleissopimuksen tarkistettu liite VI).

(b) lisätään 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. Siirretään komissiolle valta antaa kertomukseen sisällytettäviä tietoja koskevia delegoituja säädöksiä 9 a artiklan mukaisesti ja määritellä kertomuksen muoto.”

(c) poistetaan 2 ja 3 kohta.

(d) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Siirretään komissiolle valta antaa 9 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä 2 artiklan 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 alakohtaan sekä 6 artiklan 1 kohdan a alakohtaan ja 2 kohtaan tehtävistä tieteen ja tekniikan kehitykseen perustuvista mukautuksista.”

11. Poistetaan 8 artikla.

12. Poistetaan 9 artikla.

13. Lisätään 9 a artikla seuraavasti:

”9 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegoituja säädöksiä sovelletaan tässä artikkelissa säädettyjä ehtoja.
2. Siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi 4 a artiklan 1 a ja 2 kohdassa, 4 c artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 1 kohdassa sekä 7 artiklan 1 a ja 4 kohdassa tarkoitettu säädösvalta [*tämän direktiivin voimaantulopäivästä*] alkaen.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 a artiklan 1 a ja 2 kohdassa, 4 c artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 1 kohdassa sekä 7 artiklan 1 a ja 4 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Säädösvallan siirto lopetetaan sitä koskevalla peruuttamispäätöksellä. Päätös tulee voimaan ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten voimassaoloon.
4. Heti kun komissio on hyväksynyt delegoidun säädöksen, se antaa säädöksen tiedoksi samanaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Delegoitu säännös, joka on annettu 4 a artiklan 1 a tai 2 kohdan, 4 c artiklan 4 kohdan, 6 artiklan 1 kohdan taikka 7 artiklan 1 a tai 4 kohdan mukaisesti, tulee voimaan vain, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole vastustanut sitä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, tai jos Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat molemmat ilmoittaneet komissiolle ennen kyseisen määräajan päättymistä, etteivät ne aio vastustaa kyseistä säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta määräaika pidennetään kahdella kuukaudella.”

14. Direktiivin 1999/32/EY liite korvataan tämän direktiivin liitteellä.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [*12 kuukautta tämän direktiivin voimaantulon jälkeen*]. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisena nämä säännökset sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaus tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty [...].

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

”LIITE I

Direktiivin 4 c artiklan 2 kohdassa tarkoitetut päästönvähentämismenetelmien enimmäispäästöarvot

Direktiivin 4 a ja 4 b artiklassa sekä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevissa 14.1 ja 14.4 säännössä tarkoitetut meriliikenteessä käytetyn polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvot ja niitä vastaavat direktiivin 4 c artiklan 2 kohdassa tarkoitetut päästöjen raja-arvot

Meriliikenteessä käytetyn polttoaineen rikkipitoisuus (% massa/massa)	Päästöjen suhde: SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% tilavuus/tilavuus)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Huomautus: – Päästöjen suhteeseen perustuvia raja-arvoja voidaan soveltaa vain, kun käytetään maaöljypohjaisia dieselöljyjä, kevyitä polttoöljyjä tai raskaita polttoöljyjä.
– Jos pakokaasujen puhdistusjärjestelmä absorboi hiilidioksidia pakokaasujen puhdistusprosessin aikana, CO₂-pitoisuus on mitattava ennen puhdistusprosessia ja laskennassa on käytettävä ennen puhdistusta mitattua CO₂-pitoisuutta ja puhdistuksen jälkeen mitattua SO₂-pitoisuutta.”

”LIITE II

Direktiivin 4 c artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen päästönvähentämismenetelmien käytön kriteerit

1. Direktiivin 4 c artiklassa tarkoitettujen päästönvähentämismenetelmien on oltava tapauksen mukaan vähintään seuraavissa oikeudellisissa välineissä määriteltyjen kriteerien mukaisia:

<i>Päästönvähentämismenetelmä</i>	<i>Asiaa koskeva komission päätös</i>
Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen ja höyrystyneen kaasun sekoitus	Komission päätös 2010/769/EU, annettu 13 päivänä joulukuuta 2010, kriteereistä, joiden mukaisesti kaasusäiliöalukset voivat käyttää teknologisia menetelmiä vaihtoehtona vähärikkisille meriliikenteessä käytettäville polttoaineille, jotka täyttävät tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY, sellaisena kuin se on muutettuna meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/33/EY, 4 b artiklassa asetetut vaatimukset (EUVL L 328, 14.12.2010, s. 15)
Pakokaasujen puhdistusjärjestelmät	IMOn päätöslauselma MEPC.184(59), annettu 17 päivänä heinäkuuta 2009

2. Direktiivin 4 c artiklan mukaisesti päästönvähentämismenetelmiä käyttävien alusten on

- seurattava jatkuvasti rikkidioksidipäästöjä ja kirjattava ne, ja
- osoitettava täydellisesti asiakirjoin, että mereen, myös suljettuihin satama-alueisiin, satamiin ja suistoihin, lasketuista jätevirroista ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tai riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle.”