



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 15.7.2011
COM(2011) 439 galīgā redakcija

2011/0190 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko groza Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā

{SEC(2011) 918 galīgā redakcija}

{SEC(2011) 919 galīgā redakcija}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Vispārīgais konteksts

Stratēģijas "Eiropa 2020"¹ galvenais jautājums ir veicināt resursu izmantošanas ziņā efektīvas, vidi vairāk saudzējošas un konkurētspējīgākas ekonomikas attīstību. Šādā kontekstā svarīga nozīme ir gaisa piesārņojuma tālākai samazināšanai, lai paaugstinātu cilvēka labklājību, uzlabotu vides stāvokli un dotu ieguldījumu ilgtspējīgākas Eiropas sasniegšanai. ES aizvadītajās desmitgadēs veikto pasākumu rezultātā ievērojami samazinājušās gaisa piesārņotāju lielākās daļas, arī sēra dioksīda (SO₂), slāpekļa oksīdu (NO_x), gaistošo organisko savienojumu, amonjaka un cieto daļiņu emisijas. Šo samazinājumu lielākā daļa panākta no tādiem emisijas avotiem uz sauszemes kā rūpniecības uzņēmumi un autotransports. Ir liecības, ka šo piesārņotāju emisiju tālāka samazināšana var dot būtisku labumu ES iedzīvotājiem, vidi un ekonomikai kopumā.

Līdz šim salīdzinājumā ar avotiem uz sauszemes mazāk uzmanības pievērsts emisiju avotiem jūrā. Tomēr gaisa piesārņotāju emisijas jūrā var pārvietoties lielos attālumos, un tāpēc tām ir ietekme uz sauszemi. Prognozes, kas tika izstrādātas 2005. gadā, liecina, ka bez papildu reglamentācijas jūrniecības nozares radīto SO₂ un NO_x emisiju apjoms pastāvīgi paaugstināsies un līdz 2020. gadam pārsniegs šo piesārņotāju emisijas no visiem sauszemes avotiem kopā².

Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šķidrās degvielas sēra saturam ir būtiska ietekme uz SO₂ emisijām, kas saistītas ar tās izmantošanu, kā arī cieto daļiņu (sekundāru) veidošanos. Direktīvā 1999/32/EK ar grozījumiem reglamentēts jūras transportā izmantojamo degvielu sēra saturs, un ar to ES tiesību aktos iekļauti daži noteikumi, ko pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO). Konkrēti, direktīvā iekļauti stingrāki noteikumi par flotes degvielu sēra saturu, kuras jāizmanto teritorijās, kur nepieciešama īpaša vides aizsardzība, t.s. sēra emisiju kontroles zonās (SEKZ)³.

Kopš 2005. gada, kad tika izdarīti šīs direktīvas grozījumi, un ar stingru ES atbalstu 2008. gada oktobrī tika pārskatīti SJO noteikumi, tostarp arī par SO₂. Šie noteikumi iekļauti 73/78 Konvencijas par jūras piesārņojuma novēršanu VI pielikumā (Pārskatītais MARPOL VI pielikums)⁴. Jau direktīvas 2005. gada grozījumu pieņemšanas laikā ES likumdevēji, paredzot vajadzību vēl vairāk samazināt kuģniecības radītās emisijas, aicināja Komisiju pārskatīt ar šķidro degvielu sēra saturu saistītās juridiskās prasības.

¹ Komisijas Paziņojums „EIROPA 2020 – stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei”, COM(2010) 2020 galīgā redakcija.

² SEC(2005) 1133: Komisijas dienestu darba dokuments, kas pievienots Tematiskajai stratēģijai par gaisa piesārņojumu (COM(2005)0446) galīgā redakcija, direktīva par apkārtējā gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (COM(2005)0447) galīgā redakcija un Komisijas dienestu darba dokuments par gaisa kvalitātes politikas īstenošanu ES un gatavošanos tās pārskatīšanai, SEC(2011)342 galīgā redakcija.

³ ES sēra emisiju kontroles zonas ir Baltijas jūra, Ziemeļjūra un Lamanša jūras šaurums.

⁴ VI pielikums 2008. gada 10. oktobrī pieņemtajā rezolūcijā: *Resolution MEPC.176(58) (Revised MARPOL Annex VI)*.

Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem

Šis priekšlikums ir saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 191. pantu, un tā mērķis ir nodrošināt cilvēka veselības un vides augstu aizsardzības līmeni. Tas turklāt atbilst "Eiropa 2020" stratēģijai un ar to saistītajām vadošajām iniciatīvām, jo īpaši iniciatīvām, kas attiecas uz ceļakartēm virzībai uz sabiedrību, kas rada zemas oglekļa dioksīda emisijas, un inovāciju savienību, kā arī pašreizējai ES ilgtspējīga transporta politikai.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM REZULTĀTI UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Sabiedriskā apspriešanās

Šo grozījumu sagatavošanas laikā Komisija tiešsaistē laikā no 2010. gada 29. oktobra līdz 2011. gada 5. janvārim veica atklātu apspriešanu, kurā varēja piedalīties visas ieinteresētās puses (arī organizācijas, dalībvalstis, NVO, sabiedrība). Interesenti tika aicināti izteikt viedokļus par attiecīgu pašu jaunāko SJO noteikumu iespējamo iekļaušanu ES tiesību aktos. Sabiedriskajai apspriešanai papildus Komisija regulāri apspriedās ar dalībvalstu pārstāvjiem un citiem interesentiem.

Sabiedriskās apspriešanās rezultātā no dažādām organizācijām tika saņemtas 244 atbildes. Pārskatītā *MARPOL VI* pielikuma svarīgo nozīmi gaisa kvalitātes uzlabošanā ES visumā atzina visi interesenti. Respondentu lielākā daļa uzskata, ka ES noteikumi par piesārņojuma samazināšanas paņēmieniem jāsaskaņo ar pārskatīto *MARPOL VI* pielikumu. Tie uzskata, ka, nodrošinot atbilstošus vides aizsardzības pasākumus, būtu jāatļauj visdažādākie piesārņojuma samazināšanas paņēmieni. Respondenti visumā piekrituši arī, ka svarīgs instruments ir šo sēra satura standartu ievērošanas uzraudzības un izpildes pasākumu pastiprināšana un harmonizācija, kam būtu jānodrošina paredzētie vides uzlabojumi. Daži interesenti ir nobažījušies par jauno prasību izmaksām un iespējamo kravu plūsmu pārvirzīšanas risku uz citiem transporta veidiem (no tuvsatiksmes kuģošanas uz kravas autotransportu), jo īpaši teritorijās, kurās sēra satura standarti ir stingrāki (SEKZ). Daļa citu ir uzsvēruši vajadzību ES pasākumu pasteidzināt, lai rosinātu nozares reakciju un nodrošinātu *MARPOL VI* pielikuma labvēlīgo ietekmi uz vidi.

Sīkāka informācija par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem iekļauta šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā⁵.

Neatkarīgu ekspertu atzinums un sabiedrības informēšana

Veikti vairāki pētījumi sagatavošanas darba atbalstam, kura rezultāts ir šis priekšlikums. Pēc pētījumu pabeigšanas tie darīti pieejami Komisijas tīmekļa vietnes lapā par ES politikas virzieniem attiecībā uz kuģniecības emisijām: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Ietekmes novērtējuma rezultāti

Sagaidāms, ka jaunās starptautiski pieņemtās flotes degvielu sēra satura robežvērtības būtiski samazinās jūras transporta radītās sēra dioksīda emisijas. Tas dos ievērojamu ieguldījumu gan 2005. gada Tematiskajā stratēģijā par gaisa piesārņojumu noteikto vispārīgo vides mērķu, gan

⁵ SEC [reference]

šajā direktīvā noteikto konkrēto mērķu sasniegšanā. Turklāt tam būs arī svarīgi papildu ieguvumi, jo samazināsies arī cieto daļiņu un NOx (piezemes ozona svarīga prekursora) emisijas. Būtiskākais ir nodrošināt, ka šie paredzami ieguvumi materializējas — arī tāpēc, lai veicinātu atbilstību esošajām āra gaisa kvalitātes robežvērtībām.

Ietekmes novērtējums apstiprina, ka šīs direktīvas prasību pilnīga saskaņošana ar SJO noteiktajiem stingrākajiem degvielas standartiem un noteikumiem par emisiju samazināšanas paņēmieniem ir izmaksu ziņā efektīva. Saskaņā ar tās veikto novērtējumu ES ieguvums no *MARPOL VI* pielikuma 2008. gada redakcijā ir no €15 līdz €34 mljrd. iedzīvotāju veselības stāvokļa uzlabošanās un mirstības samazināšanās dēļ. Pārskatītā pielikuma prasību izpildes izmaksas ir no €2,6 līdz €11 mljrd. Tā radītais tiešais ieguvums ir trīs līdz trīspadsmit reizes lielāks par attiecīgajām izmaksām.

Ietekmes novērtējumā papildus direktīvas prasību saskaņošanai ar SJO noteikumiem ir ieteikums saglabāt SEKZ noteikto stingrāko degvielas standartu saistību ar standartiem, kas jāievēro regulārās satiksmes pasažieru kuģiem ārpus SEKZ. Tomēr, lai novērstu iespējamās problēmas ar degvielas pieejamību, jauna SEKZ standarta ieviešana pasažieru kuģiem varētu būt jāatliek par 5 gadiem. Izmaksu un ieguvumu attiecība šādam variantam ir no 1,5 līdz 6 (ja 2020. gadā ievieš 0,1 % standartu), un no 0,8 līdz 10 (ja 0,1 % standartu ievieš 2025. gadā).

Bez tam ietekmes novērtējumā analizētas direktīvas pārskatīšanas laikā konstatētās problēmas. Tas liecina jo īpaši par direktīvas izpildes noteikumu vajajām vietām (konkrēti paraugu ņemšanu un ziņošanu). Ietekmes novērtējumā ierosināts vispirms izstrādāt norādījumus par monitoringu un direktīvas izpildi, un, ja šāda pieeja negūst atbalstu, apsvērt iespējas pieņemt saistošus noteikumus.

Visbeidzot, ietekmes novērtējumā arī ieteikts Eiropas Komisijai un dalībvalstīm izmantot, un gadījumos, kad tas ir iespējams un vajadzīgs, pielāgot esošos dokumentus, lai palīdzētu nozarei pāriet uz labāko pieejamo tehnoloģiju standartiem, tostarp SJO vai citu attiecīgu organizāciju apstiprinātajiem standartiem (jo īpaši par NOx, cietajām daļiņām un siltumnīcefekta gāzēm).

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Priekšlikuma mērķis ir Direktīvas 99/32/EK pārskatīšana attiecībā uz dažu šķidrās degvielas veidu sēra saturu, kuras mērķi ir:

- 1) šo direktīvu saskaņot ar SJO noteikumiem par degvielas standartiem, tostarp standartiem, kas spēkā ārpus SEKZ;
- 2) šo direktīvu saskaņot ar SJO noteikumiem par emisiju samazināšanas paņēmieniem;
- 3) saglabāt SEKZ noteikto stingrāko degvielas standartu (flotes degvielu maksimālais sēra saturs 1,5 % patlaban un 0,1 % no 2015. gada) saistību ar standartiem, kuri jāievēro regulārās satiksmes pasažieru kuģiem ārpus SEKZ (patlaban 1,5 %);
- 4) pastiprināt ES uzraudzības un izpildes režīmu.

Degvielas starptautisko standartu iekļaušana ES tiesību aktos varētu paaugstināt šo standartu efektivitāti, jo to ievērošanu varētu uzraudzīt un izpildīt pēc ES režīma, kas ir efektīvāks nekā starptautiskā izpildes sistēma. Ierosināts paplašināt piekļuvi inovatīviem emisiju samazināšanas paņēmieniem un veicināt to izmantošanu par līdzvērtīgiem atbilstības nodrošināšanas instrumentiem; tādējādi tiek novērsta bažas par izmaksām, kas dažām nozarēm radušās saistībā ar jaunajiem SJO noteikumiem. Tas varētu ievērojami samazināt SJO atbilstības izmaksas (par 50 % līdz 88 %) un nozarēveicināt inovatīvus risinājumus atbilstoši "Eiropa 2020" stratēģijas prioritātēm un Līguma par Eiropas Savienības darbību 3. pantam. Turklāt stingrāki degvielas standarti regulārās satiksmes pasažieru kuģiem, kuri galvenokārt darbojas ostās vai kursē piekrastes tuvumā, varētu nodrošināt gaisa kvalitātes uzlabošanu piekrastes teritorijās. Lai novērstu iespējamās problēmas ar degvielas pieejamību, jauna SEKZ standarta ieviešana pasažieru kuģiem varētu būt jāatliek par 5 gadiem. Visbeidzot, ņemot vērā, ka ievērojami stingrāki degvielas standarti un ar tiem saistītās atbilstības izmaksas var veicināt to apiešanu, īpaši svarīga nozīme ir ES uzraudzības un izpildes režīma pastiprināšanai.

Šādi pasākumi nodrošinās labāku direktīvas ieviešanu un izpildi no valstu iestāžu puses un nozarei atvieglos atbilstības ievērošanu, tādējādi panākot augstu vides aizsardzības līmeni.

Juridiskais pamats

Direktīvas galvenais mērķis ir vides aizsardzība. Tāpēc šā priekšlikuma pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. pants.

Subsidiaritātes princips

ES tiesības reglamentēt šķidro degvielu sēra saturu, kam ir būtiska ietekme uz iekšējo tirgu un vidi, ir noteiktas Līgumā par Eiropas Savienību. Līguma par Eiropas Savienību 3. pantā noteikts, ka „Savienība izveido iekšējo tirgu. Savienības darbība ir vērsta uz to, lai panāktu stabilu Eiropas attīstību, kuras pamatā ir līdzsvarota ekonomiskā izaugsme un cenu stabilitāte, sociālā tirgus ekonomika ar augstu konkurētspēju, kuras mērķis ir panākt pilnīgu nodarbinātību un sociālo attīstību, kā arī vides augsta līmeņa aizsardzību un tās kvalitātes uzlabošanu.” Turklāt Līguma par Eiropas Savienības darbību 191. pantā noteikts, ka „Savienības politika attiecībā uz vidi palīdz [...] saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, aizsargāt cilvēku veselību, apdomīgi un racionāli izmantot dabas resursus, sekmējot starptautiska mēroga pasākumus, risinot reģionālas un pasaules vides problēmas [...]”.

Kuģniecības starptautiskā dimensija un pārrobežu ietekme uz gaisa piesārņojumu, ko rada sēru saturošu degvielu izmantošana, nosaka nepieciešamību pēc visām dalībvalstīm kopīgiem noteikumiem. Ja šādu noteikumu nav, kuģiem ES ūdeņos varētu būt jāievēro atšķirīgi valstu standarti. Šāds juridisko normu sajaukums ES kuģniecības nozarei var radīt ievērojamus sarežģījumus un sadārdzināt tās darbību, traucējot iekšējā tirgus darbību.

Starptautisko degvielas standartu efektīvu ieviešanu un piemērošanu visās dalībvalstīs varētu nodrošināt tikai ES līmenī harmonizēti pasākumi ar tās stingrāku uzraudzības un izpildes režīmu⁶.

Detalizēts paskaidrojums par šo priekšlikumu

⁶ Attiecībā uz subsidiaritātes principu sīkāks skaidrojums iekļauts šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā.

1. pants

Šajā pantā minēti visi ierosinātie Direktīvas 1999/32/EK grozījumi.

- (1) Direktīvas 1999/32/EK 2. pants grozīts, lai jaunākajam ISO standartam pielāgotu flotes dīzeļdegvielas un flotes gāzeļļas definīcijas, paplašinātu emisijas samazināšanas paņēmiena definīciju un to saskaņotu ar ekvivalentu definīciju pārskatītā *MARPOL VI* pielikuma 4. punktā.
- (2) Direktīvas 1999/32/EK 3. pants grozīts, lai pārskatītu smagās degvielleļļas maksimālo sēra saturu pēc Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Direktīvas 2010/75/ES par rūpnieciskajām emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole)⁷ pieņemšanas, kurā pārstrādāti Savienības tiesību akti par rūpnieciskajām emisijām.
- (3) Pievienots 3.a pants, lai nodrošinātu, ka dalībvalstīs netiek izmantotas vai laistas tirgū flotes degvielas, kuru sēra saturs ir lielāks par vispārējo standartu 3,5 % (masas). Šis noteikums jo īpaši saistīts ar risku, ka pastāv iespējas par degvielu izmantot nevis destilātus ar zemu sēra saturu, bet smagās degvielleļļas kombinācijā ar emisiju samazināšanas paņēmieniem, tādējādi radot iespējas izmantot un laist tirgū zemas kvalitātes degvielu. Ar emisiju samazināšanas paņēmieniem varētu būt iespējama augsta sēra satura degvielas desulfurizācija un sēra dioksīda emisiju samazināšana gaisā. Taču gadījumos, kad emisijas tiek samazinātas, izmantojot zemas kvalitātes degvielu, var rasties stipri piesārņoti notekūdeņi, kam var būt nevēlama ietekme uz jūras vidi. Degvielas minimālās kvalitātes nodrošināšana ir saistīta arī ar kuģa dzinēju atteicu riska novēršanu.
- (4) Direktīvas 4. pants attiecībā uz maksimālo sēra saturu grozīts, lai svītrotu norādes uz sēra satura robežvērtību spēkā stāšanās datumiem, kas ir pagājuši.
- (5) Direktīvas 4.a pants grozīts, lai:
 - ieviestu jaunu noteikumu par degvielas sēra satura standartu ārpus SEKZ ("vispārējais standarts");
 - saskaņotu degvielas sēra satura standartu SEKZ ar pārskatīto *MARPOL VI* pielikumu;
 - 2020. gadā ieviestu degvielas sēra satura 0,1 % ierobežojumu pasažieru kuģiem ārpus SEKZ, tādējādi atjaunojot saistību ar prasībām par pasažieru kuģiem ārpus SEKZ un prasībām par SEKZ;
 - skaidri noteiktu, ka jābūt publiski pieejamam flotes degvielas vietējo piegādātāju reģistram, kas jāuztur dalībvalstīm;
 - svītrotu novecojušās norādes;
 - pilnvarotu Komisiju saskaņā ar SJO lēmumu noteikt jaunas SEKZ.

⁷ OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.

- (6) Direktīvas 4.b pants grozīts, lai svītrotu atbrīvojumu no 4.b panta 1. punktā noteiktā pienākuma konkrētiem kuģiem, kuri darbojas Grieķijas Republikā, jo ir pagājis termiņš, līdz kuram tas piešķirts, un svītrotu norādes uz sēra satura ierobežojumu spēkā stāšanās termiņiem, kuri ir pagājuši.
- (7) Grozīts 4.c pants, pievienots 4.d un 4.e pants, lai direktīvu saskaņotu ar pārskatīto *MARPOL VI* pielikumu un to pielāgotu tehnikas attīstībai. Konkrēti, priekšlikumā direktīvai dalībvalstīm noteikta prasība atļaut uz kuģiem kā alternatīvu flotes degvielām ar zemu sēra saturu izmantot emisiju samazināšanas paņēmienus ar nosacījumu, ka tie nodrošina sēra dioksīda emisiju samazinājumu, kas ir vismaz ekvivalents samazinājumam, kas būtu panākts, izmantojot flotes degvielas ar zemu sēra saturu. Izmantojot emisiju samazināšanas paņēmienus, jāievēro arī noteikti kritēriji, lai garantētu, ka šiem paņēmieniem nav būtiski negatīvas ietekmes un attiecīgu risku uz cilvēka veselību un vidi. Šie kritēriji jānosaka vai nu SJO, par ko ar Komisijas lēmumu izdarīs attiecīgu papildinājumu vai grozījumu, vai Eiropas Komisijai, ja šādu SJO dokumentu nav. Pamatojoties uz Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīvu 96/98/EK par kuģu aprīkojumu⁸ vai uz šo direktīvu, emisiju samazināšanas paņēmienus izmantošanai uz dalībvalstu karoga kuģiem apstiprina ar Regulu (EK) Nr. 2099/2002 izveidotā Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja. Bez izmaiņām paliek jauno piesārņojuma samazināšanas paņēmieni testēšanas procedūra un noteikumi.
- (8) Direktīvas 6. pants grozīts, lai pilnvarotu Komisiju noteikt paraugu ņemšanas periodiskumu, paraugu ņemšanas metodes un pārbaudāmajai degvielai reprezentatīva parauga definīciju, kā arī sēra satura noteikšanas metodes un verifikācijas procedūras pielāgojumus jaunākajiem starptautiskajiem tehniskajiem standartiem.
- (9) Direktīvas 7. pants grozīts, lai precizētu jomu ziņojumiem par to degvielu sēra saturu, uz kurām attiecas šī direktīva, ko dalībvalstis iesniedz Komisijai, un pilnvarotu Komisiju noteikt šo ziņojumu saturu un formātu. Šāds grozījums par šīs direktīvas attiecīgo noteikumu pielāgošanu zinātnes un tehniskas attīstībai saskaņo arī 7. panta 4. punktu ar jaunajiem komitoloģijas procedūras noteikumiem saskaņā ar Lisabonas līgumu.
- (10) Svītrots 8. pants, jo tajā ir norāde uz atceltu direktīvu.
- (11) Svītrots 9. pants, jo šajā direktīvā nav noteikumu par tiesību aktiem, ar kuriem veic ieviešanu.
- (12) Iekļauts 9.a pants par noteikumiem, kā izmantojamas Eiropas Komisijas pilnvaras pieņemt deleģētos tiesību aktus.

2. pants

Šajā pantā noteikts dalībvalstu pienākums transponēt ierosināto direktīvu.

3. pants

Šis pants attiecas uz ierosinātās direktīvas spēkā stāšanās datumu.

⁸ OV L 46, 17.02.1997., 25. lpp.

4. pants

Šajā pantā ierosinātā direktīva adresēta dalībvalstīm.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITAS PIEZĪMES

Komisijas priekšlikumam pievienots attiecīgs paziņojums, kura 4. iedaļā iekļauti priekšlikumi atbilstības stratēģijām, īsumā aprakstīti esošie instrumenti un iespējamie turpmākie pasākumi, kas varētu nozarei palīdzēt atrisināt ar vidi saistītās problēmas.

Komisija arī paredzējusi veikt Direktīvas 1999/32/EK un tās turpmāko grozījumu, arī šo grozījumu priekšlikuma, kodifikāciju, tiklīdz tos pieņems Eiropas Parlaments un Padome. Tādējādi Direktīvas 1999/32/EK teksts kļūs saprotamāks un juridiski skaidrāks, sekmējot regulējuma uzlabošanas ES stratēģijas īstenošanu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko groza Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu⁹,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁰,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹¹,

saskaņā ar parasto leģislatīvo procedūru,

tā kā:

- (1) Viens no Savienības vides politikas mērķiem, kā noteikts vides rīcības programmās, un jo īpaši Sestajā Kopienas Vides rīcības programmā, kas pieņemta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK¹², ir panākt tādu gaisa kvalitātes līmeni, kas nerada būtisku nevēlamu ietekmi un nerada riskus cilvēka veselībai un videi.
- (2) Padomes 1999. gada 26. aprīļa Direktīvā 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un ar ko groza Direktīvu 93/12/EEK¹³, noteikts Savienībā izmantojamās smagās degvielas, gāzeļļas un flotes gāzeļļas maksimāli pieļaujamais sēra saturs.
- (3) Kuģošanas emisijas, kuru cēlonis ir augsta sēra satura flotes degvielu izmantošana, palielina gaisa piesārņojumu ar sēra dioksīdu un cietajām daļiņām, kas ir kaitīgi cilvēka veselībai un veicina paskābināšanos.

⁹ OV C , , . lpp.

¹⁰ OV C , , . lpp.

¹¹ OV C , , ... lpp.

¹² OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

¹³ OV L 121, 11.5.1999., 13. lpp.

- (4) Saskaņā ar Direktīvu 1999/32/EK Komisijai ir jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par direktīvas ieviešanu un par iespējamajiem priekšlikumiem grozījumiem, jo īpaši attiecībā uz sēra satura ierobežojumiem flotes degvielai SOx emisiju kontroles zonās (SEKZ), ņemot vērā Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) veikto darbu.
- (5) 2008. gadā tika pieņemta rezolūcija par 1997. gada Protokola VI pielikuma grozījumiem, lai grozītu 1973. gada Starptautisko konvenciju par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978. gada protokolu (turpmāk "MARPOL"), kurā ir reglamentēta piesārņošanas novēršana no kuģiem. Pārskatītais MARPOL VI pielikums stāties spēkā 2010. gada 1. jūlijā.
- (6) Pārskatītajā MARPOL VI pielikumā noteikti stingrāki flotes degvielas sēra satura ierobežojumi gan SEKZ (1,00 % no 2010. gada 1. jūlija un 0,10 % no 2015. gada 1. janvāra), gan jūras teritorijās ārpus tām (3,5 % no 2012. gada 1. janvāra un principā 0,50 % 2020. gada 1. janvāra). Lielākajai daļai dalībvalstu, ievērojot to starptautiskās saistības, jāpieprasa uz kuģiem SEKZ no 2010. gada 1. jūlija izmantot degvielu, kuras sēra saturs ir ne lielāks par 1,00 %. Saskaņotības nodrošināšanai ar vispārējiem standartiem un arī tāpēc, lai Savienībā nodrošinātu jauno vispārējo standartu pienācīgu ievērošanu, Direktīvas 1999/32/EK noteikumi jāaskaņo ar pārskatīto MARPOL VI pielikumu. Lai nodrošinātu uz kuģiem izmantojamās degvielas minimālo kvalitāti ar degvielas vai tehnoloģijas atbilstību, Savienībā nevajadzētu atļaut lietot vai laist tirgū flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par vispārīgo standartu 3,5 % (masas).
- (7) Pasažieru kuģi galvenokārt darbojas ostās vai tuvu piekrastes teritorijām, un tiem ir būtiska ietekme uz cilvēka veselību un vidi. Šiem kuģiem jāizmanto flotes degviela ar tādu pašu maksimālo sēra saturu, kas noteikts SEKZ (1,5 %). Ņemot vērā, ka SOx emisiju kontroles zonās noteikti stingrāki sēra satura standarti, gaisa kvalitātes uzlabošanas labad ostu apkārtnē un piekrastes teritorijās ārpus SEKZ ir lietderīgi pasažieru kuģiem noteikt tādus pašus standartus. Tomēr, lai novērstu iespējamās problēmas ar degvielas pieejamību, jaunā SEKZ standarta ieviešana pasažieru kuģiem būtu jāatliek par 5 gadiem.
- (8) Lai sasniegtu Direktīvas 1999/32/EK mērķus, ir pienācīgi jāpilda saistības attiecībā uz sēra saturu flotes degvielās. Minētās direktīvas ieviešanas pieredze liecina, ka tās pienācīgai ieviešanai vajadzīgs stingrāks monitoringa un izpildes režīms. Šim nolūkam dalībvalstīm jānodrošina pietiekami bieža un pareiza tirgū laistās vai uz kuģa izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana, kuģu žurnālu un bunkura piegādes pavadzīmju regulāra verifikācija. Dalībvalstīm arī jāizveido sistēma efektīvām, samērīgām un preventīvām sankcijām par Direktīvas 1999/32/EK noteikumu neievērošanu. Lai nodrošinātu informācijas labāku caurredzamību, ir lietderīgi arī noteikt, ka flotes degvielas vietējo piegādātāju reģistram jābūt publiski pieejamam.
- (9) Dalībvalstu ziņojumi saskaņā ar Direktīvu 1999/32/EK ir izrādījušies nepietiekami, lai varētu verificēt atbilstību šīs direktīvas noteikumiem, jo nebija harmonizētu un pietiekami precīzu noteikumu par dalībvalstu ziņojumu saturu un formātu. Tāpēc saskaņotāku ziņojumu nodrošināšanai vajadzīgi sīkāki norādījumi par šo ziņojumu saturu un formātu.

- (10) Pēc Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Direktīvas 2010/75/ES par rūpnieciskajām emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole)¹⁴, kurā pārstrādāti Savienības tiesību akti par rūpnieciskajām emisijām, attiecīgi jāpārskata Direktīvas 1999/32/EK noteikumi par smagās degvielleļļas maksimālo sēra saturu.
- (11) Zema sēra satura ierobežojumu ievērošanas dēļ, jo īpaši SEKZ, vismaz īstermiņā var ievērojami paaugstināties flotes degvielu cenas, kam var būt negatīva ietekme uz tuvsatiksmes kuģošanas konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, kā arī nozaru konkurētspēju valstīs, kas robežojas ar SEKZ. Ir jārod piemēroti risinājumi, lai samazinātu skarto nozaru atbilstības izmaksas, piemēram, jāparedz, ka var izmantot citus, rentablākus atbilstības panākšanas paņēmienus nekā ar degvielu saistītas metodes un ka vajadzības gadījumā var sniegt atbalstu. Komisija, *inter alia* pamatojoties uz dalībvalstu ziņojumiem, uzmanīgi sekos ietekmei, kāda būs kuģniecības nozares atbilstībai jaunajiem degvielas kvalitātes standartiem, jo īpaši attiecībā uz iespējamo kravu plūsmu pārvirzīšanos no jūras uz sauszemes transportu.
- (12) Jāveicina emisiju samazināšanas paņēmieni pieejamība. Šo paņēmieni izmantošana var nodrošināt emisiju samazinājumu, kas ir vismaz ekvivalents vai pat lielāks nekā ar zema sēra satura degvielas izmantošanu sasniedzamais samazinājums, ja tiem nav būtiskas negatīvas ietekmes uz vidi, piemēram, jūras ekosistēmām, un tie tiek izstrādāti, izmantojot atbilstošus apstiprināšanas un kontroles mehānismus. Emisiju samazināšanas paņēmieni izmantošanas kritēriji jānosaka vai nu SJO, par ko ar Komisijas lēmumu izdara attiecīgu papildinājumu vai grozījumu, vai Eiropas Komisijai, ja šādu SJO dokumentu nav. Savienībā būtu jāatzīst jau zināmie alternatīvie paņēmieni, piemēram, kuģos uzstādītas izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas vai degvielas maisījumi ar sašķidrināto dabasgāzi. Svarīgi ir veicināt jaunu piesārņojuma samazināšanas paņēmieni izmēģinājumus un to izstrādāšanu.
- (13) Lai noteiktu datumu, no kura jāpiemēro degvielu sēra satura 0,50 % ierobežojums, noteiktu jaunas SEKZ, apstiprinātu jaunus alternatīvus piesārņojuma samazināšanas paņēmienus un noteiktu to atbilstošas izmantošanas nosacījumus, nodrošinātu degvielu sēra satura pienācīgu monitoringu, noteiktu dalībvalstu ziņojumu saskaņoto saturu un formātu un šo direktīvu pielāgotu pielāgošanas zinātnes un tehnikas attīstībai, saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu Komisijai būtu jāsaņem pilnvaras noteikt datumu, no kura Savienībā piemēro noteikumu par degvielas maksimālo sēra saturu 0,50 % (masas), noteikt jaunas SEKZ, pamatojoties uz attiecīgu SJO lēmumu, apstiprināt jaunus Padomes Direktīvā 96/98/EK¹⁵ neieklātos piesārņojuma samazināšanas paņēmienus un noteikt, papildināt vai grozīt to izmantošanas nosacījumus, noteikt paraugu ņemšanai un emisiju monitoringam izmantojamus līdzekļus, noteikt ziņojumu saturu un formātu, un, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību un attiecīgos gadījumos SJO dokumentus, izdarīt 2. panta 1., 2., 3., 3.a, 3.b un 4. punkta vai 6. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 2. punkta grozījumus. Īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbu, rīkotu attiecīgas apspriedes, arī apspriedes ar ekspertiem. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstoša attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

¹⁴ OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.

¹⁵ OV L 241, 29.8.1998., 27. lpp.

- (14) Ir lietderīgi, lai Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 5. novembra Regulu (EK) Nr. 2099/2002, ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu¹⁶, palīdzētu Komisijai apstiprināt emisiju samazināšanas tehnoloģijas, kas nav iekļautas Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīvā 96/98/EK par kuģu aprīkojumu¹⁷. Tāpēc Direktīva 1999/32/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 1999/32/EK groza šādi:

1. Direktīvas 1. panta 2. punkta h) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

'h) degvielu, ko izmanto uz kuģiem, kuri lieto apstiprinātus emisijas samazināšanas paņēmienus saskaņā ar 4.c un 4.e pantu.'

2. Direktīvas 2. pantu groza šādi:

- a) 3.a) un 3.b) punktu aizstāj ar šādiem:

'3a. *flotes dīzeļdegviela* ir flotes degviela, kas, izņemot norādīto sēra saturu, atbilst ISO 8217 I tabulā *DMB* pakāpei noteiktajām prasībām;

'3b. *flotes gāzeļļa* ir flotes degviela, kas, izņemot norādīto sēra saturu, atbilst ISO 8217 I tabulā *DMX*, *DMA* un *DMZ* pakāpei noteiktajām prasībām;'

- b) 3.m) punktu aizstāj ar šādu:

'3.m) *emisiju samazināšanas paņemiens* ir kuģī izmantojams aprīkojums, materiāls, ierīce, aparatūra, citāda procedūra, alternatīva degviela vai atbilstības metode, ko izmanto kā alternatīvu sēra satura samazināšanai flotes degvielā, kura atbilst šajā direktīvā noteiktajām prasībām un ir verificējama, kvantificējama un izpildāma;'

3. Direktīvas 3. pantu groza šādi:

- a) 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

'1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto smagās degvielleļļas, kuru sēra saturs ir lielāks par 1 % (masas).

2. Ar noteikumu, ka emisijas pienācīgi kontrolē kompetentas iestādes, līdz 2015. gada 31. decembrim 1. punktā noteiktā prasība neattiecas uz smagajām degvielleļļām, ko izmanto:

¹⁶ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

¹⁷ OV L 46, 17.02.1997., 25. lpp.

- a) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/80/EK¹⁸ darbības jomā un uz kurām attiecas minētās direktīvas 4. panta 1. punkts, 2. punkts vai 3. punkta a) apakšpunkts, un kuras atbilst sēra dioksīda emisijas normatīviem, kas šādām iekārtām noteikti minētajā direktīvā;
- b) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Direktīvas 2001/80/EK darbības jomā un uz kurām attiecas minētās direktīvas 4. panta 3. punkta b) apakšpunkts un 4. panta 6. punkts, un kuru mēnesī vidējās sēra dioksīda emisijas ir ne lielākas par 1700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;
- c) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām neattiecas a) vai b) apakšpunkta noteikumi, ja sēra dioksīda emisijas no tām ir ne lielākas par 1700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;
- d) sadedzināšanai naftas pārstrādes rūpnīcās, ja mēnesī vidējās sēra dioksīda emisijas no visām attiecīgās rūpnīcas sadedzināšanas iekārtām, izņemot iekārtas, uz kurām attiecas a) un b) apakšpunkta noteikumi, gāzturbīnas un gāzes dzinējus, neatkarīgi no izmantotā kurināmā vai kurināmā maisījuma veida sēra dioksīda emisijas ir ne lielākas par 1700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs.

Ar noteikumu, ka emisijas pienācīgi kontrolē kompetentas iestādes, no 2016. gada 1. janvāra 1. punktā noteiktā prasība neattiecas uz smagajām degvielleļļām, ko izmanto:

- a) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/75/ES¹⁹ III nodaļas darbības jomā un kurās ievēro minētās direktīvas V pielikumā šādām iekārtām noteiktās sēra dioksīda emisiju robežvērtības, bet gadījumos, kad saskaņā ar minēto direktīvu šīs emisiju robežvērtības nepiemēro, mēnesī vidējās sēra dioksīda emisijas ir ne lielākas par 1700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;
- b) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām neattiecas a) apakšpunkta noteikumi, kuru mēnesī vidējās sēra dioksīda emisijas ir ne lielākas par 1700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;
- c) sadedzināšanai naftas pārstrādes rūpnīcās, ja mēnesī vidējās sēra dioksīda emisijas no visām attiecīgās rūpnīcas sadedzināšanas iekārtām, izņemot iekārtas, uz kurām attiecas a) apakšpunkta noteikumi, gāzturbīnas un gāzes dzinējus, neatkarīgi no izmantotā kurināmā vai kurināmā maisījuma veida ir ne lielākas par

¹⁸ OV L 309, 27.11.2001., 1. lpp.

¹⁹ OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.

1700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs.

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka sadedzināšanas iekārtas, kurās izmanto smago degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par 1. punktā norādīto, netiek izmantotas bez kompetentu iestāžu izdotas atļaujas, kurā noteiktas emisijas robežvērtības.'

b) svīturo 3. punktu.

4. Iekļauj šādu 3.a pantu:

'3.a pants

Flotes degvielas maksimālais sēra saturs

Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto vai nelaiž tirgū smagās degvielas, kuru sēra saturs ir lielāks par 3,5 % (masas).'

5. Direktīvas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

'1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto smagās degvielas, kuru sēra saturs ir lielāks par 0,10 % (masas).'

6. Direktīvas 4.a pantu groza šādi:

a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā, ko izmanto dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un SO_x emisiju kontroles zonās un ko izmanto pasažieru kuģi, kuri veic regulārus pārvadājumus uz Kopienas ostām vai no tām'

b) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

'1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās, kas ietilpst SO_x emisijas kontroles zonās, neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par:

(a) 1,00 % (masas) līdz 2014. gada 31. decembrim;

(b) 0,10 % (masas) no 2015. gada 1. janvāra.

Šis punkts attiecas uz visu valstu kuģiem, arī kuģiem, kuru reisa sākums ir ārpus Savienības.

c) iekļauj šādu 1.a punktu:

'1.a. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par:

- (a) 3,50 % (masas) no 2012. gada 1. janvāra;
- (b) 0,50 % (masas) no 2020. gada 1. janvāra.

Saskaņā ar šīs direktīvas 9.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos tiesību aktus attiecībā uz datumu, no kura piemēro šā punkta b) apakšpunktā noteikto sēra saturs standartu. Pamatojoties uz SJO izdarīto novērtējumu par tādas flotes degvielas pieejamību, kas atbilst noteiktajam maksimālajam saturam 0,50 % (masas), kā minēts *MARPOL VI* pielikuma 14. panta 8. punktā, šis datums ir 2020. gada 1. janvāris vai 2025. gada 1. janvāris.

Neskarot 1. un 4. punkta, kā arī 4.b panta noteikumus, šis punkts attiecas uz visu valstu kuģiem, arī kuģiem, kuru reisa sākums ir ārpus Savienība.'

- d) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

Saskaņā ar šīs direktīvas 9.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai izraudzītos jūras teritorijas par SO_x emisijas kontroles zonām, pamatojoties uz SJO lēmumu saskaņā ar *MARPOL VI* pielikuma 14. panta 3. punkta 2. apakšpunktu.'

- e) panta 4., 5. un 6. punktu aizstāj ar šādiem:

'4. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās, kas atrodas ārpus SO_x emisijas kontroles zonām, pasažieru kuģiem, kas veic regulārus reisus no Savienības ostām vai uz tām, neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par:

- (c) 1,5 % (masas);
- (d) 0,10 % (masas) no 2020. gada 1. janvāra.

- 5. Kā nosacījumu, lai kuģi varētu iebraukt Savienības ostās, dalībvalstis pieprasa, ka tiek pareizi aizpildīti kuģu žurnāli, arī attiecībā uz degvielas nomaiņas operācijām.

- 6. Saskaņā ar *MARPOL VI* pielikuma 18. pantu dalībvalstis

- (a) uztur publiski pieejamu vietējo flotes degvielas piegādātāju reģistru;
- (b) nodrošina, ka visas to teritorijās pārdotās kuģu degvielas sēra saturu dokumentē piegādātājs bunkura piegādes pavadzīmē, kam pievienots aizzīmogots paraugs, kuru paraksta saņēmēja kuģa pārstāvis;
- (c) veic attiecīgus pasākumus pret flotes degvielas piegādātājiem, ja tie piegādā degvielu, kas neatbilst bunkura piegādes pavadzīmē norādītajai specifikācijai;
- (d) nodrošina, ka attiecīgos gadījumos tiek veikti pasākumi, lai noteikumiem neatbilstošas flotes degvielas atklāšanas gadījumos tiktu ievēroti attiecīgie noteikumi.'

(e) svīturo 8. punktu.

7. Direktīvas 4.b un 4.c pantu aizstāj ar šādiem:

'4.b pants

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā, ko izmanto kuģi, piestājot Savienības ostās

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par 0,10 % (masas), neizmanto šādi kuģi:

(b) kuģi, kas piestājuši Savienības ostās, dodot pietiekami laiku apkalpei, lai tā iespējami drīzāk pēc ierašanās enkurvietā un iespējami neilgāk pirms atiešanas veiktu degvielas nomaiņas operācijas, ja vajadzīgs.

Dalībvalstis pieprasa, lai kuģa žurnālā tiktu reģistrēts attiecīgās degvielas nomaiņas operācijas laiks.

2. Šā panta 1. punkts neattiecas uz:

(a) visiem gadījumiem, kad kuģiem saskaņā ar publicētiem sarakstiem paredzēts atrasties piestātnē mazāk par divām stundām;

(d) kuģiem, kuri laikā, kamēr tie ir piestājuši ostā, izslēdz visus dzinējus un izmanto elektroenerģijas pieslēgumu no krasta.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā netiek laistas tirgū flotes gāzeļļas, ja sēra saturs šajās flotes gāzeļļās ir lielāks par 0,10% (masas).

'4.c pants

Emisiju samazināšanas paņēmieni

1. Kā alternatīvu tādu flotes degvielu izmantošanai, kuras atbilst 4.a un 4.b pantā noteiktajām prasībām, ievērojot 2. un 3. punkta noteikumus, visu valstu kuģiem dalībvalstis savās ostās, teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās var atļaut izmantot emisiju samazināšanas paņēmienus.

2. Kuģi, kas izmanto 1. punktā minētos emisiju samazināšanas paņēmienus, pastāvīgi nodrošina tādu sēra dioksīda emisiju samazinājumu, kas ir vismaz ekvivalents samazinājumam, kas būtu panākts, izmantojot flotes degvielas, kuras atbilst 4.a un 4.b pantā noteiktajām prasībām. Sēra dioksīda emisijas pēc emisiju samazināšanas paņēmieni izmantošanas nedrīkst pārsniegt 1. pielikumā norādītās robežvērtības.

3. Emisiju samazināšanas paņēmieni, kas minēti 1. punktā, atbilst kritērijiem, kas noteikti 2.1 pielikumā minētajos dokumentos, ja tie nav atcelti vai papildināti ar kritērijiem, kas noteikti 2.2 pielikumā.

4. Saskaņā ar šīs direktīvas 9.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus par

- 1. pielikumā norādīto vērtību grozījumiem un papildinājumiem;
- 2.1. pielikumā minēto dokumentu grozījumiem un papildinājumiem;
- 2.2. pielikumā minēto kritēriju grozījumiem un papildinājumiem; un
- attiecīgos gadījumos par sīki izstrādātām emisiju monitoringa prasībām.

Komisijai *inter alia* jāņem vērā zinātnes un tehnikas attīstība, kā arī attiecīgi dokumenti un standarti, ko pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija.'

8. Iekļauj šādu 4.d un 4.e pantu:

'4.d pants

Uz dalībvalsts karoga kuģiem izmantojamo emisiju samazināšanas paņēmieni apstiprināšana

1. Emisiju samazināšanas paņēmienus, uz kuriem attiecas Padomes Direktīva 96/98/EK²⁰, apstiprina saskaņā ar minētās direktīvas noteikumiem.

2. Emisiju samazināšanas paņēmienus, uz kuriem 1. punkta noteikumi neattiecas, apstiprina saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 5. novembra Regulas (EK) Nr. 2099/2002, ar ko izveido Kuģošanas drošības un piesārņojuma no kuģiem novēršanas komiteju (COSS)²¹, 3. panta 2. punktā minēto procedūru, ņemot vērā:

- (a) SJO izstrādātās pamatnostādnes;
- (b) saskaņā ar 4.e pantu veikto izmēģinājumu rezultātus;
- (c) ietekmi uz vidi, arī sasniedzamo emisiju samazinājumu, un ietekmi uz ekosistēmām noslēgtos ostu kompleksos, ostās un estuāros;
- (d) monitoringa un verifikācijas iespējas.'

'4.e pants

Emisiju samazināšanas jaunu paņēmieni izmēģinājumi

Dalībvalstis, ja vajadzīgs, sadarbībā ar citām dalībvalstīm var apstiprināt kuģu emisiju samazināšanas paņēmieni izmēģinājumu rezultātus uz to karoga kuģiem vai jūras teritorijās, kas ir to jurisdikcijā. Šajos izmēģinājumos nav

²⁰ OV L 241, 29.8.1998., 27. lpp.

²¹ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

obligāti izmantot flotes degvielas, kas atbilst 4.a un 4.b panta prasībām, ja tiek ievēroti visi šādi nosacījumi:

- 1) Komisija un attiecīgā ostas valsts tiek rakstiski informētas vismaz sešus mēnešus pirms izmēģinājumu sākuma;
- 2) izmēģinājumu atļauju derīguma termiņš ir ne lielāks par 18 mēnešiem;
- 3) visi iesaistītie kuģi uzstāda viltojumdrošu aprīkojumu nepārtrauktam dūmgāzu emisiju monitoringam un to izmanto visā izmēģinājumu periodā;
- 4) visi iesaistītie kuģi panāk emisiju samazinājumu, kas ir vismaz ekvivalents tam, ko varētu panākt ar šajā direktīvā noteiktajiem degvielas sēra satura ierobežojumiem;
- 5) visā izmēģinājumu periodā tiek izmantotas attiecīgā emisiju samazināšanas paņēmiena radītajiem atkritumiem atbilstošas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas;
- 6) visā izmēģinājumu periodā tiek novērtēta ietekme uz jūras vidi, jo īpaši uz ekosistēmām noslēgtos ostu kompleksos, ostās un estuāros;
- 7) sešu mēnešu laikā pēc izmēģinājumu beigām Komisijai ir pieejami visi rezultāti, un tie ir publiski pieejami.

9. Direktīvas 6. pantu groza šādi:

a) 1. punktu aizstāj ar šādu:

'1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai, izmantojot paraugu ņemšanu, pārbaudītu, vai izmantoto degvielu sēra saturs atbilst 3., 3.a, 4., 4.a un 4.b panta noteikumiem. Paraugu ņemšanu sāk dienā, kad stājas spēkā sēra maksimālā satura attiecīgā robežvērtība. Paraugu ņemšanu veic pietiekami bieži un tā, lai paraugs būtu pārbaudāmajai degvielai reprezentatīvs, un, ja tā ir flotes degviela, lai paraugs būtu reprezentatīvs degvielai, ko uz kuģiem izmanto laikā, kad tie atrodas attiecīgajās jūras teritorijās un ostās.

Jāizmanto katrs turpmāk minētais paraugu ņemšanas, analīžu un inspekcijas līdzeklis:

- a) kuģī izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana tās piegādes laikā kuģiem, ievērojot norādījumus par degvielas paraugu ņemšanu atbilstības noteikšanai pārskatītajam *MARPOL VI* pielikumam²² un tās sēra satura analīzi;
- b) kuģa izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana no degvielas tvertnēm un no noplombētu bunkuru paraugiem uz kuģa, un to sēra satura analīze;

²² Rezolūcija: *Resolution MEPC.182(59), adopted on 17.07.2009.*

c) kuģa žurnālu un bunkuru piegādes pavadzīmju inspekcija.

Saskaņā ar šīs direktīvas 9.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz

i) paraugu ņemšanas biežumu;

ii) paraugu ņemšanas metodēm;

iii) pārbaudāmajai degvielai reprezentatīva parauga definīciju;

iv) kuģa žurnālos un bunkuru piegādes pavadzīmēs iekļaujamo informāciju.'

b) Svītro 1.a punktu.

c) 2. punktu aizstāj ar šādu:

'2. References metode, kas pieņemta sēra satura noteikšanai, ir ISO 8754 (2003).

Lai noteiktu, vai uz kuģa borta piegādātā un lietotā flotes degviela atbilst 3., 3.a, 4., 4.a un 4.b pantā noteiktajiem sēra satura ierobežojumiem, izmanto degvielas verifikācijas procedūru *MARPOL VI* pielikuma degvielas paraugiem²³

10. Direktīvas 7. pantu groza šādi:

a) 1. punktu aizstāj ar šādu:

'1. Pamatojoties uz saskaņā ar 6. pantu veicamās paraugu ņemšanas, analīžu un inspekciju rezultātiem, katru gadu līdz 30. jūnijam par iepriekšējo gadu dalībvalstis iesniedz Komisijai ziņojumu par atbilstību šajā direktīvā noteiktajiem sēra satura standartiem.'

b) iekļauj šādu 1.a punktu:

'1a. Saskaņā ar šīs direktīvas 9.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz šajā ziņojumā iekļaujamo informāciju un šā ziņojuma formāta noteikšanu.'

c) 2. un 3. punktu svītro.

d) 4. punktu aizstāj ar šādu:

'4. Saskaņā ar 9.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz 2. panta 1., 2., 3., 3.a, 3.b un 4. punkta un 6. panta 1.a un 2. punkta pielāgošanu zinātnes un tehnikas attīstībai.'

11. Svītro 8. pantu.

12. Svītro 9. pantu.

²³ VI pielikums rezolūcijā: *Resolution MEPC.176(58) adopted on 10 October 2008 (Revised MARPOL Annex VI)*.

13. Iekļauj šādu 9.a pantu:

'9.a pants

Deleģējuma īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķirtas, ievērojot šajā pantā paredzētos nosacījumus.
 2. Pilnvaru deleģējums, kas noteikts 4.a panta 1.a un 2. punktā, 4.c panta 4. punktā, 6. panta 1. punktā, 7. panta 1.a punktā un 7. panta 4. punktā, no [šīs direktīvas spēkā stāšanās datuma] ir spēkā uz nenoteiktu laiku.
 3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var 4.a panta 1.a un 2. punktā, 4.c panta 4. punktā, 6. panta 1. punktā, 7. panta 1.a punktā un 7. panta 4. punktā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar lēmumu par atsaukšanu tiek izbeigts tajā norādīto pilnvaru deleģējums. Tas stājas spēkā nākamajā dienā pēc šāda lēmuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai tajā norādītā vēlākā datumā. Tas neietekmē spēkā jau stājušos deleģēto aktu spēkā esību.
 4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to vienlaicīgi paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
 5. Deleģētie akti, kas pieņemti saskaņā ar 4.a panta 1.a un 2. punktu, 4.c panta 4. punktu, 6. panta 1. punktu, 7. panta 1.a punktu un 7. panta 4. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome 2 mēnešu laikā pēc attiecīgā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei nav cēlušies iebildumus, vai pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka necels iebildumus. Minēto termiņu pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas pagarina par 2 mēnešiem.
14. Direktīvas 1999/32/EEK pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā likumi, normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz [12 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā]. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos iekļauj atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

[Vietas nosaukums],

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

PIELIKUMS

'1. PIELIKUMS

Emisiju maksimālās vērtības 4.c panta 2. punktā minētajiem emisiju samazināšanas paņēmieniem

Degvielas sēra satura ierobežojumi, kas minēti 4.a un 4.b pantā, *MARPOL VI* pielikuma 14. panta 1. punktā, 14. panta 4. punktā, un 4.c panta 2. punktā minētās attiecīgās emisiju robežvērtības

Flotes degvielas sēra saturs (masas %)	Emisiju attiecības rādītājs SO ₂ (ppm)/CO ₂ (tilp.%)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Piezīme: Emisiju attiecības rādītāju robežvērtības piemēro tikai gadījumos, kad izmanto naftas destilātus vai kurināmo mazutu.

- Izmantojot izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas, kurās attīrīšanas procesā notiek CO₂ absorbcija, CO₂ koncentrācija jāmēra pirms attīrīšanas un jāizmanto CO₂ koncentrācija pirms attīrīšanas un SO₂ koncentrācija pēc attīrīšanas.'

2. PIELIKUMS

4.c panta 3. punktā minēto emisiju samazināšanas paņēmieni izmantošanas kritēriji

1. Emisiju samazināšanas paņēmieniem, kas minēti 4.c pantā, jāatbilst vismaz kritērijiem, kas attiecīgi norādīti šādos dokumentos:

<i>Emisiju samazināšanas paņēmieni</i>	<i>Attiecīgais Komisijas lēmums</i>
Flotes degvielas un iztvaikojušās sašķidrīnātās gāzes maisījums	Komisijas 2010. gada 13. decembra Lēmums 2010/769/EK par kritēriju noteikšanu, kā sašķidrīnātās dabasgāzes tankkuģos izmantojami tehnoloģiski paņēmieni kā alternatīva zema sēra saturs flotes degvielu izmantošanai, izpildot prasības, kas noteiktas 4.b pantā Padomes Direktīvā 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satursamazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/33/EK par sēra saturu flotes degvielā (OV L 328, 14.12.2010., 15. lpp).
Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas	<i>IMO RESOLUTION MEPC.184(59) adopted on 17 July 2009 SJO REZOLŪCIJA MEPC.184(59), kas pieņemta 2009. gada 17. jūlijā</i>

2. Uz kuģiem, kuros izmanto emisiju samazināšanas paņēmienus saskaņā ar 4.c pantu:

- jāveic nepārtraukts sēra dioksīda emisiju monitorings un reģistrācija, un
- pilnībā dokumentē, ka atkritumu plūsmām, ko novada jūrā, kā arī noslēgtos ostu kompleksos, ostās un estuāros, nav būtiski negatīvas ietekmes un tās nerada riskus cilvēka veselībai un videi.'