

I

(Seadusandlikud aktid)

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2012/33/EL,

21. november 2012,

millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisisaldusega

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁽¹⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Keskkonnaalastes tegevusprogrammides ja eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ⁽³⁾ vastuvõetud kuuendas keskkonnaalases tegevusprogrammis sätestatud Euroopa Liidu keskkonnapoliitika üks eesmärk on saavutada selline õhukvaliteedi tase, mis ei kahjustaks ega ohustaks märkimisväärselt inimeste tervist ega keskkonda.

(2) Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikli 191 lõikes 2 sätestatakse, et liidu keskkonnapoliitika seab eesmärgiks kaitstuse kõrge taseme, võttes arvesse liidu eri piirkondade olukorra mitmekesisust.

⁽¹⁾ ELT C 68, 6.3.2012, lk 70.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 11. septembri 2012. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 29. oktoobri 2012. aasta otsus.

⁽³⁾ EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

(3) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiivis 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatud vedelkütustes⁽⁴⁾, on sätestatud liidus kasutatava raske kütteõli, gaasiõli, laeva kerge kütteõli ja laeva diislikütuse maksimaalne lubatud väävlisisaldus.

(4) Suure väävlisisaldusega laevakütuse põletamise tõttu laevanduses tekkiv heide saastab õhku vääveldioksiidi ja tahkete osakestega, mis kahjustavad inimeste tervist ja keskkonda ning tekitavad happevihma. Käesolevas direktiivis sätestatud meetmete puudumisel oleks laevanduses tekkiv heide peagi suurem kui kõikidest maapealsetest allikatest tekkiv heide.

(5) Kai ääres seisvate laevade tekitatud õhusaaste on suur probleem paljude sadamalinna jaoks, kes teevad pingutusi, et saavutada liidu õhukvaliteedi piirnorme.

(6) Liikmesriigid peaksid edendama kaldal toodetava elektrienergia kasutamist, sest tavaliselt toodetakse tänapäeva laevadel elektrienergiat lisamootoriga.

(7) Direktiivi 1999/32/EÜ kohaselt peab komisjon andma Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru direktiivi rakendamise kohta ja esitama koos aruandega võimalikud ettepanekud direktiivi muutmiseks, eelkõige seoses SO_x-heitekontrolli piirkondades kasutatava laevakütuse väävlisisalduse vähendamise, kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames tehtava tööga.

⁽⁴⁾ EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13.

- (8) 2008. aastal võttis IMO vastu resolutsiooni muuta 1997. aasta protokoll (millega muudetakse 1973. aasta rahvusvahelist laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni, mida on muudetud selle juurde kuuluva 1978. aasta protokolliga („MARPOL“)) VI lisa, milles on esitatud laevade õhusaaste vältimise eeskirjad. MARPOLi muudetud VI lisa jõustus 1. juulil 2010.
- (9) MARPOLi muudetud VI lisaga kehtestatakse muu hulgas laevakütustele rangemad väävlisalduse piirnormid nii SOx-heitkoguste kontrolli piirkondades (1,00 % alates 1. juulist 2010 ja 0,10 % alates 1. jaanuarist 2015) kui ka väljaspool nimetatud piirkondi asuval merealadel (3,50 % alates 1. jaanuarist 2012 ja põhimõtteliselt 0,50 % alates 1. jaanuarist 2020). Oma rahvusvahelistest kohustustest tulenevalt peab enamik liikmesriike nõudma laevadelt alates 1. juulist 2010 SOx-heitkoguste kontrolli piirkondades maksimaalselt 1,00 % väävlisaldusega kütuse kasutamist. Selleks, et tagada järjepidevus rahvusvahelise õigusega ja uute üleilmselt kehtestatud väävlisalduse normide nõuetekohane jõustamine liidus, tuleks direktiivi 1999/32/EÜ sätteid MARPOLi muudetud VI lisaga kooskõlla viia. Laevades kasutatava kütuse minimaalse kvaliteedi tagamiseks kooskõlas kütuse- või tehnoloogiapõhise nõude täitmisega ei tohiks lubada liidus kasutada laevakütust, mille väävlisaldus ületab üldist normi 3,50 massiprotsenti, välja arvatud kütused, mida tarnitakse suletud süsteemides heitevähendusmeetodeid kasutavate laevade tankimiseks.
- (10) MARPOLi VI lisa on võimalik muuta SOx-heitkoguste kontrolli piirkondade osas IMO menetluste kohaselt. Juhul kui MARPOLi IV lisas tehakse SOx-heitkoguste kontrolli piirkondade piirnormide osas muudatusi või erandeid, peaks komisjon neid muudatusi arvesse võtma ja vajaduse korral esitama viivitamatult vajaliku ettepaneku vastavalt ELi toimimise lepingule, et viia direktiivi 1999/32/EÜ täielikult kooskõlla IMO eeskirjadega SOx-heitkoguste kontrolli piirkondade osas.
- (11) Uute heitekontrolli piirkondade määramine peaks toimuma vastavalt MARPOLi VI lisa kohasele IMO menetlusele, tuginedes põhjendatud argumentidele, mis lähtuvad keskkonna- ja majanduslikest põhjendustest ja mida toetavad teadusandmed.
- (12) Vastavalt MARPOLi muudetud VI lisa eeskirjale 18 peaksid liikmesriigid püüdma tagada käesoleva direktiivi nõuetele vastavate laevakütuste kättesaadavuse.
- (13) Arvestades keskkonnapoliitika ning laevanduses tekkiva saaste ülemaailmselt ulatust, tuleks sätestada ülemaailmsel tasandil rangemad heitenormid.
- (14) Reisilaevad tegutsevad enamjaolt sadamates või ranniku lähedal ning neil on märkimisväärne mõju inimeste tervisele ja keskkonnale. Selleks et parandada sadama- ja rannikualade õhu kvaliteeti, peavad kõnealused laevad kasutama maksimaalselt 1,50 % väävlisaldusega laevakütust, kuni hakkavad kehtima rangemad väävlisalduse normid kõigi laevade suhtes liikmesriikide territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkonnas.
- (15) Vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 193 ei tohiks käesolev direktiiv takistada liikmesriike säilitamast või kasutusele võtmast rangemaid kaitsemeetmeid, et ergutada laevakütuse maksimaalset väävlisaldust käsitlevate sätete kiiret rakendamist, kasutades näiteks heitevähendusmeetodeid väljaspool SOx-heitkoguste kontrolli piirkondi.
- (16) Märkimisväärse heite vähendamise potentsiaaliga uutele mootoritehnoloogiatele ülemineku hõlbustamiseks merendussektoris peaks komisjon uurima veel viise, kuidas võimaldada ja ergutada laevades gaasimootorite kasutamist.
- (17) Direktiivi 1999/32/EÜ eesmärkide saavutamiseks peab laevakütuste väävlisaldusega seotud kohustuste täitmine olema tagatud nõuetekohase riikliku sunniga. Direktiivi 1999/32/EÜ rakendamisel saadud kogemused on näidanud vajadust jõulisema kontrolli- ja täitesüsteemi järele, et tagada direktiivi nõuetekohane rakendamine. Selleks peab liikmesriik tagama nii turul oleva või laevades kasutatavast laevakütusest piisavalt sagedase ja nõuetekohase proovivõtmise kui ka laevade logiraamatute ja kütusemahuti saatelehtede kontrollimise. Samuti peab liikmesriik kehtestama tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate trahvide süsteemi direktiivi 1999/32/EÜ sätete täitmata jätmise puhuks. Teabe suurema läbipaistvuse tagamiseks on asjakohane näha ette, et laevakütuse kohalike tarnijate register tehakse avalikult kättesaadavaks.
- (18) Direktiivi 1999/32/EÜ kohane liikmesriikide aruandlus on osutunud ebapiisavaks, et kontrollida direktiivi järgimist, sest puuduvad ühtlustatud ja küllaldaselt täpsed sätteid liikmesriikide aruannete sisu ja vormi kohta. Seepärast tuleb ühtlustatud aruandluse tagamiseks üksik-asjalikumalt täpsustada aruannete sisu ja vormi.
- (19) Pärast seda, kui võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta direktiiv 2010/75/EL (tööstusheidete kohta (saastuse kompleksne vältimine ja kontroll))⁽¹⁾, milles on uuesti sõnastatud tööstusheidete käsitlevad liidu õigusaktid, tuleb vastavalt muuta direktiivi 1999/32/EÜ raske kütteõli maksimaalset väävlisaldust käsitlevaid sätteid.

(¹) ELT L 334, 17.12.2010, lk 17.

- (20) Eriti SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondades võib laevakütuse väävlisalduse madalate piirnormide järgimine tuua vähemalt lühiajaliselt kaasa kõnealuse kütuse hinna märkimisväärse tõusu ning kahjustada nii lähimereveo konkurentsivõimet võrreldes muude transpordiliikidega kui ka SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondadega piirnevate riikide tööstuse konkurentsivõimet. Mõjutatud ettevõtjatel tekkivate nõuetele vastavuse kulude vähendamiseks tuleb leida sobilikud lahendused, näiteks lubada kasutada alternatiivseid kulutõhusamaid nõuetele vastavuse tagamise meetodeid kui nõuetele vastavuse tagamine kütuse valimisega, ning neid vajaduse korral toetada. Komisjon jälgib hoolikalt, sealhulgas liikmesriikide aruannete kaudu, kuidas laevandussektor täidab kütuse uusi kvaliteedinorme, eelkõige seoses sellega, kas meretransport võib asendada maismaatranspordiga, ning teeb vajaduse korral ettepaneku sobivate meetmete kohta selle suundumuse peatamiseks.
- (21) Oluline on piirata meretranspordilt maanteeveole üleminekut, sest kui suureneb maanteedel transporditavate kaupade osakaal, läheks see paljudel juhtudel vastuollu liidu kliimamuutuse valdkonna eesmärkidega ning saageneksid liiklusummikud.
- (22) Uute vääveldioksiidi heite vähendamise nõuetega kaasnevad kulud võivad viia meretranspordilt maanteeveole üleminekuni ja sellel võib olla negatiivne mõju tööstuse konkurentsivõimele. Komisjon peaks selliste vahendite nagu Marco Polo programmi või üleeuroopalise transpordivõrgu pakutavad võimalused täielikult ära kasutama, et teistele transpordivahenditele ümbersuunamise ohu vähendamiseks sihipärast abi pakkuda. Liikmesriigid võivad pidada vajalikuks toetada käesolevast direktiivist mõjutatud ettevõtjaid kooskõlas kehtivate riigiabi eeskirjadega.
- (23) Vastavalt kehtivatele suunistele keskkonnakaitseks antava riigiabi kohta ja piiramata tulevikus neis muudatuste tegemist, võivad liikmesriigid anda riigiabi käesolevast direktiivist mõjutatud ettevõtjatele, sealhulgas anda abi olemasolevate laevade moderniseerimiseks, kui sellised abimeetmed sobivad kokku siseturuga vastavalt ELi toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108, eelkõige arvestades kehtivaid suuniseid keskkonnakaitseks antava riigiabi kohta. Sellega seoses võib komisjon võtta arvesse, et teatavate heitevähendusmeetodite kasutamine on ulatuslikum kui käesoleva direktiivi nõuded, kuna lisaks vääveldioksiidi heitele vähendatakse ka muid heiteid.
- (24) Hõlbustada tuleks heitevähendusmeetodite kasutamist. Selliste meetoditega on võimalik saavutada vähemalt samaväärne või isegi suurem heite vähenemine kui madala väävlisaldusega kütuse kasutamise korral, tingimusel et need meetodid ei avalda keskkonnale, näiteks mere ökosüsteemile märkimisväärset kahjulikku mõju ning et nende väljatöötamisel on rakendatud sobilikke heakskiitmis- ja kontrollimehhanisme. Liit peaks tunnustama juba väljatöötatud alternatiivseid meetodeid, näiteks pardal paiknevaid heitgaaside puhastussüsteeme või kütuse ja veeldatud maagaasi segu või biokütuste kasutamist. Tähtis on edendada uute heitevähendusmeetodite katsetamist ja arendamist, et muu hulgas piirata meretranspordilt maanteeveole üleminekut.
- (25) Heitevähendusmeetodite abil on võimalik heiteid vähendada olulisel määral. Komisjon peaks seega edendama nende tehnoloogiate katsetamist ja arendamist ning kaaluma muu hulgas tööstussektoriga kaasrahastatava ühisprogrammi loomist, mis põhineb sarnaste programmide (näiteks *Clean Sky Programme*) põhimõtetel.
- (26) Komisjon peaks koostöös liikmesriikide ja sidusrühmadega arendama edasi meetmeid, mis on kindlaks määratud komisjoni 16. septembri 2011. aasta töödokumendis meretranspordist tulenevate heitkoguste vähendamise ja säästva veetranspordi vahendite paketi kohta.
- (27) Alternatiivsete heitevähendusmeetodite, näiteks teatavat liiki puhastusseadmete rakendamisega võib kaasneda selliste jäätmete teke, mida tuleks nõuetekohaselt käidelda ega tohiks merre lasta. Kuni Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/59/EÜ (laevaheitemete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates)⁽¹⁾ ei ole läbi vaadatud, peaksid liikmesriigid tagama, et kooskõlas nende rahvusvaheliste kohustustega on sadamates asjakohased vastuvõtmise seadmed heitgaaside puhastussüsteeme kasutavatele laevadele, mis vastavad viimaste vajadustele. Direktiivi 2000/59/EÜ läbivaatamisel peaks komisjon kaaluma laiendada heitgaaside puhastussüsteemidest tulevate heitele käesolevast direktiivis sätestatud põhimõtet, et sadamatasudele ei lisata eritasu laevaheite eest.
- (28) Komisjon peaks oma õhukvaliteedipoliitika läbivaatamise raames 2013. aastal kaaluma võimalusi vähendada õhusaastet, sealhulgas liikmesriikide territoriaalvetes.
- (29) Direktiivi 1999/32/EÜ kohaldamise seisukohalt on olulised tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Liikmesriigid peaksid lisama karistuste hulka trahvid, mille arvutamise viisi abil tagatakse, et rikkumisest majanduslikku tulu saanud jääb tulust ilma ja et trahvid suurenevad järk-järgult korduvate rikkumiste puhul. Liikmesriigid teatavad komisjonile karistusi käsitlevad sätted.

⁽¹⁾ EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81.

- (30) Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte heitevähendusmeetodites kasutatavate samaväärsete heite piinormide ja heitevähendusmeetodite kasutamise kriteeriumide muutmise kohta, et kohandada direktiivi 1999/32/EÜ sätteid teaduse ja tehnika arenguga viisil, mis tagab täieliku kooskõla IMO asjakohaste instrumentidega, ja direktiivi 1999/32/EÜ artikli 2 punktide 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4, artikli 6 lõike 1a punkti b ja lõike 2 muutmise kohta, et kohandada kõnealuse direktiivi sätteid teaduse ja tehnika arenguga. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (31) Selleks et tagada direktiivi 1999/32/EÜ rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes ⁽¹⁾.
- (32) On asjakohane, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) ⁽²⁾, loodud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee abistaks komisjoni heitevähendusmeetodite heakskiitmisel, mida ei ole käsitlenud nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiivis 96/98/EÜ laevavarustuse kohta ⁽³⁾.
- (33) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise avaldusega selgitavate dokumentide kohta ⁽⁴⁾ kohustuvad liikmesriigid lisama põhjendatud juhtudel ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi komponentide ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et selliste dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (34) Seepärast tuleks direktiivi 1999/32/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/32/EÜ muudatused

Direktiivi 1999/32/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõike 2 punkt h asendatakse järgmisega:

„h) kütuste suhtes, mida kasutatakse laevadel, kus rakendatakse heitevähendusmeetodeid vastavalt artiklitele 4c ja 4e, ilma et see piiraks artikli 3a kohaldamist.”

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1) *raske kütteõli:*

— igasugune toornaftast saadud vedelkütus – välja arvatud laevakütused –, mis vastab CN-koodide 2710 19 51 kuni 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39 määratlusele, või

— igasugune toornaftast saadud vedelkütus, välja arvatud punktides 2 ja 3 määratletud gaasiõli, mis oma destillatsiooniuulatus tõttu kuulub kütusena kasutatavate raskeõlide kategooriasse, mille mahust üle 65 % (kaasa arvatud destillatsioonikaod) destilleerub temperatuuril 250 °C ASTM D86 meetodi järgi. Kui destillatsiooni ei saa ASTM D86 meetodi järgi kindlaks määrata, klassifitseeritakse naftasaadus samuti raske kütteõlina;

2) *gaasiõli:*

— igasugune toornaftast saadud vedelkütus – välja arvatud laevakütused –, mis vastab CN-koodide 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 või 2710 20 19 määratlusele, või

— igasugune toornaftast saadud vedelkütus – välja arvatud laevakütused –, mille mahust destilleerub ASTM D86 meetodi järgi temperatuuril 250 °C vähem kui 65 % (kaasa arvatud destillatsioonikaod) ja temperatuuril 350 °C vähemalt 85 % (kaasa arvatud destillatsioonikaod).

Käesolev määratlus ei hõlma diislikütust, nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiivi 98/70/EÜ (bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta) (*) artikli 2 punktis 2. Käesolev määratlus ei hõlma ka kütuseid, mida kasutatakse väljaspool teid kasutatavates liikurmasinates ja põllumajandustraktorites.

⁽¹⁾ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

⁽²⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 46, 17.2.1997, lk 25.

⁽⁴⁾ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

(*) EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58.”;

b) punktid 3a ja 3b asendatakse järgmisega:

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

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

c) punkt 3m asendatakse järgmisega:

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

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

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

2. Tingimusel et pädevad asutused teostavad kohast heiteseiaret, ei kohaldata lõiget 1 kuni 31. detsembrini 2015 raskete kütteõlide suhtes:

a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiivi 2001/80/EÜ (teatavate suurtest põletusseadmetest õhku eralduvate saasteainete piiramise kohta) (*) reguleerimisalasse, mille suhtes kehtivad kõnealuse direktiivi artikli 4 lõiked 1 või 2 või lõike 3 punkt a ning mis vastavad kõnealuses direktiivis selliste seadmete kohta kehtestatud vääveldioksiidi lubatud heitele;

b) mida kasutatakse direktiivi 2001/80/EÜ reguleerimisalasse kuuluvates põletusseadmetes, mille suhtes kehtivad kõnealuse direktiivi artikli 4 lõike 3 punkt b ja lõige 6 ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;

c) mida kasutatakse muudes põletusseadmetes, mis ei kuulu punktide a ja b reguleerimisalasse ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;

d) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõikide seadmete, välja arvatud punktide a ja b reguleerimisalasse kuuluvad põletusseadmed, gaasiturbiinid ja gaasimootorid, kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütusekombinatsioonist, 1 700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust.

3. Tingimusel et pädevad asutused teostavad kohast heiteseiaret, ei kohaldata lõiget 1 alates 1. jaanuarist 2016 raskete kütteõlide suhtes:

a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/75/EL (**) III peatüki reguleerimisalasse ning mis vastavad kõnealuse direktiivi V lisas selliste seadmete kohta sätestatud vääveldioksiidi heite piirnormidele või, kui kõnealused heite piirnormid ei ole vastavalt nimetatud direktiivile kohaldatavad, mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;

b) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis ei kuulu punkti a reguleerimisalasse ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;

c) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõikide seadmete, välja arvatud punkti a reguleerimisalasse kuuluvad põletusseadmed, gaasiturbiinid ja gaasimootorid, kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütuste kombinatsioonist, 1 700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust.

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

(*) EÜT L 309, 27.11.2001, lk 1.

(**) ELT L 334, 17.12.2010, lk 17.”;

b) lõige 3 jäetakse välja.

4) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 3a

Laevakütuse maksimaalne väävlisisaldus

Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 3,50 massiprotsenti, välja arvatud kütused, mida tarnitakse artiklis 4c osutatud heitevähendusmeetodeid kasutavate laevade tankimiseks suletud süsteemides.”

5) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

6) Artiklit 4a muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigi territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades, sealhulgas SOx-heitkoguste kontrolli piirkondades ja liidu sadamatesse või sadamatest liinivedusid teostavatel reisilaevadel kasutatava laevakütuse maksimaalne väävlisisaldus”;

b) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et tema territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades, mis moodustavad osa SOx-heitkoguste kontrolli piirkondadest, ei kasutata laevakütust, mille väävlisisaldus on suurem kui:

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

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

Käesolevat lõiget kohaldatakse kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse kõiki hilisemaid muudatusi MARPOLi VI lisas sätestatud nõuetes, mida kohaldatakse SOx-heitkoguste kontrolli piirkonnas, ja kui see on asjakohane, teeb põhjendamatu viivitusega ettepanekuid muuta vastavalt käesolevatele direktiividele.”;

c) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et tema territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades ei kasutata laevakütust,

mille väävlisisaldus ületab:

a) 3,50 massiprotsenti alates 18. juunist 2014;

b) 0,50 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2020.

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

d) lõiked 4, 5, 6 ja 7 asendatakse järgmistega:

„4. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et liidu sadamatesse või sadamatest liinivedusid teostavad reisilaevad ei kasuta SOx-heitkoguste kontrolli piirkonnast väljapoole jäävates tema territoriaalvetes, majandusvööndis ega heitekontrolli piirkonnas laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 1,50 massiprotsenti kuni 1. jaanuarini 2020.

Liikmesriigid on käesolevate sätete rakendamise eest vastutavad vähemalt laevade osas, mis sõidavad nende lipu all, ja kõikide lippude all sõitvate laevade osas ajal, mil laevad viibivad nende sadamates.

5. Liikmesriik nõuab logiraamatu nõuetekohast pidamist, kusjuures logiraamatus esitatakse ka andmed kütuse vahetamise kohta.

5a. Liikmesriik püüab tagada käesoleva direktiivi nõuetele vastavate laevakütuste kättesaadavuse ning teavitab komisjoni nõuetele vastavate laevakütuste kättesaadavusest oma sadamates ja terminalides.

5b. Kui liikmesriik leiab, et laeval kasutatav laevakütus ei vasta käesoleva direktiiviga laevakütuse kohta kehtestatud nõuetele, on liikmesriigi pädeval asutusel õigus nõuda, et laev:

a) esitaks dokumendi meetmete kohta, mida on võetud nõuetele vastavuse saavutamiseks, ning

b) esitaks tõendid selle kohta, et vastavalt reisikavale on püütud osta käesoleva direktiivi nõuetele vastavat laevakütust ning kui see ei olnud kavandatud kohas kättesaadav, püüti leida alternatiivseid allikaid sellise laevakütuse saamiseks ning vaatamata kõigile käesoleva direktiivi nõuetele vastava laevakütuse saamiseks tehtud jõupingutustele polnud sellist laevakütust võimalik osta.

Laevalt ei nõuta nõuetele vastavuse saavutamiseks kavandatud marsruudilt kõrvalekaldumist ega tarbetut viivitamist.

Kui laev esitab esimeses lõigus osutatud teabe, võtab asjaomane liikmesriik arvesse kõiki olulisi asjaolusid ja esitatud tõendeid, et kindlaks määrata asjakohased meetmed, sealhulgas jätta kontrollimeetmed võtmata.

Kui käesoleva direktiivi nõuetele vastavat laevakütust osta ei õnnestu, teavitab laev sellest oma lipuriiki ja asjaomast sihtsadama pädevat asutust.

Kui laev on esitanud tõendid selle kohta, et käesoleva direktiivi nõuetele vastav laevakütus pole kättesaadav, teavitab sadamariik sellest komisjoni.

6. Vastavalt MARPOLi VI lisa eeskirjale 18 liikmesriik:

- a) peab avalikult kättesaadavat kohalike laevakütuse tarnijate registrit;
- b) tagab, et tarnija märgib tema territooriumil müüdavate kõikide laevakütuste väävlisisalduse kütusemahuti saatelehele, millega on kaasas vastuvõtva laeva esindaja allkirjastatud pitseeritud proov;
- c) rakendab meetmeid laevakütuse tarnija suhtes, kes on tabatud kütusemahuti saatelehele märgitud spetsifikatsioonile mittevastava kütuse tarnimiselt;
- d) tagab nõuetele mittevastava laevakütuse avastamisel meetmete võtmise laevakütuse nõuetega kooskõlla viimiseks.

7. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei viida turule laeva diislikütust, mille väävlisisaldus ületab 1,50 massiprotsenti.”;

e) lõige 8 jäetakse välja.

7) Artiklid 4b ja 4c asendatakse järgmistega:

„Artikkel 4b

Liidu sadamates kai ääres seisvate laevade kasutatava kütuse maksimaalne väävlisisaldus

1. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et liidu sadamakaide ääres seisvad laevad ei kasuta laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massiprotsenti, kusjuures meeskonnale jäetakse piisavalt aega, et pärast

kai äärde saabumist nii kiiresti kui võimalik ja enne ärasõitu nii hilja kui võimalik teostada nõutav kütuse vahetus.

Liikmesriik nõuab, et iga kütuse vahetuse aeg kantaks laeva logiraamatusse.

2. Lõiget 1 ei kohaldata:

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

3. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei viida turule laeva kergest kütteõli, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massiprotsenti.

Artikkel 4c

Heitevähendusmeetodid

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

2. Lõikes 1 osutatud heitevähendusmeetodit kasutav laev peab pidevalt saavutama vääveldioksiidi heite vähenemise, mis on vähemalt samaväärne artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava laevakütuse kasutamise korral saavutatava vähenedamisega. Samaväärsed heite piirnormid määratakse kindlaks vastavalt I lisale.

2a. Liikmesriigid soodustavad heite vähendamise alternatiivse lahendusena kaldal asuvate energiavarustusüsteemide kasutamist sildunud laevade poolt.

3. Lõikes 1 osutatud heitevähendusmeetodid vastavad II lisas osutatud õigusaktides täpsustatud kriteeriumidele.

4. Kui see on põhjendatud teadusliku ja tehnilise arenguga heite vähendamise alternatiivsete meetodite osas ning tagamaks täielikku kooskõla IMO kehtestatud asjakohaste instrumentide ja nõuetega:

- a) on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte lisade I ja II muutmise kohta;

b) võtab komisjon vastu rakendusakte, millega kehtestatakse üksikasjalikud heiteseire nõuded, kui see on asjakohane. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.”

8) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 4d

Liikmesriigi lipu all sõitva laeva pardal kasutatava heitevähendusmeetodi heakskiitmine

1. Nõukogu direktiivi 96/98/EÜ (*) reguleerimisalasse kuuluv heitevähendusmeetod kiidetakse heaks kooskõlas kõnealuse direktiiviga.

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

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

Artikkel 4e

Uute heitevähendusmeetodite katsetamine

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

- a) komisjoni ja asjaomast sadamariiki teavitatakse kirjalikult vähemalt kuus kuud enne katsetuste algust;
- b) katsetuste korraldamise load ei kehti kauem kui 18 kuud;
- c) igale asjaomasele laevale paigaldatakse manipuleerimist välistavad seadmed pidevaks järelevalveks korstnast eralduva heite üle ja neid kasutatakse kogu katsetusperioodi vältel;

d) igal asjaomasel laeval saavutatakse heite vähenemine, mis on vähemalt võrdne käesolevas direktiivis täpsustatud kütuse väävlisalduse piirnormide järgimisel saavutatava vähenemisega;

e) kogu katsetusperioodi vältel on olemas sobiv jäätmekehtlussüsteem jäätmete jaoks, mis tekivad heitevähendusmeetodi kasutamise tõttu;

f) kogu katsetusperioodi vältel kontrollitakse mõju merekeskkonnale, eriti suletud sadamate ja jõesuudmete ökosüsteemidele, ja

g) kuue kuu jooksul pärast katsetuste lõpetamist esitatakse täielikud tulemused komisjonile ning tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

Artikkel 4f

Finantsmeetmed

Liikmesriik võib käesolevast direktiivist mõjutatud operaatorete kasuks vastu võtta finantsmeetmed, kui need on kooskõlas riigiabi eeskirjadega, mida kohaldatakse või mis kehtestatakse kõnealuses valdkonnas.

(*) EÜT L 46, 17.2.1997, lk 25.

(**) EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.”

9) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Proovivõtmine ja analüüs

1. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, et proovivõtmise teel kontrollida kasutatava kütuse väävlisalduse vastavust artiklitele 3, 3a, 4, 4a ja 4b. Proovivõtmine algab kuupäeval, mil jõustub asjakohane kütuse väävlisalduse piirnorm. Proove võetakse järjepidevalt, piisavalt sageli ja sellisel arvul, et proovid on representatiivsed uuritava kütuse suhtes, ning laevakütuste puhul sellise kütuse suhtes, mida laevad kasutavad asjaomastel merealadel või sadamates. Proove analüüsitakse põhjendamatu viivitusega.

1a. Rakendatakse järgmisi laevakütuse proovide võtmise ning nende analüüsi ja kontrolli vahendeid:

- a) logiraamatute ja kütusemahuti saatelehtede kontroll,

ning vajaduse korral järgmisi proovide võtmise ja analüüsi vahendeid:

b) laevakütusest, mis tarnitakse laevale laeva pardal põletamiseks, võetakse proov tarnimise ajal vastavalt kütteõli proovide võtmist käsitlevatele suunistele, et teha kindlaks kütteõli vastavus IMO merekeskkonna kaitse komitee poolt 17. juulil 2009 resolutsiooniga 182(59) vastu võetud MARPOLi muudetud VI lisale, ja määratakse proovi väävlisisaldus, või

c) proov võetakse laeva pardal põletamiseks ettenähtud laevakütuse tankidest, kui see on tehniliselt ja majanduslikul teostatav, ja laeva pardal asuvatest suletud mahuti-test ning määratakse proovi väävlisisaldus.

1b. Komisjon võib vastu võtta vastu rakendusakte:

a) proovivõtmise sageduse kohta;

b) proovivõtmise meetodite kohta;

c) uuritava kütuse representatiivse proovi määratlemise kohta.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

2. Väävlisisalduse määramise standardmeetod on ISO meetod 8754 (2003) või meetod PrEN ISO 14596 (2007).

Selleks et teha kindlaks, kas laevale tarnitav ja seal kasutatav laevakütus vastab artiklite 3a, 4, 4a ja 4b kohaselt nõutavale väävlisisalduse piirnormidele, kasutatakse MARPOLi VI lisa VI liites sätestatud kütteõli vastavustõendamise menetlust.”

10) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

Võttes aluseks käesoleva lõike esimese lõigu kohaselt esitatud aruanded ning teated käesoleva direktiivi nõuetele vastavate laevakütuste puudumise kohta, mille liikmesriigid edastasid vastavalt artikli 4a lõike 5b viiendale lõigule, koostab komisjon ja avaldab 12 kuu jooksul

alates käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud kuupäevast aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta. Komisjon hindab vajadust käesoleva direktiivi asjaomaseid sätteid edaspidi karmistada ning esitab asjakohased seadusandlikud ettepanekud.”;

b) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Komisjoni võib võtta vastu rakendusakte aruandes sisalduva teabe ning aruande vormi kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 9 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.”;

c) lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon esitab 31. detsembriks 2013 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, millele lisatakse vajaduse korral seadusandlikud ettepanekud. Komisjon kaalub aruandes õhusaaste vähendamise võimalusi, võttes muu hulgas arvesse: lõigete 1 ja 1a alusel esitatud aastaaruandeid; täheldatud õhukvaliteeti ja hapestumist; kütuse hindu; võimalikku majandusmõju ning täheldatud suundumusi ja edusamme laevade heidete vähendamisel.

3. Komisjon töötab koostöös liikmesriikide ja sidusrühmadega 2012. aasta 31. detsembriks välja asjakohased meetmed, sealhulgas komisjoni 16. septembri 2011. aasta töödokumendis meretranspordist tulenevate heidete vähendamise ja säästva veetranspordi vahendite paketi kohta määratletud meetmed, mis edendavad käesoleva direktiivi keskkonnanormide järgimist ja vähendavad võimalikku negatiivset mõju.”;

d) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte artikli 2 punktide 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4, artikli 6 lõike 1a punkti b ja lõike 2 kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga. Kohandamine ei või kaasa tuua käesoleva direktiivi reguleerimisala või käesolevas direktiivis määratletud kütuste väävlisisalduse piirnormide otsest muutmist.”

11) Artikkel 8 jäetakse välja.

12) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määruse (EL) nr 182/2011 (millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes) (*) tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

(*) ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.”

13) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 4c lõikes 4 ja artikli 7 lõikes 4 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 17. detsembrist 2012. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4c lõikes 4 ja artikli 7 lõikes 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 4c lõike 4 ja artikli 7 lõike 4 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kolme kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstelemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kolme kuu võrra.”

14) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Karistused

1. Liikmesriigid määravad kindlaks karistused, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike sätete rikkumise korral.

2. Määratud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning võivad hõlmata sellisel viisil arvatud trahve, millega tagatakse, et rikkumisest majanduslikku kasu saanu jäetakse saadust ilma ja et trahvid suurenevad järk-järgult korduvate rikkumiste puhul.”

15) Direktiivi 1999/32/EÜ lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisaga.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 18. juunil 2014. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendes või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 3***Jõustumine**

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

*Artikkel 4***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 21. november 2012

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
A. D. MAVROYIANNIS

LISA

„I LISA

ARTIKLI 4c LÖIKES 2 OSUTATUD SAMAVÄÄRSED HEITE PIIRNORMID HEITEVÄHENDUSMEETODI KASUTAMISE KORRAL

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

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

Märkused

- Heite suhtarv on kohaldatav üksnes naftal põhinevate kütteõli destillaatide või masuudi kasutamise korral.
- Põhjendatud juhtudel, kui CO₂ sisaldust vähendab heitgaasi puhastussüsteem, võib CO₂ sisaldust mõõta heitgaasi puhastussüsteemi sisselaskeava juures, tingimusel et sellise meetodi õigsust on võimalik selgelt näitlikustada.

II LISA

ARTIKLI 4c LÕIKES 3 OSUTATUD HEITEVÄHENDUSMEETODITE KASUTAMISE KRITERIUMID

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

Heitevähendusmeetod	Kasutamise kriteeriumid
Laevakütuse ja aurustuva gaasi segu	Komisjoni 13. detsembri 2010. aasta otsus 2010/769/EL, millega kehtestatakse kriteeriumid, mille alusel veeldatud maagaasi tankerid saavad kasutada muid tehnilisi meetodeid alternatiivina nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ (mis käsitleb väävlisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes; muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu laevakütuste väävlisaldust käsitleva direktiiviga 2005/33/EÜ) artikli 4b nõuetele vastavate madala väävlisaldusega laevakütuste kasutamisele ⁽¹⁾ .
Heitgaaside puhastussüsteemid	Resolutsioon MEPC.184(59), vastu võetud 17. juulil 2009 Kemikaale, lisaaineid, valmistisi ja kohapeal valmistatud asjakohaseid keemilisi ühendeid kasutavate heitgaaside puhastussüsteemide pesuvett, millele osutatakse resolutsiooni MEPC.184(59) punktis 10.1.6.1, ei tohi lasta merre, sealhulgas suletud sadamatesse ja jõesuudmetesse, välja arvatud juhul, kui laevaoperaator tõendab, et sellise pesuvee merre laskmine ei avalda märkimisväärset kahjulikku mõju ega ohusta inimeste tervist ega keskkonda. Kui kasutatav keemiline ühend on naatriumhüdroksiid, piisab sellest, et pesuvesi vastab resolutsioonis MEPC.184(59) esitatud kriteeriumidele ja selle pH ei ole kõrgem kui 8,0.
Biokütused	Biokütuste kasutamine vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/28/EÜ (taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta) ⁽²⁾ määratlusele kooskõlas asjakohaste CEN ja ISO standarditega. Biokütuste ja laevakütuste segud peavad vastama käesoleva direktiivi artiklis 3a, artikli 4a lõigetes 1, 1a ja 4 ning artiklis 4b sätestatud väävlisalduse normidele.

⁽¹⁾ ELT L 328, 14.12.2010, lk 15.

⁽²⁾ ELT L 140, 5.6.2009, lk 16.”