

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2016/802,**11. mai 2016,****mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes****(kodifitseeritud tekst)**

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) Nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ ⁽³⁾ on korduvalt oluliselt muudetud ⁽⁴⁾. Selguse ja otstarbekuse huvides tuleks kõnealune direktiiv kodifitseerida.
- (2) Keskkonnaalastes tegevusprogrammides ja eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ ⁽⁵⁾ vastu võetud kuuendas keskkonnaalases tegevusprogrammis ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1386/2013/EL ⁽⁶⁾ vastu võetud seitsmendas keskkonnaalases tegevusprogrammis sätestatud liidu keskkonnapoliitika üks eesmärk on saavutada selline õhukvaliteedi tase, mis ei kahjustaks ega ohustaks märkimisväärselt inimeste tervist ega keskkonda.
- (3) 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.
- (4) Käesolevas direktiivis sätestatakse liidus kasutatava raske kütteõli, gaasiõli, laeva kerge kütteõli ja laeva diislikütuse maksimaalne lubatud väävlisisaldus.
- (5) 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.

⁽¹⁾ ELT C 12, 15.1.2015, lk 117.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 9. märtsi 2016. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 11. aprilli 2016. aasta otsus.

⁽³⁾ Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ (EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13).

⁽⁴⁾ Vt III lisa A osa.

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2002. aasta otsus nr 1600/2002/EÜ, millega võetakse vastu kuues keskkonnaalane tegevusprogramm (EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1).

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta otsus nr 1386/2013/EL, milles käsitletakse liidu üldist keskkonnaalast tegevusprogrammi aastani 2020 „Hea elu maakera võimaluste piires“ (ELT L 354, 28.12.2013, lk 171).

- (6) Hapestumine ja atmosfääris leiduv vääveldioksiid kahjustavad tundlikke ökosüsteeme, vähendavad bioloogilist mitmekesisust ja puhkamiseks sobivate kohtade väärtust ning kahjustavad taimekasvatust ja metsade kasvu. Linnades sadavad happelihmad võivad oluliselt kahjustada ehitisi ning arhitektuuripärandit. Vääveldioksiidi saaste võib märkimisväärselt mõjutada ka inimeste tervist, eriti nende inimrühmade tervist, kes põevad hingamisteede haigusi.
- (7) Hapestumine on piiriülene nähtus, mis nõuab nii liidu, riigi kui ka kohaliku tasandi lahendusi.
- (8) Vääveldioksiidihaitmed aitavad kaasa tahkete osakeste moodustumisele atmosfääris.
- (9) Kai ääres seisvate laevade tekitatud õhusaaste on suur probleem paljude sadamalinnade jaoks, kes teevad pingutusi, et vastata liidu õhukvaliteedi piirnormidele.
- (10) Liikmesriigid peaksid edendama kaldal toodetava elektrienergia kasutamist, sest tavaliselt toodetakse tänapäeva laevadel elektrienergiat lisamootoriga.
- (11) Liit ja üksikud liikmesriigid on ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni 13. novembri 1979. aasta piiriülese õhusaaste kauglevi konventsiooni lepinguosalised. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni teises protokollis piiriülese vääveldioksiidisaaste kohta sätestatakse, et lepinguosalised peaksid vääveldioksiidi heitmeid vähendama vastavalt 30 % või enam, nagu see oli määratletud esimeses protokollis, ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni teine protokoll põhineb eeldusel, et mõnel tundlikul alal jätkatakse kriitilise saastekoormuse ja -taseme ületamist. Vääveldioksiidihaitmete vähendamiseks tuleb võtta täiendavaid meetmeid. Seetõttu peaksid osalisriigid edaspidi märkimisväärselt vähendama vääveldioksiidihaitmeid.
- (12) Õlis ja söes vähesel hulgal looduslikult esinevat väävlit on aastakümnete jooksul peetud vääveldioksiidihaitmete valdavaks allikaks, need heitmed on happelihmade peamised tekitajad ning paljudes linna- ja tööstuspiirkondades esineva õhusaaste suurimad põhjustajad.
- (13) Uuringud on näidanud, et see kasu, mida saadakse väävlisideme vähendamisel kütuste väävlisisalduse vähendamise teel, on tihti märkimisväärselt suurem kui käesolevast direktiivist tööstusele tulenevad hinnangulised kulud. Vedelkütuste väävlisisalduse vähendamise tehnoloogia on olemas ning see on ennast hästi tõestanud.
- (14) Kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 193 ei tohiks käesolev direktiiv takistada liikmesriikidel säilitamast või kasutusele võtmast karmimaid kaitsemeetmeid, et ergutada laevakütuse maksimaalset väävlisisaldust käsitlevate normide kiiret rakendamist, kasutades näiteks heitevähendusmeetodeid väljapool SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondi. Selliste meetmete puhul on nõutav kooskõla aluslepingutega ja neist tuleb teatada komisjonile.
- (15) Enne uute ja karmimate kaitsemeetmete võtmist peaks liikmesriik teatama komisjonile uute meetmete eelnõud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2015/1535 ⁽¹⁾.
- (16) Vastavalt ELi toimimise lepingule tuleb arvesse võtta liidu territooriumi äärepoolseimate piirkondade, nimelt Prantsuse ülemeredepartemangude, Assooride, Madeira ja Kanaari saarte eripära.
- (17) Raske kütteõli väävlisisalduse piirmäära kehtestamisel on kohane sätestada erandid nendele liikmesriikidele ja piirkondadele, mille keskkonnatingimused seda võimaldavad.
- (18) Raske kütteõli väävlisisalduse piirmäära kehtestamisel on kohane sätestada erandid ka nende kasutamisele põletusseadmetes, mis vastavad heitmete piirväärtustele, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2001/80/EÜ ⁽²⁾ või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/75/EL ⁽³⁾ V lisas.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiiv 2001/80/EÜ teatavate suurtest põletusseadmetest õhku eralduvate saasteainete piiramise kohta (EÜT L 309, 27.11.2001, lk 1).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta direktiiv 2010/75/EL tööstusheidete kohta (saastuse kompleksne vältimine ja kontroll) (ELT L 334, 17.12.2010, lk 17).

- (19) Käesoleva direktiivi artikli 3 lõike 2 punkti d või artikli 3 lõike 3 punkti c kohaldamisalast välja jäetud rafineerimistehaste põletusseadmete puhul ei tohiks selliste seadmete vääveldioksiidihaitmete keskmine ületada direktiivis 2001/80/EÜ või direktiivi 2010/75/EL V lisas või kõnealuste direktiivide mis tahes tulevases muudatuses kehtestatud piirmäärasid. Käesoleva direktiivi kohaldamisel peaksid liikmesriigid pidama silmas, et muude kui artiklis 2 osutatud kütustega asendamine ei tohiks tuua kaasa hapestavate saasteainete heitmete suurenemist.
- (20) 2008. aastal võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) vastu resolutsiooni muuta 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelist laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni („MARPOL“) muutmise 1997. aasta protokolliga VI lisa, milles on esitatud laevade õhusaaste vältimise eeskirjad. MARPOLi muudetud VI lisa jõustus 1. juulil 2010.
- (21) MARPOLi muudetud VI lisaga kehtestatakse muu hulgas laevakütustele rangemad väävlisalduse piirnormid nii SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondades (1,00 % alates 1. juulist 2010 ja 0,10 % alates 1. jaanuarist 2015) kui ka väljaspool nimetatud piirkondi asuvatel 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 SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondades maksimaalselt 1,00 % väävlisaldusega kütuse kasutamist. Selleks, et tagada järjepidevus rahvusvahelise õigusega ja uute üleilmselt kehtestatud väävlisalduse normide nõuetekohane täitmise tagamine liidus, peaks käesolev direktiiv olema kooskõlas MARPOLi muudetud VI lisaga. 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.
- (22) MARPOLi VI lisa on võimalik muuta SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondade osas IMO menetluste kohaselt. Juhul kui MARPOLi VI lisas tehakse SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondade piirnormide osas muudatusi, sh erandeid, peaks komisjon selliseid muudatusi arvesse võtma ja asjakohasel juhul esitama viivitamata vajaliku ettepaneku vastavalt ELi toimimise lepingule, et viia käesolev direktiiv täielikult kooskõlla IMO eeskirjadega SO_x-heitkoguste kontrolli piirkondade osas.
- (23) Uute heitekontrolli piirkondade määramine peaks toimuma vastavalt MARPOLi VI lisa kohasele IMO menetlusele ja tuginema põhjendatud argumentidele, mis lähtuvad keskkonna- ja majanduslikest põhjendustest ja mida toetavad teadusandmed.
- (24) Vastavalt MARPOLi muudetud VI lisa reeglile 18 peaksid liikmesriigid püüdma tagada käesoleva direktiivi nõuetele vastavate laevakütuste kättesaadavuse.
- (25) Arvestades keskkonnapoliitika ning laevanduses tekkiva saaste ülemaailmselt ulatust, tuleks ülemaailmsel tasandil sätestada ambitsioonikad heitenormid.
- (26) Liit jätkab IMO SO_x-heitmete suhtes tundlike piirkondade tõhusama kaitse ja laevamasuudi normaalse piirväärtuse vähendamise toetamist.
- (27) 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.
- (28) Märkimisväärse heite vähendamise potentsiaaliga uutele mootoritehnoloogiatele ülemineku hõlbustamiseks merendussektoris peaks komisjon täiendavalt uurima viise, kuidas võimaldada ja ergutada laevades gaasimootorite kasutamist.
- (29) Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks peab laevakütuste väävlisaldusega seotud kohustuste täitmine olema nõuetekohaselt tagatud. Direktiivi 1999/32/EÜ rakendamisel saadud kogemused on näidanud vajadust jõulisema kontrolli- ja täitesüsteemi järele, et tagada käesoleva direktiivi nõuetekohane rakendamine. Selleks peab liikmesriik tagama nii turule lastavast kui ka laevades kasutatavast laevakütusest piisavalt sagedase ja nõuetekohase proovivõtmise kui ka laevade logiraamatute ja kütusemahuti saatelehtede kontrollimise. Samuti peab liikmesriik kehtestama tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste süsteemi käesoleva direktiivi sätete täitmata jätmise puhuks. Teabe suurema läbipaistvuse tagamiseks on asjakohane näha ette, et laevakütuse kohalike tarnijate register tehakse avalikult kättesaadavaks.

- (30) Eriti SO_x-heitekoguste kontrolli piirkondades võib laevakütuse väävlisisalduse madalate piirnormide järgimine tuua vähemalt lühiajaliselt kaasa kõnealuse kütuse hinna märkimisväärse tõusu ning kahjustada nii lähimereveo konkurentsivõimet võrreldes muude transpordiliikidega kui ka SO_x-heitekoguste kontrolli piirkondadega piirnevate riikide tööstuse konkurentsivõimet. Mõjutatud tööstusel 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 seda vajaduse korral toetada. Komisjon peaks hoolikalt, sealhulgas liikmesriikide aruannete kaudu, jälgima, kuidas laevandussektor täidab kütuse uusi kvaliteedinorme, eelkõige seoses sellega, kas meretransport võib asendada maanteeveoga, ning peaks tegema asjakohasel juhul ettepaneku sobivate meetmete kohta sellise suundumuse peatamiseks.
- (31) 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.
- (32) 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 riski vähendamiseks sihipärast abi pakkuda. Liikmesriigid võivad pidada vajalikuks toetada käesolevast direktiivist mõjutatud ettevõtjaid kooskõlas kehtivate riigiabi eeskirjadega.
- (33) 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.
- (34) Hõlbustada tuleks heitevähendusmeetodite kasutamist. Selliste meetoditega on võimalik saavutada vähemalt samaväärne või isegi suurem heite vähenemine kui väikese väävlisisaldusega kütuse kasutamise korral, tingimusel et need meetodid ei avalda keskkonnale, näiteks mere ökosüsteemile, märkimisväärset kahjulikku mõju ning et nende väljatöötamisel on rakendatud asjakohaseid 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.
- (35) Heitevähendusmeetodite abil on võimalik heiteid vähendada olulisel määral. Komisjon peaks seega edendama selliste tehnoloogiate katsetamist ja arendamist ning kaaluma muu hulgas tööstussektoriga kaasrahastatava ühisprogrammi loomist, mis põhineb samalaadsete programmide (näiteks Clean Sky Programme) põhimõtetel.
- (36) Komisjon peaks koostöös liikmesriikide ja sidusrühmadega arendama edasi meetmeid, mis on kindlaks määratud komisjoni 16. septembri 2011. aasta töödokumendis meretranspordist tulenevate heitekoguste vähendamise ja säästva veetranspordi vahendite paketi kohta.
- (37) Häirete tekkimisel toorõli, petrooleumitoodete või muude süsivesinike tarnimisel võib komisjon lubada liikmesriigi territooriumil kõrgema piirmäära kohaldamist.
- (38) Liikmesriigid peaksid looma käesoleva direktiivi sätete täitmise järelevalveks asjakohased mehhanismid. Aruanded vedelkütuste väävlisisalduse kohta tuleks esitada komisjonile.
- (39) Käesolev direktiiv peaks ühtlustatud aruandluse tagamiseks üksikasjalikult täpsustama aruannete sisu ja vormi.

- (40) Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kohandada käesoleva direktiivi I ja II lisaga kehtestatud heitevähendusmeetodites kasutatavate samaväärsete heite piirnormide ja heitevähendusmeetodite kasutamise kriteeriume teaduse ja tehnika arenguga viisil, mis tagab täieliku kooskõla IMO asjakohaste instrumentidega, ja käesoleva direktiivi artikli 2 punktide a–e ja p, artikli 13 lõike 2 punkti b alapunkti i ja artikli 13 lõike 3 muutmise kohta, et kohandada neid 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.
- (41) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamise volitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (42) On asjakohane, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002⁽²⁾ loodud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee abistaks komisjoni nende heitevähendusmeetodite heakskiitmisel, mida ei ole käsitletud nõukogu direktiivis 96/98/EÜ⁽³⁾.
- (43) Käesoleva direktiivi rakendamise seisukohalt on olulised tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Liikmesriigid peaksid lisama karistuste hulka trahvid, mille arutamise viisi abil tagatakse, et rikkumisest majanduslikku tulu saanud isik jääb tulust ilma ja et trahvid suurenevad järk-järgult korduvate rikkumiste puhul. Liikmesriigid teatavad komisjonile karistusi käsitlevad sätted.
- (44) Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada liikmesriikide kohustusi, mis on seotud III lisa B osas esitatud direktiivide liikmesriigi õigusesse ülevõtmise tähtpäevadega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on vähendada teatavate vedelkütuste põletamisel tekkivaid vääveldioksiidiheitmeid ning sel teel nõrgendada kõnealuste heitmete kahjulikku toimet inimestele ja keskkonnale.
2. Teatavate toornaftast saadud vedelkütuste põletamisel tekkivate vääveldioksiidi heitmete vähendamine saavutatakse siis, kui kõnealuste kütuste kasutamise eeldusena liikmesriikide territooriumil, territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli piirkondades kehtestatakse nende väävlisisalduse piirmäärad.

Käesolevas direktiivis kehtestatud toornaftast saadud vedelkütuste väävlisisalduse piirmäärasid ei kohaldata:

- a) kütuste suhtes, mida kasutatakse teadusuuringute või katsetamise eesmärgil;
- b) enne lõplikku põletamist töötlemiseks mõeldud kütuste suhtes;
- c) rafineerimistehastes töödeldavate kütuste suhtes;
- d) kütuste suhtes, mida kasutatakse ja lastakse turule liidu äärepoolseimates piirkondades, kui asjaomased liikmesriigid tagavad, et kõnealustes piirkondades:
 - i) peetakse kinni õhu kvaliteedi normidest;
 - ii) ei kasutata raskeid kütteõlisid, mille väävlisisaldus ületab 3 % massist;

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamise volituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) ning muudetakse määrusi, mis käsitlevad laevade põhjustatud merereostuse vältimist ja meresõiduohutust (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1).

⁽³⁾ Nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/98/EÜ laevavarustuse kohta (EÜT L 46, 17.2.1997, lk 25).

- e) kütuste suhtes, mida kasutatakse sõjalaevadel või muudeks sõjaväelisteks eesmärkideks kasutatavatel laevadel. Iga liikmesriik püüab siiski tagada, et kõnealuste laevade käitamine, niivõrd kui see on mõttekas ja teostatav, oleks kooskõlas käesoleva direktiiviga, võttes asjakohaseid meetmeid, mis ei mõjuta selliste laevade käitamist ega opereerimisvõimet;
- f) kütuse igasuguse kasutamise suhtes laeval, kui see on spetsiaalselt vajalik laeva ohutuseks või elupäästmiseks merel;
- g) kütuse igasuguse kasutamise suhtes laeval, mis on tingitud laeva või selle seadmete kahjustusest, kui kahjustuse tekkimisel on võetud tarvitusele kõik mõistlikud abinõud, et vältida liigseid heitkoguseid või neid nii palju kui võimalik vähendada, ja kui abinõud kahjustuse kõrvaldamiseks on võetud nii kiiresti kui võimalik. Käesolevat sätet ei kohaldata, kui reeder või kapten tegutses kahju tekitamise tahtlusega või kergemeelselt;
- h) kütuste suhtes, mida kasutatakse laevadel, kus rakendatakse heitevähendusmeetodeid vastavalt artiklitele 8 ja 10, ilma et see piiraks artikli 5 kohaldamist.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „raske kütteõli“:

- i) toornaftast saadud vedelkütus, välja arvatud laevakütus, mis vastab CN-koodidele 2710 19 51 – 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 või 2710 20 39, või
- ii) toornaftast saadud vedelkütus, välja arvatud punktis b määratletud gaasiõli ning punktides c, d ja e määratlemata laevakütus, mis oma destillatsiooniuulatusetõttu 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;

b) „gaasiõli“:

- i) toornaftast saadud vedelkütus, välja arvatud laevakütus, mis vastab CN-koodile 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 või 2710 20 19, või
- ii) toornaftast saadud vedelkütus, välja arvatud laevakütus, 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, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 98/70/EÜ⁽¹⁾ artikli 2 punktis 2. Käesolev määratlus ei hõlma ka kütuseid, mida kasutatakse väljaspool teid kasutatavates liikurmasinates ja põllumajandustraktorites;

- c) „laevakütus“ – laeval kasutamiseks ette nähtud ja/või laeval kasutatav toornaftast saadud vedelkütus, sealhulgas kütus, mis vastab ISO 8217 määratlusele. See hõlmab toornaftast saadud vedelkütust, mida kasutatakse siseveelaevadel või väikelaevadel, mis on määratletud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 97/68/EÜ⁽²⁾ artiklis 2 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 94/25/EÜ⁽³⁾ artikli 1 lõikes 3, kui sellised laevad on merel;
- d) „laeva diislikütus“ – laevakütus, mis vastab ISO 8217 I tabelis esitatud DMB kvaliteediklassi määratlusele, välja arvatud väavlisaldust käsitleva viite osas;
- e) „laeva kerge kütteõli“ – laevakütus, mis vastab ISO 8217 I tabelis esitatud DMX, DMA ja DMZ kvaliteediklassi määratlusele, välja arvatud väavlisaldust käsitleva viite osas;

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta (EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1997. aasta direktiiv 97/68/EÜ väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinatele paigaldatavate sisevõlemismootorite heitgaaside ja tahkete heitmete vähendamise meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 59, 27.2.1998, lk 1).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. aasta direktiiv 94/25/EÜ väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta (EÜT L 164, 30.6.1994, lk 15).

- f) „MARPOL“ – 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta;
- g) „MARPOLi VI lisa“ – 1997. aasta protokolliga MARPOLi konventsiooni lisatud lisa „Laevade põhjustatud õhusaaste vältimise reeglid“;
- h) „SO_x-heitkoguste kontrolli piirkonnad“ – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt MARPOLi VI lisas sellistena määratletud piirkonnad;
- i) „reisilaev“ – laev, mis veab rohkem kui 12 reisijat, kusjuures reisijaks loetakse iga isikut, välja arvatud:
- i) kapten ja laevapere liikmed või muud isikud, kes on laeva huvides tööle võetud või laeva pardal tegevad, ja
 - ii) alla 1-aastased lapsed;
- j) „liinivedu“ – reisilaevade järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatuseta järjestikused ülesõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas
- i) avaldatud sõiduplaani alusel või
 - ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;
- k) „sõjalaev“ – riigi relvajõudude hulka kuuluv laev, mis kannab oma riigi sõjalaevade riikkondsuse väliseid tunnuseid; laeva käsutab ohvitser, kes on vastava riigi teenistuses ja kelle nimi esineb relvajõudude vastavas auastmete nimekirjas või mõnes samaväärses nimekirjas; laeva meeskond on allutatud sõjaväelisele distsipliinile;
- l) „laevad sadamakai ääres“ – laevad, mis on kindlalt kinnitatud või ankrus liidu sadamas lasti pealevõtmiseks või mahalaadimiseks või reisijate majutamiseks, kaasa arvatud aeg, mil neid ei lastita;
- m) „turule laskmine“ – pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse tarnimine või kättesaadavaks tegemine kolmandatele isikutele tasu eest või tasuta liikmesriikide jurisdiktsiooni kuuluval alal. Selle hulka ei loeta laevakütuse tarnimist või kättesaadavaks tegemist kütuse väljaveo eesmärgil laeva tankides;
- n) „äärepoolseimad piirkonnad“ – Prantsuse ülemeredepartemangud, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 349;
- o) „heitevähendusmeetod“ – laevale paigaldatav seadmestik, materjal, seade või aparaat või muu protseduur, alternatiivne kütus või nõuete täitmise meetod, mida kasutatakse alternatiivina väikese väävlisaldusega laevakütusele ning mis vastab käesoleva direktiivi nõuetele ning on kontrollitav, mõõdetav ja jõustatav;
- p) „ASTM meetod“ – *American Society for Testing and Materials*’i standardimääratluste ning nafta ja määrdeainete spetsifikatsioonide 1976. aasta väljaandes sätestatud meetodid;
- q) „põletusseade“ – tehniline seade, milles oksüdeeritakse kütuseid tekkiva soojuse kasutamiseks.

Artikkel 3

Raske kütteõli maksimaalne väävlisaldus

1. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata rasket kütteõli, mille väävlisaldus on suurem kui 1,00 massiprotsent.
2. Tingimusel et pädevad asutused teostavad kohast heiteseiret, ei kohaldata lõiget 1 kuni 31. detsembrini 2015 selliste raskete kütteõlide suhtes,
 - a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad direktiivi 2001/80/EÜ kohaldamisalasse, mille suhtes kehtib kõnealuse direktiivi artikli 4 lõige 1 või 2 või artikli 4 lõike 3 punkt a ning mis vastavad kõnealuses direktiivis selliste seadmete kohta kehtestatud vääveldioksiidi lubatud heitele;
 - b) mida kasutatakse direktiivi 2001/80/EÜ kohaldamisalasse kuuluvates põletusseadmetes, mille suhtes kehtivad kõnealuse direktiivi artikli 4 lõike 3 punkt b ja artikli 4 lõige 6 ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm⁽¹⁾, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;

(¹) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ (EÜTL 121, 11.5.1999, lk 13).

- c) mida kasutatakse muudes põletusseadmetes, mis ei kuulu punkti a ega b kohaldamisalasse ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm⁽¹⁾, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;
- d) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõikide seadmete, välja arvatud punktide a ja b kohaldamisalasse kuuluvad põletusseadmed, gaasiturbiinid ja gaasimootorid, kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütusekombinatsioonist, 1 700 mg/Nm⁽¹⁾, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust.
3. Tingimusel et pädevad asutused teostavad kohast heiteseiret, ei kohaldata lõiget 1 alates 1. jaanuarist 2016 raskete kütteõlide suhtes,
- a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad direktiivi 2010/75/EL III peatüki kohaldamisalasse 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/Nm⁽¹⁾, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;
- b) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis ei kuulu punkti a kohaldamisalasse ning mille kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa 1 700 mg/Nm⁽¹⁾, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;
- c) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõikide seadmete, välja arvatud punkti a kohaldamisalasse kuuluvad põletusseadmed, gaasiturbiinid ja gaasimootorid, kuu keskmine vääveldioksiidi heide ei ületa, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütuste kombinatsioonist, 1 700 mg/Nm⁽¹⁾, 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 osutatut.

Artikkel 4

Gaasiõli maksimaalne väävlisisaldus

Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata gaasiõlisisid, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massiprotsenti.

Artikkel 5

Laevakütuse maksimaalne väävlisisaldus

Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 3,50 massiprotsenti, välja arvatud kütused, mida tarnitakse artiklis 8 osutatud heitevähendusmeetodeid kasutavate laevade tankimiseks suletud süsteemides.

Artikkel 6

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

1. 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 2 ja 5 ning artikli 7 kohaldamist, kohaldatakse käesolevat lõiget kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu.

(¹) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ (EÜTL 121, 11.5.1999, lk 13).

2. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et tema territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades, mis moodustavad osa SO_x-heitekoguste 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 lisa sätestatud nõuetes, mida kohaldatakse SO_x-heitekoguste kontrolli piirkonnas, ja kui see on asjakohane, teeb põhjendamatu viivitusega asjakohaseid ettepanekuid muuta vastavalt käesolevatele direktiividele.

3. Lõike 2 kohaldamise alguskuupäev kõigis uutes merepiirkondades, kaasa arvatud sadamad, mille IMO määrab vastavalt MARPOLi VI lisa reegli 14 punkti 3 alapunktile b SO_x-heitekoguste kontrolli piirkonnaks, on 12 kuud pärast nimetatud määramise jõustumise kuupäeva.

4. Liikmesriigid vastutavad lõike 2 rakendamise eest vähemalt järgmiste laevade suhtes:

- laevade suhtes, kes sõidavad nende lipu all, ja
- SO_x-heitekoguste kontrolli piirkondadega piirnevad liikmesriigid kõikide lippude all sõitvate laevade suhtes ajal, mil laevad viibivad nende sadamates.

Liikmesriigid võivad kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega võtta lisameetmeid ka muude laevade suhtes.

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

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

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

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

8. 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.

9. Vastavalt MARPOLi VI lisa reeglile 18 liikmesriik:

- a) peab avalikult kättesaadavat kohalike laevakütuse tarnijate registrit;
- b) tagab, et tarnija märgib kõikide tema territooriumil müüdavate 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.

10. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei lasta turule laeva diislikütust, mille väävlisisaldus ületab 1,50 massiprotsenti.

Artikkel 7

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 vahetada nõutavalt kütust.

Liikmesriik nõuab, et iga kütusevahetuse 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 seistes maa pealt saadavat elektrienergiat.
3. Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei lasta turule laeva kerget kütteõli, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massiprotsenti.

Artikkel 8

Heitevähendusmeetodid

1. Liikmesriik lubab oma sadamates, territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades mis tahes lipu all sõitval laeval kasutada artiklite 6 ja 7 nõuetele vastava laevakütuse kasutamise alternatiivina heitevähendusmeetodeid, kui on täidetud käesoleva artikli lõigetes 2 ja 4 sätestatud tingimused.

2. Lõikes 1 osutatud heitevähendusmeetodit kasutav laev peab pidevalt saavutama vääveldioksiidi heite vähenemise, mis on vähemalt samaväärne artiklite 6 ja 7 nõuetele vastava laevakütuse kasutamise korral saavutatava vähenemisega. Samaväärsed heite piirnormid määratakse kindlaks vastavalt I lisale.

3. Liikmesriigid soodustavad heite vähendamise alternatiivse lahendusena kaldal asuvate energiavarustussüsteemide kasutamist sildunud laevade poolt.

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

5. 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 16 vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks;
- b) võtab komisjon vastu rakendusakte, millega kehtestatakse üksikasjalikud heiteseire nõuded, kui see on asjakohane. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 9

Liikmesriigi lipu all sõitva laeva pardal kasutatava heitevähendusmeetodi heakskiitmine

1. Direktiivi 96/98/EÜ kohaldamisalasse kuuluv heitevähendusmeetod kiidetakse heaks kooskõlas kõnealuse direktiiviga.
2. Käesoleva artikli lõikega 1 hõlmamata heitevähendusmeetod kiidetakse heaks kooskõlas määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 3 lõikes 2 osutatud menetlusega, võttes arvesse:
 - a) IMO koostatud suuniseid;
 - b) artikli 10 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 10

Uute heitevähendusmeetodite katsetamine

Liikmesriik võib, asjakohasel juhul koostöös teiste liikmesriikidega, anda loa laeva heitevähendusmeetodi katsetamiseks tema lipu all sõitval laeval või tema jurisdiktsiooni kuuluval merealal. Kõnealuste katsetuste ajal ei ole artiklite 6 ja 7 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 väävlisisalduse piirnormide järgimisel saavutatava vähenemisega;
- e) kogu katsetusperioodi vältel on olemas sobiv jäätmekäitlussüsteem 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 11***Finantsmeetmed**

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

*Artikkel 12***Muutused kütuste tarnimisel**

Kui seoses järsu muutusega toornafta, naftatoodete või muude süsivesinike tarnimisel tekib liikmesriigil raskusi artiklites 3 ja 4 osutatud maksimaalsete väävlisisaldusmäärade kohaldamisel, teatab liikmesriik sellest komisjonile. Komisjon võib lubada kõnealuse liikmesriigi territooriumil kohaldada kõrgemat määra ajavahemikul, mis ei ületa kuut kuud. Ta teatab nõukogule ja liikmesriikidele oma otsustest. Iga liikmesriik võib selle otsuse ühe kuu jooksul nõukokku läbivaatamiseks saata. Nõukogu võib kahe kuu jooksul kvalifitseeritud häälteenamusega vastu võtta teistsuguse otsuse.

*Artikkel 13***Proovivõtmine ja analüüs**

1. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, et proovivõtmise teel kontrollida kasutatava kütuse väävlisisalduse vastavust artiklitele 3–7. Proovivõtmine algab kuupäeval, mil jõustub asjakohane kütuse väävlisisalduse piirnorm. Proove võetakse korrapäraselt, 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.
2. Rakendatakse järgmisi laevakütuse proovide võtmise ning nende analüüsi ja kontrolli viise:
 - a) logiraamatute ja kütusemahuti saatelehtede kontroll ning
 - b) asjakohasel juhul järgmised proovide võtmise ja analüüside tegemise moodused:
 - i) 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. aastal resolutsiooniga 182(59) vastu võetud MARPOLi muudetud VI lisale, ja määratakse proovi väävlisisaldus, või
 - ii) proov võetakse laeva pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse tankidest, kui see on tehniliselt ja majanduslikul teostatav, ja laeva pardal asuvatest suletud mahutitest ning määratakse proovi väävlisisaldus.
3. Väävlisisalduse määramise standardmeetod on ISO meetod 8754 (2003) või meetod EN ISO 14596:2007.

Selleks et teha kindlaks, kas laevale tarnitav ja seal kasutatav laevakütus vastab artiklite 4–7 kohaselt nõutavatele väävlisisalduse piirnormidele, kasutatakse MARPOLi VI lisa VI liites sätestatud kütteõli vastavustõendamise menetlust.

4. 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 17 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

*Artikkel 14***Aruandlus ja läbivaatamine**

1. Artikli 13 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 6 lõike 8 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.

2. Komisjon esitab 31. detsembriks 2013 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, millele lisatakse asjakohasel juhul seadusandlikud ettepanekud. Komisjon kaalub aruandes õhusaaste vähendamise võimalusi, võttes muu hulgas arvesse lõigete 1 ja 3 alusel esitatud aastaaruandeid, täheldatud õhukvaliteeti ja hapestumist, kütuse hindu, võimalikku majandusmõju ning täheldatud suundumusi ja edusamme laevade heidete vähendamisel.

3. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte lõikes 1 osutatud aruandes sisalduva teabe ning aruande vormi kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

*Artikkel 15***Kohandamine teaduse ja tehnika arenguga**

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte artikli 2 punktide a–e ning p, artikli 13 lõike 2 punkti b alapunkti i ja artikli 13 lõike 3 kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga. Kohandamine ei või kaasa tuua käesoleva direktiivi kohaldamisala või käesolevas direktiivis määratletud kütuste väävlisalduse piirnormide otsest muutmist.

*Artikkel 16***Delegeeritud volituste rakendamine**

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

2. Artikli 8 lõikes 5 ja artiklis 15 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 pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 8 lõikes 5 ja artiklis 15 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 8 lõike 5 ja artikli 15 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kolme kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kolme kuu võrra.

Artikkel 17

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 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.

Artikkel 18

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad karistused, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastu võetud siseriiklike sätete rikkumise korral.

Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning võivad hõlmata sellisel viisil arvutatud trahve, millega tagatakse, et esimeses lõigus osutatud siseriiklike õigusnormide rikkumisest majanduslikku kasu saanu jäetakse saadust ilma ja et trahvid suurenevad järk-järgult korduvate rikkumiste puhul.

Artikkel 19

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 1999/32/EÜ, mida on muudetud III lisa A osas loetletud õigusaktidega, tunnistatakse kehtetuks, ilma et see mõjutaks liikmesriikide kohustusi, mis on seotud III lisa B osas esitatud direktiivide liikmesriigi õigusesse ülevõtmise tähtpäevadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt IV lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 20

Jõustumine

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

*Artikkel 21***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 11. mai 2016

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

I LISA

ARTIKLI 8 LÕIKES 2 OSUTATUD SAMAVÄÄRSED HEITE PIIRNORMID HEITEVÄHENDUSMEETODI KASUTAMISE KORRAL

Käesoleva direktiivi artiklites 6 ja 7 ning MARPOLi VI lisa reegli 14 punktides 1 ja 4 osutatud laevakütuse väävlisisalduse piirnormid ning vastavad artikli 8 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 heitgaaside puhastussüsteem, võib CO₂ sisaldust mõõta heitgaaside puhastussüsteemi sisselaskeava juures, tingimusel et sellise meetodi oõigsust on võimalik selgelt näitlikustada.

II LISA

ARTIKLI 8 LÕIKES 4 OSUTATUD HEITEVÄHENDUSMEETODITE KASUTAMISE KRITEERIUMID

Artiklis 8 osutatud heitevähendusmeetodid vastavad vähemalt järgmistes kohaldatavates õigusaktides täpsustatud kriteeriumidele:

Heitevähendusmeetod	Kasutamise kriteeriumid
Laevakütuse ja aurustuva gaasi segu	Komisjoni otsus 2010/769/EL ⁽¹⁾ .
Heitgaaside puhastussüsteemid	<p>Resolutsioon MEPC.184(59), vastu võetud 17. juulil 2009</p> <p>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 ega jõesuudmetesse, välja arvatud juhul, kui laeva operaator tõendab, et sellise pesuvee merre laskmine ei avalda märkimisväärset kahjulikku mõju ega ohusta inimeste tervist ega keskkonda. Kui kasutatav keemiline ühend on naatriumhüdrosiid, piisab sellest, et pesuvesi vastab resolutsioonis MEPC.184(59) esitatud kriteeriumidele ja selle pH ei ole kõrgem kui 8,0.</p>
Biokütused	<p>Biokütuste kasutamine vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/28/EÜ ⁽²⁾ määratlusele kooskõlas asjakohaste CEN ja ISO standarditega.</p> <p>Biokütuste ja laevakütuste segud peavad vastama käesoleva direktiivi artiklis 5, artikli 6 lõigetes 1, 2 ja 5 ning artiklis 7 sätestatud väävlisisalduse normidele.</p>

⁽¹⁾ 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 väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes; muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu laevakütuste väävlisisaldust käsitleva direktiiviga 2005/33/EÜ) artikli 4b nõuetele vastavate madala väävlisisaldusega laevakütuste kasutamisele (ELT L 328, 14.12.2010, lk 15).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta ning direktiivide 2001/77/EÜ ja 2003/30/EÜ muutmise ja hilisema kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 140, 5.6.2009, lk 16).

III LISA

A OSA

Kehtetuks tunnistatud direktiiv koos hilisemate muudatustega
(osutatud artiklis 19)

Nõukogu direktiiv 1999/32/EÜ

(EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1882/2003

Ainult I lisa punkt 19

(ELT L 284, 31.10.2003, lk 1)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/33/EÜ

(ELT L 191, 22.7.2005, lk 59)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 219/2009

Ainult lisa punkt 3.4

(ELT L 87, 31.3.2009, lk 109)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/30/EÜ

Ainult artikkel 2

(ELT L 140, 5.6.2009, lk 88)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/33/EL

(ELT L 327, 27.11.2012, lk 1)

B OSA

Liikmesriigi õigusesse ülevõtmise tähtpäevad
(osutatud artiklis 19)

Direktiiv	Ülevõtmise tähtpäev
1999/32/EÜ	1. juuli 2000
2005/33/EÜ	11. august 2006
2009/30/EÜ	31. detsember 2010
2012/33/EL	18. juuni 2014

IV LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 1999/32/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõige 1
Artikli 1 lõike 2 teise lõigu sissejuhatav osa	Artikli 1 lõike 2 teise lõigu sissejuhatav osa
Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punktid a, b ja c	Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punktid a, b ja c
Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punkti d sissejuhatav osa	Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punkti d sissejuhatav osa
Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punkti d esimene taane	Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punkti d alapunkt i
Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punkti d teine taane	Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punkti d alapunkt ii
Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punktid e–h	Artikli 1 lõike 2 teise lõigu punktid e–h
Artikli 2 sissejuhatav osa	Artikli 2 sissejuhatav osa
Artikli 2 punkt 1	Artikli 2 punkt a
Artikli 2 punkti 1 esimene taane	Artikli 2 punkti a alapunkt i
Artikli 2 punkti 1 teine taane	Artikli 2 punkti a alapunkt ii
Artikli 2 punkt 2	Artikli 2 punkt b
Artikli 2 punkti 2 esimene taane	Artikli 2 punkti b alapunkt i
Artikli 2 punkti 2 teine taane	Artikli 2 punkti b alapunkt ii
Artikli 2 punkti 2 lõpulause	Artikli 2 punkti b lõpulause
Artikli 2 punkt 3	Artikli 2 punkt c
Artikli 2 punkt 3a	Artikli 2 punkt d
Artikli 2 punkt 3b	Artikli 2 punkt e
Artikli 2 punkt 3c	Artikli 2 punkt f
Artikli 2 punkt 3d	Artikli 2 punkt g
Artikli 2 punkt 3e	Artikli 2 punkt h
Artikli 2 punkt 3f	Artikli 2 punkt i
Artikli 2 punkt 3g	Artikli 2 punkt j
Artikli 2 punkt 3h	Artikli 2 punkt k
Artikli 2 punkt 3i	Artikli 2 punkt l
Artikli 2 punkt 3k	Artikli 2 punkt m
Artikli 2 punkt 3l	Artikli 2 punkt n
Artikli 2 punkt 3m	Artikli 2 punkt o
Artikli 2 punkt 4	Artikli 2 punkt p
Artikli 2 punkt 5	Artikli 2 punkt q
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 3a	Artikkel 5

Direktiiv 1999/32/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikli 4a lõige 1	Artikli 6 lõige 2
Artikli 4a lõige 1a	Artikli 6 lõige 1
Artikli 4a lõige 2	Artikli 6 lõige 3
Artikli 4a lõige 3	Artikli 6 lõige 4
Artikli 4a lõige 4	Artikli 6 lõige 5
Artikli 4a lõige 5	Artikli 6 lõige 6
Artikli 4a lõige 5a	Artikli 6 lõige 7
Artikli 4a lõige 5b	Artikli 6 lõige 8
Artikli 4a lõige 6	Artikli 6 lõige 9
Artikli 4a lõige 7	Artikli 6 lõige 10
Artikkel 4b	Artikkel 7
Artikli 4c lõiked 1 ja 2	Artikli 8 lõiked 1 ja 2
Artikli 4c lõige 2a	Artikli 8 lõige 3
Artikli 4c lõige 3	Artikli 8 lõige 4
Artikli 4c lõige 4	Artikli 8 lõige 5
Artikkel 4d	Artikkel 9
Artikkel 4e	Artikkel 10
Artikkel 4f	Artikkel 11
Artikkel 5	Artikkel 12
Artikli 6 lõige 1	Artikli 13 lõige 1
Artikli 6 lõige 1a	Artikli 13 lõige 2
Artikli 6 lõige 2	Artikli 13 lõige 3
Artikli 6 lõige 1b	Artikli 13 lõige 4
Artikli 7 lõiked 1 ja 2	Artikli 14 lõiked 1 ja 2
Artikli 7 lõige 1a	Artikli 14 lõige 3
Artikli 7 lõige 3	—
Artikli 7 lõige 4	Artikkel 15
Artikkel 9	Artikkel 17
Artikkel 9a	Artikkel 16
Artikkel 10	—
Artikli 11 lõige 1	Artikli 18 esimene lõik
Artikli 11 lõige 2	Artikli 18 teine lõik
—	Artikkel 19
Artikkel 12	Artikkel 20

Direktiiv 1999/32/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 13	Artikkel 21
I ja II lisa	I ja II lisa
—	III lisa
—	IV lisa