

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B**

NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/32/EÜ,

26. aprill 1999,

mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ

(EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1882/2003, 29. september 2003	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/33/EÜ, 6. juuli 2005	L 191	59	22.7.2005
► <u>M3</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 219/2009, 11. märts 2009	L 87	109	31.3.2009
► <u>M4</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/30/EÜ, 23. aprill 2009	L 140	88	5.6.2009



NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/32/EÜ,

26. aprill 1999,

mis käsitleb väävlisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 130s lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

toimides asutamislepingu artiklis 189c sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades, et:

- (1) asutamislepingu artikli 130r põhimõtete alusel teostatava ühenduse keskkonnapoliitika eesmärk ja põhimõte, mis on sätestatud keskkonda käsitlevates tegevusprogrammides ning eriti viiendas keskkonnavalas tegevusprogrammis, ⁽⁴⁾ on eelkõige tõhusalt kaitsta kõiki inimesi tunnustatud ohtude eest, mis tulenevad vääveldioksiidiheitmetest, ning kaitsta keskkonda, vältides kriitilist saastekoormust ja saastetaset ületavat väävli sadestumist;
- (2) asutamislepingu artiklis 129 on ette nähtud, et tervisekaitse nõuded peavad olema ühenduse muu poliitika koostisosa; samuti on asutamislepingu artikli 3 punktis o ette nähtud, et ühenduse tegevus peab kaasa aitama tervisekaitse kõrge taseme saavutamisele;
- (3) vääveldioksiidiheitmetel on märkimisväärne osa ühenduse hapestumisprobleemis; vääveldioksiidil on ka otsene mõju inimeste tervisele ja keskkonnale;
- (4) hapestumine ja atmosfääris leiduv vääveldioksiid kahjustavad tundlikke ökosüsteeme, vähendavad bioloogilist mitmekesisust ja kahandavad puhkamisväärtusi ning kahjustavad taimekasvatust ja metsade kasvu; linnades sadavad happevihmad võivad oluliselt kahjustada ehitisi ning arhitektuuripärandit; vääveldioksiidi saaste võib märkimisväärselt mõjutada ka inimeste tervist, eriti nende inimrühmade tervist, kes põevad hingamisteede haigusi;
- (5) hapestumine on piiriülene nähtus, mis nõuab nii ühenduse, riigi kui ka kohalikke lahendusi;
- (6) vääveldioksiidiheitmed aitavad kaasa tahkete osakeste moodustumisele atmosfääris;
- (7) ühendus ja üksikud liikmesriigid on ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni piiriülese õhusaaste kauglevi konventsiooni lepinguosaliised; ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni teises protokollis piiriülese vääveldioksiidisaste kohta nähakse ette, et lepinguosaliised peaksid vääveldioksiidi heitmeid vähendama vastavalt 30 % või enam, nagu see oli määratletud esimeses protokollis, ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni teine protokoll põhineb eeldusel, et

⁽¹⁾ EÜT C 190, 21.6.1997, lk 9 ja EÜT C 259, 18.8.1998, lk 5.

⁽²⁾ EÜT C 355, 21.11.1997, lk 1.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 13. mai 1998. aasta arvamus (EÜT C 167, 1.6.1998, lk 111), nõukogu 6. oktoobri 1998. aasta ühine seisukoht (EÜT C 364, 25.11.1998, lk 20) ja Euroopa Parlamendi 9. veebruari 1999. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT C 138, 17.5.1993, lk 5.

▼B

mõnel tundlikul alal jätkatakse kriitilise saastekoormuse ja saastetaseme ületamist; kui soovitakse järgida viienda keskkonnavalase tegevusprogrammi eesmärke, tuleb võtta vääveldioksiidiheitmete vähendamiseks täiendavaid meetmeid; seetõttu peaksid osalisriigid edaspidi märkimisväärselt vähendama vääveldioksiidiheitmeid;

- (8) õlis ja söes vähesel hulgal looduslikult esinevat väävlit on aastakümnete jooksul peetud vääveldioksiidiheitmete valdavaks allikaks, need heitmed on happevihmade peamised tekitajad ning paljudes linna- ja tööstuspiirkondades esineva õhusaaste suurimad põhjustajad;
- (9) komisjon on hiljuti avaldanud teatise, mis käsitleb tasuvat strateegiat võitluses hapestumise vastu ühenduses; teatavate vedelkütuste põlemisest tekkivate vääveldioksiidiheitmete kontrollimine on määratletud selle tasuva strateegia lahutamatu osana; ühendus tunnistab, et on vaja meetmeid ka kõigi teiste kütuste osas;
- (10) uuringud on näidanud, et kasu, mida saadakse väävliheitmete vähendamisel kütuste väävlisisalduse vähendamise teel, on tihti märkimisväärselt suurem kui käesolevast direktiivist tööstusele tulenevad hinnangulised kulud, ja vedelkütuste väävlisisalduse vähendamise tehnoloogia on olemas ning see on ennast hästi tõestanud;
- (11) vastavalt asutamislepingu artiklis 3b osutatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele ei saa eraldi tegutsevad liikmesriigid tõhusalt vähendada teatavate vedelkütuste põletamisest tekkivaid vääveldioksiidiheitmeid; kooskõlastamata tegevus ei taga soovitud eesmärgi saavutamist, võib põhjustada soovimatuid tagajärgi ning tuua kaasa märkimisväärsed ebakindluse mõjutatud kütusetoodete turul; seoses vajadusega vähendada vääveldioksiidiheitmeid kõikjal üle ühenduse on tõhusam võtta meetmeid ühenduse tasandil; käesolev direktiiv piirdub miinimumnõuetega, mis on vajalikud soovitava eesmärgi saavutamiseks;
- (12) nõukogu 23. märtsi 1993. aasta direktiivis 93/12/EMÜ, milles käsitletakse teatavate vedelkütuste väävlisisaldust,⁽¹⁾ paluti komisjonil esitada nõukogule ettepanek gaasiõli väävlisisalduse madalamate piirnormide ja lennukipetrooli uute piirnormide kohta; tasuvusuuringute põhjal on kohane kehtestada teiste vedelkütuste, eelkõige raskete kütteõlide, laevamasuudi, laeva kergete kütteõlide ja gaasiõlide väävlisisalduse piirmäärad;
- (13) kooskõlas asutamislepingu artikliga 130t ei tohiks see direktiiv takistada liikmesriikidel säilitamast või kasutusele võtmast ka karmimaid kaitsemeetmeid; need meetmed peavad olema kooskõlas asutamislepinguga ja neist tuleb teatada komisjonile;
- (14) enne uute ja karmimate kaitsemeetmete võtmist peab liikmesriik teatama komisjonile uute meetmete eelnõud kooskõlas nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiiviga 83/189/EMÜ, milles on sätestatud tehnilisi standardeid ja eeskirju puudutava teabe esitamise kord;⁽²⁾
- (15) raske kütteõli väävlisisalduse piirmäära kehtestamisel on kohane sätestada erandid nende liikmesriikidele ja piirkondadele, mille keskkonnatingimused seda võimaldavad;
- (16) raske kütteõli väävlisisalduse piirmäära kehtestamisel on kohane sätestada erandid ka nende kasutamisele põletusseadmetes, mis vastavad heitmete piirväärtustele, mis on kehtestatud nõukogu

⁽¹⁾ EÜT L 74, 27.3.1993, lk 81.

⁽²⁾ EÜT L 109, 26.4.1983, lk 8. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni otsusega 96/139/EÜ (EÜT L 32, 10.2.1996, lk 31).

▼B

24. novembri 1988. aasta direktiivis 88/609/EMÜ teatavate suurtest põletusseadmetest lähtuvate saasteainete õhku pääsemise piiramise kohta; ⁽¹⁾ seoses direktiivi 88/609/EMÜ peatselt tehtavate muudatustega võib olla vajalik ka käesolev direktiiv läbi vaadata ning teha selle teatavatesse sätetesse muudatusi, kui see on kohane;

- (17) käesoleva direktiivi artikli 3 lõike 3 punkti i alapunkti c rakendusala välja arvatud rafineerimistehaste põletusseadmete puhul ei tohi nende seadmete vääveldioksiidiheitmete keskmine ületada direktiivis 88/609/EMÜ või selle direktiivi mis tahes tulevases muudatuses kehtestatud piirmäärasid; käesoleva direktiivi rakendamisel peaksid liikmesriigid pidama silmas, et kütuste asendamine, välja arvatud artikli 2 alusel, ei tohiks tuua kaasa hapestavate saasteainete heitmete suurenemist;
- (18) gaasiõlide väävlisisalduse 0,2 %-line piirväärtus on juba kehtestatud direktiivi 93/12/EMÜ alusel; see piirväärtus tuleks muuta 0,1 %-liseks kuni 1. jaanuarini 2008;
- (19) vastavalt 1994. aasta ühinemisaktile on Austriale ja Soomele tehtud alates ühinemise päevast neljaks aastaks erand seoses direktiivi 93/12/EMÜ sätetega gaasiõli väävlisisalduse osas;
- (20) meretranspordis merelaevadel kasutatavate gaasiõlide väävlisisalduse 0,2 %-line piirväärtus (alates aastast 2000) ja 0,1 %-line piirväärtus (alates aastast 2008) võivad kaasa tuua tehnilisi ja majanduslikke probleeme Kreekas kogu selle territooriumil, Hispaanias Kanaari saartel, Prantsusmaal Prantsuse ülemeredepartemangudes ja Portugalis Madeira ja Assoori saarestikus; Kreekale, Kanaari saartele, Prantsuse ülemeredepartemangudele ning Madeira ja Assoori saarestikule tehtaval erandil ei tohiks olla negatiivne mõju meretranspordis kasutatava gaasiõli turule ning tuleb tagada, et meretranspordis kasutatava gaasiõli eksport Kreekast, Kanaari saartelt, Prantsuse ülemeredepartemangudest ning Madeira ja Assoori saarestikust teistesse liikmesriikidesse vastaks importivas liikmesriigis kehtivatele nõuetele; seetõttu tuleks Kreekale, Kanaari saartele, Prantsuse ülemeredepartemangudele ning Madeira ja Assoori saarestikule teha erand meretranspordis kasutatava gaasiõli väävlisisalduse piirväärtuse osas;
- (21) kõrge väävlisisaldusega laevamasuudi põletamisega laevanduses tekkivad väävliheitmed põhjustavad vääveldioksiidi saastet ja hapestumisprobleeme; ühendus toetab jätkuvalt SO_x-heitmete suhtes tundlike piirkondade tõhusamat kaitsmist ja laevamasuudi normaalse piirväärtuse vähendamist (seniselt 4,5 %lt) MARPOLi konventsiooni raames praegu peetavatel ja tulevastel läbirääkimistel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO); tuleks jätkata ühenduse algatust muuta Põhjameri/La Manche'i väin madala SO_x-heitmete tasemega eripiirkonnaks;
- (22) on vaja põhjalikumalt uurida hapestumise mõju ökosüsteemidele ja inimorganismile; ühendus toetab selliste teadusuuringute korraldamist teadusuuringute viienda raamprogrammi ⁽²⁾ raames;
- (23) häirete tekkimisel toorõli, petrooleumitoodete või muude süsivesinike tarnimisel võib komisjon lubada liikmesriigi territooriumil kõrgema piirmäära kohaldamist;
- (24) liikmesriigid peaksid looma käesoleva direktiivi sätete täitmise järelevalveks kohase mehhanismi; aruanded vedelkütuste väävlisisalduse kohta tuleks esitada komisjonile;
- (25) selguse huvides on vaja muuta direktiivi 93/12/EMÜ,

⁽¹⁾ EÜT L 336, 7.12.1988, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 94/66/EÜ (EÜT L 337, 24.12.1994, lk 83).

⁽²⁾ EÜT L 26, 1.2.1999, lk 1.

▼B

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

*Artikkel 1***Eesmärk ja rakendusala**

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on vähendada teatavate vedelkütuste põletamisel tekkivaid vääveldioksiidiheitmeid ning sel teel nõrgendada kõnealuste heitmete kahjulikku toimet inimestele ja keskkonnale.

▼M2

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 teadusliku uurimise või katsetamise eesmärgil;
- b) enne lõplikku põletamist töötlemiseks mõeldud kütuste suhtes;
- c) rafineerimistehastes töödeldavate kütuste suhtes;
- d) kütuste suhtes, mida kasutatakse ja viiakse turule ühenduse äärepoolseimates piirkondades, niivõrd kui asjaomased liikmesriigid tagavad, et nendes piirkondades:
 - peetakse kinni õhu kvaliteedi normidest,
 - ei kasutata raskeid kütteõlisid, mille väävlisisaldus ületab 3 % massist;
- e) kütuste suhtes, mida kasutatakse sõjalaevadel või muudeks sõjaväelisteks eesmärkideks kasutatavatel laevadel. Iga liikmesriik püüab siiski tagada, et nende laevade käitamine, niivõrd kui see on mõttekas ja teostatav, oleks kooskõlas käesoleva direktiiviga, võttes asjakohaseid meetmeid, mis ei mõjuta nende 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, niivõrd kui kahjustuse tekkimisel on võetud tarvitusele kõik mõeldavad abinõud, et vältida heitkoguste suurenemist või neid nii palju kui võimalik vähendada ja kui on võetud kõik meetmed kahjustuse kõrvaldamiseks nii kiiresti kui võimalik. Seda sätet ei kohaldata, kui reeder või kapten tegutses kahju tekitamise tahtlusega või kergemeelselt;
- h) kütuste suhtes, mida kasutatakse laevadel, kus rakendatakse heitkoguste vähendamiseks lubatud tehnoloogiaid vastavalt artiklile 4c.

▼B*Artikkel 2***Mõisted**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) *raske kütteõli*:

▼M2

- igasugune toornaftast saadud vedelkütus — välja arvatud laevakütused —, mis vastab CN-koodide 2710 19 51 kuni 2710 19 69 määratlusele, või

▼ **B**

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

2) ► **M2** *gaasiõli*:

- igasugune toornaftast saadud vedelkütus — välja arvatud laevakütused —, mis vastab CN-koodide 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 või 2710 19 49 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 ja nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta)⁽¹⁾ artikli 2 lõikes 2. Käesolev määratlus ei hõlma ka kütuseid, mida kasutatakse liikurmasinates ja põllumajandustraktorites;

▼ **M4**

- 3) *laevakütus* — igasugune 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, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1997. aasta direktiivis 97/68/EÜ (väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate sise põlemismootorite heitgaaside ja tahkete heitmete vähendamise meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta)⁽²⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. aasta direktiivis 94/25/EÜ (väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta),⁽³⁾ kui need laevad on merel;

▼ **M2**

- 3a) *laeva diislikütus* — igasugune laevakütus, mille viskoossus ja tihedus jäävad ISO 8217 I tabelis toodud DMB ja DMC kvaliteediklasside viskoossuse ning tiheduse raamidesse;
- 3b) *laeva kerge kütteõli* — igasugune laevakütus, mille viskoossus ja tihedus jäävad ISO 8217 I tabelis toodud DMX ja DMA kvaliteediklassi viskoossuse ning tiheduse raamidesse;
- 3c) *MARPOL* — 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta 1978. aasta protokollide redaktsioonis;
- 3d) *MARPOLi VI lisa* — lisa, pealkirjaga “Eeskirjad laevade põhjustatud õhusaaste vältimiseks”, mis lisati MARPOLi konventsioonile 1997. aasta protokolliga;
- 3e) *SOx heitkoguste kontrolli piirkonnad* — IMO poolt MARPOLi VI lisas sellistena määratletud piirkonnad;
- 3f) *reisilaev* — iga 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;

⁽¹⁾ EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58.

⁽²⁾ EÜT L 59, 27.2.1998, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 164, 30.6.1994, lk 15.

▼ **M2**

- 3g) *liinivedu* — reisilaevade järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatusega järjestikused ülesõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas
- i) avaldatud sõiduplaani alusel või
 - ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatiliseks;
- 3h) *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;
- 3i) *laevad sadamakai ääres* — laevad, mis on kindlalt kinnitatud või ankrus ühenduse sadamas lasti pealevõtmiseks või mahalaadimiseks või reisijate majutamiseks, kaasa arvatud aeg, mil neid ei lastita;

▼ **M4**▼ **M2**

- 3k) *turuleviimine* — pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse tarnimine või kättesaadavaks tegemine kolmandatele isikutele tasu eest või tasuta liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluval alal. Selle hulka ei loeta laevakütuse tarnimist või kättesaadavaks tegemist kütuse väljaveo eesmärgil laeva tankides;
- 3l) *äärepoolseimad piirkonnad* — Prantsuse ülemeredepartemangud, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared vastavalt asutamislepingu artiklile 299;
- 3m) *heitkoguste vähendamise tehnoloogia* — heitgaaside puhastamise menetlus või iga muu tehniline menetlus, mis on tõendatav ja teostatav;

▼ **B**

- 4) *ASTM meetod* — *American Society for Testing and Materials*'i standardimääratluste ning nafta ja määrdeainete spetsifikatsioonide 1976. aasta väljaandes sätestatud meetodid;
- 5) *põletusseade* — mis tahes tehniline seade, milles oksüdeeritakse kütuseid tekkiva soojuse kasutamiseks.

▼ **M2**

Artikkel 3

Raske kütteõli maksimaalne väävlisisaldus

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2003 ei kasutata nende territooriumil kütteõlisid, mille väävlisisaldus ületab 1 % massist.
2.
 - i) Kui pädevate asutuste heitmeseirest ei tulene teisiti, ei kohaldata seda nõuet 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 ⁽¹⁾ reguleerimisalasse ja mida loetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 9 esitatud määratluse tähenduses uuteks seadmeteks ja mis vastavad selle direktiivi IV lisa kohaselt nende seadmete vääveldioksiidi lubatud heitkogusele, mida kohaldatakse vastavalt artiklile 4;

⁽¹⁾ EÜT L 309, 27.11.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

▼ **M2**

- b) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad direktiivi 2001/80/EÜ reguleerimisalasse ja mida loetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 10 esitatud määratluse tähenduses eksisteerivateks seadmeteks, kui seadmest eralduva vääveldioksiidi heide on maksimaalselt $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust, kui direktiivi 2001/80/EÜ artikli 4 lõike 3 punkti a reguleerimisalasse kuuluvate põletusseadmete vääveldioksiidi heide on alates 1. jaanuarist 2008 väiksem või võrdne heitkoguste piirmääradega, mis kehtivad uute seadmete osas direktiivi 2001/80/EÜ A osa IV lisa kohaselt ning kui vajadusel kohaldatakse selle direktiivi artikleid 5, 7 ja 8;
- c) mida kasutatakse muudes põletusseadmetes, mis ei kuulu punktide a ja b reguleerimisalasse, kui seadme vääveldioksiidiheide ei ületa $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ või sellega võrdne, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;
- d) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõigi seadmete vääveldioksiidiheitmete hulk kuus, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütusekombinatsioonist jääb iga liikmesriigi enda poolt kehtestatud piiridesse, mis ei tohi ületada $1\,700\text{ mg/Nm}^3$. See ei kehti põletusseadmete kohta, mis kuuluvad punkti a reguleerimisalasse ning alates 1. jaanuarist 2008 punkti b reguleerimisalasse;
- ii) liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et ilma pädeva asutuse loata, milles on kindlaks määratud lubatud heitkogus, ei rakendata tööle ühtki rasket kütteõli kasutavat põletusseadet, mille väävlisisaldus ületab lõikes 1 nimetatut.
3. Lõike 2 sätteid vaadatakse läbi ja kui direktiivi 2001/80/EÜ mis tahes tulevased muudatused seda eeldavad, tehakse neisse muudatused.

▼ **B***Artikkel 4***Gaasiõli maksimaalne väävlisisaldus**

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et nende territooriumil ei kasutataks gaasiõlisisid, ► **M2** ◄:
- alates juulist 2000, kui nende väävlisisaldus ületab 0,20 % massist,
- alates 1. jaanuarist 2008, kui nende väävlisisaldus ületab 0,10 % massist.

▼ **M2***Artikkel 4a***SO_x heitkoguste kontrolli piirkondades ja reisilaevade liiniveol, mis toimub ühenduse sadamatesse või sadamatest, kasutatavate laevakütuste maksimaalne väävlisisaldus**

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et nende territooriumil, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli aladel, mis on SO_x heitkoguste kontrolli piirkondade osaks, ei kasutataks laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 1,5 % massist. Käesolevaid sätteid kohaldatakse kõikide lippude all sõitvate laevade suhtes, kaasa arvatud laevad, mis alustasid sõitu väljaspool ühendust.
2. Lõike 1 kohaldamise tähtpäevad on järgmised:

▼M2

a) Läänemere piirkonnas vastavalt MARPOLi VI lisa artikli 14 lõike 3 punktile a, 11. august 2006;

b) Põhjamere piirkonnas:

— 12 kuud pärast IMO määratluse jõustumist vastavalt kehtestatud korrale või

— 11. august 2007,

sõltuvalt sellest, milline neist on varasem;

c) kõigis muudes merepiirkondades, kaasa arvatud sadamad, mida IMO järgnevalt vastavalt MARPOLi VI lisa artikli 14 lõike 3 punktile b määratleb SO_x heitkoguste kontrolli piirkonnaks 12 kuud pärast nimetatud määratluse jõustumise kuupäeva.

3. Liikmesriigid on lõike 1 rakendamise eest vastutavad vähemalt järgmiste laevade suhtes:

— laevade suhtes, kes sõidavad nende lipu all, ja

— SO_x heitkoguste kontrolli piirkondadega piirnevad liikmesriigid kõikide lippude all sõitvate laevade suhtes ajal, mil laevad viibivad nende sadamates.

Liikmesriigid võivad kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega võtta lisa-meetmeid ka muude laevade suhtes.

4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et liini-veol, mis toimub ühenduse sadamatesse või sadamatest, opereeritavad reisilaevad ei kasutaks pärast lõike 2 punktis a nimetatud kuupäeva nende territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli piirkondades enam laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 1,5 % massist. 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. Alates lõike 2 punktis a nimetatud kuupäevast seavad liikmesriigid laevade ühenduse sadamatesse sissesõitmise tingimuseks nõuetekohase logiraamatute pidamise kohustuse, kus oleks ära toodud andmed kütuse vahetuse kohta.

6. Alates artikli 2 punktis a mainitud kuupäevast ja vastavalt MARPOLi VI lisa eeskirjale 18 peavad liikmesriigid:

— pidama kohalike laevakütuse tarnijate registrit,

— tagama, et kõikide nende territooriumil müüdavate laevakütuste väävlisisaldus on tarnija poolt dokumenteeritud kütusemahuti saatelehel, millega on kaasas vastuvõtva laeva esindaja allkirjastatud pitseeritud näidis,

— rakendama sobilikke abinõusid nende laevakütuse tarnijate suhtes, kelle puhul on kindlaks tehtud, et tarnitav kütus ei vasta kütusemahuti saatelehel märgitud spetsifikatsioonile,

— tagama, et rakendatakse asjakohaseid abinõusid leitud nõuetele mittevastava laevakütuse nõuetega kooskõlla viimiseks.

7. Liikmesriigid tagavad, et alates lõike 2 punktis a nimetatud kuupäevast ei turustata nende territooriumil enam laeva diislikütust, mille väävlisisaldus ületab 1,5 % massist.

8. Komisjon teeb liikmesriikidele teatavaks lõike 2 punktis b nimetatud kohaldamistähtpäevad ning avaldab need *Euroopa Liidu Teatajas*.

▼ M2*Artikkel 4b*▼ M4**Ühenduse sadamates kai ääres seisvate laevade kütuse maksimaalne väävlisisaldus**▼ M2

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2010 ei kasuta laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,1 % massist, järgmised laevad:

▼ M4▼ M2

b) ühenduse sadamakaide ääres seisvad laevad, kusjuures meeskonnale jäetakse piisavalt aega, et pärast kai äärde saabumist nii kiiresti kui võimalik ja enne ärasõitu nii hilja kui võimalik teostada nõutav kütuse vahetus.

Liikmesriigid nõuavad, et kütuse vahetamise aeg kantakse sisse laevade logiraamatutesse.

2. Lõiget 1 ei kohaldata:

a) laevade suhtes, mis seisavad avaldatud sõiduplaani kohaselt sadamakai ääres eeldatavalt vähem kui kaks tundi;

▼ M4▼ M2

c) kuni 1. jaanuarini 2012 lisa nimetatud, ainult Kreeka Vabariigi territooriumil opereeritavate laevade suhtes;

d) laevade suhtes, mis lülitavad välja kõik mootorid ja kasutavad sadamates ankrus olles maapealset elektrienergiat.

3. Alates 1. jaanuarist 2010 tagavad liikmesriigid, et nende territooriumil ei turustata laeva kerget kütteõli, mille väävlisisaldus ületab 0,1 % massist.

*Artikkel 4c***Heitkoguste vähendamise uute tehnoloogiate katsetamine ja kasutamine**

1. Liikmesriigid võivad anda loa — vajadusel koostöös teiste liikmesriikidega — heitkoguseid vähendavate tehnoloogiate katsetamiseks nende lippude all sõitvatel laevadel või nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates merepiirkondades. Nende katsete ajal ei ole kohustuslik kasutada laevakütuseid, mis vastavad artiklite 4a ja 4b nõuetele, tingimusel et:

— komisjoni ja asjaomast sadamariiki teavitatakse kirjalikult 6 kuud enne katsete algust;

— katsete tegemise load ei kehti rohkem kui 18 kuud;

— kõikidele asjaosalistele laevadele paigutatakse manipuleerimiskindlad seadmed pidevaks järelevalveks korstnast eralduvate heitkoguste üle ja neid kasutatakse kogu katsetamisperioodi vältel;

— kõikidel asjaosalistel laevadel saavutatakse heitkoguste vähendamine mahus, mis oleks vähemalt võrdne käesoleva direktiiviga kehtestatud kütuse väävlisisalduse piirmäärade järgimisel saavutatava mahuga;

— on olemas sobivad jäätmekäitlussüsteemid jäätmete jaoks, mis tekivad heitkoguste vähendamise tehnoloogia kasutamise tõttu katsetamisperioodi ajal;

— katsetamisperioodi vältel kontrollitakse mõju merekeskkonnale, eriti ökosüsteemidele suletud sadamates ja jõgede suudmetes, ja

▼M2

— 6 kuu jooksul pärast katsete tegemise lõpetamist antakse täielikud tulemused üle komisjonile ning tehakse avalikkusele kättesaadavaks.

2. Liikmesriigi lipu all sõitvatele laevadele antakse heitkoguste vähendamise tehnoloogiate kasutamise luba kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) ⁽¹⁾ artikli 3 lõikes 2 sätestatud menetlusega, kusjuures arvesse tuleb võtta järgmisi kriteeriume:

- IMO poolt välja töötatavad suunised;
- lõike 1 kohaselt läbi viidud katsetuste tulemused;
- mõju merekeskkonnale, kaasa arvatud saavutatav heitkoguste vähendamine, ja eriti mõju ökosüsteemidele suletud sadamates ja jõgede suudmetes;
- järelevalve ja kontrolli teostatavus.

▼M3

3. Komisjon kehtestab heitkoguste vähendamise tehnoloogiate kasutamise kriteeriumid kõikide lippude all sõitvate laevade jaoks ühenduse suletud sadamates ja jõgede suudmetes. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu artikli 9 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt. Komisjon teeb need kriteeriumid teatavaks IMO-le.

▼M2

4. Artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava madala väävlisisaldusega laevakütuste kasutamise alternatiivina võivad liikmesriigid lubada laevadel kasutada *heakskiidetud* heitkoguste vähendamise tehnoloogiat, eeldusel et need laevad:

- jätkuvalt saavutavad heitkoguste vähendamise, mis oleks vähemalt võrdväärne heitkoguste vähendamisega, mis saavutataks käesoleva direktiiviga kehtestatud kütuste väävlisisalduse piirmäärade abil;
- omavad heitmete pideva jälgimise seadmeid ja
- põhjalikult dokumenteerivad, et kõik jäätmevood, mis lastakse välja suletud sadamates ja jõgede suudmetes, ei mõjuta ökosüsteeme; selle aluseks on kriteeriumid, mille sadamariikide võimud teevad teatavaks IMOle.

▼B*Artikkel 5***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 selle liikmesriigi territooriumil kohaldada kõrgemat määra ajavahemikus, mis ei ületa kuut kuud; ta teatab oma otsusest nõukogule ja liikmesriikidele. Iga liikmesriik võib selle otsuse ühe kuu jooksul nõukokku läbivaatamiseks saata. Nõukogu võib kahe kuu jooksul kvalifitseeritud häälteenamusega vastu võtta teistsuguse otsuse.

*Artikkel 6***Proovivõtmine ja analüüs**

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed kontrollimaks proovivõtmise teel, et kasutatavate kütuste väävlisisaldus vastab artiklitele 3 ja 4.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1. Määrust on muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 415/2004 (ELT L 68, 6.3.2004, lk 10).

▼B

Proovivõtmine algab kuue jooksul pärast päeva, mil jõustub asjakohane kütuse maksimaalse väävlisisalduse piirmäär. Seda tehakse piisavalt sageli ja sellisel kombel, et proovid on uuritava kütuse suhtes representatiivsed.

▼M2

1a. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada laevakütuste väävlisisalduse vastavus artiklites 4a ja 4b sätestatule.

Izmed naslednjih načinov vzorčenja, analize in nadzora se uporabi primerneega:

- proovi võtmine laeva pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse tarnimise ajal vastavalt IMO suunistele ja selle väävlisisalduse analüüs;
- laeva pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse proovi võtmine kütusetankidest ja kütuse väävlisisalduse analüüs, niivõrd kui see on teostatav, ja kütuse proovi võtmine laeva pardal asuvatest suletud mahutitest;
- logiraamatute ja kütusemahuti saatelehtede kontroll.

▼M4

Proovide võtmine algab ajast, mil jõustub asjaomane kütuse väävlisisalduse piirmäär. Proovide võtmine viiakse läbi piisavalt sageli ning piisaval hulgal ja sel viisil, et proovid oleks kontrollitava kütuse suhtes ning kütuse suhtes, mida kasutavad alused kõnealustes merepiirkondades ja sadamates, representatiivsed.

▼M2

Lisaks sellele võtavad liikmesriigid vajadusel sobivaid meetmeid, et teostada järelevalvet väävlisisalduse üle laevakütustes, mida kasutavad laevad, mille suhtes ei kohaldata artikleid 4a ja 4b.

▼B

2. Väävlisisalduse kindlaksmääramise standardmeetod on kehtestatud järgmistes dokumentides:

▼M2

a) rasked kütteõlid ja laevakütused: ISO 8754 (1992) ja PrEN ISO 14596;

▼B

b) gaasiõli: EN meetod 24260 (1987), ISO 8754 (1992) ja PrEN ISO 14596.

Vahekohtumeetod on PrEN ISO 14596. Kasutatavate gaasiõlide väävlisisalduse statistiline vastavustõendamine toimub vastavalt ISO standardile 4259 (1992).

▼M2*Artikkel 7***Aruandlus ja läbivaatamine**

1. Artikli 6 kohaselt võetud proovide, analüüside ja kontrollimise tulemuste alusel esitavad liikmesriigid igal aastal 30. juuniks komisjonile lühiaruande käesoleva direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate ja nende territooriumil eelmisel kalendriaastal kasutatud vedelkütuste väävlisisalduse kohta. Aruanne sisaldab teostatud proovivõtmiste üldarvu eraldi iga kütuseliigi kohta ja andmed igakordselt kasutatud kütusekoguste kohta, samuti keskmise väävlisisalduse arvestuse. Lisaks sellele teevad liikmesriigid teatavaks laevade pardal tehtud kontrollimiste arvu ning registreerivad nende territooriumil kasutatavate, 11. augustil 2005 käesoleva direktiivi reguleerimisalasse mittekuuluvate laevakütuste keskmise väävlisisalduse.

2. Võttes muu hulgas aluseks

a) artikli 1 kohaselt koostatud aastaaruanded;

▼M2

- b) täheldatud trende õhukvaliteedi, hapestumise, kütusele tehtud kulutuste ja teistele transpordikandjatele ümbersuunamise osas;
- c) edusamme, mis on tehtud laevade vääveloksiidide heitmete vähendamisel ühenduse sellekohastele algatustele järgnenud IMO mehhanismide kaudu;
- d) artikli 4 a lõikes 4 sisalduvate ja võimalike edasiste heitmete vähendamise meetmete uusi kulutasuvuse analüüse, mis sisaldavad otsest ja kaudset tulu keskkonnale, ja
- e) artikli 4 c rakendamist,

esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule 2008. aastaks aruande.

Komisjon võib koos aruandega esitada ettepanekuid käesoleva direktiivi muutmiseks, eriti selles osas, mis käsitleb:

- üksikute kütuseliikide väävlisisalduse piirmäärade teist astet ning
- IMO tööd arvesse võttes nende merepiirkondade osas, kus tuleb kasutada madala väävlisisaldusega laevakütuseid.

Komisjon kaalub erilisel hoolikalt ettepanekuid:

- a) täiendavate SO_x heitkoguste kontrolli piirkondade loomine;
- b) SO_x heitkoguste kontrolli piirkondades kasutatavate laevakütuste väävlisisalduse piirmäära võimalik alandamine 0,5 %ni;
- c) alternatiivsed või täiendavad meetmed.

3. Komisjon esitab 31. detsembriks 2005 aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule võimalike majanduslike instrumentide kasutamise kohta; kaasa arvatud selliste mehhanismide kohta nagu diferentseeritud maksud ja kilomeetrikulud, kaubeldavad heitmeload ja kompensatsioonid.

Komisjon võib kaaluda ettepanekute esitamist majanduslike instrumentide kohta alternatiivina või täiendava meetmena 2008. aasta läbivaatamise kontekstis, tingimusel, et keskkonna ja tervisega seotud hüved on selgelt tuvastatavad.

▼M3

4. Komisjon võtab vastu muudatused, mis on vajalikud artikli 2 punktide 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 või artikli 6 lõike 2 tehniliseks kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, võetakse vastu artikli 9 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt. Need kohandamised ei tohi põhjustada käesoleva direktiivi reguleerimisala või käesolevas direktiivis nimetatud kütuste väävlisisalduse piirmäärade otsest muutmist.

▼B*Artikkel 8***Direktiivi 93/12/EMÜ muudatused**

- 1. Direktiivi 93/12/EMÜ muudetakse järgmiselt:
 - a) artikli 1 lõike 1 punkt a ja lõige 2 jäetakse välja;
 - b) artikli 2 lõike 2 esimene lõik ja lõige 3 jäetakse välja;
 - c) artiklid 3 ja 4 jäetakse välja.
- 2. Lõiget 1 kohaldatakse alates 1. juulist 2000.

▼ **M3***Artikkel 9***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid.

▼ **B***Artikkel 10***Jõustamine**

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne 1. juulit 2000. Nad teatavad sellest viivitamata komisjonile.

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

Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 11***Trahvid**

Liikmesriigid määravad kindlaks trahvid, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike sätete rikkumise korral. Kindlaksmääratud trahvid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

*Artikkel 12***Jõustumine**

Direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

*Artikkel 13***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼ **M2***LISA***KREEKA LAEVAD**

LAEVA NIMI	EHITUSAASTA	IMO NUMBER
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENI- ZELOS	1990	8916607