

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2005/33/EY,

annettu 6 päivänä heinäkuuta 2005,

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

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 175 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Perustamissopimuksen 174 artiklan periaatteisiin perustuvalla, ympäristöä koskevissa toimintaohjelmissa ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1600/2002/EY hyväksytyssä yhteisön kuudennessa ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa ⁽⁴⁾ vahvistetulla yhteisön ympäristöpolitiikalla pyritään saavuttamaan sellainen ilmanlaadun taso, jolla ei ole kohtuuttomia vaikutuksia ihmisten terveyteen tai ympäristöön ja joka ei aiheuta niille riskejä.

⁽¹⁾ EUVL C 45 E, 25.2.2003, s. 277.

⁽²⁾ EUVL C 208, 3.9.2003, s. 27.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. kesäkuuta 2003 (EUVL C 68 E, 18.3.2004, s. 311), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 9. joulukuuta 2004 (EUVL C 63 E, 15.3.2005, s. 26), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 13. huhtikuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä) ja neuvoston päätös, tehty 23. toukokuuta 2005.

⁽⁴⁾ EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.

(2) Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä 26 päivänä huhtikuuta 1999 annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY ⁽⁵⁾ säädetään yhteisössä käytetyn raskaan polttoöljyn, kaasuöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn sallitusta enimmäisrikkipitoisuudesta.

(3) Direktiivissä 1999/32/EY edellytetään, että komissio tutkii, mihin toimiin voitaisiin ryhtyä muiden meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden kuin kaasuöljyjen palamisesta aiheutuvan happamoitumisen vähentämiseksi, ja antaa tarvittaessa ehdotuksen.

(4) Erittäin rikkipitoisten meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden palamisesta aiheutuvat laivaliikenteen päästöt lisäävät rikkidioksidin ja hiukkasten aiheuttamaa ilman pilaantumista ja aiheuttavat siten haittaa ihmisten terveydelle, vahingoittavat ympäristöä, julkista ja yksityistä omaisuutta ja kulttuuriperintöä sekä osaltaan lisäävät happamoitumista.

(5) Erittäin rikkipitoisia polttoaineita käyttävien alusten aiheuttama kuormitus kohdistuu ihmisiin ja luontoon erityisesti rannikoilla ja satamien läheisyydessä. Tämän vuoksi asiassa tarvitaan erityisiä toimia.

(6) Tämän direktiivin toimenpiteillä täydennetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/81/EY ⁽⁶⁾ säädettyjä ilman epäpuhtauksien päästörajojen noudattamiseksi toteutettavia jäsenvaltioiden kansallisia toimenpiteitä.

(7) Polttoaineiden rikkipitoisuuden alentamisesta on tiettyjä etuja alusten käyttötehokkuuden ja huoltokustannusten kannalta ja se helpottaa myös eräiden päästöjen vähentämiseen tähtäävien teknologioiden kuten selektiivisen katalyyttisen pelkistyksen tehokasta käyttöä.

⁽⁵⁾ EYVL L 121, 11.5.1999, s. 13, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁶⁾ EYVL L 309, 27.11.2001, s. 22, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla (EUVL L 236, 23.9.2003, s. 703).

- (8) Perustamissopimuksessa edellytetään, että yhteisön syrjäisimpien alueiden, joita ovat Ranskan merentakaiset departementit, Azorit, Madeira ja Kanariansaaret, erityispiirteet otetaan huomioon.
- (9) Diplomaattikonferenssi hyväksyi vuonna 1997 pöytäkirjan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta, sellaisena kuin yleissopimus on muutettuna siihen liittyvällä vuonna 1978 tehdyllä pöytäkirjalla, (jäljempänä ”MARPOL-yleissopimus”). Tällä pöytäkirjalla MARPOL-yleissopimukseen lisätään uusi liite VI, jossa on säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Vuoden 1997 pöytäkirja ja siten myös MARPOL-yleissopimuksen liite VI tuli voimaan 19 päivänä toukokuuta 2005.
- (10) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI määrätään tiettyjen alueiden nimeämisestä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi. Itämeri on siinä jo nimetty tällaiseksi valvonta-alueeksi. Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) käytyjen keskustelujen tuloksena on päästy yhteisymmärrykseen periaatteesta, jonka mukaisesti Pohjanmeri, Englannin kanaali mukaan lukien, nimetään rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeksi liitteen VI voimaantulon jälkeen.
- (11) Ottaen huomioon merenkulun maailmanlaajuinen luonne olisi tehtävä kaikki voitava kansainvälisten ratkaisujen löytämiseksi. Sekä komission että jäsenvaltioiden olisi pyrittävä saavuttamaan IMon puitteissa maailmanlaajuisesti meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikin enimmäispitoisuuksien alentaminen muun muassa tutkimalla, millaisia hyötyjä olisi saatavissa uusien merialueiden nimeämisestä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI tarkoitetuiksi rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi.
- (12) Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevien velvoitteiden noudattamisen valvonta on tarpeen tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi. Tehokas näytteiden ottaminen ja varoittavat seuraamukset ovat tarpeen koko Euroopan yhteisössä, jotta tämän direktiivin uskottava täytäntöönpano voidaan varmistaa. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava noudattamisen valvontatoimia niiden lipun alla purjehtivien alusten osalta sekä kaikkien lippujen alla purjehtivien alusten osalta, kun ne ovat kyseisen jäsenvaltion satamassa. Jäsenvaltioiden on myös syytä olla tiiviissä yhteistyössä keskenään noudattamisen valvontaa koskevien lisätoimien toteuttamiseksi muiden alusten osalta kansainvälisten merioikeuden mukaisesti.
- (13) Jotta meriliikennealalla olisi riittävästi aikaa toteuttaa tekniset muutokset, joita sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuudelle asetetun 0,1 painoprosentin ylärajan noudattaminen edellyttää, olisi päiväksi, josta alkaen tätä vaatimusta olisi sovellettava, asetettava 1 päivä tammikuuta 2010. Koska määräaika saattaa aiheuttaa Kreikalle teknisiä ongelmia, on asianmukaista myöntää tilapäinen poikkeus tiettyjen, ainoastaan Helleenien tasavallan alueella liikennöivien alusten osalta.
- (14) Tätä direktiiviä olisi pidettävä ensiaskeleena jatkuvassa prosessissa merenkulun rikkipäästöjen vähentämiseksi; se tarjoaa mahdollisuuksia vähentää entisestään päästöjä polttoaineiden rikkipäästöjen raja-arvoja alentamalla ja päästönvähentämisteknologioita hyödyntämällä sekä mahdollisuuksia kehittää taloudellisia välineitä, joilla kannustetaan toteuttamaan merkittäviä päästövähennyksiä.
- (15) On välttämätöntä vahvistaa jäsenvaltioiden kantoja IMon neuvotteluissa, erityisesti sen edistämiseksi, että MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI tarkistusvaiheessa otettaisiin harkittavaksi, tarvitaanko kunnianhimoisempia toimenpiteitä tiukempien raja-arvojen asettamiseksi alusten käyttämien raskaiden polttoöljyjen rikkipitoisuudelle ja vastaavien vaihtoehtoisten päästönvähentämismenetelmien käyttöön ottamiseksi.
- (16) IMon yleiskokous kehotti päätöslauselmassaan A.926 (22) hallituksia, ja erityisesti niitä, jotka ovat rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi nimetyillä alueilla, varmistamaan vähärikkisen polttoaineen saatavuus lainkäyttövaltaansa kuuluvilla alueilla ja pyytämään öljy- ja merenkulkualan toimijoita helpottamaan vähärikkisen polttoaineen saatavuutta ja käyttöä. Jäsenvaltioiden olisi ryhdyttävä aiheellisiin toimiin varmistakseen, että paikallisilla meriliikenteen polttoaineiden toimittajilla on saatavilla vaatimukset täyttävää polttoainetta riittävässä määrin kysynnän tyydyttämiseksi.
- (17) IMO on antanut suuntaviivat näytteiden ottamiselle polttoöljystä MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI noudattamisen varmistamiseksi, ja sen on määrä laatia suuntaviivat pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä ja muista teknologisista menetelmistä, joilla rajoitetaan rikin oksidipäästöjä niiden valvonta-alueilla.
- (18) Tiettyjen suurista polttolaitoksista ilmaan joutuvien epäpuhtauspäästöjen rajoittamisesta 23 päivänä lokakuuta 2001 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/80/EY⁽¹⁾ laaditaan uudelleen neuvoston direktiivi 88/609/ETY⁽²⁾. Direktiiviä 1999/32/EY olisi tarkistettava vastaavasti sen 3 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

(1) EYVL L 309, 27.11.2001, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

(2) EYVL L 336, 7.12.1988, s. 1.

- (19) On tarkoituksenmukaista, että nykyinen, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002 ⁽¹⁾ perustettu, meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea avustaa komissiota päästöjen vähentämisteknologioiden hyväksymisessä.
- (20) Päästönvähentämisteknologioilla päästään vähintään yhtä suuriin tai jopa suurempiin päästöjen vähennyksiin kuin vähärikkisten polttoaineiden käytöllä, edellyttäen, että ne eivät vaikuta vahingollisesti ekosysteemeihin ja että ne kehitetään asianmukaisten hyväksymis- ja valvontajärjestelyjen puitteissa. On ratkaisevan tärkeää luoda asianmukaiset olosuhteet uusien päästönvähentämisteknologioiden kehittämisen edistämiseksi.
- (21) Euroopan meriturvallisuusviraston olisi tarvittaessa avustettava komissiota ja jäsenvaltioita tämän direktiivin täytäntöönpanon seurannassa.
- (22) Tämän direktiivin täytäntöönpanon edellyttämistä toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY mukaisesti. ⁽²⁾
- (23) Tämän vuoksi direktiivi 1999/32/EY olisi vastaavasti muutettava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 1999/32/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Tiettyjen raakaöljystä saatavien nestemäisten polttoaineiden palamisesta aiheutuvien rikkidioksidipäästöjen vähentäminen on toteutettava vahvistamalla tällaisten polttoaineiden rikkipitoisuudelle raja-arvot edellytykseksi niiden käytölle jäsenvaltioiden alueella, aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillä.

Tässä direktiivissä vahvistettuja raakaöljystä saatavien tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoja ei kuitenkaan sovelleta:

- a) tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin;
- b) ennen lopullista polttamista käsiteltäviksi tarkoitettuihin polttoaineisiin;
- c) öljynjalostusteollisuudessa jalostettaviin polttoaineisiin;
- d) yhteisön syrjäisimmillä alueilla käytettäviin ja markkinoille saatettaviin polttoaineisiin edellyttäen, että asianomaiset jäsenvaltiot voivat varmistaa, että näillä alueilla
 - noudatetaan ilman laatustandardeja,
 - ei käytetä raskaita polttoöljyjä, jos niiden rikkipitoisuus ylittää 3 painoprosenttia;
- e) sota-aluksilla ja muilla sotilaskäytössä olevilla aluksilla käytettäviin polttoaineisiin. Kunkin jäsenvaltion on kuitenkin pyrittävä varmistamaan, että näiden alusten toiminta on direktiivin mukaista siinä määrin kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista toteuttamalla asianmukaiset toimenpiteet, joista ei aiheudu haittaa tällaisten alusten toiminnalle tai operatiiviselle toimintakyvylle;
- f) sellaiseen aluksella tapahtuvaan polttoaineiden käyttöön, joka on tarpeen nimenomaisesti aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä;
- g) sellaiseen polttoaineiden käyttöön, joka on tarpeen alukselle tai sen laitteille aiheutuneen vahingon takia edellyttäen, että vahingon tapahtumisen jälkeen on toteutettu kaikki kohtuudella edellytettävät varotoimet liiallisten päästöjen estämiseksi tai minimoimiseksi ja että toimenpiteet vahingon korjaamiseksi toteutetaan mahdollisimman pian. Tätä ei sovelleta, jos omistaja tai päällikkö on tuottanut vahingon tahallisesti tai piittaamattomuuttaan;
- h) sellaisilla aluksilla käytettäviin polttoaineisiin, joilla käytetään hyväksytyjä päästönvähentämisteknologioita 4 c artiklan mukaisesti.”

⁽¹⁾ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 415/2004 (EUVL L 68, 6.3.2004, s. 10).

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- 2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 alakohdan ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:
- ”— CN-koodiin 2710 19 51—2710 19 69 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, tai”.
- b) Korvataan 2 alakohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:
- ”*kaasuöljyllä*”
- CN-koodiin 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 tai 2710 19 49 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta,
- raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, josta vähintään 65 tilavuusprosenttia, mukaan luettuna hävikki, tislautuu 250 °C:ssa ja vähintään 85 tilavuusprosenttia, mukaan luettuna hävikki, tislautuu 350 °C:ssa ASTM D86 -menetelmällä.”.
- c) Korvataan 3 alakohta seuraavasti:
- ”3) *’meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella*’ raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien ISO 8217:ssä määritellyt polttoaineet;”
- d) Lisätään alakohdat seuraavasti:
- ”3a) *’meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä*’ meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys ovat ISO 8217:n taulukossa I olevien DMB- ja DMC-laatuojen viskositeetin tai tiheyden mukaisia;
- 3b) *’meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä*’ meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys ovat ISO 8217:n taulukossa I olevien DMX- ja DMA-laatuojen viskositeetin tai tiheyden mukaisia;
- 3c) *’MARPOL-yleissopimuksella*’ alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuonna 1978 tehdyllä pöytäkirjalla;
- 3d) *’MARPOL-yleissopimuksen liitteellä VI*’ vuonna 1997 tehdyllä pöytäkirjalla MARPOL-yleissopimukseen lisättyä liitettä *’Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi*’;
- 3e) *’rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla*’ merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI mukaisesti;
- 3f) *’matkustaja-aluksilla*’ aluksia, joissa on yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin
- i) aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä, ja
- ii) alle vuoden ikäisiä lapsia,
- 3 g) *’säännöllisellä liikennöinnillä*’ kahden tai useamman saman sataman välistä liikennettä palvelevaa matkustaja-alusmatkojen sarjaa tai tietystä satamasta alkavien ja sinne muissa satamissa poikkeamatta päättyvien matkojen sarjaa, jotka liikennöidään joko:
- i) julkaistun aikataulun mukaisesti, tai
- ii) niin säännöllisesti tai usein, että matkat muodostavat ilmeisen järjestelmällisen sarjan;
- 3h) *’sota-aluksella*’ valtion asevoimille kuuluvaa alusta, jossa on selvät ulkoiset kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän, valtion hallituksen asianmukaisesti tehtävään määräämän upseerin komennossa ja jonka miehistö on tavanomaisen sotilaskurin alainen;

3i) *'laiturissa olevilla aluksilla'* aluksia, jotka ovat turvallisesti kiinnitettynä tai ankkuroituina yhteisön satamassa, kun niitä lastataan, puretaan tai ne odottavat satamassa, mukaan luettuna aika, jolloin ne eivät osallistu lastinkäsittelyoperaatioihin;

3j) *'sisävesialuksella'* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se on määritelty sisävesialuksen teknisistä vaatimuksista 4 päivänä lokakuuta 1982 annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY (*), mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty:

i) yhteisön sisävesialustodistus, sellaisena kuin se on määritelty direktiivissä 82/714/ETY,

ii) todistus, joka on myönnetty Reinin vesiliikenteestä tehdyn tarkistetun yleissopimuksen 22 artiklan mukaisesti;

3k) *'markkinoille saattamisella'* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista kolmansille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta aluksilla käytettäväksi polttoaineeksi jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla. Tähän ei sisälly meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittaminen tai asettaminen käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

3l) *'syryjäsimillä alueilla'* perustamissopimuksen 299 artiklassa määritetyt Ranskan merentakaisia departementteja, Azoreita, Madeiraa ja Kanariansaaria;

3m) *'päästöjen vähentämisteknologialla'* pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka on tarkistettavissa ja toteutettavissa.”.

(*) EYVL L 301, 28.10.1982, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

e) Poistetaan 6 alakohta.

3) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

Raskaan polttoöljyn enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueella ei 1 päivästä tammikuuta 2003 käytetä raskaita polttoöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1 painoprosenttia.

2. i) Jollei toimivaltaisten viranomaisten harjoittamasta päästöjen aiheellisesta seurannasta muuta johdu, tätä vaatimusta ei sovelleta raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään:

a) tiettyjen suurista polttolaitoksista ilmaan joutuvien epäpuhtauspäästöjen rajoittamisesta 23 päivänä lokakuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/80/EY (*) soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joita pidetään kyseisen direktiivin 2 artiklan 9 kohdassa olevan määritelmän mukaan uusina laitoksina ja joissa noudatetaan kyseisen direktiivin liitteessä IV näille laitoksille vahvistettuja ja sen 4 artiklan mukaisesti sovellettuja rikkidioksidipäästörajoja;

b) direktiivin 2001/80/EY soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joita pidetään kyseisen direktiivin 2 artiklan 10 kohdassa olevan määritelmän mukaan olemassa olevina laitoksina, jos näiden polttolaitosten rikkidioksidipäästöt ovat enintään 1 700 mg/Nm³ savukaasujen happipitoisuuden ollessa 3 prosenttia kuivassa kaasussa ja jos 1 päivästä tammikuuta 2008 direktiivin 2001/80/EY 4 artiklan 3 kohdan a alakohdan soveltamisalaan kuuluvien polttolaitosten rikkidioksidipäästöt ovat enintään samat kuin ne, joita syntyy noudatettaessa kyseisen direktiivin liitteessä IV olevaan A osaan sisältyviä uusille laitoksille määriteltyjä päästörajoja ja sovellettaessa tarvittaessa kyseisen direktiivin 5, 7 ja 8 artiklaa;

c) muissa kuin a ja b alakohdan soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, jos näiden laitosten rikkidioksidipäästöt ovat enintään 1 700 mg//Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;

d) polttamiseen jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien laitosten osalta riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä on pienempi kuin kunkin jäsenvaltion asettama raja-arvo, joka saa olla enintään 1 700 mg/Nm³. Tätä ei sovelleta polttolaitoksiin, jotka kuuluvat a alakohdan soveltamisalaan, eikä 1 päivästä tammikuuta 2008 polttolaitoksiin, jotka kuuluvat b alakohdan soveltamisalaan.

ii) Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei 1 kohdassa tarkoitettua rikkipitoisempaa raskasta polttoöljyä käytettävää polttolaitosta käytetä ilman toimivaltaisten viranomaisten myöntämää lupaa, jossa päästörajat yksilöidään.

3. Jos direktiiviin 2001/80/EY mahdollisesti tehtävät muutokset sitä edellyttävät, 2 kohdan säännöksiä tarkastellaan uudelleen ja muutetaan tarvittaessa.”

(*) EYVL L 309, 27.11.2001, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla

4) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen:

i) Poistetaan 1 kohdasta ilmaisu ”mukaan lukien meriliikenteessä käytettävät kaasuoiljat”.

ii) Poistetaan 2 kohta.

b) Poistetaan 3 ja 4 kohta 11 päivästä elokuuta 2005 alkaen.

5) Lisätään artiklat seuraavasti:

”4 a artikla

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuus rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sekä yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jotka kuuluvat rikin

oksidipäästöjen valvonta-alueeseen, jos polttoaineiden rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia. Tätä sovelletaan kaikkien lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan yhteisön ulkopuolelta.

2. Mitä 1 kohdassa säädetään, sovelletaan seuraavista päivämääristä alkaen:

a) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14.3.a säännössä tarkoitettun Itämeren alueen osalta 11 päivästä elokuuta 2006:

b) Pohjanmeren osalta:

— 12 kuukautta IMO:n vakiintuneiden menettelyiden mukaisten nimeämisten voimaantulon jälkeen, tai

— 11 päivästä elokuuta 2007,

sen mukaan, kumpi päivämäärä on aikaisempi;

c) kaikkien niiden muiden merialueiden, myös satamien, osalta, jotka IMO myöhemmin nimeää rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 14.3.b säännön mukaisesti: 12 kuukauden kuluttua tämän nimeämisen voimaantulopäivästä.

3. Jäsenvaltioiden on vastattava 1 kohdan noudattamisen valvonnasta ainakin:

— niiden lipun alla purjehtivien alusten osalta, ja

— jos kyseessä on rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin rajautuva jäsenvaltio, kaikkien lippujen alla purjehtivien alusten osalta sinä aikana, jonka ne ovat kyseisen jäsenvaltion satamassa.

Jäsenvaltiot voivat toteuttaa myös muita kansainvälisen merioikeuden mukaisia noudattamisen valvontatoimia muiden alusten osalta.

4. Jäsenvaltioiden on 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua päivämäärästä alkaen toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä kyseisten jäsenvaltioiden aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillä yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa, jos

polttoaineen rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia. Jäsenvaltiot ovat vastuussa tämän vaatimuksen noudattamisen valvonnasta ainakin niiden lipun alla purjehtivien alusten osalta ja kaikkien lippujen alla purjehtivien alusten osalta sinä aikana, jolloin ne ovat jäsenvaltioiden satamissa.

5. Jäsenvaltioiden on 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua päivämäärästä alkaen edellytettävä, että aluspäiväkirjat on täytetty asianmukaisesti, mukaan luettuina polttoaineen vaihtotoimet, edellytyksenä alusten saapumiselle yhteisön satamiin.

6. Jäsenvaltioiden on 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua päivämäärästä alkaen ja MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 18 säännön mukaisesti

— pidettävä yllä rekisteriä meriliikenteen polttoaineiden paikallisista toimittajista,

— varmistettava, että polttoaineen toimittajat kirjaavat jäsenvaltion alueella myytävien kaikkien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden polttoaineen luovutustodistukseen, johon on liitetty sinetöity näyte, jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut,

— ryhdyttävä tarvittaviin toimiin sellaisia meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittaneen polttoainetta, joka ei vastaa luovutustodistuksessa ilmoitettua yksilöintiä,

— varmistettava, että ryhdytään aiheellisiin korjaaviin toimiin sääntöjenvastaiseksi todetun meriliikenteen polttoaineen muuttamiseksi sääntöjen mukaiseksi.

7. Jäsenvaltioiden on 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua päivämäärästä alkaen varmistettava, että meriliikenteessä käytettäviä dieselöljyjä ei saateta markkinoille niiden alueella, jos kyseisten meriliikenteessä käytettävien dieselöljyjen rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia.

8. Komissio ilmoittaa jäsenvaltioille 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen päivämäärien soveltamisesta ja julkaisee kyseiset päivämäärät *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 b artikla

Sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus ylittää 0,1 painoprosenttia, ei 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen käytetä seuraavissa aluksissa:

a) sisävesialukset; ja

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

Jäsenvaltioiden on vaadittava, että polttoaineen vaihtoajankohta merkitään aluspäiväkirjaan.

2. Mitä 1 kohdassa säädetään, ei sovelleta

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

b) sisävesialuksiin, joilla on todistus siitä, että ne ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, mukaisia merellä ollessaan;

c) 1 päivään tammikuuta 2010 niihin liitteessä lueteltuihin aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Helleenien tasavallan alueella;

d) aluksiin, jotka sulkevat kaikki moottorinsa ja käyttävät maasähköä ollessaan satamassa.

3. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen varmistettava, että meriliikenteessä käytettäviä kaasuoiljyjä ei saateta markkinoille niiden alueilla, jos kyseisten meriliikenteessä käytettävien kaasuoiljyjen rikkipitoisuus ylittää 0,1 painoprosenttia.

4 c artikla

Uusien päästönvähentämisteknologioiden koekäyttö ja käyttö

1. Jäsenvaltiot voivat, tarvittaessa yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden kanssa, hyväksyä alusten päästönvähentämisteknologian koekäytön niiden lipun alla purjehtivissa aluksissa tai niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla merialueilla. Koekäytön aikana ei tarvitse käyttää 4 a ja 4 b artiklan mukaista meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, mikäli:

- komissiolle ja kaikille asianomaisille satamavaltioille ilmoitetaan asiasta kirjallisesti ainakin 6 kuukautta ennen koekäytön alkamista,
- koekäyttöä koskevien lupien kesto ei ylitä 18 kuukautta,
- kaikkiin koekäyttöihin osallistuviin aluksiin asennetaan laitteet, joiden tuloksia ei voida väärentää ja joilla jatkuvasti mitataan savutorvien kautta johdettavia pakokaasupäästöjä, ja laitteita käytetään koko koekäytön ajan,
- kaikissa koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin noudattamalla tässä direktiivissä määriteltyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja,
- päästönvähentämismenetelmien tuottaman jätteen käsittelemiseksi on käytössä asianmukaiset jätehuoltojärjestelmät koko koekäytön ajan,
- koko koekäytön ajan arvioidaan vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti ekosysteemeihin suljetuissa satamissa ja suistoissa, ja
- koekäytön tulokset kokonaisuudessaan toimitetaan komissiolle ja saatetaan yleisesti saataville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

2. Jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten päästönvähentämisteknologiat hyväksytään meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 (*), 3 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen ottaen huomioon

- IMon laatimat suuntaviivat,

- 1 kohdan mukaisesti suoritettujen koekäyttöjen tulokset,

- vaikutukset ympäristöön, mukaan lukien saavutettavissa olevat päästövähennykset, sekä vaikutukset ekosysteemeihin suljetuilla satama-alueilla, satamissa ja suistoissa,

- seuranta ja tarkistusten toteutettavuus.

3. Päästönvähentämisteknologioiden käyttöä yhteisön suljetuilla satama-alueilla, satamissa ja suistoissa koskevat kriteerit kaikkien lippujen alla purjehtiville aluksille laaditaan 9 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Komissio ilmoittaa nämä kriteerit IMOLle.

4. Vaihtoehtona 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle jäsenvaltiot voivat sallia alusten käyttävän hyväksytyjä päästönvähentämisteknologioita, mikäli nämä alukset:

- saavuttavat jatkuvasti päästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin noudattamalla tässä direktiivissä määriteltyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja, ja
- on varustettu päästöjen jatkuvaan valvontaan tarkoitetulla laitteistolla, ja
- osoittavat täydellisesti asiakirjoin, että suljettuihin satamiin ja suistoihin lasketuilla jätevirroilla ei ole vaikutusta ekosysteemeihin niiden kriteereiden perusteella, jotka satamavaltioiden viranomaiset ovat ilmoittaneet IMOLle.

(*) EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 415/2004 (EUVL L 68, 6.3.2004, s. 10)."

6) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

- a) Lisätään kohta seuraavasti:

"1 a. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus on 4 a ja 4 b artiklan asiaa koskevien säännösten mukainen.

Tällöin on käytettävä kutakin seuraavista näytteenotto-, analyysi- ja tarkastusmenetelmistä tilanteen mukaan:

- näytteidenotto IMO:n suuntaviivojen mukaisesti aluksilla poltettavasta meriliikenteessä käytettävästä polttoöljystä, kun polttoöljyä ollaan toimittamassa aluksille, ja analyysi polttoöljyn rikkipitoisuudesta,
- näytteidenotto ja analyysi aluksilla säiliöihin, jos mahdollista, ja sinetöityihin polttoainenäytteisiin sisältyvän aluksilla poltettavan, meriliikenteessä käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuudesta,
- aluspäiväkirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten tarkastaminen.

Näytteidenotto on aloitettava päivänä, jona vastaava polttoaineen enimmäisrikkipitoisuutta koskeva raja-arvo tulee voimaan. Näytteitä on otettava riittävän tiheään ja riittävässä määrin ja siten, että ne ovat edustavia sekä tutkittavan polttoaineen osalta että asianomaisilla merialueilla, satamissa ja sisävesiväylillä olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen osalta.

Jäsenvaltioiden on myös tarvittaessa toteutettava kohtuullisia toimenpiteitä muiden kuin 4 a ja 4 b artiklan soveltamisalaan kuuluvien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden seuramiseksi.”.

b) Korvataan 2 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) raskaalle polttoöljylle ja meriliikenteessä käytettävälle polttoaineille ISO 8754:ssä (1992) ja PrEN ISO 14596:ssa määritelty menetelmä;”

7) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Kertomukset ja uudelleentarkastelu

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä 6 artiklan mukaisesti suoritettujen näytteidenoton, analyysien ja tarkastusten tulosten perusteella lyhyt kertomus tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ja edellisen kalenterivuoden aikana niiden alueella käytössä olleiden nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta. Kyseiseen kertomukseen on sisällytettävä tiedot testattujen näytteiden kokonaismäärästä polttoainetyypeittäin, ja niissä on

ilmoitettava eri tyyppisten polttoaineiden käytetty määrä sekä laskettu keskimääräinen rikkipitoisuus. Jäsenvaltioiden on lisäksi laadittava kertomus aluksilla suoritettujen tarkastusten määrästä ja kirjattava niiden alueella meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden keskimääräinen rikkipitoisuus niiden polttoaineiden osalta, jotka eivät 11 päivänä elokuuta 2005 kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

2. Komissio antaa vuoteen 2008 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen muun muassa seuraavien seikkojen perusteella:

- a) 1 kohdan mukaisesti toimitetut vuosittaiset kertomukset;
- b) ilman laadussa, happamoitumisessa, polttoainekustannuksissa ja maantiekuljetuksista merikuljetuksiin siirtymisessä havaittu kehitys;
- c) alusten rikin oksidipäästöjen vähentämisessä IMO:n menetelmillä tähän liittyvien yhteisön aloitteiden seurauksena tapahtunut kehitys;
- d) edellä 4 a artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä koskeva, suorat ja välilliset ympäristöhyödyt ja muut mahdolliset päästöjä vähentävät toimenpiteet kattava uusi kustannustehokkuusanalyysi; sekä
- e) 4 c artiklan täytäntöönpano.

Komissio voi liittää kertomukseensa ehdotuksia tämän direktiivin muuttamiseksi,

— erityisesti kullekin polttoaineluokalle toisessa vaiheessa vahvistettavien rikkipitoisuuden raja-arvojen osalta, sekä

— IMO:ssa tehtävän työn huomioon ottaen niiden merialueiden osalta, joilla on määrä käyttää matalarikkisiä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita.

Komissio ottaa erityisesti huomioon ehdotukset, jotka koskevat:

- a) uusien rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden nimeämistä;
- b) rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla käytettävien meriliikenteen polttoaineiden rikkipäästöjen raja-arvojen alentamista mahdollisesti 0,5 prosenttiin;
- c) vaihtoehtoisia tai täydentäviä toimenpiteitä.

3. Komissio laatii 31 päivään joulukuuta 2005 mennessä kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle taloudellisten välineiden mahdollisesta käytöstä, mukaan lukien sellaiset mekanismit kuin eriytetyt maksut ja kilometrimaksut, kaupattavat päästöluvat ja järjestelmät, joilla päästöt kuitataan.

Komissio voi harkita taloudellisia välineitä koskevien ehdotusten antamista vaihtoehtoisina tai täydentävinä toimina vuoden 2008 uudelleenarvioinnin yhteydessä, edellyttäen, että niiden ympäristö- ja terveyshyödyt voidaan selvästi osoittaa.

4. Muutokset, joita tarvitaan tieteen ja tekniikan kehitykseen perustuvien teknisten mukautusten tekemiseksi 2 artiklan 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 alakohtaan tai 6 artiklan 2 kohtaan, on tehtävä 9 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Nämä muutokset eivät saa suoraan vaikuttaa tämän direktiivin soveltamisalaan tai tässä direktiivissä määrättyjen polttoaineiden rikkiarvojen raja-arvoihin.”

8) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan neuvoston päätöksen 1999/468/EY (*) 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Tehty Strasbourgissa 6 päivänä heinäkuuta 2005.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

J. BORRELL FONTELLES

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetty määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

(*) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.”

9) Lisätään tämän direktiivin liitteessä oleva teksti.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 11 päivänä elokuuta 2006. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. STRAW

LIITE

"LIITE

KREIKKALAISET ALUKSET

ALUKSEN NIMI	LUOVUTUSVUOSI	IMO-NUMERO
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 VENIZELOS	1990	8916607"