

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2016/802,
annettu 11 päivänä toukokuuta 2016,
tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä
(kodifikaatio)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Neuvoston direktiiviä 1999/32/EY ⁽³⁾ on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osilta ⁽⁴⁾. Sen vuoksi mainittu direktiivi olisi selkeyden ja järjeistämisen takia kodifioitava.
- (2) Ympäristöä koskevissa unionin toimintaohjelmissä ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1600/2002/EY ⁽⁵⁾ hyväksytyssä kuudennessa ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1386/2013/EU ⁽⁶⁾ hyväksytyssä seitsemännessä ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa vahvistetun unionin ympäristöpolitiikan yhtenä tavoitteena on saavuttaa sellainen ilmanlaatu, josta ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia ja riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle.
- (3) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 191 artiklan 2 kohdassa määrätään, että unionin ympäristöpolitiikalla pyritään suojelun korkeaan tasoon unionin eri alueiden tilanteiden erilaisuus huomioon ottaen.
- (4) Tässä direktiivissä säädetään unionissa käytettävän raskaan polttoöljyn, kaasuöljyn, meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn ja meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn sallitusta enimmäisrikkipitoisuudesta.
- (5) Meriliikenteessä käytettävien erittäin rikkipitoisten polttoaineiden palamisesta aiheutuvat laivaliikenteen päästöt lisäävät rikkidioksidin ja hiukkasten aiheuttamaa ilman pilaantumista ja vahingoittavat siten ihmisten terveyttä ja ympäristöä sekä lisäävät happamien laskeumien muodostumista. Ilman tässä direktiivissä säädettyjä toimenpiteitä meriliikenteestä aiheutuvat päästöt olisivat pian ylittäneet kaikki mantereella sijaitsevista päästölähteistä peräisin olevat päästöt.

⁽¹⁾ EUVL C 12, 15.1.2015, s. 117.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 9. maaliskuuta 2016 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 11. huhtikuuta 2016.

⁽³⁾ Neuvoston direktiivi 1999/32/EY, annettu 26 päivänä huhtikuuta 1999, tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta (EYVL L 121, 11.5.1999, s. 13).

⁽⁴⁾ Katso liite III, A osa.

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1600/2002/EY, tehty 22 päivänä heinäkuuta 2002, kuudennessa ympäristöä koskevasta yhteisön toimintaohjelmasta (EUVL L 242, 10.9.2002, s. 1).

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1386/2013/EU, annettu 20 päivänä marraskuuta 2013, vuoteen 2020 ulottuvasta yleisestä unionin ympäristöalan toimintaohjelmasta "Hyvä elämä maapallon resurssien rajoissa" (EUVL L 354, 28.12.2013, s. 171).

- (6) Happamoituminen ja ilmakehän rikkidioksidi vahingoittavat herkkiä ekosysteemejä, vähentävät biologista monimuotoisuutta ja ympäristön virkistysarvoa sekä heikentävät viljantuotantoa ja metsien kasvua. Kaupungeissa happosade voi aiheuttaa huomattavaa vahinkoa rakennuksille ja rakennuskulttuuriperinnölle. Rikkidioksidin aiheuttama ilman pilaantuminen voi myös vaikuttaa merkittävästi ihmisten terveyteen erityisesti hengitystiesairauksista kärsivissä väestöryhmissä.
- (7) Happamoituminen on valtioiden rajat ylittävä ilmiö, joka vaatii niin unionin kuin myös kansallisia tai paikallisia ratkaisuja.
- (8) Rikkidioksidipäästöt myötävaikuttavat hiukkasten muodostumiseen ilmakehässä.
- (9) Laiturissa olevien alusten aiheuttama ilman pilaantuminen on suuri ongelma monille satamakaupungeille, jotka pyrkivät saavuttamaan ilman laatua koskevat unionin raja-arvot.
- (10) Jäsenvaltioiden olisi edistettävä maalla olevista sähköverkoista toimitettavan sähkön käyttöä, koska nykyisiin aluksiin tuotetaan yleensä sähköä apumoottorein.
- (11) Unioni ja yksittäiset jäsenvaltiot ovat valtiosta toiseen tapahtuvaa ilman epäpuhtauksien kaukokulkeutumista koskevan 13 päivänä marraskuuta 1979 tehdyn YK:n Euroopan talouskomission yleissopimuksen osapuolia. Rikkidioksidin aiheuttamien ilman epäpuhtauksien valtiosta toiseen kulkeutumista koskevassa YK:n Euroopan talouskomission toisessa pöytäkirjassa määrätään, että sopimuspuolten olisi vähennettävä rikkidioksidipäästöjä ensimmäisessä pöytäkirjassa sovitut 30 prosenttia tai enemmän, ja YK:n Euroopan talouskomission toisen pöytäkirjan lähtökohdalla on, että kuormitus- ja pitoisuusrajat ylittyvät jatkuvasti tietyillä herkällä alueilla. Tarvitaan lisätoimia rikkidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Sopimuspuolten olisi siksi edelleen vähennettävä huomattavasti rikkidioksidipäästöjä.
- (12) Luonnostaan pieninä määrinä öljyssä ja kivihiilessä esiintyvän rikin on vuosikymmeniä tiedetty olevan huomattava rikkidioksidipäästöjen lähde, joka aiheuttaa happosateita ja on yksi merkittävimmistä useiden kaupunki- ja teollisuusalueiden ilman pilaantumisen syistä.
- (13) Tutkimukset ovat osoittaneet, että hyöty tämän direktiivin mukaisella polttoaineiden rikkipitoisuuden alentamisella aikaan saatavasta rikkipäästöjen vähentämisestä on usein huomattavasti suurempi kuin teollisuudelle koituvaksi arvioidut kustannukset. Nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden alentamiseen tarvittavaa teknologiaa on jo saatavilla ja se on yleisessä käytössä.
- (14) SEUT 193 artiklan mukaisesti tämän direktiivin ei tulisi estää jäsenvaltioita pitämästä voimassa tai toteuttamasta tiukempia suojoitoimenpiteitä, joilla pyritään kannustamaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta koskevien säännösten täytäntöönpanoa varhaisessa vaiheessa esimerkiksi käyttämällä päästönvähentämismenetelmiä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella. Tällaisten toimenpiteiden on oltava sopusoinnussa perustamissopimusten kanssa ja niistä on ilmoitettava komissiolle.
- (15) Ennen kuin jäsenvaltio ottaa käyttöön uusia, tiukempia suojoitoimenpiteitä, sen on ilmoitettava suunnitellut toimenpiteet komissiolle Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾ mukaisesti.
- (16) SEUT-sopimuksessa edellytetään, että unionin syrjäisimpien alueiden, joita ovat Ranskan merentakaiset departementit, Azorit, Madeira ja Kanariansaaret, erityispiirteet otetaan huomioon.
- (17) Asetettaessa raskaan polttoöljyn rikkipitoisuuden rajaa on aiheellista säätää niitä jäsenvaltioita ja alueita koskevista poikkeuksista, joissa ympäristöolosuhteet sen sallivat.
- (18) Kun raskaan polttoöljyn rikkipitoisuudelle vahvistetaan raja-arvot on myös asianmukaista säätää poikkeusluvasta sen käyttöön polttolaitoksissa, jotka täyttävät Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/80/EY ⁽²⁾ tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU ⁽³⁾ liitteessä V vahvistetut päästöjen raja-arvot.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535, annettu 9 päivänä syyskuuta 2015, teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisesta noudatettavasta menettelystä (EUVL L 241, 17.9.2015, s. 1).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/80/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2001, tiettyjen suurista polttolaitoksista ilmaan joutuvien epäpuhtauspäästöjen rajoittamisesta (EYVL L 309, 27.11.2001, s. 1).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/75/EU, annettu 24 päivänä marraskuuta 2010, teollisuuden päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) (EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17).

- (19) Tämän direktiivin 3 artiklan 2 kohdan d alakohdan tai 3 artiklan 3 kohdan c alakohdan soveltamisalan ulkopuolelle jäävien jalostamojen polttolaitosten keskimääräiset rikkidioksidipäästöt eivät ylittäisi direktiivissä 2001/80/EY tai direktiivin 2010/75/EU liitteessä V tai jossakin niiden tulevassa tarkistuksessa asetettuja rajoja. Jäsenvaltioiden on tätä direktiiviä soveltaessaan pidettävä mielessä, että muilla kuin 2 artiklassa tarkoitetuilla polttoaineilla korvaamisesta ei saisi aiheutua happamoittavien pilaavien aineiden päästöjen lisääntymistä.
- (20) Vuonna 2008 Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) antoi päätöslauselman, jolla muutettiin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä pöytäkirjalla 1978, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan liitettä VI, jonka määräyksillä pyritään ehkäisemään laivojen aiheuttamaa ilman pilaantumista. Marpol-yleissopimuksen tarkistettu liite VI tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010.
- (21) Marpol-yleissopimuksen tarkistetussa liitteessä VI muun muassa vahvistetaan entistä tiukemmat rikkipitoisuuden raja-arvot rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla meriliikenteessä käytettäville polttoaineille (1,00 prosenttia 1 päivästä heinäkuuta 2010 ja 0,10 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2015) sekä näiden alueiden ulkopuolella meriliikenteessä käytettäville polttoaineille (3,50 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2012 ja periaatteessa 0,50 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2020). Useimpien jäsenvaltioiden on kansainvälisten sitoumustensa mukaisesti edellytettävä, että alukset käyttävät 1 päivästä heinäkuuta 2010 alkaen rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 1,00 prosenttia. Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaisuus kansainvälisen oikeuden kanssa ja uusien maailmanlaajuisesti vahvistettujen rikkiä koskevien vaatimusten asianmukainen täytäntöönpanon valvonta unionissa, tämän direktiivin olisi oltava Marpol-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI mukainen. Jotta voidaan varmistaa aluksissa polttoaineeseen tai teknologiaan perustuvan vaatimusten noudattamisen edellyttämä alusten käyttämän polttoaineen vähimmäislaatu, unionissa ei tulisi sallia sellaisten meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden käyttöä, joiden rikkipitoisuus ylittää 3,50 painoprosentin yleisen raja-arvon, paitsi jos kyse on sellaisiin aluksiin toimitettavista polttoaineista, jotka käyttävät suljetuissa järjestelmissä toimivia päästönvähentämismenetelmiä.
- (22) Marpol-yleissopimuksen liitettä VI voidaan muuttaa rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden osalta IMO:n menettelyjen mukaisesti. Mikäli Marpol-yleissopimuksen liitteeseen VI tehdään muita rikin oksidipäästöjen valvonta-alueille asetettujen raja-arvojen soveltamista koskevia muutoksia, vapautusten soveltaminen mukaan luettuna, komission olisi tarkasteltava kyseisiä muutoksia ja annettava tarvittaessa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen mukaisesti viipymättä aiheellinen ehdotus tämän direktiivin mukauttamiseksi kaikilta osin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita koskeviin IMO:n sääntöihin.
- (23) Otettaessa käyttöön uusia päästöjen valvonta-alueita olisi noudatettava Marpol-yleissopimuksen liitteen VI mukaista IMO-prosessia, ja sitä olisi tuettava hyvin perustelluilla tosiseikoilla, jotka perustuvat ympäristöä koskeviin ja taloudellisiin syihin, ja tieteellisellä näytöllä.
- (24) Jäsenvaltioiden olisi Marpol-yleissopimuksen tarkistetussa liitteessä VI olevan 18 säännön mukaisesti pyrittävä varmistamaan tämän direktiivin vaatimukset täyttävien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden saatavuus.
- (25) Kun otetaan huomioon ympäristöpolitiikan ja laivaliikenteen päästöjen maailmanlaajuiset vaikutukset, kunnianhimoiset päästönormit olisi otettava käyttöön maailmanlaajuisesti.
- (26) Unioni puoltaa jatkossakin rikin oksidien päästöille alttiiden alueiden tehokkaampaa suojelua ja bunkkeripolttoöljyn yleisen raja-arvon alentamista IMO:ssa.
- (27) Matkustaja-alukset liikennöivät enimmäkseen satamissa tai rannikkoalueiden lähellä, ja ne vaikuttavat merkittävästi ihmisten terveyteen ja ympäristöön. Ilman laadun parantamiseksi satamien ja rannikkojen läheisyydessä näiden alusten edellytetään käyttävän meriliikenteen polttoainetta, jonka enimmäisrikkipitoisuus on 1,50 prosenttia, kunnes kaikkiin jäsenvaltioiden aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillä liikennöiviin aluksiin sovelletaan tiukempia rikkiä koskevia vaatimuksia.
- (28) Komission olisi tutkittava muita keinoja, joilla mahdollistetaan kaasumoottoreiden käyttöönotto aluksissa ja rohkaistaan siihen, jotta siirtyminen uusiin moottoriteknologioihin, joiden avulla meriliikenteen päästöjä voidaan vähentää edelleen huomattavasti, olisi helpompaa.
- (29) Merellä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuteen liittyvien velvoitteiden asianmukainen täytäntöönpano on tarpeen, jotta tämän direktiivin tavoitteet voidaan saavuttaa. Direktiivin 1999/32/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset osoittavat, että tarvitaan voimakkaampaa seuranta- ja täytäntöönpanon valvontajärjestelmää mainitun direktiivin asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Tämän vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot varmistavat riittävän tiheän ja tarkan näytteidenoton markkinoille saatetusta tai laivoilla käytetystä meriliikenteen polttoaineesta sekä alusten lokikirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten säännöllisen tarkastamisen. Lisäksi on tarpeen, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön tämän direktiivin säännösten rikkomisen varalta tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten järjestelmän. Tietojen avoimuuden varmistamiseksi on myös asianmukaista säätää, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisten toimittajien rekisteri on saatettava julkisesti saataville.

- (30) Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden alhaisten raja-arvojen noudattaminen erityisesti rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla voi johtaa tällaisten polttoaineiden huomattavaan hinnannousuun ainakin lyhyellä aikavälillä ja vaikuttaa kielteisesti lähimerenkulun kilpailukykyyn muihin liikennemuotoihin nähden ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin rajoittuvien maiden toimialojen kilpailukykyyn. Jotta voidaan vähentää asianomaisille toimialoille säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia, tarvitaan sopivia ratkaisuja, kuten polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista kustannustehokkaampien vaihtoehtoisten menetelmien salliminen vaatimusten noudattamiseksi ja tarvittaessa tuen antaminen. Komission olisi seurattava tiiviisti muun muassa jäsenvaltioiden toimittamien kertomusten perusteella vaikutuksia, joita seuraa siitä, että merenkulkualalla noudatetaan uusia polttoaineiden laatuvaatimuksia, kiinnittää erityisesti huomiota mahdolliseen siirtymiseen merikuljetuksista maakuljetuksiin ja ehdotettava tarvittaessa asianmukaisia toimenpiteitä kyseisen kehityksen pysäyttämiseksi.
- (31) Merikuljetuksista maakuljetuksiin siirtymisen hillitseminen on tärkeää, sillä maanteitse kuljetetun rahdin osuuden kasvaminen olisi monissa tapauksissa vastoin unionin ilmastonmuutostavoitteita ja lisäksi ruuhkia.
- (32) Rikkidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtääviin uusiin vaatimuksiin liittyvät kustannukset voivat johtaa siirtymiseen merikuljetuksista maakuljetuksiin ja vaikuttaa kielteisesti toimialojen kilpailukykyyn. Komission olisi hyödynnettävä täysimääräisesti Marco Polo -ohjelman ja Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kaltaisia olemassa olevia välineitä kohdennetun avun myöntämiseksi, jotta muihin liikennemuotoihin siirtymisen riski olisi mahdollisimman pieni. Jäsenvaltiot voivat pitää tarpeellisena tukea tämän direktiivin vaikutuksista kärsiviä toiminnanharjoittajia sovellettavien valtiontukea koskevien sääntöjen mukaisesti.
- (33) Jäsenvaltiot voivat nykyisten ympäristönsuojelulle myönnettävää valtiontukea koskevien suuntaviivojen mukaisesti ja rajoittamatta niihin myöhemmin tehtäviä muutoksia myöntää tämän direktiivin vaikutuksista kärsiville toiminnanharjoittajille valtiontukea, nykyisille aluksille tehtäviä jälkiasennustoimia koskeva tuki mukaan luettuna, mikäli kyseisten tukitoimien katsotaan soveltuvan sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti ottaen erityisesti huomioon sovellettavat ympäristönsuojelulle myönnettävää valtiontukea koskevat suuntaviivat. Komissio voi tältä osin ottaa huomioon sen, että käytettäessä tiettyjä päästönvähentämismenetelmiä mennään tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia pidemmälle, sillä rikkidioksidipäästöjen ohella vähennetään myös muita päästöjä.
- (34) Päästönvähentämismenetelmien käyttöä olisi helpotettava. Menetelmillä voidaan saavuttaa päästövähennykset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin käyttämällä vähärikkistä polttoainetta, tai jotka ovat jopa näitä suurempia, edellyttäen, että menetelmistä ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia ympäristölle, kuten meriekosysteemeille, ja että menetelmät kehitetään asianmukaisten hyväksymis- ja valvontamenettelyjen mukaisesti. Unionissa olisi tunnustettava jo tunnetut vaihtoehtoiset menetelmät, kuten aluksilla käytettävät pakokaasujen puhdistusjärjestelmät, nesteytetyn maakaasun ja muun polttoaineen sekoituksen käyttö tai biopolttoaineiden käyttö. Uusien päästönvähentämismenetelmien testausta ja kehittämistä on tärkeää edistää, jotta muun muassa rajoitetaan siirtymistä merikuljetuksista maakuljetuksiin.
- (35) Päästönvähentämismenetelmien avulla päästöjä voidaan vähentää merkittävästi. Komission olisi siksi edistettävä tällaisten teknologioiden testausta ja kehittämistä muun muassa harkitsemalla yhdessä toimialan kanssa rahoitetun ja toteutetun ohjelman perustamista muissa samankaltaisissa ohjelmissa, kuten Clean Sky -ohjelmassa, noudatettujen periaatteiden pohjalta.
- (36) Komission olisi yhteistyössä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa jatkettava niiden toimenpiteiden kehittämistä, jotka on mainittu 16 päivänä syyskuuta 2011 esitetyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Meriliikenteen saastuttavien päästöjen vähentäminen ja kestävä vesiliikenteen välineet”.
- (37) Komissio voi myöntää luvan soveltaa korkeampia raja-arvoja jäsenvaltion alueella, silloin kun raakaöljyn, raakaöljytuotteiden tai muiden hiilivetyjen toimitukset keskeytyvät.
- (38) Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön asianmukaiset menetelmät direktiivin säännösten noudattamisen valvomiseksi. Komissiolle olisi toimitettava kertomukset nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuudesta.
- (39) Tähän direktiiviin olisi sisällytettävä kertomuksen sisältöä ja muotoa koskevat yksityiskohtaiset ohjeet, jotta voidaan varmistaa tietojen yhdenmukainen raportointi.

- (40) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti päästönvähentämismenetelmien vastaavien päästöarvojen ja päästönvähentämismenetelmien käytön kriteereiden muuttamiseksi tämän direktiivin liitteissä I ja II niiden mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen siten, että varmistetaan niiden yhdenmukaisuus kaikilta osin IMO:n asiaan liittyvien välineiden kanssa, sekä tämän direktiivin 2 artiklan a–e ja p alakohdan, 13 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohdan ja 13 artiklan 3 kohdan muuttamiseksi kyseisten säännösten mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (41) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁾ mukaisesti.
- (42) On asianmukaista, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002⁽²⁾ perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea) avustaa komissiota neuvoston direktiivin 96/98/EY⁽³⁾ soveltamisalaan kuulumattomien päästönvähentämismenetelmien hyväksymisessä.
- (43) Tehokkaat, oikeasuhteiset ja varoittavat seuraamukset ovat tärkeä osa tämän direktiivin täytäntöönpanoa. Jäsenvaltioiden olisi sisällytettävä näihin seuraamuksiin sakkoja, joiden taso on laskettu siten, että varmistetaan, että sakoilla ainakin estetään rikkomiseen syyllistyneitä saamasta rikkomisen tuottamaa taloudellista hyötyä ja että toistuvissa rikkomisissa sakkojen suuruus asteittain kasvaa. Jäsenvaltioiden olisi annettava seuraamuksia koskevat säännökset tiedoksi komissiolle.
- (44) Tällä direktiivillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä III olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä luetellut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on tiettyntyyppisten nestemäisten polttoaineiden palamisesta aiheutuvien rikkidioksidipäästöjen vähentäminen ja siten tällaisten ihmisille ja ympäristölle vahingollisten päästöjen vaikutusten vähentäminen.

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) unionin syrjäisimmillä alueilla käytettäviin ja markkinoille saatettaviin polttoaineisiin edellyttäen, että asianomaiset jäsenvaltiot voivat varmistaa, että näillä alueilla
 - i) noudatetaan ilman laatustandardeja;
 - ii) ei käytetä raskaita polttoöljyjä, jos niiden rikkipitoisuus ylittää 3 painoprosenttia;

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2099/2002, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002, meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta sekä meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien asetusten muuttamisesta (EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1).

⁽³⁾ Neuvoston direktiivi 96/98/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 1996, laivavarusteista (EYVL L 46, 17.2.1997, s. 25).

- e) sota-aluksilla ja muilla sotilaskäytössä olevilla aluksilla käytettäviin polttoaineisiin. Kunkin jäsenvaltion on kuitenkin pyrittävä varmistamaan, että 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 8 ja 10 artiklassa säädettyjä päästönvähentämismenetelmiä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 5 artiklan soveltamista.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) 'raskaalla polttoöljyllä'
- i) CN-koodiin 2710 19 51–2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 tai 2710 20 39 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, tai
- ii) raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta jäljempänä b kohdassa määriteltyä kaasuoöljyä ja lukuun ottamatta c, d, ja e kohdassa määriteltyä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joka tislautuvuutensa perusteella luetaan polttoaineena käytettäväksi tarkoitettuihin raskaisiin öljyihin ja josta vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 250 °C:ssa ASTM D86 -menetelmällä. Jos tislautuvuutta ei ole mahdollista määrittää ASTM D86 -menetelmällä, öljytuote luokitellaan niin ikään raskaisiin polttoöljyihin;
- b) 'kaasuoöljyllä'
- i) CN-koodiin 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 tai 2710 20 19 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, tai
- ii) raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, josta vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 250 °C:ssa ja vähintään 85 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 350 °C:ssa ASTM D86 -menetelmällä.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY ⁽¹⁾ 2 artiklan 2 kohdassa määritellyt dieselpolttoaineet eivät kuulu tämän määritelmän piiriin. Liikkuvissa työkoneissa ja maataloustraktoreissa käytettävät polttoaineet eivät liioin kuulu tämän määritelmän piiriin;
- c) 'meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella' raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien ISO 8217:ssä määritellyt polttoaineet. Se kattaa raakaöljystä saatavan nestemäisen polttoaineen, jota käytetään sisävesialuksissa tai huviveneissä, sellaisina kuin ne on vastaavasti määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 97/68/EY ⁽²⁾ 2 artiklassa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/25/EY ⁽³⁾ 1 artiklan 3 kohdassa, kun alukset ovat merellä;
- d) 'meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä' meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;
- e) 'meriliikenteessä käytettävällä kaasuoöljyllä' meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMX-, DMA- ja DMZ-laatuun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta (EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 97/68/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1997, liikkuviin työkoneisiin asennettavien polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen torjuntatoimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 59, 27.2.1998, s. 1).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/25/EY, annettu 16 päivänä kesäkuuta 1994, huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä (EYVL L 164, 30.6.1994, s. 15).

- f) 'Marpol-yleissopimuksella' alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuonna 1978 tehdyllä pöytäkirjalla;
- g) 'Marpol-yleissopimuksen liitteellä VI' vuonna 1997 tehdyllä pöytäkirjalla Marpol-yleissopimukseen lisättyä liitettä "Säännöt alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi";
- h) 'rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla' merialueita, jotka Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi Marpol-yleissopimuksen liitteen VI mukaisesti;
- i) '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,
- j) '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;
- k) 'sota-aluksella' valtion asevoimille kuuluvaa alusta, jossa on selvät ulkoiset kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän, valtion hallituksen asianmukaisesti tehtävään määräämään upseerin komennossa ja jonka miehistö on tavanomaisen sotilaskurin alainen;
- l) 'laiturissa olevilla aluksilla' aluksia, jotka ovat turvallisesti kiinnitettyinä tai ankkuroituina unionin satamassa, kun niitä lastataan, puretaan tai ne odottavat satamassa, mukaan luettuna aika, jolloin ne eivät osallistu lastinkäsittelyoperaatioihin;
- m) 'markkinoille saattamisella' meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista kolmansille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta aluksilla käytettäväksi jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla. Tähän ei sisälly meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittaminen tai asettaminen käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;
- n) 'syrjäisimmillä alueilla' SEUT 349 artiklassa määritettyjä Ranskan merentakaisia departementteja, Azoreita, Madeiraa ja Kanariansaaria;
- o) 'päästönvähentämismenetelmällä' alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona tässä direktiivissä vahvistettujen vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;
- p) 'ASTM-menetelmällä' menetelmiä, jotka American Society for Testing and Materials on antanut raakaöljyn ja voiteluöljyjen standardimäärittelmistä ja eritelmistä vuoden 1976 painoksessa;
- q) 'polttolaitoksella' teknistä laitteistoa, jossa polttoaineita hapetetaan näin syntyvän lämmön käyttämiseksi.

3 artikla

Raskaan polttoöljyn enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä raskaita polttoöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1,00 painoprosenttia.
2. Jollei toimivaltaisen viranomaisen harjoittamasta päästöjen asianmukaisesta seurannasta muuta johdu, 1 kohtaa ei sovelleta 31 päivään joulukuuta 2015 asti raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään:
 - a) direktiivin 2001/80/EY soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joihin sovelletaan kyseisen direktiivin 4 artiklan 1 tai 2 kohtaa taikka 3 kohdan a alakohtaa ja joissa noudatetaan kyseisessä direktiivissä näille laitoksille vahvistettuja rikkidioksidipäästörajoja;
 - b) direktiivin 2001/80/EY soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joihin sovelletaan kyseisen direktiivin 4 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja 6 kohtaa ja joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;

- c) a ja b alakohdan soveltamisalaan kuulumattomissa polttolaitoksissa, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;
- d) polttamiseen jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien polttolaitosten osalta riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä, mutta a ja b alakohdan soveltamisalaan kuuluvia laitoksia sekä kaasuturbiineja ja -moottoreita lukuun ottamatta, on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa.
3. Jollei toimivaltaisen viranomaisen harjoittamasta päästöjen asianmukaisesta seurannasta muuta johdu, 1 kohtaa ei sovelleta 1 päivästä tammikuuta 2016 alkaen raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään:
- a) direktiivin 2010/75/EU III luvun soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joissa noudatetaan kyseisen direktiivin liitteessä V näille laitoksille vahvistettuja rikkidioksidipäästörajvoja tai, jos näitä päästörajvoja ei kyseisen direktiivin mukaisesti sovelleta, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;
- b) a alakohdan soveltamisalaan kuulumattomissa polttolaitoksissa, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;
- c) polttamiseen jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien polttolaitosten osalta riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä, mutta a alakohdan soveltamisalaan kuuluvia laitoksia sekä kaasuturbiineja ja -moottoreita lukuun ottamatta, on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei 1 kohdassa tarkoitettua rikkipitoisempaa raskasta polttoöljyä käytävää polttolaitosta käytetä ilman toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa, jossa päästörajat yksilöidään.

4 artikla

Kaasuöljyn enimmäisrikkipitoisuus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä kaasuöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia.

5 artikla

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä meriliikenteessä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 3,50 painoprosenttia, paitsi jos kyse on sellaisiin aluksiin toimitettavista polttoaineista, jotka käyttävät 8 artiklassa tarkoitettuja suljetuissa järjestelmissä toimivia päästönvähentämismenetelmiä.

6 artikla

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuus jäsenvaltioiden aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillä, myös rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla, sekä unionin 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, jos polttoaineiden rikkipitoisuus on suurempi kuin:

- a) 3,50 painoprosenttia 18 päivästä kesäkuuta 2014 alkaen;
- b) 0,50 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen.

Tätä kohtaa sovelletaan kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan unionin ulkopuolelta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 2 ja 5 kohdan sekä 7 artiklan soveltamista.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeseen kuuluvilla kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jos polttoaineiden rikkipitoisuus on suurempi kuin:

- a) 1,00 painoprosenttia 31 päivään joulukuuta 2014 asti;
- b) 0,10 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen.

Tätä kohtaa sovelletaan kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan unionin ulkopuolelta.

Komissio ottaa Marpol-yleissopimuksen liitteen VI mukaisiin vaatimuksiin tehdyt rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavat muutokset asianmukaisesti huomioon ja antaa tarvittaessa ilman aiheutonta viivytystä asiaan liittyviä ehdotuksia tämän direktiivin muuttamiseksi vastaavasti.

3. Mitä 2 kohdassa säädetään, sovelletaan kaikkiin uusiin merialueisiin, myös satamiin, jotka IMO nimeää rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiksi Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 14.3.b säännön mukaisesti, 12 kuukauden kuluttua tämän nimeämisen voimaantulopäivästä.

4. Jäsenvaltioiden on vastattava 2 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.

5. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä unionin satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jotka eivät kuulu rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin, jos polttoaineiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1,50 painoprosenttia 1 päivään tammikuuta 2020 asti.

Jäsenvaltiot ovat vastuussa tämän vaatimuksen noudattamisen valvonnasta ainakin niiden lipun alla purjehtivien alusten osalta ja kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivien alusten osalta sinä aikana, jolloin ne ovat jäsenvaltioiden satamissa.

6. Jäsenvaltioiden on edellytettävä, että alusten lokikirjat on täytetty asianmukaisesti, mukaan luettuina polttoaineen vaihtotoimet.

7. Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan tämän direktiivin vaatimukset täyttävien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden saatavuus sekä ilmoitettava komissiolle tällaisten polttoaineiden saatavuus satamissaan ja terminaaleissaan.

8. Mikäli jäsenvaltio toteaa, että alus ei noudata tämän direktiivin vaatimukset täyttäviä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevia normeja, jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi vaatia, että alus

- a) esittää asiakirjat, jotka osoittavat, mihin toimiin se on ryhtynyt pyrkiäkseen varmistamaan vaatimusten noudattamisen; ja
- b) esittää todisteet siitä, että se on yrittänyt ostaa tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta matkasuunnitelmansa mukaisesti ja, mikäli sitä ei ollut saatavilla suunnitelman mukaisessa paikassa, että se on pyrkinyt löytämään vaihtoehtoisia hankintalähteitä kyseiselle polttoaineelle ja että huolimatta kaikista yrityksistä hankkia tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta sitä ei ollut saatavilla.

Alusta ei saa vaatia poikkeamaan suunnitelmien mukaiselta reitiltä tai sen kulkua ei saa viivästyttää tarpeettomasti vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi.

Mikäli alus toimittaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettut tiedot, asianomaisen jäsenvaltion on otettava kaikki asiaan liittyvät olosuhteet ja esitetyt todisteet huomioon päättäessään, mihin asianmukaisiin toimiin se aikoo ryhtyä, valvontatoimien toteuttamatta jättäminen mukaan lukien.

Mikäli alus ei voi hankkia tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, sen on ilmoitettava asiasta lippuvaltiolleen ja määränpääsatamansa toimivaltaiselle viranomaiselle.

Satamavaltion on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa alus on esittänyt todisteet siitä, että tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta ei ole ollut saatavilla.

9. Jäsenvaltioiden on Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 18 säännön mukaisesti
 - a) pidettävä yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista;
 - b) varmistettava, että polttoaineen toimittajat kirjaavat jäsenvaltioiden alueella myytävien kaikkien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden polttoaineen luovutustodistukseen, johon on liitetty sinetöity näyte, jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut;
 - c) ryhdyttävä toimiin sellaisia meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittaneen polttoainetta, joka ei vastaa polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmiä;
 - d) varmistettava, että ryhdytään korjaaviin toimiin sääntöjenvastaiseksi todetun meriliikenteessä käytettävän polttoaineen saattamiseksi sääntöjen mukaiseksi.
10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei saateta markkinoille meriliikenteessä käytettäviä dieselpolttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1,50 painoprosenttia.

7 artikla

Unionin satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävien meriliikenteen polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että unionin satamissa laiturissa olevat alukset eivät käytä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia, antaen kuitenkin laivahenkilökunnalle riittävästi aikaa toteuttaa tarvittava polttoaineen vaihto mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen ja mahdollisimman myöhään ennen lähtöä.

Jäsenvaltioiden on vaadittava, että polttoaineen vaihtoajankohta merkitään alusten lokikirjoihin.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta
 - a) jos alusten on julkaistun aikataulun mukaisesti määrä olla laiturissa alle kaksi tuntia;
 - b) aluksiin, jotka sammuttavat kaikki moottorinsa ja käyttävät maalla olevista sähköverkoista toimitettua sähköä ollessaan satamassa laiturissa.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei saateta markkinoille meriliikenteessä käytettäviä kaasuöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia.

8 artikla

Päästönvähentämismenetelmät

1. Jäsenvaltioiden on sallittava kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivien alusten käyttää päästönvähentämismenetelmiä satamissaan, aluemerillään, talousvyöhykkeillään ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillään vaihtoehtona 6 ja 7 artiklan vaatimusten mukaisen meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden käytölle, jollei tämän artiklan 2 ja 4 kohdasta muuta johdu.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja päästönvähentämismenetelmiä käyttävien alusten on saavutettava jatkuvasti rikkidioksidipäästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin käyttämällä 6 ja 7 artiklan vaatimusten mukaisia meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita. Vastaavat päästöarvot vahvistetaan liitteen I mukaisesti.

3. Jäsenvaltioiden on edistettävä vaihtoehtoisena ratkaisuna päästöjen vähentämiselle sitä, että laiturissa olevat alukset käyttävät maissa olevia sähköntuotantojärjestelmiä.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen päästönvähentämismenetelmien on oltava liitteessä II tarkoitetuissa oikeudellisissa välineissä määriteltyjen kriteerien mukaisia.

5. Tapauksissa, joissa se on perusteltua vaihtoehtoisia päästönvähentämismenetelmiä koskevan tieteen ja tekniikan kehitykseen perustuvista syistä, ja jotta varmistetaan, että asiaan liittyviä IMOn hyväksymiä välineitä ja normeja noudatetaan kaikilta osin,

- a) siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I ja II;
- b) komissio hyväksyy tarvittaessa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan päästöjen seurantaan koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 artikla

Jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla käytettävien päästönvähentämismenetelmien hyväksyminen

1. Direktiivin 96/98/EY soveltamisalaan kuuluvat päästönvähentämismenetelmät hyväksytään kyseisen direktiivin mukaisesti.

2. Päästönvähentämismenetelmät, jotka eivät kuulu tämän artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, hyväksytään asetuksen (EY) N:o 2099/2002 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ottaen huomioon:

- a) IMOn laatimat suuntaviivat;
- b) 10 artiklan mukaisesti suoritettujen koekäyttöjen tulokset;
- c) vaikutukset ympäristöön, mukaan lukien saavutettavissa olevat päästövähennykset, sekä vaikutukset suljettujen satama-alueiden, satamien ja suistojen ekosysteemeihin; ja
- d) seurannan ja todennusten toteutettavuus.

10 artikla

Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö

Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden kanssa hyväksyä alusten päästönvähentämismenetelmien koekäytön niiden lipun alla purjehtivissa aluksissa tai niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla merialueilla. Koekäytön aikana ei tarvitse käyttää 6 ja 7 artiklan vaatimusten mukaisia meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, mikäli kaikki seuraavat ehdot täyttyvät:

- a) komissiolle ja kaikille asianomaisille satamavaltioille ilmoitetaan asiasta kirjallisesti vähintään kuusi kuukautta ennen koekäytön alkamista;
- b) koekäyttöä koskevien lupien kesto ei ylitä 18:aa kuukautta;
- c) kaikkiin koekäyttöön osallistuviin aluksiin asennetaan laitteet, joiden tuloksia ei voida väärentää ja joilla mitataan savutorvien kautta johdettavia pakokaasuja jatkuvasti, ja laitteita käytetään koko koekäytön ajan;
- d) kaikissa koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin noudattamalla tässä direktiivissä määriteltyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja;
- e) päästönvähentämismenetelmien tuottaman jätteen käsittelemiseksi on käytössä asianmukaiset jätehuoltojärjestelmät koko koekäytön ajan;
- f) koko koekäytön ajan arvioidaan vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti suljettujen satama-alueiden, satamien ja suistojen ekosysteemeihin; ja
- g) koekäytön tulokset kokonaisuudessaan toimitetaan komissiolle ja saatetaan yleisesti saataville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

11 artikla

Taloudelliset toimenpiteet

Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön taloudellisia toimenpiteitä niiden toiminnanharjoittajien hyväksi, joita tämä direktiivi koskee, mikäli kyseiset toimenpiteet ovat tällä alalla sovellettavien ja myöhemmin hyväksyttävien valtiontukea koskevien sääntöjen mukaisia.

12 artikla

Muutokset polttoaineiden toimituksissa

Jos jäsenvaltiolle raakaöljyn, öljytuotteiden tai muiden hiilivetyjen toimituksissa tapahtuneen äkillisen muutoksen vuoksi tulee vaikeaksi soveltaa 3 ja 4 artiklassa tarkoitettuja enimmäisrikkipitoisuuden raja-arvoja, jäsenvaltion on ilmoitettava tästä komissiolle. Komissio voi antaa luvan korkeamman raja-arvon soveltamiseen kyseisen jäsenvaltion alueella enintään kuudeksi kuukaudeksi. Sen on annettava päätöksensä tiedoksi neuvostolle ja jäsenvaltioille. Mikä tahansa jäsenvaltio saa kuukauden kuluessa saattaa asian neuvoston käsiteltäväksi. Neuvosto voi määräenemmistöllä kahden kuukauden kuluessa päättää toisin.

13 artikla

Näytteidenotto ja analyysi

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tarkastaakseen näytteiden perusteella, että käytettyjen polttoaineiden rikkipitoisuus on 3–7 artiklan mukainen. Näytteidenotto on aloitettava sinä päivänä, jona vastaava polttoaineen enimmäisrikkipitoisuutta koskeva raja-arvo tulee voimaan. Näytteitä on otettava säännöllisesti riittävän tiheään ja riittävässä määrin ja siten, että ne ovat edustavia tutkittavan polttoaineen osalta ja, jos kyseessä on meriliikenteessä käytettävä polttoaine, myös asianomaisilla merialueilla ja satamissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen osalta. Näytteet on tutkittava ilman aiheutonta viivytystä.

2. Meriliikenteessä käytettäville polttoaineille on tällöin käytettävä seuraavia näytteenotto-, analyysi- ja tarkastusmenetelmiä:

a) alusten lokikirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten tarkastaminen; sekä

b) tarvittaessa seuraavia näytteenotto- ja analyysimenetelmiä:

i) näytteiden ottamiselle polttoöljystä Marpol-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI noudattamisen varmistamiseksi IMO:n meriympäristön suojelukomitean (MEPC) päätöslauselmalla 182(59) 17 päivänä heinäkuuta 2009 annettujen suuntaviivojen mukainen näytteidenotto aluksilla poltettavasta meriliikenteessä käytettävästä polttoaineesta, kun polttoainetta ollaan toimittamassa aluksille, ja analyysi polttoaineen rikkipitoisuudesta; tai

ii) näytteidenotto ja analyysi aluksilla säiliöihin, edellyttäen että se on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista, ja sinetöityihin polttoainenäytteisiin sisältyvän aluksilla poltettavan meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuudesta.

3. Rikkipitoisuuden määrittämisessä käytettäväksi vertailumenetelmäksi vahvistetaan ISO 8754:ssä (2003) tai EN ISO 14596:2007:ssä määritelty menetelmä.

Sen määrittämiseksi, onko aluksille toimitetun ja aluksilla käytetyn meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus 4–7 artiklan vaatimusten mukainen, käytetään Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevan VI lisäyksen mukaista polttoöljynäytteiden todennusmenettelyä.

4. Siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, jotka koskevat:

a) näytteenottotiheyttä;

b) näytteenottomenetelmiä;

c) tutkittavan polttoaineen osalta edustavan näytteen määrittelyä.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

14 artikla

Kertomukset ja uudelleentarkastelu

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään kunkin vuoden kesäkuun 30 päivänä 13 artiklan mukaisesti suoritettujen näytteidenoton, analyysien ja tarkastusten perusteella edellistä vuotta koskeva kertomus tässä direktiivissä asetettujen rikkipitoisuuden raja-arvojen noudattamisesta.

Komissio laatii ja julkistaa tämän kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti vastaanotettujen kertomusten sekä jäsenvaltioiden 6 artiklan 8 kohdan viidennen alakohdan mukaisesti toimittamien tässä direktiivissä säädetty vaatimukset täyttävän meriliikenteessä käytettävän polttoaineen saatavuusongelmia koskevien ilmoitusten perusteella 12 kuukauden kuluessa tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetusta päivästä tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevan kertomuksen. Komissio arvioi tarvetta lujittaa edelleen tämän direktiivin asiaan liittyviä säännöksiä ja antaa tarvittaessa asiaa koskevia lainsäädäntöehdotuksia.

2. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2013 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, johon on tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotuksia. Komissio tarkastelee kertomuksessaan mahdollisuuksia vähentää ilman pilaantumista ottaen huomioon muun muassa 1 ja 3 kohdan mukaisesti toimitetut vuosittaiset kertomukset, ilman laatua ja happamoitumista koskevat havainnot, polttoainekustannukset, mahdolliset taloudelliset vaikutukset, merikuljetuksista maakuljetuksiin siirtymistä koskevat havainnot sekä edistyminen alusten päästöjen vähentämisessä.

3. Komissio voi hyväksyä kertomukseen sisällytettäviä tietoja ja 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen muotoa koskevia täytäntöönpanosäädöksiä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

15 artikla

Mukauttaminen tieteen ja tekniikan kehitykseen

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä 2 artiklan a–e ja p alakohtaan, 13 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohtaan ja 13 artiklan 3 kohtaan tehtävistä tieteen ja tekniikan kehitykseen perustuvista mukautuksista. Nämä mukautukset eivät saa aiheuttaa suoraan muutoksia tämän direktiivin soveltamisalaan tai tässä direktiivissä säädettyihin polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoihin.

16 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 17 päivästä joulukuuta 2012 viiden vuoden ajaksi 8 artiklan 5 kohdassa ja 15 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 5 kohdassa ja 15 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä olevien 8 artiklan 5 kohdan ja 15 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kolmella kuukaudella.

17 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

18 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on vahvistettava seuraamukset, joita sovelletaan tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen.

Vahvistettujen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja niihin voi sisältyä sakkoja, joiden taso on laskettu siten, että varmistetaan, että sakoilla ainakin estetään ensimmäisessä kohdassa tarkoitettujen kansallisten säännösten rikkomiseen syyllistyneitä saamasta rikkomisen tuottamaa taloudellista hyötyä ja että toistuvissa rikkomisissa sakkojen suuruus asteittain kasvaa.

19 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 1999/32/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä III olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, sanotun kuitenkin vaikuttamatta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä III olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä IV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

20 artikla

Voimaantulo

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

21 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 11 päivänä toukokuuta 2016.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

M. SCHULZ

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

LIITE I

TÄMÄN DIREKTIIVIN 8 ARTIKLAN 2 KOHDASSA TARKOITETUT PÄÄSTÖNVÄHENTÄMISMENETELMIEN
VASTAAVAT PÄÄSTÖARVOT

Tämän direktiivin 6 ja 7 artiklassa sekä Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14.1 ja 14.4 säännössä tarkoitettujen meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvot ja niitä vastaavat 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen päästöarvot

| Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus (% massa/massa) | Päästöjen suhde: SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% tilavuus/tilavuus) |
|---|--|
| 3,50 | 151,7 |
| 1,50 | 65,0 |
| 1,00 | 43,3 |
| 0,50 | 21,7 |
| 0,10 | 4,3 |

Huomautus:

- Päästöjen suhteeseen perustuvia raja-arvoja voidaan soveltaa vain, kun käytetään maaöljypohjaisia kevyitä polttoöljyjä tai raskaita polttoöljyjä.
- Perustelluissa tapauksissa, joissa hiilidioksidipitoisuutta on alennettu pakokaasun puhdistuslaitteen avulla, hiilidioksidipitoisuus voidaan mitata pakokaasun puhdistuslaitteen ilman tuloaukosta edellyttäen, että kyseisen menetelmän paikkansapitävyys on selkeästi osoitettavissa.

LIITE II

TÄMÄN DIREKTIIVIN 8 ARTIKLAN 4 KOHDASSA TARKOITETUT PÄÄSTÖNVÄHENTÄMISMENETELMIEN
KÄYTÖN KRITEERIT

Tämän direktiivin 8 artiklassa tarkoitettujen päästönvähentämismenetelmien on oltava tapauksen mukaan vähintään seuraavissa oikeudellisissa välineissä määriteltyjen kriteerien mukaisia:

| Päästönvähentämismenetelmä | Käytön kriteerit |
|---|---|
| Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen ja höyrystyneen kaasun sekoitus | Komission päätös 2010/769/EU ⁽¹⁾ . |
| Pakokaasujen puhdistusjärjestelmät | Päätöslauselma MEPC.184(59), annettu 17 päivänä heinäkuuta 2009 Päätöslauselman MEPC.184(59) 10.1.6.1 kohdassa tarkoitettuja pesuveisiä, jotka ovat kemikaaleja, lisäaineita, valmisteita ja paikalla tuotettuja asiaan liittyviä kemikaaleja käyttävien pakokaasujen puhdistusjärjestelmien tuottamia, ei saa laskea mereen, mukaan lukien suljettuihin satama-alueisiin, satamiin ja suistoihin, jollei aluksen liikenteenharjoittaja ole osoittanut, että tällaisen pesuveden laskemisesta ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tai riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Mikäli käytetty kemikaali on kaustinen sooda, riittää, että pesuvesi täyttää päätöslauselmassa MEPC.184(59) vahvistetut kriteerit ja että sen pH-arvo ei ylitä 8,0:aa. |
| Biopolttoaineet | Asiaan liittyvät CEN- ja ISO-standardit täyttävien, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY ⁽²⁾ määriteltyjen biopolttoaineiden käyttö. Biopolttoaineiden ja meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden seosten on täytettävä tämän direktiivin 5 artiklassa, 6 artiklan 1, 2 ja 5 kohdassa sekä 7 artiklassa asetetut rikkiä koskevat vaatimukset. |

⁽¹⁾ Komission päätös 2010/769/EU, annettu 13 päivänä joulukuuta 2010, kriteereistä, joiden mukaisesti kaasusäiliöalukset voivat käyttää teknologisia menetelmiä vaihtoehtona vähärikkisille meriliikenteessä käytettäville polttoaineille, jotka täyttävät tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY, sellaisena kuin se on muutettuna meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/33/EY, 4 b artiklassa asetetut vaatimukset (EUVL L 328, 14.12.2010, s. 15).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/28/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 16).

LIITE III

A OSA

Kumottu direktiivi ja luettelo sen muutoksista
(19 artiklassa tarkoitetut)

Neuvoston direktiivi 1999/32/EY

(EYVL L 121, 11.5.1999, s. 13)

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1882/2003

(EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1)

Ainoastaan liitteessä I oleva
19 kohta

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/33/EY

(EUVL L 191, 22.7.2005, s. 59)

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 219/2009

(EUVL L 87, 31.3.2009, s. 109)

Ainoastaan liitteessä oleva
3.4 kohta

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/30/EY

(EUVL L 140, 5.6.2009, s. 88)

Ainoastaan 2 artikla

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/33/EU

(EUVL L 327, 27.11.2012, s. 1)

B OSA

Määräajat saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä
(19 artiklassa tarkoitetut)

| Direktiivi | Määräpäivä saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä |
|------------|---|
| 1999/32/EY | 1 päivä heinäkuuta 2000 |
| 2005/33/EY | 11 päivä elokuuta 2006 |
| 2009/30/EY | 31 päivä joulukuuta 2010 |
| 2012/33/EU | 18 päivä kesäkuuta 2014 |

LIITE IV

VASTAAVUUSTAULUKKO

| Direktiivi 1999/32/EY | Tämä direktiivi |
|---|---|
| 1 artiklan 1 kohta | 1 artiklan 1 kohta |
| 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan johdantokappale | 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan johdantokappale |
| 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan a, b ja c alakohta | 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan a, b ja c alakohta |
| 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan d alakohdan johdantokappale | 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan d alakohdan johdantokappale |
| 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan d alakohdan ensimmäinen luettelukohta | 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan d alakohdan i alakohta |
| 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan d alakohdan toinen luettelukohta | 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan d alakohdan ii alakohta |
| 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan e–h alakohta | 1 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan e–h alakohta |
| 2 artiklan johdantokappale | 2 artiklan johdantokappale |
| 2 artiklan 1 kohta | 2 artiklan a alakohta |
| 2 artiklan 1 kohdan ensimmäinen luettelukohta | 2 artiklan a alakohdan i alakohta |
| 2 artiklan 1 kohdan toinen luettelukohta | 2 artiklan a alakohdan ii alakohta |
| 2 artiklan 2 kohta | 2 artiklan b alakohta |
| 2 artiklan 2 kohdan ensimmäinen luettelukohta | 2 artiklan b alakohdan i alakohta |
| 2 artiklan 2 kohdan toinen luettelukohta | 2 artiklan b alakohdan ii alakohta |
| 2 artiklan 2 kohdan loppulause | 2 artiklan b alakohdan loppulause |
| 2 artiklan 3 kohta | 2 artiklan c alakohta |
| 2 artiklan 3 a kohta | 2 artiklan d alakohta |
| 2 artiklan 3 b kohta | 2 artiklan e alakohta |
| 2 artiklan 3 c kohta | 2 artiklan f alakohta |
| 2 artiklan 3 d kohta | 2 artiklan g alakohta |
| 2 artiklan 3 e kohta | 2 artiklan h alakohta |
| 2 artiklan 3 f kohta | 2 artiklan i alakohta |
| 2 artiklan 3 g kohta | 2 artiklan j alakohta |
| 2 artiklan 3 h kohta | 2 artiklan k alakohta |
| 2 artiklan 3 i kohta | 2 artiklan l alakohta |
| 2 artiklan 3 k kohta | 2 artiklan m alakohta |
| 2 artiklan 3 l kohta | 2 artiklan n alakohta |
| 2 artiklan 3 m kohta | 2 artiklan o alakohta |
| 2 artiklan 4 kohta | 2 artiklan p alakohta |
| 2 artiklan 5 kohta | 2 artiklan q alakohta |
| 3 artikla | 3 artikla |
| 3 a artikla | 5 artikla |

| Direktiivi 1999/32/EY | Tämä direktiivi |
|---------------------------|-------------------------------|
| 4 artikla | 4 artikla |
| 4 a artiklan 1 kohta | 6 artiklan 2 kohta |
| 4 a artiklan 1 a kohta | 6 artiklan 1 kohta |
| 4 a artiklan 2 kohta | 6 artiklan 3 kohta |
| 4 a artiklan 3 kohta | 6 artiklan 4 kohta |
| 4 a artiklan 4 kohta | 6 artiklan 5 kohta |
| 4 a artiklan 5 kohta | 6 artiklan 6 kohta |
| 4 a artiklan 5 a kohta | 6 artiklan 7 kohta |
| 4 a artiklan 5 b kohta | 6 artiklan 8 kohta |
| 4 a artiklan 6 kohta | 6 artiklan 9 kohta |
| 4 a artiklan 7 kohta | 6 artiklan 10 kohta |
| 4 b artikla | 7 artikla |
| 4 c artiklan 1 ja 2 kohta | 8 artiklan 1 ja 2 kohta |
| 4 c artiklan 2 a kohta | 8 artiklan 3 kohta |
| 4 c artiklan 3 kohta | 8 artiklan 4 kohta |
| 4 c artiklan 4 kohta | 8 artiklan 5 kohta |
| 4 d artikla | 9 artikla |
| 4 e artikla | 10 artikla |
| 4 f artikla | 11 artikla |
| 5 artikla | 12 artikla |
| 6 artiklan 1 kohta | 13 artiklan 1 kohta |
| 6 artiklan 1 a kohta | 13 artiklan 2 kohta |
| 6 artiklan 2 kohta | 13 artiklan 3 kohta |
| 6 artiklan 1 b kohta | 13 artiklan 4 kohta |
| 7 artiklan 1 ja 2 kohta | 14 artiklan 1 ja 2 kohta |
| 7 artiklan 1 a kohta | 14 artiklan 3 kohta |
| 7 artiklan 3 kohta | — |
| 7 artiklan 4 kohta | 15 artikla |
| 9 artikla | 17 artikla |
| 9 a artikla | 16 artikla |
| 10 artikla | — |
| 11 artiklan 1 kohta | 18 artiklan ensimmäinen kohta |
| 11 artiklan 2 kohta | 18 artiklan toinen kohta |
| — | 19 artikla |
| 12 artikla | 20 artikla |

| Direktiivi 1999/32/EY | Tämä direktiivi |
|-----------------------|-----------------|
| 13 artikla | 21 artikla |
| Liite I ja II | Liite I ja II |
| — | Liite III |
| — | Liite IV |