

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2005/33/EK

(2005. gada 6. jūlijs),

ar ko groza Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā izklāstīto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Kopienas vides politika, kas noteikta vides rīcības programmās, un jo īpaši Sestajā Kopienas Vides rīcības programmā, kas pieņemta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK ⁽⁴⁾, pamatojoties uz Līguma 174. pantā noteiktajiem principiem, ir vērsta uz tāda gaisa kvalitātes līmeņa sasniegšanu, kas nerada nevēlamu ietekmi un riskus cilvēku veselībai un videi.

⁽¹⁾ OV C 45 E, 25.2.2003., 277. lpp.

⁽²⁾ OV C 208, 3.9.2003., 27. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2003. gada 4. jūnija Atzinums (OV C 68 E, 18.3.2004., 311. lpp.), Padomes 2004. gada 9. decembra Kopējā nostāja (OV C 63 E, 15.3.2005., 26. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2005. gada 13. aprīļa Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), un Padomes 2005. gada 23. maija Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

(2) Padomes Direktīva 1999/32/EK (1999. gada 26. aprīlis), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem ⁽⁵⁾ nosaka maksimālo atļauto sēra saturu smagajā degvielē, gāzē un flotes gāzē, ko izmanto Kopienā.

(3) Direktīvā 1999/32/EK paredzēts, ka Komisija izlemj, kādus pasākumus varētu veikt, lai mazinātu paskābināšanos, kas rodas flotes degvielas sadegšanas rezultātā, izņemot flotes gāzē, un, ja nepieciešams, izteikt priekšlikumu.

(4) Emisija no kuģošanas, kas rodas tādas degvielas sadegšanas rezultātā, kurai ir augsts sēra saturs, veicina gaisa piesārņošanu ar sēra dioksīdu un cietajām daļiņām, kaitējot cilvēku veselībai, dabai, valsts un privātīpašumam un kultūras mantojumam, kā arī veicinot paskābināšanās procesu.

(5) Cilvēkus un dabisko vidi piekrastes rajonos un ostu tuvumā sevišķi ietekmē piesārņojums no kuģiem, kuros izmanto augstas sēra koncentrācijas pakāpes degvielas. Šajā sakarā jāveic īpaši pasākumi.

(6) Pasākumi šajā direktīvā papildina dalībvalstu valsts pasākumus, lai ievērotu emisijas griestus atmosfēras piesārņotājvielām, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/81/EK ⁽⁶⁾.

(7) Sēra satura samazināšana degvielā dod zināmas priekšrocības kuģiem ekspluatācijas efektivitātes un uzturēšanas izmaksu ziņā, un tā sekmē konkrētu emisijas samazināšanas tehnoloģiju, piemēram, selektīvās katalītiskās samazināšanas, efektīvu izmantošanu.

⁽⁵⁾ OV L 121, 11.5.1999., 13. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ OV L 309, 27.11.2001., 22. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

- (8) Līgums pieprasa, lai tiktu pievērsta uzmanība Kopienas attālāko reģionu speciālajām īpašībām, proti, Francijas aizjūras departamentiem, Azoru salām, Madeirai un Kanāriju salām.
- (9) 1997. gadā diplomātiskā konferencē pieņēma protokolu, lai grozītu 1973. gada Starptautisko konvenciju par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978. gada protokolu (turpmāk "MARPOL"). Šis protokols pievieno MARPOL jaunu VI pielikumu, kurā iekļauti noteikumi kuģu izraisīta gaisa piesārņojuma novēršanai. 1997. gada protokols un attiecīgi arī MARPOL VI pielikums stājās spēkā 2005. gada 19. maijā.
- (10) MARPOL VI pielikumā izklāstīti noteikumi konkrētiem rajoniem, kas noteikti kā sēra oksīda emisijas kontroles zonas (turpmāk "SOx emisijas kontroles zonas"). Baltijas jūra jau ir noteikta kā šāda zona. Diskusijas rezultātā, kas notika Starptautiskās jūras organizācijas (SJO) ietvaros, principā vienojās par Ziemeļu jūras, ietverot Lamanšu, apzīmēšanu par SOx emisijas kontroles zonu pēc VI pielikuma spēkā stāšanās.
- (11) Nemot vērā kuģošanas globālo raksturu, noteikti būtu jācenšas rast starptautiskus risinājumus. Gan Komisijai, gan dalībvalstīm būtu jācenšas SJO nodrošināt maksimāli pieļaujamā sēra satura samazinājumu visā pasaulē, tostarp pārbaudot, cik lietderīgi būtu jūrās noteikt jaunas SOx emisijas kontroles zonas saskaņā ar MARPOL konvencijas VI pielikumu.
- (12) Lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus, nepieciešama saistību izpilde attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā. Ir nepieciešama efektīva paraugu atlase un preventīvas sankcijas viscaur Kopienā, lai nodrošinātu uzticamu šīs direktīvas izpildi. Dalībvalstīm būtu jāveic izpildes pasākumi attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo ar to karogiem, un uz visiem kuģiem, kuri atrodas to ostās. Dalībvalstīm ir lietderīgi cieši sadarboties, lai veiktu papildu izpildes pasākumus attiecībā uz citiem kuģiem saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām.
- (13) Lai jūras nozarei būtu pietiekami laika īstenot tehnisko pielāgošanu maksimālajai robežai — 0,1 % sēra saturs (no masas) flotes degvielā, ko izmanto iekšējo ūdensceļu kuģi un kuģi, kas noenkurojušies Kopienas ostās, šīs prasības piemērošanas datumam vajadzētu būt 2010. gada 1. janvārim. Tā kā šis termiņš var radīt tehniskas problēmas Grieķijai, pagaidu izņēmumi ir pieļaujami dažiem atsevišķiem kuģiem, kas darbojas Grieķijas Republikas teritorijā.
- (14) Šī direktīva būtu jāuzlūko kā pirmo soli pastāvīgajā procesā, lai samazinātu emisiju jūrā, kas ļauj plānot turpmāku samazinājumu, ieviešot zemākas sēra robežvērtības un uzlabojot samazināšanas tehnoloģijas, un attīstot ekonomiskos instrumentus kā stimulu nozīmīga samazinājuma sasniegšanai.
- (15) Ir nepieciešams pastiprināt dalībvalstu pozīcijas SJO sarunās, jo īpaši, lai MARPOL VI pielikuma pārskatīšanas stadijā sekmētu daudz plašāku pasākumu apsvēršanu attiecībā uz stingrākiem sēra saturs ierobežojumiem smagajai degvielai, ko izmanto kuģi, un līdzvērtīgo alternatīvo emisijas samazināšanas pasākumu izmantošanu.
- (16) Savā rezolūcijā A.926(22) SJO asambleja aicināja valdības, jo īpaši tās, kas ir rajonos, kur ir noteiktas SOx emisijas kontroles zonas, nodrošināt katlu kurināmās degvielas ar zemu sēra saturu pieejamību rajonos, kas ir to jurisdikcijā, un aicināt naftas rūpniecību un kuģniecības nozari veicināt katlu kurināmās degvielas ar zemu sēra saturu pieejamību un izmantošanu. Dalībvalstīm būtu jāveic atbilstīgas darbības, lai nodrošinātu, ka vietējie kuģu degvielas piegādātāji piedāvā pietiekama daudzuma atbilstīgu degvielu, lai apmierinātu pieprasījumu.
- (17) SJO ir pieņēmusi pamatnostādnes degvielas paraugu ņemšanai, lai noteiktu tās atbilstību MARPOL VI pielikumam, un ir gatava izstrādāt pamatnostādnes par atgāzu attīrīšanas sistēmām un citām tehnoloģiskām metodēm, lai ierobežotu SOx emisijas SOx emisijas kontroles zonās.
- (18) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/80/EK (2001. gada 23. oktobris) par ierobežojumiem attiecībā uz dažu piesārņojošo vielu emisiju gaisā no lielām sadedzināšanas iekārtām ⁽¹⁾ pārveido Padomes Direktīvu 88/609/EEK ⁽²⁾. Direktīvu 1999/32/EK būtu attiecīgi jāgroza, ka paredzēts tās 3. panta 4. punktā.

(1) OV L 309, 27.11.2001., 1. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

(2) OV L 336, 7.12.1988., 1. lpp.

- (19) Ir lietderīgi jau esošajai Kuģošanas drošības un piesārņojuma no kuģiem novēršanas komitejai, kas nodibināta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 ⁽¹⁾, palīdzēt Komisijai emisiju samazināšanas tehnoloģiju apstiprināšanas kontekstā.
- (20) Emisijas samazināšanas tehnoloģijas, ar noteikumu, ka tām nav nelabvēlīga ietekme uz ekosistēmām un tās tiek attīstītas saskaņā ar attiecīgiem apstiprināšanas un kontroles mehānismiem, var nodrošināt līdzvērtīgu vai pat lielāku emisiju samazināšanu, nekā izmantojot degvielu ar zemu sēra saturu. Ir būtiski, ka pastāv pareizie apstākļi, lai veicinātu jaunu emisijas samazināšanas tehnoloģiju rašanos.
- (21) Eiropas Jūras drošības aģentūrai būtu jāsniedz atbalsts Komisijai un dalībvalstīm šīs direktīvas īstenošanas uzraudzībā.
- (22) Pasākumus, kas nepieciešami šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai iesniegto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾.
- (23) Direktīvu 1999/32/EK būtu attiecīgi jāgroza,
- Ar šo direktīvu noteiktie konkrēta no naftas produktiem iegūta šķidrā kurināmā sēra saturs normatīvi tomēr neattiecas uz:
- a) degvielu, kas paredzēta pētījumiem vai testēšanai;
 - b) degvielu, ko pirms sadedzināšanas paredzēts apstrādāt;
 - c) degvielu, kas jāpārstrādā naftas pārstrādes rūpnīcās;
 - d) degvielu, kas tiek izmantota un laista tirgū Kopienas attālākajos reģionos, ar noteikumu, ka attiecīgās dalībvalstis nodrošina, ka šajos reģionos:
 - tiek ievēroti gaisa kvalitātes standarti,
 - smagā degviellejla netiek izmantota, ja tās sēra saturs pārsniedz 3 % no masas;

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 1999/32/EK ar šo groza šādi.

1. Direktīvas 1. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Konkrēta no naftas produktiem iegūta šķidrā kurināmā sadedzināšanas radītā sēra dioksīda emisiju samazinājumu panāk, šim kurināmajam nosakot sēra saturs ierobežojumus kā tā lietošanas nosacījumu dalībvalstu teritorijā, teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvās ekonomiskajās zonās vai piesārņojuma kontroles zonās.

- e) degvielu, ko izmanto kara kuģi un citi karadienesta kuģi. Tomēr dalībvalstīm vajadzētu censties nodrošināt, pieņemot attiecīgus pasākumus, kas nepasliktina šādu kuģu darbības un darbaspējas, ka šie kuģi darbojas saskaņā ar šo direktīvu, ciktāl tas ir saprātīgi un praktiski;
- f) jebkādu degvielas izmantošanu ar īpašu mērķi — kuģa drošības nodrošināšanai vai dzīvības glābšanai jūrā;
- g) jebkādu degvielas izmantošanu uz kuģiem, ja tiem vai to aprīkojumam ir radušies bojājumi, ar noteikumu, ka pēc bojājuma parādīšanās ir veikti visi saprātīgie pasākumi, lai novērstu vai mazinātu liekās emisijas, un ka ir veikti pasākumi, lai cik ātri vien iespējams salabotu bojājumus. Šo nepiemēro, ja īpašnieks vai kapteinis ir vai nu ar nodomu radījuši bojājumus, vai rīkojušies vieglprātīgi;
- h) degvielu, ko izmanto uz kuģiem, kuri izmanto apstiprinātas emisijas samazināšanas tehnoloģijas saskaņā ar 4.c pantu.”

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 415/2004 (OV L 68, 6.3.2004., 10. lpp.)

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

2. Direktīvas 2. pantu groza šādi:

- a) 1. punktā pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu ievilkumu:

“— visu veidu no naftas produktiem iegūtu šķidro kurināmo, izņemot flotes degvielu, uz ko attiecas KN kodi no 2710 19 51 līdz 2710 19 69, vai”;

- b) 2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu daļu:

“gāzeļļa nozīmē:

— visu veidu no naftas produktiem iegūtu šķidro kurināmo, izņemot flotes degvielu, uz ko attiecas KN kodi 2710 19 25, 2710 19 29 vai 2710 19 45 vai 2710 19 49, vai

— visu veidu no naftas produktiem iegūtu šķidro kurināmo, izņemot flotes degvielu, kas, izmantojot ASTM D86 metodi pie 250 °C pārtvaicējas ne mazāk par 65 tilpuma procentiem, ietverot zudumus, un no kuriem vismaz 85 tilpuma procenti, ietverot zudumus, pārtvaicējas pie 350 °C.”;

- c) 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. flotes degviela nozīmē visu veidu no naftas produktiem iegūtu šķidro kurināmo, kas paredzēts izmantošanai vai ko izmanto uz kuģa, ietverot tos kurināmos, kas noteikti ISO 8217.”;

- d) iekļauj šādus punktus:

“3.a flotes dīzeļdegviela nozīmē visu veidu flotes degvielu, ja tās viskozitāte vai blīvums atbilst ISO 8217 I tabulā DMB un DMC pakāpēm norādītajai viskozitātei un blīvumam;

3.b flotes gāzeļļa nozīmē visu veidu flotes degvielu, ja tās viskozitāte vai blīvums atbilst ISO 8217 I tabulā DMX un DMA pakāpēm norādītajai viskozitātei un blīvumam;

3.c MARPOL ir 1973. gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978. gada protokolu;

3.d MARPOL VI pielikums ir pielikums ar nosaukumu “Noteikumi gaisa piesārņojuma no kuģiem novēršanai”, kas ar 1997. gada protokolu tiek pievienots MARPOL;

3.e SOx emisijas kontroles zonas ir jūras apgabali, ko SJO ir definējusi kā tādas saskaņā ar MARPOL VI pielikumu;

3.f pasažieru kuģi ir kuģi, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, uz kura pasažieris ir katrs cilvēks, izņemot:

i) kuģa kapteini un apkalpi vai citas personas, kas nodarbinātas vai kaut kādā veidā iesaistītas darbībās uz šā kuģa, un

ii) bērņus, kas jaunāki par vienu gadu;

3.g regulāri pārvadājumi ir pasažieru kuģu pārvadājumi, kas nodrošina satiksmi starp divām vai vairākām ostām, vai jūras reisi, kas sākas un beidzas vienā un tai pašā ostā, bez pieturvietām:

i) saskaņā ar publicētu sarakstu, vai

ii) ar tik regulāriem un biežiem pārvadājumiem, ka tie veido atpazīstamu grafiku;

3.h karakuģis ir kuģis, kas pieder valsts bruņotajiem spēkiem, kam ir ārējās pazīmes, kuras atšķir šādus kuģus pēc to piederības, kas ir tāda virsnieka vadībā, kuru pilnvarojusi valsts un kura vārds parādās atbilstīgā dienesta sarakstā vai tā ekvivalentā, un kura komanda pakļauta regulārai bruņoto spēku disciplīnai;

3.i *noenkurotie kuģi ir kuģi, kas ir droši pietauvoti vai noenkuroti Kopienas ostā, kamēr tie iekrauj kravu, izkrauj kravu vai darbojas kā viesnīcas, ietverot laiku, kas nav saistīts ar kravas darbībām;*

3.j *iekšējo ūdensceļu kuģi ir kuģi, kas konkrēti paredzēti izmantošanai iekšējos ūdeņos, kā to nosaka Padomes Direktīva 82/714/EEK (1982. gada 4. oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem (*), to skaitā kuģi, kam ir:*

i) *Kopienas iekšējās kuģošanas sertifikāts, kā to nosaka Direktīva 82/714/EEK;*

ii) *sertifikāts, kas izsniegts saskaņā ar 22. pantu Pārskatītajā konvencijā par kuģošanu Reinā;*

3.k *laist tirgū nozīmē piegādāt vai darīt pieejamus trešām personām, pret samaksu vai par velti, jebkurā vietā, kas ir dalībvalsts jurisdikcijā, flotes degvielas, kas paredzētas sadedzināšanai uz kuģa. Tas nenozīmē piegādāt vai darīt pieejamas flotes degvielas eksportam kuģu kravas tilpnēs;*

3.l *attālākie reģioni ir Francijas aizjūras departamenti, Azoru salas, Madeira un Kanāriju salas, kā izklāstīts Līguma 299. pantā;*

3.m *emisijas samazināšanas tehnoloģija nozīmē izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu vai jebkuru citu tehnoloģisku metodi, kas ir pārbaudāma un izpildāma."*

(*) OV L 301, 28.10.1982., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.;

e) 6. punktu svīturo.

3. 3. pantu aizstāj ar šādu pantu:

"3. pants

Maksimālais sēra saturs smagajā degvielā

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka no 2003. gada 1. janvāra to teritorijā neizmanto smago degvielu, kuras sēra saturs pārsniedz 1 % (masas procenti).

2. i) Ar noteikumu, ka emisiju pienācīgi kontrolē kompetentas iestādes, šī prasība neattiecas uz smago degvielu, ko izmanto:

a) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/80/EK (2001. gada 23. oktobris) par ierobežojumiem attiecībā uz dažu piesārņojošo vielu emisiju gaisā no lielām sadedzināšanas iekārtām (*) un kuras saskaņā ar tās 2. panta 9. punktu uzskatāmas par jaunām iekārtām, un kurās tiek pilnīgi ievēroti sēra dioksīda emisijas normatīvi, kas šādām iekārtām noteikti minētās direktīvas IV pielikumā un tiek piemēroti saskaņā ar tās 4. pantu;

b) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām attiecas Direktīva 2001/80/EK un kuras saskaņā ar tās 2. panta 10. punktu uzskatāmas par esošām, ja sēra dioksīda emisija no tām ir 1 700 mg/Nm³ vai mazāka, un skābekļa saturs, rēķinot uz sausām dūmgāzēm, ir 3 % (tilpuma procenti), un ja no 2008. gada 1. janvāra sēra dioksīda emisijas no sadedzināšanas iekārtām saskaņā ar Direktīvas 2001/80/EK 4. panta 3. punkta a) apakšpunktu ir vienāda vai mazāka par tām emisijām, kas atbilst emisijas robežvērtībām jaunām iekārtām, kuras ietver šīs direktīvas IV pielikuma A daļa, un vajadzības gadījumā piemērojot tās 5., 7. un 8. pantu;

c) citās sadedzināšanas iekārtās, uz kurām neattiecas a) vai b) apakšpunkta noteikumi, ja sēra dioksīda emisija no tām nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ un skābekļa saturs, rēķinot uz sausām dūmgāzēm, ir 3 % (tilpuma procenti);

- d) sadedzināšanai naftas pārstrādes rūpnīcās, ja sēra dioksīda mēneša vidējā emisija no visām rūpnīcas iekārtām neatkarīgi no izmantojamās degvielas vai degvielu maisījuma veida nepārsniedz dalībvalsts noteikto normatīvu, kas nav lielāks par 1 700 mg/Nm³. Tas neattiecas uz sadedzināšanas iekārtām, uz kurām attiecas a) apakšpunkts vai, no 2008. gada 1. janvāra, uz kurām attiecas b) apakšpunkts;

- ii) dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena sadedzināšanas iekārta, kurā sadedzina smago degvielu, kā sēra saturs pārsniedz 1. punktā norādīto, netiek izmantota, nesākot kompetentu iestāžu izdotas atļaujas, kurās noteikti emisijas normatīvi.

3. Šā panta 2. punktu pārskata un vajadzības gadījumā groza, lai ņemtu vērā Direktīvas 2001/80/EK iespējamās grozījumus."

(*) OV L 309, 27.11.2001., 1. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar 2003. gada Pievienošanās aktu.

4. Šādi groza 4. pantu:

- a) sākot no 2010. gada 1. janvāra:
- i) 1. punktā, vārdus "arī flotes gāzeļļas" svīturo;
- ii) 2. punktu svīturo;
- b) no 2005. gada 11. augusta 3. un 4. punktu svīturo.

5. Iekļauj šādus pantus:

"4.a pants

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā, ko izmanto SOx emisijas kontroles zonās un pasažieru kuģiem, kuri veic regulārus pārvadājumus uz Kopenhāgā ostām vai no tām

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka flotes degviela netiek izmantota to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās

un piesārņojuma kontroles zonās, kas ietilpst SOx emisijas kontroles zonās, ja tās sēra saturs pārsniedz 1,5 % (masas procenti). Tas attiecas uz visu valstu kuģiem, to skaitā kuģiem, kuri savu braucienu sākuši ārpus Kopenhāgā.

2. Šā panta 1. punkta piemērošanas datumi ir šādi:

a) Baltijas jūras reģionam, kas minēts MARPOL VI pielikuma 14. panta 3. punkta a) apakšpunktā, 2006. gada 11. augusts;

b) Ziemeļjūras reģionam:

— 12 mēnešus pēc SJO apzīmējuma stāšanās spēkā, saskaņā ar noteikto procedūru, vai

— 2007. gada 11. augusts,

atkarībā no tā, kurš datums ir agrāks;

c) citiem jūras reģioniem, to skaitā ostām, ko SJO ir apzīmējusi kā SOx emisijas kontroles zonas saskaņā ar MARPOL VI pielikuma 14. panta 3. punkta b) apakšpunktu,

3. Dalībvalstis atbild par 1. punkta izpildi vismaz attiecībā uz:

— kuģiem, kuri kuģo ar to karogu; un

— visiem kuģiem, kamēr tie atrodas dalībvalsts ostā, gadījumā, ja dalībvalstis robežojas ar SOx emisijas kontroles zonu.

Dalībvalstis var veikt papildu izpildes pasākumus attiecībā uz citiem kuģiem saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām.

4. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka sākot ar datumu, kas minēts 2. punkta a) apakšpunktā, pasažieru kuģi, kas veic pārvadājumus uz vai no jebkuras Kopenhāgā ostas, to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās un piesārņojuma kontroles zonās, neizmanto flotes degvielu, ja tās sēra

saturs pārsniedz 1,5 % (masas procenti). Dalībvalstis atbild par šīs prasības izpildi vismaz attiecībā uz kuģiem, kuri kuģo ar to karogu, un uz visiem kuģiem, kamēr tie atrodas to ostās.

4.b pants

5. Sākot ar datumu, kas minēts 2. punkta a) apakšpunktā, dalībvalstis kā nosacījumu, lai kuģis varētu iebraukt Kopienas ostās, pieprasa, lai kuģa žurnāls tiktu pareizi aizpildīts, to skaitā attiecībā uz degvielas nomaiņas operācijām.

6. 12 mēnešus no dienas pēc minētā apzīmējuma stāšanās spēkā, kas minēts 2. punkta a) apakšpunktā, un saskaņā ar MARPOL VI pielikuma 18. noteikumu dalībvalstis

— veic vietējo kuģu degvielas piegādātāju uzskaiti,

— nodrošina, ka visas to teritorijās pārdotās kuģu degvielas sēra saturu dokumentē piegādātājs bunkura piegādes pavadzīmē, kam pievienots noplombēts paraugs, kuru paraksta saņēmējkuģa pārstāvis,

— veic attiecīgus pasākumus pret kuģu degvielas piegādātājiem, par kuriem ir noskaidrots, ka tie piegādā degvielu, kas neatbilst bunkura piegādes pavadzīmē rakstītajam,

— nodrošina, ka attiecīgā gadījumā tiek veikta korigējoša darbība, lai atklāto neatbilstīgo kuģu degvielu piemērotu prasībām.

7. Sākot ar datumu, kas minēts 2. punkta a) apakšpunktā, dalībvalstis nodrošina, ka flotes dīzeļdegviela netiek laista apgrozībā to teritorijā, ja sēra saturs šajā flotes dīzeļdegvielā pārsniedz 1,5 % (masas procenti).

8. Komisijas paziņo dalībvalstīm par piemērošanas datumiem, kas minēti 2. punkta b) apakšpunktā un publicē tos *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā, ko izmanto iekšējo ūdensceļu kuģi un kuģi, kas noenkuroti Kopienas ostās

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka no 2010. gada 1. janvāra šādi kuģi neizmanto flotes degvielu, ja sēra saturs pārsniedz 0,1 % (masas procenti):

a) iekšējo ūdensceļu kuģi; un

b) kuģi, kas noenkurojušies Kopienas ostās, dodot pietiekami laiku ekipāžai, lai tā veiktu jebkuras nepieciešamās degvielas nomaiņas operācijas, cik vien ātri iespējams pēc ierašanās enkurvietā un cik vien vēlu iespējams pirms atiešanas.

Dalībvalstis pieprasa, lai kuģa žurnālā tiktu ierakstīts laiks, kas nepieciešams jebkurai degvielas nomaiņas operācijai.

2. Šā panta 1. punktu nepiemēro:

a) vienmēr, kad kuģiem pēc publicētajiem sarakstiem ir paredzēts atrasties enkurvietā mazāk par divām stundām;

b) iekšējo ūdensceļu kuģiem, kam ir sertifikāts, kurš apstiprina atbilstību 1974. gada Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras ar grozījumiem — kamēr šie kuģi atrodas jūrā;

c) līdz 2012. gada 1. janvārim — kuģiem, kas minēti pielikumā un darbojas tikai Grieķijas Republikas teritorijā;

d) kuģiem, kuriem izslēdz visus motorus un izmanto krasta elektroenerģijas pieslēgumu, kamēr tie ir noenkurojušies ostās.

3. No 2010. gada 1. janvāra dalībvalstis nodrošina, ka flotes gāzeļļas netiek laistas tirgū to teritorijā, ja sēra saturs šajās flotes gāzeļļās pārsniedz 0,1 % (masas procenti).

4.c pants

Izmēģinājumi un jauno emisijas samazināšanas tehnoloģiju izmantošana

1. Dalībvalstis sadarbībā ar citām dalībvalstīm vajadzības gadījumā var apstiprināt kuģu emisijas samazināšanas tehnoloģiju izmēģinājumus uz kuģiem, kuri kuģo ar to karogu, vai jūras rajonos, kas ir to jurisdikcijā. Šo izmēģinājumu laikā flotes degvielas, kas atbilst 4.a un 4.b panta prasībām, izmantošana nav obligāta, ar noteikumu, ka:

- Komisija un jebkura ostas valsts tiek informētas rakstiski vismaz 6 mēnešus pirms sākas izmēģinājumi,
- izmēģinājumu atļauju derīguma termiņš nepārsniedz 18 mēnešus,
- visi iesaistītie kuģi uzstāda drošu aprīkojumu pastāvīgai dūmu gāzes emisiju kontrolei un izmanto to visā izmēģinājumu laikposmā,
- visi iesaistītie kuģi panāk emisiju samazināšanu, kas ir vismaz vienāda ar to, kuru varētu sasniegt ar kurināmā sēra satura normatīviem, kas noteikti šajā direktīvā,
- ir piemērotas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas attiecībā uz emisijas samazināšanas tehnoloģijas izraisītiem atkritumiem, visā izmēģinājumu laikposmā,
- tiek novērtēta ietekme uz jūras vidi, īpaši ekosistēmām slēgtajās ostās, ostās un grīvās, visā izmēģinājumu laikposmā, un
- Komisijai ir pieejami visi rezultāti, un tie ir publiski pieejami sešu mēnešu laikā pēc izmēģinājumu beigām.

2. Emisijas samazināšanas tehnoloģijas kuģiem, kas kuģo ar dalībvalstu karogu, apstiprina saskaņā ar procedūru, kura minēta 3. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un piesārņojuma no kuģiem novēršanas komiteju (COSS) (*), ievērojot:

- pamatnostādnes, ko izstrādā SJO,

— rezultātus no jebkuriem izmēģinājumiem, kas veikti saskaņā ar 1. punktu,

— ietekmi uz vidi, ietverot sasniedzamu emisiju samazināšanu, un ietekmi uz ekosistēmām slēgtās ostās, ostās un grīvās,

— monitoringa un pārbaudes iespējamību.

3. Kritēriji tiek izveidoti emisijas samazināšanas tehnoloģiju izmantošanai visu valstu kuģiem slēgtās ostās, ostās un grīvās Kopienā saskaņā ar procedūru, kas minēta 9. panta 2. punktā. Komisija paziņo šos kritērijus SJO.

4. Kā alternatīvu zema sēra satura flotes degvielas izmantošanai, izpildot 4.a panta un 4.b panta prasības, dalībvalstis var ļaut kuģiem izmantot atzītu emisijas samazināšanas tehnoloģiju, ar noteikumu, ka šie kuģi:

— turpina panākt emisiju samazināšanu, kas ir vismaz vienāda ar to, kuru varētu sasniegt ar degvielas sēra satura normatīviem, kas noteikti šajā direktīvā,

— ir aprīkoti ar iekārtām, kas pastāvīgi kontrolē emisiju, un

— pilnībā dokumentē, ka neviena piesārņojuma plūsma, kas izplūst slēgtās ostās, ostās un grīvās, neietekmē ekosistēmas, pamatojoties uz kritērijiem, ko ostu valsts iestādes darījušas zināmas SJO.

(*) OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 415/2004 (OV L 68., 6.3.2004., 10. lpp.)”

6. Šādi groza 6. pantu:

a) tiek iekļauts šāds punkts:

“1.a Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka flotes degvielas sēra saturs atbilst attiecīgajiem 4.a un 4.b panta noteikumiem.

Atbilstīgi izmanto katru no turpmāk norādītajiem paraugu ņemšanas, analīžu un pārbaudes līdzekļiem:

- paraugu ņemšana no flotes degvielas, kas paredzēta sadedzināšanai uz kuģa, kamēr tā tiek nogādāta uz kuģiem, ievērojot SJO pamatnostādnes, un tās sēra satura analīze,
- paraugu ņemšana un sēra satura analīze flotes degvielai, kas paredzēta sadedzināšanai uz kuģa un kas atrodas tilpnēs, ja iespējams, un noplombētu bunkuru paraugus uz kuģa,
- kuģa žurnālu un bunkuru piegādes pavadzīmju pārbaude.

Paraugus sāk ņemt dienā, kad stājas spēkā attiecīgie maksimālā sēra satura normatīvi. Paraugus ņem pietiekami bieži un pietiekamos daudzumos, lai nodrošinātu, ka kontrolējamās degvielas un degvielas, ko izmanto kuģi, kamēr tie atrodas attiecīgajos jūras rajonos, ostās un iekšzemes ūdensceļos, paraugi ir reprezentatīvi.

Dalībvalstis veic attiecīgus pasākumus, lai kontrolētu sēra saturu flotes degvielā, kas nav tā, uz kuru attiecas 4.a un 4.b pants.”;

- b) 2. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“a) ISO 8754 (1992) un PrEN ISO 14596 smagās degvielleļļas un flotes degvielas analīzēm;”.

7. Direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“7. pants

Ziņojums un pārskatīšana

1. Pamatojoties uz 6. pantā noteikto paraugu ņemšanas, to analīžu un pārbaudes rezultātiem, dalībvalstis katru gadu līdz 30. jūnijam iesniedz Komisijai īsu ziņojumu par sēra saturu šķidrā kurināmajā, uz ko attiecas šī direktīva un kas iepriekšējā kalendāra gada laikā izmantots to teritorijā. Ziņojumā iekļauj datus par kopējo analizēto paraugu skaitu pēc degvielas tipa un

norāda attiecīgo izmantotās degvielas daudzumu un aprēķināto vidējo sēra saturu. Dalībvalstis ziņo arī par pārbaudes skaitu, kas veiktas uz kuģa, un atzīmē vidējo sēra saturu flotes degvielā, kas izmantota to teritorijā un uz ko 2005. gada 11. augustā neattiecas šī direktīva.

2. Pamatojoties *inter alia* uz:

- a) gada ziņojumiem, kas iesniegti saskaņā ar 1. punktu;
- b) konstatētajām gaisa kvalitātes pārmaiņām, kā arī paskābināšanās tendencēm, degvielas izmaksām un modālo maiņu;
- c) progresu sērā oksīdu emisiju samazināšanā no kuģiem ar SJO mehānismu palīdzību, sekojot Kopienas iniciatīvām šai sakarā;
- d) jaunu izmaksu lietderības analīzi, ietverot tiešos un netiešos labumus videi, pasākumiem, kas ietverti 4.a panta 4. punktā un iespējamiem tālākas emisijas samazināšanas pasākumiem; un
- e) 4.c panta īstenošanu,

Komisija līdz 2008. gadam iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

Kopā ar šādu ziņojumu Komisija var iesniegt arī priekšlikumus par šīs direktīvas grozījumiem, jo īpaši attiecībā uz

— otro posmu katram degvielas veidam noteiktajām sēra satura robežvērtībām, un,

— ņemot vērā darbu SJO, jūras rajoniem, kuros jāizmanto flotes degviela ar zemu sēra saturu.

Komisija īpaši apsver priekšlikumus par:

- a) papildu SO_x emisijas kontroles zonu noteikšanu;
- b) sēra satura robežvērtību samazināšanu kuģu degvielai SO_x emisijas kontroles zonās, iespējams, līdz 0,5 %;
- c) alternatīviem vai papildinošiem pasākumiem.

3. Līdz 2005. gada 31. decembrim Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par iespējamo ekonomisko instrumentu izmantošanu, ietverot tādus mehānismus kā, piemēram, atšķirīgās nodevas un maksājumus par kilometriem, tirgojamās emisijas atļaujas un ieskaitīšanu.

Komisija var apsvērt iespēju iesniegt priekšlikumus par ekonomiskiem instrumentiem kā alternatīviem vai papildinošiem pasākumiem saistībā ar 2008. gada pārskatu, ja var skaidri pierādīt ieguvumus attiecībā uz vidi un veselību.

4. Jebkurus grozījumus, kas nepieciešami, lai veiktu 2. panta 1., 2., 3., 3.a, 3.b punkta un 4. punkta vai 6. panta 2. punkta tehniskos pielāgojumus, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību, pieņem saskaņā ar procedūru, kas minēta 9. panta 2. punktā. Šādi pielāgojumi nedrīkst radīt tiešas izmaiņas šīs direktīvas piemērošanas jomā un degvielas sēra normatīvos, kas precizēti šajā direktīvā.”

8. Direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“9. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Padomes Lēmuma 1999/468/EK (*) 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

Strasbūrā, 2005. gada 6. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
J. BORRELL FONTELLES

Laikposms, kas noteikts Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā, ir trīs mēneši.

3. Komiteja pieņem savu regulamentu.

(*) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.”.

9. Pievieno šīs direktīvas pielikuma tekstu.

2. pants

Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2006. gada 11. augustam izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par tiem tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis paredz šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsaucis.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
J. STRAW

PIELIKUMS

"PIELIKUMS

GRIEĶIJAS KUĢI

KUĢA NOSAUKUMS	PIEGĀDES GADS	SJO NUMURS
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"