

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2016/802
(2016. gada 11. maijs),
ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem
(kodifikācija)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Padomes Direktīva 1999/32/EK ⁽³⁾ ir vairākas reizes būtiski grozīta ⁽⁴⁾. Skaidrības un praktisku apsvērumu dēļ minētā direktīva būtu jākodificē.
- (2) Viens no Savienības vides politikas mērķiem, kā noteikts vides rīcības programmās un jo īpaši Sestajā Vides rīcības programmā, kas pieņemta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK ⁽⁵⁾, un Septītajā Vides rīcības programmā, kas pieņemta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1386/2013/ES ⁽⁶⁾, ir panākt tādu gaisa kvalitātes līmeni, kas nerada būtisku nevēlamu ietekmi un risku cilvēka veselībai un videi.
- (3) Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191. panta 2. punktā ir paredzēts, ka Savienības politika attiecībā uz vidi tiecas panākt augsta līmeņa aizsardzību, ievērojot dažādu Savienības reģionu stāvokļa atšķirības.
- (4) Šī direktīva nosaka maksimāli pieļaujamo sēra saturu smagajā degvielā, gāzē, flotes gāzē un flotes dīzeļdegvielā, ko izmanto Savienībā.
- (5) Kuģošanas radītā emisija, ko rada augsta sēra satura flotes degvielas izmantošana, palielina gaisa piesārņojumu ar sēra dioksīdu un cietajām daļiņām, kas ir kaitīgi cilvēka veselībai un videi un veicina skābos nosēdumus. Ja netiktu veikti šajā direktīvā izklāstītie pasākumi, kuģošanas radītās emisijas līmenis drīz būtu pārsniedzis visu sauszemes avotu kopējo emisijas līmeni.

⁽¹⁾ OV C 12, 15.1.2015., 117. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2016. gada 9. marta nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2016. gada 11. aprīļa lēmums.

⁽³⁾ Padomes Direktīva 1999/32/EK (1999. gada 26. aprīlis), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un ar ko groza Direktīvu 93/12/EEK (OV L 121, 11.5.1999., 13. lpp.).

⁽⁴⁾ Sk. III pielikuma A daļu.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1600/2002/EK (2002. gada 22. jūlijs), ar ko nosaka Sesto Kopienas vides rīcības programmu (OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1386/2013/ES (2013. gada 20. novembris) par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2020. gadam "Labklājīga dzīve ar pieejamajiem planētas resursiem" (OV L 354, 28.12.2013., 171. lpp.).

- (6) Paskābināšanās un sēra dioksīda radītais atmosfēras piesārņojums bojā jutīgas ekosistēmas, samazina bioloģisko daudzveidību un ainavisko vērtību un nelabvēlīgi ietekmē augkopību un mežu augšanu. Pilsētās skābie lieti var radīt ievērojamus ēku bojājumus un apdraudēt arhitektūras mantojumu. Sēra dioksīda radītais piesārņojums var ļoti nelabvēlīgi ietekmēt cilvēku veselību un it īpaši to cilvēku veselības stāvokli, kuri sirgst ar elpošanas orgānu slimībām.
- (7) Paskābināšanās ir pārrobežu problēma, kas jārisina gan Savienības, gan arī valstu un vietējā līmenī.
- (8) Sēra dioksīda emisija veicina cieto daļiņu veidošanos atmosfērā.
- (9) Gaisa piesārņojums no pietātnēs esošajiem kuģiem daudzām ostu pilsētām rada būtiskas problēmas saistībā ar to centieniem sasniegt Savienības gaisa kvalitātes robežlielumus.
- (10) Dalībvalstīm būtu jāveicina krasta elektroenerģijas pieslēgumu izmantošana, jo patlaban kuģiem elektrību parasti nodrošina ar papildu dzinējiem.
- (11) Savienība un atsevišķas dalībvalstis ir parakstījušas ANO Eiropas Ekonomikas komisijas 1979. gada 13. novembra Konvenciju par gaisa pārrobežu piesārņojuma pakāpenisku samazināšanu. Otrajā ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Protokolā par pārrobežu piesārņojumu ar sēra dioksīdu paredzēts, ka to parakstījušajām pusēm būtu jāsamazina sēra dioksīda emisijas tikpat vai par 30 % vairāk, nekā noteikts pirmajā Protokolā, un otrais ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Protokols pamatojas uz priekšnoteikumu, ka kritiskās slodzes un robežlīmeņi joprojām būs pārāk augsti dažās jutīgās teritorijās. Būs jāveic papildu pasākumi sēra dioksīda emisijas samazināšanai. Tāpēc Līgumslēdzējām pusēm būtu vēl vairāk jāsamazina sēra dioksīda emisija.
- (12) Sēru, kas nelielā daudzumā ir naftā un akmeņoglēs, jau gadu desmitiem uzskata par galveno "skābo lietu" cēloni un vienu no galvenajiem gaisa piesārņojuma avotiem daudzās pilsētu teritorijās un rūpniecības rajonos.
- (13) Pētījumos noskaidrots, ka labums, ko dod sēra emisijas samazināšanās, samazinot sēra saturu degvielā, būs daudzkārt lielāks par ražošanas izmaksām, kas noteiktas ar šo direktīvu. Ir izstrādātas un labi apgūtas tehnoloģijas šķidrā kurināmā sēra satura samazināšanai.
- (14) Saskaņā ar LESD 193. pantu, šai direktīvai nevajadzētu nevienai dalībvalstij liegt saglabāt vai noteikt stingrākus aizsargpasākumus, lai veicinātu to agrīnu īstenošanu attiecībā uz maksimālo sēra saturu flotes degvielā, piemēram, izmantojot emisijas samazināšanas metodes ārpus SO_x emisijas kontroles zonām. Šādiem pasākumiem jāatbilst Līgumiem, un par tiem jāpaziņo Komisijai.
- (15) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/1535⁽¹⁾, dalībvalstīm pirms jaunu, stingrāku aizsargpasākumu noteikšanas par to projektu vajadzētu informēt Komisiju.
- (16) LESD prasa pievērst uzmanību Savienības tālāko reģionu īpatnībām, proti, Francijas aizjūras departamentiem, Azoru salām, Madeirai un Kanāriju salām.
- (17) Dalībvalstīm un reģioniem, kur vides apstākļi tam ir piemēroti, var pieļaut izņēmumus, nosakot sēra satura normatīvus smagajām degvielleļļām.
- (18) Attiecībā uz sēra satura normatīviem smagajām degvielleļļām jānosaka arī izņēmumi, ja to sadedzina iekārtās, kas atbilst emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/80/EK⁽²⁾ vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/75/ES⁽³⁾ V pielikumā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/1535 (2015. gada 9. septembris), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā (OV L 241, 17.9.2015., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/80/EK (2001. gada 23. oktobris) par ierobežojumiem attiecībā uz dažu piesārņojošu vielu emisiju gaisā no lielām sadedzināšanas iekārtām (OV L 309, 27.11.2001., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/75/ES (2010. gada 24. novembra) par rūpnieciskajām emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole) (OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.).

- (19) Šīs direktīvas 3. panta 2. punkta d) apakšpunkts vai 3. panta 3. punkta c) apakšpunkts neattiecas uz sadedzināšanas iekārtām naftas pārstrādes rūpnīcās, vidējam sēra dioksīda emisijas līmenim virs šādām iekārtām nevajadzētu pārsniegt Direktīvā 2001/80/EK vai Direktīvas 2010/75/ES V pielikumā, vai to iespējamajos grozījumos noteiktos normatīvus. Piemērojot šo direktīvu, dalībvalstīm būtu jāņem vērā, ka, pārejot uz citiem, 2. pantā neminētiem kurināmā veidiem, paskābinošo piesārņotājvielu emisija nedrīkstētu palielināties.
- (20) 2008. gadā Starptautiskā jūras organizācija (SJO) pieņēma rezolūciju par 1997. gada Protokola VI pielikuma grozījumiem, lai grozītu 1973. gada Starptautisko konvenciju par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kas grozīta, izmantojot ar to saistīto 1978. gada protokolu (MARPOL), kurā ir reglamentēta gaisa piesārņojuma novēršana no kuģiem. Pārskatītais MARPOL VI pielikums stājās spēkā 2010. gada 1. jūlijā.
- (21) Ar pārskatīto MARPOL VI pielikumu *inter alia* ievieš stingrākus flotes degvielas sēra satura ierobežojumus gan SO_x emisijas kontroles zonās (1,00 % no 2010. gada 1. jūlija un 0,10 % no 2015. gada 1. janvāra), gan jūras teritorijās ārpus SO_x emisijas kontroles zonām (3,50 % no 2012. gada 1. janvāra un principā 0,50 % no 2020. gada 1. janvāra). Lielākajai daļai dalībvalstu saskaņā ar to starptautiskajām saistībām ir jāpieprasa, lai uz kuģiem SO_x emisijas kontroles zonās no 2010. gada 1. jūlija izmanto degvielu, kuras maksimālais sēra saturs ir 1,00 %. Lai nodrošinātu saskaņotību ar starptautisko tiesību aktiem un Savienībā garantētu jauno vispārēji noteikto sēra satura standartu pienācīgu ievērošanu, šīs direktīvas noteikumiem būtu jāatbilst pārskatītajam MARPOL VI pielikumam. Lai nodrošinātu tādas degvielas kvalitātes minimumu, kuru izmanto uz kuģiem, lai ievērotu degvielai noteiktās prasības vai tehnoloģiskās prasības, Savienībā nevajadzētu atļaut lietot flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par vispārējo standartu 3,50 % (masas), izņemot attiecībā uz degvielu, ko piegādā kuģiem, kuri izmanto emisijas samazināšanas paņēmienus slēgtā sistēmā.
- (22) Grozījumus MARPOL VI pielikumā attiecībā uz SO_x emisijas kontroles zonām ir iespējams veikt saskaņā ar SJO procedūrām. Ja attiecībā uz SO_x emisijas kontroles zonu ierobežojumu piemērošanu MARPOL VI pielikumā tiks ieviestas papildu izmaiņas, tostarp atbrīvojumi, Komisijai būtu jāapsver visas minētās izmaiņas un attiecīgā gadījumā nekavējoties jāiesniedz vajadzīgais priekšlikums saskaņā ar LESD, lai šo direktīvu pilnībā pielāgotu SJO noteikumiem par SO_x emisijas kontroles zonām.
- (23) Ikvienu jaunu emisijas kontroles zonu būtu jāveido saskaņā ar SJO procedūru atbilstīgi MARPOL VI pielikuma noteikumiem un balstoties uz rūpīgi sagatavotu vides un ekonomikas pamatojumu un zinātniskajiem datiem.
- (24) Saskaņā ar pārskatītā MARPOL VI pielikuma 18. noteikumu dalībvalstīm būtu jācenšas nodrošināt šīs direktīvas prasībām atbilstīgas flotes degvielas pieejamību.
- (25) Ņemot vērā vides politikas un kuģošanas radītās emisijas pasaules mēroga ietekmi, būtu jānosaka vērīnīgi pasaules mēroga emisijas standarti.
- (26) Savienība turpinās aizstāvēt pret SO_x emisiju jutīgu teritoriju iedarbīgāku aizsardzību un katlu kurināmās degvielas pieļaujamā sēra satura samazināšanu SJO.
- (27) Pasažieru kuģi galvenokārt kuģo ostās vai tuvu piekrastes teritorijām, un tiem ir būtiska ietekme uz cilvēka veselību un vidi. Lai uzlabotu gaisa kvalitāti ostu un piekrastes teritorijās, minētajiem kuģiem ir jāizmanto flotes degviela, kuras maksimālais sēra saturs ir 1,50 %, līdz visiem kuģiem dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās tiks piemēroti stingrāki sēra satura standarti.
- (28) Lai atvieglotu pāreju uz jaunām dzinēju tehnoloģijām, kas varētu vēl vairāk samazināt emisiju jūrnieceības nozarē, Komisijai būtu jāturpina pētīt iespējas, kā nodrošināt un veicināt ar gāzi darbināmu dzinēju izmantošanu kuģos.
- (29) Lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus, ir vajadzīga pienācīga saistību izpilde attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā. Direktīvas 1999/32/EK ieviešanas pieredze liecina, ka šīs direktīvas pienācīgai ieviešanai vajadzīgs stingrāks monitoringa un izpildes režīms. Tādēļ dalībvalstīm jānodrošina pietiekami bieža un pareiza tirgū laistās vai uz kuģa izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana, kā arī kuģu žurnālu un degvielas piegādes pavadokļumu regulāra pārbaudīšana. Dalībvalstīm arī jāizveido sistēma iedarbīgām, samērīgām un atturošām sankcijām par šīs direktīvas noteikumu neievērošanu. Lai nodrošinātu informācijas labāku pārredzamību, ir lietderīgi arī noteikt, ka flotes degvielas vietējo piegādātāju reģistram jābūt publiski pieejamam.

- (30) Zemu sēra satura robežvērtību ievērošana flotes degvielai, jo īpaši SO_x emisijas kontroles zonās, vismaz īstermiņā var ievērojami palielināt šādas degvielas cenas un negatīvi ietekmēt tuvsatiksmes kuģošanas konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, kā arī nozaru konkurētspēju valstīs, kas robežojas ar SO_x emisijas kontroles zonām. Ir jārod piemēroti risinājumi, lai samazinātu ar atbilstības nodrošināšanu saistītās izmaksas skartajās nozarēs, piemēram, jāparedz, ka var izmantot citus, rentablākus atbilstības panākšanas paņēmienus nekā ar degvielu saistītās metodes un ka vajadzības gadījumā var sniegt atbalstu. Komisijai, pamatojoties *inter alia* uz dalībvalstu ziņojumiem, būtu uzmanīgi jāuzrauga ietekme, ko rada kuģniecības nozares atbilstība jaunajiem degvielas kvalitātes standartiem, jo īpaši attiecībā uz iespējamo kravu novirzīšanu no jūras uz sauszemes transportu, kā arī vajadzības gadījumā būtu jāierosina attiecīgi pasākumi, lai novērstu šādu tendenci.
- (31) Svarīgi ir ierobežot kravu novirzīšanu no jūras uz sauszemes transportu, ņemot vērā, ka arvien lielāks ar sauszemes transportu pārvadājamo preču īpatsvars daudzos gadījumos būtu pretrunā Savienības mērķiem klimata pārmaiņu jomā un palielinātu sastrēgumus.
- (32) Ar jaunajām prasībām par sēra dioksīda emisijas samazināšanu saistītās izmaksas varētu izraisīt kravu novirzīšanu no jūras uz sauszemes transportu un negatīvi ietekmēt nozaru konkurētspēju. Nolikā sniegt mērķtiecīgu palīdzību Komisijai būtu pilnībā jāizmanto instrumenti, piemēram, programma *Marco Polo* un Eiropas transporta tīkls, lai sniegtu mērķtiecīgu palīdzību, samazinot kravu novirzīšanas risku. Dalībvalstis var uzskatīt par nepieciešamu sniegt atbalstu operatoriem, uz kuriem attiecas šī direktīva, saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem par valsts atbalstu.
- (33) Saskaņā ar pašreizējām pamatnostādņēm par valsts atbalstu vides aizsardzībai un neskarot turpmākās izmaiņas tajās, dalībvalstis var paredzēt valsts atbalstu operatoriem, uz kuriem attiecas šī direktīva, tostarp atbalstu esošo kuģu modernizēšanas darbībām, ja šādus atbalsta pasākumus uzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. un 108. pantu, jo īpaši saistībā ar piemērojamiem pamatnostādņēm par valsts atbalstu vides aizsardzībai. Saistībā ar šo Komisija var ņemt vērā, ka dažu emisiju samazināšanas paņēmieni izmantošana pārsniedz šīs direktīvas prasības, samazinot ne tikai sēra dioksīda emisijas, bet arī cita veida emisijas.
- (34) Būtu jāveicina emisijas samazināšanas paņēmieni pieejamība. Minēto paņēmieni izmantošana var nodrošināt emisijas samazinājumu, kas ir vismaz līdzvērtīgs vai pat lielāks nekā ar zema sēra satura degvielas izmantošanu sasniedzamais samazinājums, ja tiem nav būtiskas negatīvas ietekmes uz vidi, piemēram, jūras ekosistēmām, un tie tiek izstrādāti, izmantojot atbilstīgus apstiprināšanas un kontroles mehānismus. Savienībā būtu jāatzīst jau zināmie alternatīvie paņēmieni, piemēram, kuģos uzstādītas izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas, degvielas maisījumi ar sašķidrināto dabasgāzi vai biodegvielas izmantošana. Svarīgi ir veicināt jaunu piesārņojuma samazināšanas paņēmieni izmēģinājumus un izstrādāšanu, lai papildus citiem iemesliem izvairītos arī no kravu novirzīšanas no jūras uz sauszemes transportu.
- (35) Emisiju samazināšanas paņēmieniem ir nozīmīgs potenciāls samazināt emisiju. Tādēļ Komisijai būtu jāveicina šādu tehnoloģiju testēšana un izstrāde, *inter alia* apsverot kopīgas ar nozari līdzfinansētas programmas ieviešanu, pamatojoties uz līdzīgu programmu principiem, kā programma *Clean Sky*.
- (36) Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām būtu jāpilnveido pasākumi, kas noteikti Komisijas 2011. gada 16. septembra darba dokumentā "Jūras transporta radīto piesārņojošo vielu emisijas samazināšana un ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums".
- (37) Gadījumos, kad tiek traucētas jēlnaftas, naftas produktu vai citu ogļūdeņražu piegādes, Komisija var atļaut dalībvalsts teritorijā noteikt augstākus normatīvus.
- (38) Dalībvalstīm vajadzētu noteikt piemērotus līdzekļus pilnīgas šīs direktīvas noteikumu ievērošanas pārraudzībai. Komisijai vajadzētu saņemt pārskatus par sēra saturu šķidrā kurināmajā.
- (39) Šajā direktīvā būtu jāiekļauj sīki izstrādāti norādījumi par ziņojuma saturu un formātu, lai nodrošinātu saskaņotu ziņošanu.

- (40) Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai grozītu līdzvērtīgas emisiju vērtības un kritērijus emisijas samazināšanas paņēmieni izmantošanai, kas iekļauti šīs direktīvas I un II pielikumā, lai tos pielāgotu zinātnes un tehnikas attīstībai, nodrošinot stingru atbilstību attiecīgajiem SJO instrumentiem, kā arī lai grozītu šīs direktīvas 2. panta a) līdz e) un p) punktu, 13. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) punktu un 13. panta 3. punktu, lai minētos noteikumus pielāgotu zinātnes un tehnikas attīstībai. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (41) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (42) Ir lietderīgi, ka Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 ⁽²⁾, palīdz Komisijai apstiprināt emisijas samazināšanas metodes, uz kurām neattiecas Padomes Direktīva 96/98/EK ⁽³⁾.
- (43) Lai īstenotu šo direktīvu, ir svarīgi noteikt efektīvas, samērīgas un atturošas sankcijas. Minētajās sankcijās dalībvalstīm būtu jāparedz naudas sodi, kurus aprēķina tā, lai nodrošinātu, ka tie vainīgajiem vismaz liedz gūt saimniecisku labumu, kas izriet no to pārkāpuma, un ka minēto naudas sodu apmērs par atkārtotiem pārkāpumiem pakāpeniski pieaug. Dalībvalstīm šie noteikumi par sankcijām būtu jāpaziņo Komisijai.
- (44) Šai direktīvai nebūtu jāskar dalībvalstu pienākumi attiecībā uz termiņiem III pielikuma B daļā minēto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis un darbības joma

1. Šīs direktīvas mērķis ir samazināt sēra dioksīda emisiju, kas rodas, sadedzinot noteiktu veidu šķidro kurināmo, un tādējādi samazināt šādu emisiju kaitīgo ietekmi uz cilvēkiem un vidi.

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

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 Savienības tālākajos reģionos, ar noteikumu, ka attiecīgās dalībvalstis nodrošina, ka minētajos reģionos:
 - i) tiek ievēroti gaisa kvalitātes standarti;
 - ii) smagā degvielēla netiek izmantota, ja tās sēra saturs pārsniedz 3 % no masas;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.).

⁽³⁾ Padomes Direktīva 96/98/EK (1996. gada 20. decembris) par kuģu aprīkojumu (OV L 46, 17.2.1997., 25. lpp.).

- e) degvielu, ko izmanto kara kuģi un citi karadienesta kuģi. Tomēr dalībvalstīm vajadzētu censties nodrošināt, pieņemot attiecīgus pasākumus, kas nepasliktina šādu kuģu darbības vai darbaspējas, ka minētie 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 kuģiem, kuri lieto emisijas samazināšanas paņēmienus saskaņā ar 8. un 10. pantu, neskarot 5. pantu.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- a) “smagā degviellejla” ir:
 - i) tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot flotes degvielu, uz ko attiecas KN kodi 2710 19 51 līdz 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 vai 2710 20 39, vai
 - ii) tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot b) punktā definēto gāzeļļu un izņemot c), d) un e) punktā definēto jūras degvielu, kas pēc destilācijas rādītājiem ietilpst smago degvielleļļu grupā, ko izmanto par kurināmo un kas 250 °C temperatūrā, izmantojot ASTM D86 metodi, pārtvaicējas mazāk par 65 tilpuma procentiem (ietverot zudumus). Ja destilācijas rādītājus nevar noteikt ar ASTM D86 metodi, naftas produktu arī pieskaita smagajai degvielleļļai;
- b) “gāzeļļa” ir:
 - i) tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot flotes degvielu, uz ko attiecas KN kodi 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 vai 2710 20 19, vai
 - ii) tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot flotes degvielu, kas 250 °C temperatūrā, izmantojot ASTM D86 metodi, pārtvaicējas mazāk par 65 tilpuma procentiem (ietverot zudumus), bet 350 °C temperatūrā – vismaz par 85 tilpuma procentiem (ietverot zudumus).

Šī definīcija neattiecas uz dīzeļdegvielu, kas definēta 2. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/70/EK ⁽¹⁾. Šī definīcija neattiecas arī uz degvielu, ko izmanto visurgājējā tehnikā un lauksaimniecības traktoros;

- c) “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. Tā aptver jebkuru šķidro degvielu, kas iegūta no naftas un ko lieto iekšzemes ūdensceļu kuģos vai atpūtas kuģos, kā definēts attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 97/68/EK ⁽²⁾ 2. pantā un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/25/EK ⁽³⁾ 1. panta 3. punktā, kad tie atrodas jūrā;
- d) “flotes dīzeļdegviela” ir visu veidu flotes degviela, kā tā noteikta DMB pakāpei ISO 8217 I tabulā, izņemot atsauci uz sēra saturu;
- e) “flotes gāzeļļa” ir visu veidu flotes degviela, kā tā noteikta DMX, DMA un DMZ pakāpei ISO 8217 I tabulā, izņemot atsauci uz sēra saturu;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/70/EK (1998. gada 13. oktobris), kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/12/EEK (OV L 350, 28.12.1998., 58. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 97/68/EK (1997. gada 16. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem pret gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju no iekšdedzes motoriem, ko uzstāda visurgājējai tehnikai (OV L 59, 27.2.1998., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 94/25/EK (1994. gada 16. jūnijs) par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz izprieču kuģiem (OV L 164, 30.6.1994., 15. lpp.).

- f) "MARPOL" ir 1973. gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978. gada protokolu;
- g) "MARPOL VI pielikums" ir pielikums ar nosaukumu "Noteikumi gaisa piesārņojuma no kuģiem novēršanai", ko pievienoja MARPOL ar 1997. gada protokolu;
- h) "SO_x emisijas kontroles zonas" ir jūras apgabali, ko Starptautiskā jūras organizācija (SJO) ir definējusi kā tādas saskaņā ar MARPOL VI pielikumu;
- i) "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;
- j) "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;
- k) "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;
- l) "noenkurotie" kuģi ir kuģi, kas ir droši pietauvoti vai noenkuroti Savienības ostā, kamēr tie iekrauj kravu, izkrauj kravu vai darbojas kā viesnīcas, ietverot laiku, kas nav saistīts ar kravas darbībām;
- m) "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;
- n) "tālākie reģioni" ir Francijas aizjūras departamenti, Azoru salas, Madeira un Kanāriju salas, kā izklāstīts LESD 349. pantā;
- o) "emisiju samazināšanas paņēmieni" ir jebkurš aprīkojums, materiāls, ierīce vai aparatūra, ar ko paredzēts aprīkot kuģi, vai citāda procedūra, alternatīva degviela vai atbilstības metode, ko izmanto kā alternatīvu šajā direktīvā noteiktajām prasībām atbilstīgai flotes degvielai ar samazinātu sēra saturu un kas ir pārbaudāma, kvantificējama un īstenojama;
- p) "ASTM metode" nozīmē Amerikas Testēšanas un materiālu biedrības (*American Society for Testing and Materials*) 1976. gada izdevuma naftas produktu un smērvielu kvalitātes noteikšanas standartus un tehniskos noteikumus;
- q) "sadedzināšanas iekārta" ir jebkura tehniska iekārta, kurā tiek oksidēts kurināmais, lai izmantotu tā oksidēšanās procesā iegūto siltumenerģiju.

3. pants

Maksimālais sēra saturs smagajā degvielā

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto smagās degvielas, ja to sēra saturs pārsniedz 1,00 % (masas).
2. Ja kompetentās iestādes pienācīgi pārrauga emisijas, līdz 2015. gada 31. decembrim 1. punkts neattiecas uz smagajām degvielām, ko izmanto:
 - a) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Direktīvas 2001/80/EK darbības jomā un uz kurām attiecas minētās direktīvas 4. panta 1. vai 2. punkts vai 4. panta 3. punkta a) apakšpunkts, un kuras atbilst sēra dioksīda emisijas ierobežojumiem, kas šādām iekārtām noteikti minētajā direktīvā;
 - b) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Direktīvas 2001/80/EK darbības jomā un uz kurām attiecas minētās direktīvas 4. panta 3. punkta b) apakšpunkts un 4. panta 6. punkts, un kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;

- c) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām neattiecas a) vai b) apakšpunkts un kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;
- d) sadedzināšanai naftas pārstrādes rūpnīcās, ja mēneša vidējā sēra dioksīda emisija no visām attiecīgās naftas pārstrādes rūpnīcas sadedzināšanas iekārtām, neatkarīgi no izmantotās degvielas vai degvielas maisījuma veida, izņemot iekārtas, uz kurām attiecas a) un b) apakšpunkts, gāzturbīnas un gāzes dzinējus, nepārsniedz $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs.

3. Ja kompetentas iestādes pienācīgi pārrauga emisijas, no 2016. gada 1. janvāra 1. punkts neattiecas uz smagajām degvielleļļām, ko izmanto:

- a) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Direktīvas 2010/75/ES III nodaļas darbības jomā un kuras atbilst minētās direktīvas V pielikumā šādām iekārtām noteiktiem sēra dioksīda emisiju ierobežojumiem, bet – ja saskaņā ar minēto direktīvu attiecīgās emisiju robežvērtības nav piemērojamas – kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;
- b) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām neattiecas a) apakšpunkts un kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;
- c) sadedzināšanai naftas pārstrādes rūpnīcās, ja mēneša vidējā sēra dioksīda emisija no visām attiecīgās naftas pārstrādes rūpnīcas sadedzināšanas iekārtām, neatkarīgi no izmantotās degvielas vai degvielas maisījuma veida, izņemot iekārtas, uz kurām attiecas a) apakšpunkts, gāzturbīnas un gāzes dzinējus, nepārsniedz $1\ 700\ \text{mg}/\text{Nm}^3$ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs.

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena sadedzināšanas iekārta, kurā izmanto smago degvielleļļu, kuras sēra saturs ir lielāks par 1. punktā minēto, netiek izmantotas bez kompetentu iestāžu piešķirtas atļaujas, kurā noteikti emisiju ierobežojumi.

4. pants

Gāzeļu sēra satura maksimums

Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto gāzeļļas, ja to sēra saturs pārsniedz 0,10 % (masas).

5. pants

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā

Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto flotes degvielu, ja tās sēra saturs pārsniedz 3,50 % (masas), izņemot degvielu, ko piegādā kuģiem, kas, ievērojot 8. pantu, izmanto emisijas samazināšanas paņēmienus slēgtā sistēmā.

6. pants

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā, ko izmanto dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās, tostarp SO_x emisijas kontroles zonās, un ko izmanto pasažieru kuģi, kuri veic regulārus pārvadājumus uz Savienības ostām vai no tām

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par:

- a) 3,50 % (masas) no 2014. gada 18. jūnija;
- b) 0,50 % (masas) no 2020. gada 1. janvāra.

Neskarot šā panta 2. un 5. punktu, kā arī 7. pantu, šis punkts attiecas uz visu valstu kuģiem, tostarp kuģiem, kuru reisa sākums ir ārpus Savienības.

2. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās, kas ietilpst SO_x emisijas kontroles zonās, neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par:

- a) 1,00 % (masas) līdz 2014. gada 31. decembrim;
- b) 0,10 % (masas) no 2015. gada 1. janvāra.

Šis punkts attiecas uz visu valstu kuģiem, tostarp kuģiem, kuru reisa sākums ir ārpus Savienības.

Komisija pienācīgi ņem vērā visas turpmākās izmaiņas prasībās atbilstīgi MARPOL VI pielikumam, ko piemēro SO_x emisijas kontroles zonās, un attiecīgā gadījumā bez nepamatotas kavēšanās ierosina atbilstīgus priekšlikumus, lai attiecīgi grozītu šo direktīvu.

3. Šā panta 2. punkta piemērošanas datums jauniem jūras reģioniem, to skaitā ostām, ko SJO ir apzīmējusi kā SO_x emisijas kontroles zonas saskaņā ar MARPOL VI pielikuma 14. panta 3. punkta b) noteikumu, ir 12 mēneši pēc apzīmējuma spēkā stāšanās datuma.

4. Dalībvalstis atbild par 2. punkta izpildi vismaz attiecībā uz:

- kuģiem, kuri kuģo ar to karogu, un
- visiem kuģiem, kamēr tie atrodas dalībvalsts ostā, gadījumā, ja dalībvalstis robežojas ar SO_x emisijas kontroles zonu.

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

5. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās, kas atrodas ārpus SO_x emisijas kontroles zonām, pasažieru kuģiem, kas veic regulārus reisus no jebkuras Savienības ostas vai uz to, līdz 2020. gada 1. janvārim neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par 1,50 % (masas).

Dalībvalstis atbild par šīs prasības izpildi vismaz attiecībā uz to valstu kuģiem, kā arī visu valstu kuģiem, kamēr tie atrodas to ostās.

6. Dalībvalstis pieprasa pareizi aizpildīt kuģu žurnālus, tostarp attiecībā uz degvielas nomaiņas operācijām.

7. Dalībvalstis cenšas nodrošināt šai direktīvai atbilstīgas flotes degvielas pieejamību un informē Komisiju par šādas flotes degvielas pieejamību tās ostās un termināļos.

8. Ja dalībvalsts konstatē, ka kuģis neatbilst tādas flotes degvielas standartiem, kas atbilst šai direktīvai, dalībvalsts kompetentā iestāde ir tiesīga pieprasīt, lai kuģis:

- a) sniedz pārskatu par darbībām, kas veiktas, lai censtos nodrošināt atbilstību; un
- b) sniedz apliecinājumu, ka tas ir centies iegādāties flotes degvielu, kas atbilst šai direktīvai, saskaņā ar tā reisa plānu un – ja tā nav bijusi pieejama paredzētajā vietā – ir īstenoti centieni, lai rastu alternatīvus šādas flotes degvielas avotus, un ka, neraugoties uz maksimāliem pūliņiem iegūt flotes degvielu, kas atbilst šai direktīvai, tā nav bijusi pieejama iegādei.

Kuģim netiek pieprasīts novirzīties no plānotā maršruta vai nepamatoti kavēt paredzēto reisu, lai nodrošinātu atbilstību.

Ja kuģis sniedz pirmajā daļā minēto informāciju, konkrētā dalībvalsts ņem vērā visus attiecīgos apstākļus un sniegtos pierādījumus, lai noteiktu piemērotāko rīcību, tostarp kontroles pasākumu neveikšanu.

Kuģis informē savu karoga valsti un attiecīgās galamērķa ostas kompetento iestādi, ja tas nevar iegādāties flotes degvielu, kas atbilst šai direktīvai.

Ja kuģis ir iesniedzis pierādījumu tam, ka flotes degviela, kas atbilst šai direktīvai, nav pieejama, ostas valsts informē Komisiju.

9. Saskaņā ar MARPOL VI pielikuma 18. noteikumu dalībvalstis:

- a) uztur publiski pieejamu vietējo flotes degvielas piegādātāju reģistru;
- b) nodrošina, ka visas to teritorijās pārdotās flotes degvielas sēra saturu piegādātājs dokumentē degvielas piegādes pavaddokumentā, kam pievienots aizzīmogots paraugs, kuru paraksta saņēmēja kuģa pārstāvis;
- c) veic pasākumus pret flotes degvielas piegādātājiem, ja konstatēts, ka tie piegādājuši degvielu, kas neatbilst degvielas piegādes pavaddokumentos norādītajai specifīkacijai;
- d) nodrošina, ka tiek veikta koriģējoša darbība, lai konstatēto neatbilstīgo flotes degvielu piemērotu prasībām.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā netiek laistas tirgū flotes dīzeļdegvielas, ja sēra saturs šajās flotes dīzeļdegvielās pārsniedz 1,50 % (masas).

7. pants

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā, ko izmanto kuģi, piestājot Savienības ostās

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģiem, kas noenkuroti Savienības ostās, neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs pārsniedz 0,10 % (masas), dodot pietiekami laiku apkalpei, lai vajadzības gadījumā tā iespējami drīzāk pēc ierašanās enkurvietā un pēc iespējas īsāku laikposmu pirms atiešanas veiktu degvielas nomaiņas operācijas.

Dalībvalstis pieprasa, lai kuģa žurnālā tiktu reģistrēts jebkuras degvielas nomaiņas operācijas laiks.

2. Šā panta 1. punkts neattiecas uz:

- a) visiem gadījumiem, kad kuģiem saskaņā ar publicētiem grafikiem paredzēts atrasties enkurvietā mazāk par divām stundām;
- b) kuģiem, kuriem izslēdz visus dzinējus un izmanto krasta elektroenerģijas pieslēgumu, kamēr tie atrodas noenkuroti ostās.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā netiek laistas tirgū flotes gāzeļļas, ja sēra saturs šajās flotes gāzeļļās pārsniedz 0,10 % (masas).

8. pants

Emisijas samazināšanas paņēmieni

1. Kā alternatīvu tādu flotes degvielu izmantošanai, kuras atbilst 6. un 7. pantā noteiktajām prasībām, ievērojot šā panta 2. un 4. punktu, visu valstu kuģiem dalībvalstis savās ostās, teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās atļauj izmantot emisijas samazināšanas paņēmienus.

2. Kuģi, kas izmanto 1. punktā minētos emisiju samazināšanas paņēmienus, pastāvīgi nodrošina tādu sēra dioksīda emisijas samazinājumu, kas ir vismaz līdzvērtīgs samazinājumam, kas būtu panākts, izmantojot flotes degvielas, kuras atbilst 6. un 7. pantā noteiktajām prasībām. Līdzvērtīgas emisijas vērtības nosaka saskaņā ar I pielikumu.

3. Kā alternatīvu risinājumu emisijas samazināšanai dalībvalstis veicina to, lai piestātnēs esošie kuģi izmanto krasta elektroapgādes sistēmas.

4. Emisiju samazināšanas paņēmieni, kas minēti 1. punktā, atbilst kritērijiem, kas noteikti II pielikumā minētajos dokumentos.

5. Pamatotos gadījumos, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību alternatīvu emisijas samazināšanas paņēmieni jomā un nodrošinot stingru atbilstību attiecīgajiem SJO pieņemtajiem instrumentiem un standartiem, Komisija:

- a) ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai grozītu I un II pielikumu;
- b) attiecīgā gadījumā pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka sīki izstrādātas emisijas uzraudzības prasības. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

9. pants

Uz dalībvalsts karoga kuģiem izmantojamo emisijas samazināšanas paņēmieni apstiprināšana

1. Emisijas samazināšanas paņēmienus, uz kuriem attiecas Direktīva 96/98/EK, apstiprina saskaņā ar minēto direktīvu.

2. Emisijas samazināšanas paņēmienus, uz kuriem neattiecas šā panta 1. punkts, apstiprina saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 3. panta 2. punktā minēto procedūru, ņemot vērā:

- a) SJO izstrādātās pamatnostādnes;
- b) visu saskaņā ar 10. pantu veikto izmēģinājumu rezultātus;
- c) ietekmi uz vidi, tostarp sasniedzamo emisijas samazinājumu, un ietekmi uz ekosistēmām ostu teritorijās, ostu akvatorijā un estuāros; un
- d) monitoringa un verifikācijas iespējas.

10. pants

Jaunu emisijas samazināšanas paņēmieni izmēģinājumi

Dalībvalstis attiecīgā gadījumā sadarbībā ar citām dalībvalstīm var apstiprināt kuģu radītās emisijas samazināšanas paņēmieni izmēģinājumu rezultātus uz kuģiem ar to karogu vai jūras teritorijās, kas ir to jurisdikcijā. Šajos izmēģinājumos nav obligāti jāizmanto flotes degvielas, kas atbilst 6. un 7. panta prasībām, ja tiek ievēroti visi šādi nosacījumi:

- a) Komisiju un ikvienu attiecīgo ostas valsti rakstiski informē vismaz sešus mēnešus pirms izmēģinājumu sākuma;
- b) izmēģinājumu atļauju derīguma termiņš nepārsniedz 18 mēnešus;
- c) visi iesaistītie kuģi uzstāda viltojumdrošu aprīkojumu nepārtrauktam dūmgāzu emisijas monitoringam un to izmanto visu izmēģinājumu laiku;
- d) visi iesaistītie kuģi panāk emisijas samazinājumu, kas ir vismaz ekvivalents tam, ko varētu panākt ar šajā direktīvā precizētajiem degvielas sēra satura ierobežojumiem;
- e) visā izmēģinājumu laikā tiek izmantotas attiecīgā emisijas samazināšanas paņēmiena radītajiem atkritumiem atbilstīgas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas;
- f) visā izmēģinājumu laikā tiek novērtēta ietekme uz jūras vidi, jo īpaši uz ekosistēmām ostu teritorijās, ostu akvatorijā un estuāros; un
- g) sešu mēnešu laikā pēc izmēģinājumu beigām Komisijai tiek sniegti visi rezultāti, un tie ir publiski pieejami.

11. pants

Finanšu pasākumi

Dalībvalstis var pieņemt finanšu pasākumus, kas ir labvēlīgi operatoriem, kurus skar šī direktīva, ja šādi finanšu pasākumi ir saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem, kas piemērojami un jāpieņem šajā jomā.

12. pants

Kurināmā apgādes pārmaiņas

Ja negaidītu jēlnaftas, naftas produktu vai citu oglekļaūdeņražu apgādes pārmaiņu dēļ kādai dalībvalstij rodas grūtības ievērot 3. un 4. pantā noteiktos sēra saturs normatīvus, attiecīgā dalībvalsts par to informē Komisiju. Komisija var atļaut uz laiku līdz sešiem mēnešiem minētās dalībvalsts teritorijā paaugstināt normatīvus. Par savu lēmumu tā informē Padomi un dalībvalstis. Dalībvalstis viena mēneša laikā ar lēmumu var vērsties Padomē. Padome divu mēnešu laikā ar balsu kvalificētu vairākumu var pieņemt citādu lēmumu.

13. pants

Paraugu ņemšana un analīze

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai, izmantojot paraugu ņemšanu, pārbaudītu, vai izmantoto degvielu sēra saturs atbilst 3. līdz 7. pantam. Paraugu ņemšanu sāk dienā, kad stājas spēkā sēra maksimālā saturs attiecīgā robežvērtība. Paraugu ņemšanu veic periodiski, pietiekami bieži un tādā apmērā, lai paraugs būtu pārbaudāmajai degvielai reprezentatīvs un – attiecībā uz flotes degvielu – lai paraugs būtu reprezentatīvs degvielai, ko kuģiem izmanto laikā, kad tie atrodas attiecīgajās jūras teritorijās un ostās. Paraugus analizē bez nepamatotas kavēšanās.
2. Izmanto turpmāk minēto paraugu ņemšanas, analīžu un inspekcijas līdzekli:
 - a) kuģa žurnālu un degvielas piegādes pavaddokumentu inspekcija; un
 - b) attiecīgā gadījumā – šādus paraugu ņemšanas un analīzes līdzekļus:
 - i) kuģi izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana tās piegādes laikā kuģiem, ievērojot norādījumus par degvielleļļas paraugu ņemšanu, lai noteiktu atbilstību pārskatītajam MARPOL VI pielikumam, kas pieņemts 2009. gada 17. jūlijā ar SJO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) rezolūciju 182(59), un tās sēra saturs analīzi, vai
 - ii) kuģa izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana no degvielas tvertnēm un – ja tehniski un ekonomiski iespējams – no noplombētu bunkuru paraugiem uz kuģa, un to sēra saturs analīze.
3. Standartmetode, kas pieņemta sēra saturs noteikšanai, ir ISO metode 8754 (2003) vai EN ISO 14596:2007.

Lai noteiktu, vai kuģim piegādātā un tā izmantotā flotes degviela atbilst 4. līdz 7. pantā noteiktajiem sēra saturs ierobežojumiem, izmanto degvielas verifikācijas procedūru, kas noteikta MARPOL VI pielikuma VI papildinājumā.

4. Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus par:
 - a) paraugu ņemšanas biežumu;
 - b) paraugu ņemšanas metodēm;
 - c) pārbaudāmajai degvielai reprezentatīva parauga definīciju.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

14. pants

Ziņojums un pārskatīšana

1. Dalībvalstis, pamatojoties uz paraugu ņemšanas, analīžu un inspekciju rezultātiem, kas veicamas saskaņā ar 13. pantu, katru gadu līdz 30. jūnijam attiecībā uz iepriekšējo gadu iesniedz Komisijai ziņojumu par atbilstību šajā direktīvā noteiktajiem sēra satura standartiem.

Pamatojoties uz ziņojumiem, kas saņemti saskaņā ar šā punkta pirmo daļu, un paziņojumiem, kurus dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 6. panta 8. punkta piekto daļu, par to, ka flotes degviela, kas atbilst šai direktīvai, nav pieejama, Komisija 12 mēnešu laikā no šā punkta pirmajā daļā minētā datuma sagatavo un publicē ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu. Komisija izvērtē nepieciešamību papildus uzlabot šīs direktīvas attiecīgos noteikumus un tālab sagatavo visus attiecīgos likumdošanas priekšlikumus.

2. Komisija līdz 2013. gada 31. decembrim iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei, kuram vajadzības gadījumā pievieno tiesību aktu priekšlikumus. Komisija savā ziņojumā apsver iespēju samazināt gaisa piesārņojumu, ņemot vērā *inter alia*: gada ziņojumus, kas iesniegti saskaņā ar 1. un 3. punktu, konstatēto gaisa kvalitāti un paskābināšanos, degvielas izmaksas, iespējamo ekonomisko ietekmi un konstatēto kravu novirzīšanos uz citiem transporta veidiem, kā arī sasniegumus kuģu radītās emisijas samazināšanā.

3. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus attiecībā uz minētajā ziņojumā iekļaujamo informāciju un ziņojuma formāta noteikšanu, kas minēts 1. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 17. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

15. pants

Pielāgošana zinātnes un tehnikas attīstībai

Saskaņā ar 16. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz 2. panta a) līdz e) un p) punkta, 13. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) punkta un 13. panta 3. punkta pielāgošanu zinātnes un tehnikas attīstībai. Šādi pielāgojumi nerada nekādas tiešas izmaiņas šīs direktīvas piemērošanas jomā vai degvielas sēra satura ierobežojumos, kas precizēti šajā direktīvā.

16. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 8. panta 5. punktā un 15. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2012. gada 17. decembra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta par tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8. panta 5. punktā un 15. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz tā pieņem deleģēto aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 8. panta 5. punktu un 15. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja trīs mēnešos, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par trim mēnešiem.

17. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

18. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka sankcijas, kas piemērojamas tad, ja ir pārkāpti valsts noteikumi, kuri pieņemti atbilstīgi šai direktīvai.

Noteiktās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un atturošas, un tās var ietvert naudas sodus, kurus aprēķina tā, lai nodrošinātu, ka tie vainīgajiem vismaz liedz gūt saimniecisku labumu, kas izriet no valsts noteikumu pārkāpuma, kā minēts pirmajā daļā, un minēto naudas sodu apmērs atkārtotu pārkāpumu gadījumā pakāpeniski pieaug.

19. pants

Atcelšana

Direktīvu 1999/32/EK, kā tā grozīta ar III pielikuma A daļā minētajiem aktiem, atceļ, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem III pielikuma B daļā minēto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu IV pielikumā.

20. pants

Spēkā stāšanās

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

21. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2016. gada 11. maijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

I PIELIKUMS

LĪDZVĒRTĪGAS EMISIJAS VĒRTĪBAS 8. PANTA 2. PUNKTĀ MINĒTAJIEM EMISIJAS SAMAZINĀŠANAS PAŅĒMIENIEM

Flotes degvielas sēra satura ierobežojumi, kas minēti 6. un 7. pantā un MARPOL VI pielikuma 14.1 un 14.4 noteikumos, un 8. panta 2. punktā minētās attiecīgās emisijas vērtības:

Flotes degvielas sēra saturs (masas %)	Emisijas rādītājs SO ₂ (ppm)/CO ₂ (tilp.%)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Piezīme:

- Emisijas attiecības rādītāju robežvērtības piemēro tikai gadījumos, kad izmanto naftas destilātus vai naftas produktu atlikumus pēc pārstrādes naftas pārstrādes uzņēmumos.
- Pamatotos gadījumos, ja CO₂ koncentrāciju samazina ar izplūdes gāzu attīrīšanas (IGA) iekārtu, CO₂ koncentrāciju var izmērīt iekārtas ieejā, ja var skaidri apliecināt šādas metodes pareizību.

II PIELIKUMS

8. PANTA 4. PUNKTĀ MINĒTO EMISIJAS SAMAZINĀŠANAS PAŅĒMIENU IZMANTOŠANAS KRITĒRIJI

Emisijas samazināšanas paņēmieni, kas minēti 8. pantā, atbilst vismaz kritērijiem, kas attiecīgi norādīti šādos instrumentos:

Emisijas samazināšanas paņēmieni	Izmantošanas kritēriji
Flotes degvielas un iztvaikojušās sašķidrinātās gāzes maisījums	Komisijas Lēmums 2010/769/ES ⁽¹⁾ .
Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas	Rezolūcija MEPC.184(59), kas pieņemta 2009. gada 17. jūlijā “Skalošanas ūdeņi no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām, kurās izmanto ķīmikālijas, piedevas, preparātus un attiecīgas uz vietas radītas ķīmikālijas”, kas minētas Rezolūcijas MEPC.184(59) 10.1.6.1. punktā, netiek novadīti jūrā, tostarp noslēgtos ostu kompleksos, ostās un estuāros, ja kuģa operators neaplicina, ka šāda skalošanas ūdeņu novadīšana nerada būtisku negatīvu ietekmi un risku cilvēka veselībai un videi. Ja izmantotā ķīmikālija ir kaustiskā soda, ir pietiekami, ja skalošanas ūdeņi atbilst Rezolūcijā MEPC.184(59) noteiktajiem kritērijiem un to pH nepārsniedz 8,0.
Biodegvielas	Tādu biodegvielu izmantošana, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/28/EK ⁽²⁾ , un atbilst attiecīgajiem CEN un ISO standartiem. Biodegvielu un flotes degvielu maisījumi atbilst sēra standartiem, kas izklāstīti šīs direktīvas 5. pantā, 6. panta 1., 2. un 5. punktā un 7. pantā.

⁽¹⁾ Komisijas Lēmums 2010/769/ES (2010. gada 13. decembris) par kritēriju noteikšanu, kā sašķidrinātās dabasgāzes tankkuģos izmantojami tehnoloģiski paņēmieni kā alternatīva zema sēra satura flotes degvielu izmantošanai, izpildot prasības, kas noteiktas 4.b pantā Padomes Direktīvā 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/33/EK par sēra saturu flotes degvielā (OV L 328, 14.12.2010., 15. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/28/EK (2009. gada 23. aprīlis) par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK (OV L 140, 5.6.2009., 16. lpp.).

III PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltā direktīva ar tajā secīgi veikto grozījumu sarakstu
(minēti 19. pantā)

Padomes Direktīva 1999/32/EK (OV L 121, 11.5.1999., 13. lpp.)	
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.)	tikai I pielikuma 19. punkts
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/33/EK (OV L 191, 22.7.2005., 59. lpp.)	
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 219/2009 (OV L 87, 31.3.2009., 109. lpp.)	tikai pielikuma 3.4. punkts
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/30/EK (OV L 140, 5.6.2009., 88. lpp.)	tikai 2. pants
Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/33/ES (OV L 327, 27.11.2012., 1. lpp.)	

B DAĻA

Termiņi transponēšanai valsts tiesību aktos
(minēti 19. pantā)

Direktīva	Termiņš transponēšanai
1999/32/EK	2000. gada 1. jūlijs
2005/33/EK	2006. gada 11. augusts
2009/30/EK	2010. gada 31. decembris
2012/33/ES	2014. gada 18. jūnijs

IV PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 1999/32/EK	Šī direktīva
1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts
1. panta 2. punkta ievadvārdi	1. panta 2. punkta ievadvārdi
1. panta 2. punkta a), b) un c) punkts	1. panta 2. punkta a), b) un c) punkts
1. panta 2. punkta d) apakšpunkta ievadvārdi	1. panta 2. punkta d) apakšpunkta ievadvārdi
1. panta 2. punkta d) apakšpunkta pirmais ievilkums	1. panta 2. punkta d) apakšpunkta i) punkts
1. panta 2. punkta d) apakšpunkta otrais ievilkums	1. panta 2. punkta d) apakšpunkta ii) punkts
1. panta 2. punkta e) līdz h) apakšpunkts	1. panta 2. punkta e) līdz h) apakšpunkts
2. panta ievadvārdi	2. panta ievadvārdi
2. panta 1. punkts	2. panta a) punkts
2. panta 1. punkta pirmais ievilkums	2. panta a) punkta i) apakšpunkts
2. panta 1. punkta otrais ievilkums	2. panta a) punkta ii) apakšpunkts
2. panta 2. punkts	2. panta b) punkts
2. panta 2. punkta pirmais ievilkums	2. panta b) punkta i) apakšpunkts
2. panta 2. punkta otrais ievilkums	2. panta b) punkta ii) apakšpunkts
2. panta 2. punkta nobeiguma vārdi	2. panta b) punkta nobeiguma vārdi
2. panta 3. punkts	2. panta c) punkts
2. panta 3.a punkts	2. panta d) punkts
2. panta 3.b punkts	2. panta e) punkts
2. panta 3.c punkts	2. panta f) punkts
2. panta 3.d punkts	2. panta g) punkts
2. panta 3.e punkts	2. panta h) punkts
2. panta 3.f punkts	2. panta i) punkts
2. panta 3.g punkts	2. panta j) punkts
2. panta 3.h punkts	2. panta k) punkts
2. panta 3.i punkts	2. panta l) punkts
2. panta 3.k punkts	2. panta m) punkts
2. panta 3.l punkts	2. panta n) punkts
2. panta 3.m punkts	2. panta o) punkts
2. panta 4. punkts	2. panta p) punkts
2. panta 5. punkts	2. panta q) punkts
3. pants	3. pants
3.a pants	5. pants

Direktīva 1999/32/EK	Šī direktīva
4. pants	4. pants
4.a panta 1. punkts	6. panta 2. punkts
4.a panta 1.a punkts	6. panta 1. punkts
4.a panta 2. punkts	6. panta 3. punkts
4.a panta 3. punkts	6. panta 4. punkts
4.a panta 4. punkts	6. panta 5. punkts
4.a panta 5. punkts	6. panta 6. punkts
4.a panta 5.a punkts	6. panta 7. punkts
4.a panta 5.b punkts	6. panta 8. punkts
4.a panta 6. punkts	6. panta 9. punkts
4.a panta 7. punkts	6. panta 10. punkts
4.b pants	7. pants
4.c panta 1. un 2. punkts	8. panta 1. un 2. punkts
4.c panta 2.a punkts	8. panta 3. punkts
4.c panta 3) punkts	8. panta 4. punkts
4.c panta 4. punkts	8. panta 5. punkts
4.d pants	9. pants
4.e pants	10. pants
4.f pants	11. pants
5. pants	12. pants
6. panta 1. punkts	13. panta 1. punkts
6. panta 1.a punkts	13. panta 2. punkts
6. panta 2. punkts	13. panta 3. punkts
6. panta 1.b punkts	13. panta 4. punkts
7. panta 1. un 2. punkts	14. panta 1. un 2. punkts
7. panta 1.a punkts	14. panta 3. punkts
7. panta 3. punkts	—
7. panta 4. punkts	15. pants
9. pants	17. pants
9.a pants	16. pants
10. pants	—
11. panta 1. punkts	18. panta pirmā daļa
11. panta 2. punkts	18. panta otrā daļa
—	19. pants
12. pants	20. pants

Direktīva 1999/32/EK	Šī direktīva
13. pants	21. pants
I un II pielikums	I un II pielikums
—	III pielikums
—	IV pielikums