

Laevakütuse väävlisisaldus *II**

Euroopa Parlamendi õigusloomega seotud resolutsioon nõukogu ühise seisukoha kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ laevakütuste väävlisisalduse kohta (12891/2/2004 – C6-0248/2004 – 2002/0259(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (12891/2/2004 – C6-0248/2004);
 - võttes arvesse oma seisukohta esimesel lugemisel¹ Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepaneku (KOM(2002)0595)² kohta;
 - võttes arvesse muudetud ettepanekut (KOM(2003)0476)³;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni soovitus teisele lugemisele (A6-0056/2005);
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

¹ ELT C 68 E, 18.3.2004, lk 311.

² ELT C 45 E, 25.2.2003, lk 277.

³ ELTs seni avaldamata.

Euroopa Parlamendi seisukoht, vastu võetud teisel lugemisel 13. aprillil 2005, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ laevakütuste väävlisisalduse kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 175 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut¹,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust²,

pärast konsulteerimist regioonide komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 ettenähtud menetluse kohaselt³,

ning arvestades järgmist:

- (1) Keskkonnaalaste tegevusprogrammide ja eriti *Euroopa Parlamendi ja nõukogu* otsusega nr 1600/2002/EÜ⁴ vastu võetud kuuendas ühenduse keskkonnaalases tegevusprogrammis nimetatud ning asutamislepingu artikli 174 põhimõtetele toetuva ühise keskkonnapoliitika eesmärgid seisnevad selles, et saavutada õhu kvaliteet, mis ei põhjusta vastuvõetamatut toimet või riske inimestele ega keskkonnale.
- (2) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiivis 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatud vedelkütustes⁵, on sätestatud ühenduses kasutatava raske kütteõli, gaasiõli ja laeva kerge kütteõli väävlisisalduse piirmäärad.

¹ ELT C 45 E, 25.2.2003, lk 277.

² ELT C 208, 3.9.2003, lk 27.

³ Euroopa Parlamendi 4. juuni 2003. aasta *seisukoht* (ELT C 68 E, 18.3.2004, lk 311), nõukogu 9. detsembri 2004. aasta ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), Euroopa Parlamendi 13. aprilli 2005. aasta *seisukoht*.

⁴ EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

⁵ EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

- (3) Direktiiviga 1999/32/EÜ kohustatakse komisjoni uurima, missuguseid meetmeid on võimalik võtta vähendamaks hapestumist, mis tuleneb muude laevakütuste kui laeva kerge kütteõli põletamisest, ning tegema vajadusel ettepanekut.
- (4) Laevadelt suure väävlisisaldusega laevakütuste põletamise tagajärjel eralduvad vääveldioksiidi ja tahkete osakeste heitmed saastavad õhku, ***kahjustades*** inimeste ***tervist, keskkonda, riigi- ning eraisikute*** vara ja kultuuripärandit ***ning soodustades hapestumist***.
- (5) ***Suure väävlisisaldusega laevakütuste tekitatud reostus mõjutab inimesi ja looduskeskkonda eriti rannapiirkondades ja sadamate läheduses. Seetõttu on vaja võtta erimeetmeid.***
- (6) Käesolevas direktiivis ettenähtud ***meetmed täiendavad*** liikmesriikide poolt võetavaid siseriiklikke meetmeid eesmärgiga pidada kinni õhusaasteainete heitkoguste piirmääradest vastavalt *Euroopa Parlamendi ja nõukogu* direktiivile 2001/81/EÜ¹.
- (7) Kütuste väävlisisalduse vähendamine toob kaasa teatud eelised laevade käitus- ja hoolduskulude osas ning lihtsustab teatud heitkoguseid vähendavate tehnoloogiate nagu näiteks valikulise katalüütilise redutseerimise tõhusat kasutamist.
- (8) Vastavalt asutamislepingule tuleb arvesse võtta ühenduse territooriumi äärepoolseimate piirkondade erijooni; nende piirkondade hulka kuuluvad Prantsuse ülemeredepartemangud, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared.
- (9) Ühel 1997. aasta diplomaatilisel konverentsil võeti vastu protokoll muutmaks 1973. aasta rahvusvahelist konventsiooni laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta, mida on muudetud selle juurde kuuluva 1978. aasta protokolliga (edaspidi "MARPOL"). Selle protokolliga täiendati konventsiooni MARPOL VI lisaga, mis sisaldab eeskirju laevade põhjustatud õhureostuse vältimise kohta. 1997. aasta protokoll ja koos sellega MARPOL VI lisa jõustuvad 19. märtsil 2005.

¹ EÜT L 309, 27.11.2001, lk 22. Direktiivi on muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

- (10) Konventsiooni MARPOL VI lisa määrab teatud piirkonnad vääveloksiidide heitkoguste kontrolli piirkondadeks (edaspidi "SO_x heitkoguste kontrolli piirkonnad"). Nende piirkondade hulka kuulub juba Läänemeri. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) nõupidamiste raames jõuti põhimõtteliselt kokkuleppele, et Põhjameri koos La Manche'i väinaga määratakse pärast VI lisa jõustumist SO_x heitkoguste kontrolli piirkonnaks.
- (11) ***Arvestades merelaevanduse üleilmset iseloomu tuleks teha kõik jõupingutused rahvusvaheliste lahenduste leidmiseks. Nii komisjon kui liikmesriigid peaksid Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) püüdma tagada laevakütuste maksimaalse lubatava väävlisisalduse ülemaailmset vähendamist, sealhulgas uurides, kas tasub määrata uut merd SO_x-heitkoguste kontrolli piirkonnaks kooskõlas MARPOLi VI lisaga.***
- (12) Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks tuleb täita kohustusi laevakütuste väävlisisalduse osas. Käesoleva direktiivi usaldusväärseks rakendamiseks on terves ühenduses vajalik efektiivne proovide võtmise menetlus ning hoiatavad karistused. Liikmesriigid peavad direktiivi täitmiseks võtma meetmeid laevade suhtes, mis sõidavad nende lipu all ja *kõikide lippude all sõitvate* laevade suhtes, mis viibivad nende sadamates. Peale selle peavad liikmesriigid tegema tihedat koostööd, et kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega võtta lisameetmeid muude laevade suhtes.
- (13) Merendusettevõtjatele tuleb jätta piisavalt aega kohandumaks siseveelaevadel ja ühenduse sadamates sildunud laevadel kasutatavate kütuste väävlisisalduse 0,1 kaaluprotsendilise piirmääraga; seetõttu hakkab antud piirmäär kehtima alates 1. jaanuarist 2010. Kuna nimetatud tähtajast kinnipidamine võib tekitada Kreekale tehnilisi probleeme, tuleks Kreeka territooriumil kasutatavate teatud laevade jaoks kehtestada ajutine erand.

- (14) ***Käesolevat direktiivi tuleks vaadelda esimese sammuna käimasolevas protsessis vähendada heitkoguseid merenduses, avades võimaluse heitkoguste täiendavaks vähendamiseks läbi madalama kütuse väävlisisalduse piiride ja reostust vähendavate tehnoloogiate, samuti majanduslike instrumentide arendamiseks algatusena märkimisväärse vähendamise saavutamisel.***
- (15) Olulise tähtsusega on liikmesriikide positsioonide tugevdamine IMO raames toimuvatel läbirääkimistel, et eriti MARPOL VI lisa läbivaatamise faasis anda tuge selleks, et kõne alla tuleksid ambitsioonikamad meetmed laevadel kasutatavate raskete kütteõlide väävlisisalduse rangemate piirmäärade osas ning et võetaks samaväärseid alternatiivseid meetmeid heitkoguste vähendamiseks.
- (16) IMO assamblee kutsus oma resolutsioonis A.926(22) valitsusi, eriti nendes regioonides, kus on määratud SO_x heitkoguste kontrolli piirkonnad, üles, et nad tagaksid oma jurisdiktsiooni alla kuuluvatel aladel madala väävlisisaldusega laevakütuste kättesaadavuse ***ja kutsuksid nafta- ja transporditööstust aitama kaasa madala väävlisisaldusega laevakütuse kättesaadavuse parandamisele ja kasutamisele. Liikmesriigid peaksid rakendama sobivaid abinõusid tagamaks, et kohalikud laevakütuse tarnijad teeksid nõudluse rahuldamiseks kättesaadavaks piisavates kogustes sobilikku laevakütust.***
- (17) IMO võttis vastu suunised vedelkütuse proovide võtmise kohta, millega kontrollitakse MARPOL VI lisa nõuetest kinnipidamist; peale selle töötab ta välja suunised heitgaaside puhastamise süsteemide ja muude tehnoloogiliste meetmete jaoks, et vähendada SO_x heitkoguseid SO_x heitkoguste kontrolli piirkondades.
- (18) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiiviga 2001/80/EÜ teatavate suurtest põletusseadmetest õhku eralduvate saasteainete piiramise kohta¹ uuendati nõukogu direktiivi 88/609/EMÜ². Kooskõlas selle artikli 3 lõikega 4 tuleb vastavalt muuta ka direktiivi 1999/32/EÜ.

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

² EÜT L 336, 7.12.1998, lk 1.

- (19) Laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee, mis on asutatud *Euroopa Parlamendi ja nõukogu* määrusega (EÜ) nr 2099/2002,¹ peaks komisjoni heitkoguste vähendamise tehnoloogiate heakskiitmisel abistama.
- (20) Tingimusel et heitkoguste vähendamise tehnoloogiatel ei ole kahjustavat toimet ökosüsteemidele ja et need töötatakse välja asjakohastest heakskiitmis- ja kontrollmenetlustest kinni pidades, on heitkoguste vähendamise tehnoloogiate abil võimalik saavutada vähemalt samaväärset või isegi suuremat heitkoguste vähendamist kui madala väävlisisaldusega vedelkütuste kasutamisel.
- (21) Euroopa Meresõiduohutuse Amet peaks käesoleva direktiivi rakendamise kontrollimisel komisjonile ja liikmesriikidele abi osutama.
- (22) Käesoleva direktiivi elluviimiseks vajalikud meetmed tuleb võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise kord².
- (23) Direktiivi 1999/32/EÜ tuleb seega vastavalt muuta,

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

² EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/32/EÜ muudetakse käesolevaga järgmiselt:

1) Artikli 1 lõige 2 asendatakse järgmisega:

- “2. Teatavate toornaftast saadud vedelkütuste põletamisel tekkivate vääveldioksiidi heitmete vähendamine saavutatakse siis, kui kõnealuste kütuste kasutamise eeldusena liikmesriikide territooriumil, territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli piirkondades kehtestatakse nende väävlisisalduse piirmäärad.

Käesolevas direktiivis kehtestatud toornaftast saadud vedelkütuste väävlisisalduse piirmäärasid ei kohaldata:

- a) kütustele, mida kasutatakse teadusliku uurimise või katsetamise eesmärgil;
- b) enne lõplikku põletamist töötlemiseks mõeldud kütustele;
- c) rafineerimistehastes töödeldavatele kütustele;
- d) kütustele, mida kasutatakse ja viiakse turule ühenduse äärepoolseimates piirkondades, niivõrd kui asjaomased liikmesriigid tagavad, et nendes piirkondades:
 - peetakse kinni õhu kvaliteedi normidest;
 - ei kasutata raskeid kütteõlisid, mille väävlisisaldus ületab 3 % massist;
- e) kütustele, mida kasutatakse sõjalaevadel või muudeks sõjaväelisteks eesmärkideks kasutatavatel laevadel. Iga liikmesriik püüab siiski tagada, et nende laevade käitamine, niivõrd kui see on mõttekas ja teostatav, oleks kooskõlas käesoleva direktiiviga, võttes asjakohaseid meetmeid, mis ei mõjuta nende laevade käitamist ega opereerimisvõimet;

- f) igasugusele kütuse kasutamisele laeval, kui see on spetsiaalselt vajalik laeva ohutuseks või elupäästmiseks merel;
- g) igasugusele kütuse kasutamisele laeval, mis on tingitud laeva või selle seadmete kahjustusest, niivõrd kui kahjustuse tekkimisel on võetud tarvitusele kõik mõeldavad abinõud, et vältida heitkoguste suurenemist või neid nii palju kui võimalik vähendada ja kui on võetud kõik meetmed kahjustuse kõrvaldamiseks nii kiiresti kui võimalik. Seda sätet ei kohaldata, kui reeder või kapten tegutses kahju tekitamise tahtlusega või kergemeelselt;
- h) kütustele, mida kasutatakse laevadel, kus rakendatakse heitkoguste vähendamiseks lubatud tehnoloogiaid vastavalt artiklile 4c”.

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) Punkti 1 esimene taane asendatakse järgmisega:

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

b) Punkti 2 esimene ja teine taane asendatakse järgmistega:

“*gaasiõli*”:

- igasugune toornaftast saadud vedelkütus - välja arvatud laevakütused -, mis vastab CN-koodide 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 või 2710 19 49 määratlusele, või
- igasugune toornaftast saadud vedelkütus - välja arvatud laevakütused -, mille mahust destilleerub ASTM D86 meetodi järgi temperatuuril 250 °C vähem kui 65% (kaasa arvatud destillatsioonikaod) ja temperatuuril 350 °C vähemalt 85% (kaasa arvatud destillatsioonikaod).”

c) Punkt 3 jäetakse välja ja asendatakse järgmisega:

“3. *laevakütus* – igasugune laeval kasutamiseks ette nähtud ja/või laeval kasutatav toornaftast saadud vedelkütus, kaasa arvatud kütus, mis vastab ISO 8217 määratlusele;”

d) Lisatakse järgmised punktid:

- "3a *laeva diislikütus* – igasugune laevakütus, mille viskoossus ja tihedus jäävad ISO 8217 I tabelis toodud DMB ja DMC kvaliteediklasside viskoossuse ning tiheduse raamidesse;
- 3b *laeva kerge kütteõli* – igasugune laevakütus, mille viskoossus ja tihedus jäävad ISO 8217 I tabelis toodud DMX ja DMA kvaliteediklassi viskoossuse ning tiheduse raamidesse;
- 3c *MARPOL – 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta 1978. aasta protokolliga redaktsioonis*;
- 3d *MARPOLi VI lisa* – lisa, pealkirjaga “Eeskirjad laevade põhjustatud õhusaaste vältimiseks”, mis lisati MARPOLi konventsioonile 1997. aasta protokolliga;
- 3e *SOx heitkoguste kontrolli piirkonnad* – IMO poolt MARPOLi VI lisas sellistena määratletud piirkonnad;
- 3f *reisilaev* – iga laev, mis veab rohkem kui 12 reisijat; kusjuures reisijaks loetakse iga isikut, välja arvatud:
 - i) kapten ja laevapere liikmed või muud isikud, kes on laeva huvides tööle võetud või laeva pardal tegevad, ja
 - ii) alla 1-aastased lapsed;

- 3g *liinivedu* – reisilaevade järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatusega järjestikused ülesõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas
- i) avaldatud sõiduplaani alusel või
 - ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;
- 3h *sõjalaev* – riigi relvajõudude hulka kuuluv laev, mis kannab oma riigi sõjalaevade riikkondsuse väliseid tunnuseid; laeva peab käsutama ohvitser, kes on vastava riigi teenistuses ja kelle nimi peab nähtuma sõjajõudude vastavast auastmete nimekirjast või mõnest samaväärsest nimekirjast; meeskond peab olema allutatud sõjaväelisele distsipliinile;
- 3i *laevad sadamakai ääres* – laevad, mis on kindlalt kinnitatud või ankrus ühenduse sadamas lasti pealevõtmiseks või mahalaadimiseks või reisijate majutamiseks, kaasa arvatud aeg, mil neid ei lastita;
- 3j *siseveelaev* – laev, mis on nõukogu 4. oktoobri 1982. aasta direktiiv 82/714/EMÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded* kohaselt spetsiaalselt määratud kasutamiseks siseveeteedel, kaasa arvatud laevad,
- i) mis omavad ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistust direktiivi 82/714/EMÜ kohaselt,
 - ii) mis omavad Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni artikli 22 kohaselt välja antud tunnistust;

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

* EÜT L 301, 28.10.1982, lk. 1. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.";

e) Punkt 6 jäetakse välja;

3) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 3

Raske kütteõli maksimaalne väävlisisaldus

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2003 ei kasutata nende territooriumil kütteõlisid, mille väävlisisaldus ületab 1% massist.
2.
 - i) Kui pädevate asutuste heitmeseirest ei tulene teisiti, ei kohaldata seda nõuet rasketele kütteõlidele,
 - a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiivi 2001/80/EÜ, teatavate suurtest põletusseadmetest õhku eralduvate saasteainete piiramise kohta* reguleerimisalasse ja mida loetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 9 esitatud määratluse tähenduses uuteks seadmeteks ja mis vastavad selle direktiivi IV lisa kohaselt nende seadmete vääveldioksiidi lubatud heitkogusele, mida kohaldatakse vastavalt artiklile 4;

- b) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad direktiivi 2001/80/EÜ reguleerimisalasse ja mida loetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 10 esitatud määratluse tähenduses eksisteerivateks seadmeteks, kui seadmest eralduva vääveldioksiidi heide on maksimaalselt 1700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3% kuivaine mahust, kui direktiivi 2001/80/EÜ artikli 4 lõike 3 punkti a reguleerimisalasse kuuluvate põletusseadmete vääveldioksiidi heide on alates 1. jaanuarist 2008 väiksem või võrdne heitkoguste piirmääradega, mis kehtivad uute seadmete osas direktiivi 2001/80/EÜ A osa IV lisa kohaselt ning kui vajadusel kohaldatakse selle direktiivi artikleid 5, 7 ja 8;
 - c) mida kasutatakse muudes põletusseadmetes, mis ei kuulu punktide a ja b reguleerimisalasse, kui seadme vääveldioksiidiheide ei ületa 1700 mg/Nm³ või sellega võrdne, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3% kuivaine mahust;
 - d) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõigi eadmete vääveldioksiidiheitmete hulk kuus, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütusekombinatsioonist jääb iga liikmesriigi enda poolt kehtestatud piiridesse, mis ei tohi ületada 1700 mg/Nm³. See ei kehti põletusseadmete kohta, mis kuuluvad punkti a reguleerimisalasse ning alates 1. jaanuarist 2008 punkti b reguleerimisalasse.
- ii) Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et ilma pädeva asutuse loata, milles on kindlaks määratud lubatud heitkogus, ei rakendata tööle ühtki rasket kütteõli kasutavat põletusseadet, mille väävlisisaldus ületab lõikes 1 nimetatut.
3. Lõike 2 sätteid vaadatakse läbi ja kui direktiivi 2001/80/EÜ mis tahes tulevased muudatused seda eeldavad, tehakse neisse muudatused.

* EÜT L 309, 27.11.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.”;

- 4) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:
- a) kehtivusega alates 1. jaanuarist 2010:
 - i) lõikes 1 jäetakse välja sõnad “kaasa arvatud laeva kergeid kütteõlisid”;
 - ii) lõige 2 jäetakse välja;
 - b) Kehtivusega alates*, lõiked 3 ja 4 jäetakse välja;

5) Lisatakse järgmised artiklid:

“Artikkel 4a

SO_x heitkoguste kontrolli piirkondades ja reisilaevade liiniveol, mis toimub ühenduse sadamatesse või sadamatest, kasutatavate laevakütuste maksimaalne väävlisisaldus

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et nende territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli aladel, mis on SO_x heitkoguste kontrolli piirkondade osaks, ei kasutataks laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 1,5% massist. Käesolevaid sätteid kohaldatakse kõikide lippude all sõitvatele laevadele, kaasa arvatud laevadele, mis alustasid sõitu väljaspool ühendust.
 2. Lõike 1 kohaldamist alustatakse järgmiselt:
 - a) Läänemere piirkonnas vastavalt MARPOLi VI lisa artikli 14 lõike 3 punktile a, ...**;
 - b) Põhjamere *suhtes*:
 - 12 kuud pärast **IMO** määratluse jõustumist *vastavalt kehtestatud korrale* või
 -***,
- sõltuvalt sellest, milline neist on *varasem*;

* Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.

** 19. mai 2006 või hilisema tähtaja korral 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

*** 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

c) *kõigi muude merepiirkondade suhtes, kaasa arvatud sadamad, mida IMO järgnevalt vastavalt MARPOLi VI lisa artikli 14 lõike 3 punktile b määratleb SO_x heitkoguste kontrolli piirkonnaks ...**

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

- laevade suhtes, kes sõidavad nende lipu all, ja
- SO_x heitkoguste kontrolli piirkondadega piirnevad liikmesriigid kõikide lippude all sõitvate laevade suhtes ajal, mil laevad viibivad nende sadamates.

Liikmesriigid võivad kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega võtta lisameetmeid ka muude laevade suhtes.

4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et liiniveol, mis toimub ühenduse sadamatesse või sadamatest, opereeritavad reisilaevad ei kasutaks pärast lõike 2 punktis a nimetatud kuupäeva nende territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli piirkondades enam laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 1,5% massist. Liikmesriigid on käesolevate sätete rakendamise eest vastutavad vähemalt laevade osas, mis sõidavad nende lipu all, ja kõikide lippude all sõitvate laevade osas ajal, mil laevad viibivad nende sadamates.

5. Alates lõike 2 punktis a nimetatud kuupäevast seavad liikmesriigid laevade ühenduse sadamatesse sissesõitmise tingimuseks nõuetekohase logiraamatute pidamise kohustuse, kus oleks ära toodud andmed kütuse vahetuse kohta.

* 12 kuud pärast nimetatud määratluse jõustumise kuupäeva.

6. Alates artiklis 2 a mainitud kuupäevast ja vastavalt MARPOLi VI lisa artiklile 18 peavad liikmesriigid:

- ***pidama kohalike laevakütuse tarnijate registrit,***
- ***tagama, et kõikide nende territooriumil müüdavate laevakütuste väävlisisaldus on tarnija poolt dokumenteeritud laevamasuudi saatelehel, millega on kaasas pitseeritud näidis ja mis on allkirjastatud vastuvõtva laeva esindaja poolt.***
- ***rakendama sobilikke abinõusid nende laevakütuse tarnijate suhtes, kelle puhul on kindlaks tehtud, et tarnitav kütus ei vasta laevamasuudi saatelehel märgitule,***
- ***tagama, et rakendatakse asjakohaseid abinõusid leitud nõuetele mittevastava laevakütuse nõuetega kooskõlla viimiseks.***

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

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

Artikkel 4b

Siseveelaevade ja ühenduse sadamakaide ääres seisvate laevade kütuste maksimaalne väävlisisaldus

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2010 ei kasuta laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,1% massist, järgmised laevad:
 - a) siseveelaevad;
 - b) ühenduse sadamakaide ääres seisvad laevad, kusjuures meeskonnale jäetakse piisavalt aega, et pärast kai äärde saabumist nii kiiresti kui võimalik ja enne ärasõitu nii hilja kui võimalik teostada nõutav kütuse vahetus.

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

2. Lõiget 1 ei kohaldata:

- a) laevadele, mis seisavad avaldatud sõiduplaani kohaselt sadamakai ääres eeldatavalt vähem kui kaks tundi;
- b) siseveelaevadele, millel on tunnistus, mis tõendab nende vastavust 1974. aasta rahvusvahelisele konventsioonile inimelude ohutusest merel selle kehtivas redaktsioonis, niikaua kui nad viibivad merel;
- c) kuni 1. jaanuarini 2012 lisas nimetatud, ainult Kreeka territooriumil opereeritavatele laevadele;
- d) laevadele, mis lülitavad välja kõik mootorid ja kasutavad sadamates ankrus olles maapealset elektrienergiat.**

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

Artikkel 4c

Heitkoguste vähendamise uute tehnoloogiate katsetamine ja kasutamine

- 1. Liikmesriigid võivad anda loa – vajadusel koostöös teiste liikmesriikidega – heitkoguseid vähendavate tehnoloogiate katsetamiseks nende lippude all sõitvatel laevadel või nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates merepiirkondades. Nende katsete ajal ei ole kohustuslik kasutada laevakütuseid, mis vastavad artiklite 4a ja 4b nõuetele, tingimusel et:
 - komisjoni ja asjaomast sadamariiki teavitatakse kirjalikult 6 kuud enne katsete algust;
 - katsete tegemise load ei kehti rohkem kui 18 kuud;

- kõikidele asjaosalistele laevadele paigutatakse manipuleerimiskindlad seadmed pidevaks järelevalveks korstnast eralduvate heitkoguste üle ja neid kasutatakse kogu katsetamisperioodi vältel;
- kõikidel asjaosalistel laevadel saavutatakse heitkoguste vähendamine mahus, mis oleks vähemalt võrdne käesoleva direktiiviga kehtestatud kütuse väävlisisalduse piirmäärade järgimisel saavutatava mahuga;
- on olemas sobivad jäätmekäitlussüsteemid jäätmete jaoks, mis tekivad heitkoguste vähendamise tehnoloogia kasutamise tõttu katsetamisperioodi ajal;
- katsetamisperioodi vältel kontrollitakse mõju merekeskkonnale, eriti ökosüsteemidele suletud sadamates ja jõgede suudmetes, ja
- 6 kuu jooksul pärast katsete tegemise lõpetamist antakse täielikud tulemused üle komisjonile ning tehakse avalikult teatavaks.

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

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

3. Heitkoguste vähendamise tehnoloogiate kasutamise kriteeriumid kõikide lippude all sõitvate laevade jaoks ühenduse suletud sadamates ja jõgede suudmetes kehtestatakse kooskõlas artikli 9 lõikes 2 sätestatud menetlusega. Komisjon teeb need kriteeriumid teatavaks IMOle.

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

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

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

6) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) Lisatakse järgmine lõige:

“1a. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, kas laevakütuste väävlisisaldus vastab artiklites 4a ja 4b sätestatule.

Proovide võtmine, analüüsid ja kontroll teostatakse vajadusel järgmiselt:

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

Proovide võtmine algab ajast, mil jõustub igakordne kütuse väävlisisalduse piirmäär. Proovide võtmist tuleb läbi viia piisavalt sageli ning piisaval hulgal ja sel viisil, et proovid on representatiivsed kontrollitava kütuse suhtes, samuti kütuse suhtes, mida kasutavad laevad kõnealustes merepiirkondades, sadamates või siseveeteedel.

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

b) Lõike 2 punkt a asendatakse järgmisega:

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

7) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 7

Aruandmine ja läbivaatamine

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

*

Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.

2. Võttes muu hulgas aluseks

- a) artikli 1 kohaselt koostatud aastaaruanded;
- b) täheldatud trende õhukvaliteedi, hapestumise, kütusele tehtud kulutuste ja teistele transpordikandjatele ümbersuunamise osas;
- c) edusamme, mis on tehtud laevade *vääveloksiidide* heitmete vähendamisel ühenduse sellekohastele algatustele järgnenud IMO mehhanismide kaudu;
- d) *artikli 4 a lõikes 4 sisalduvate ja võimalike edasiste heitmete vähendamise meetmete uusi kulutasuvuse analüüsi, mis sisaldavad otsest ja kaudset tulu keskkonnale, ja*
- e) *artikli 4 c rakendamist,*

esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule 2008. aastaks aruande.

Komisjon võib koos aruandega esitada ettepanekuid käesoleva direktiivi muutmiseks, eriti selles osas, mis käsitleb üksikute kütuseliikide väävlisisalduse piirmäärade teist astet ning IMO tööd arvesse võttes nende merepiirkondade osas, kus tuleb kasutada madala väävlisisaldusega laevakütuseid.

Komisjon kaalub eriliselt hoolikalt ettepanekuid:

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

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

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

4. Muudatusi, mis on vajalikud tehniliseks kohandumiseks artikli 2 punktides 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 või artikli 6 lõikes 2 ette nähtud teadusliku ja tehnilise progressiga, võetakse vastu artikli 9 lõikes 2 toodud menetluse kohaselt. Need kohandamised ei tohi põhjustada käesoleva direktiivi reguleerimisala või käesolevas direktiivis määratletud kütuste väävlisisalduse piirmäärade otsest muutmist”.

- 8) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 9

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse nõukogu otsuse 1999/468/EÜ* artikleid 5 ja 7, võttes arvesse otsuse artiklit 8.

Ajavahemikuks, mis on sätestatud otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6, määratakse 3 kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

* EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.”;

- 9) Lisatakse käesoleva direktiivi lisa tekst.

Artikkel 2

Liikmesriigid võtavad vastu seaduseid, määrusi ja rakendussätteid, mis on vajalikud käesoleva direktiivi järgimiseks ...*. Nad teatavad sellest viivitamatult komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamise päevast Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Euroopa Parlamendi nimel

president

Nõukogu nimel

eesistuja

*

12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

“Lisa
KREEKA LAEVAD

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

”
