

6.9.2012

A7-0038/ 001-056

MUUDATUSETTEPANEKUD 001-056

Keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon

Raport

Satu Hassi

Laevakütuste väävlisisaldus

A7-0038/2012

Ettepanek võtta vastu direktiiv (COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

Muudatusettepanek 1

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1 a) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 191 lõikes 2 sätestatakse, et liidu keskkonnapoliitikas tuleb seada eesmärgiks kaitstuse kõrge tase, võttes arvesse olukordade erinevust liidu eri piirkondades.

Muudatusettepanek 2

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1 b) Hapestumine on Euroopas endiselt ulatuslik probleem. Märkimisväärsed Euroopa piirkonnad on eriti tundlikud hapestumisest tingitud probleemide suhtes ja EL ei ole veel saavutanud oma eesmärke seoses kriitilise saastekoormuse ja -tasemega.

Selgitus

SOx-heide on üks peamine Euroopas hapestumist põhjustav tegur.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Suure väävlisisaldusega laevakütuse põletamise tõttu laevanduses tekkiv heide saastab õhku vääveldioksiidi ja tahkete osakestega, mis kahjustavad inimeste tervist ja tekitavad **hapestumist**.

Muudatusettepanek

(3) Suure väävlisisaldusega laevakütuse põletamise tõttu laevanduses tekkiv heide saastab õhku vääveldioksiidi ja tahkete osakestega, mis kahjustavad inimeste tervist ja **keskkonda ning** tekitavad **happelist sadet**.

Selgitus

Vääveldioksiid ise (mitte happelise sademe lähteainena) ei kahjusta mitte ainult inimeste tervist, vaid on ühtlasi tugeva söövitava toimega metallide, sulamite, betooni ning karbonaatide baasil valmistatud ajalooliste monumentide ja kivi katvate materjalide jaoks. Selgituseks: moodustunud happeline sade muudab happeliseks ka pinnavee ja pinnase.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 a) Kai ääres seisvate laevade, eelkõige kruisilaevade tekitatud õhusaaste on sadamalinnade jaoks suur probleem, arvestades nende linnade pingutusi täita liidu õhukvaliteedi piirväärtusi tahkete osakeste ja NO₂ osas.

Selgitus

Kai ääres seisvaid laevu varustavad elektriga lisamootorid. Sadamalinnade jaoks on õhusaaste, mida tekitab laevade elektritootmine sadamates, väga terav õhukvaliteedi probleem. Eriti oluline on see küsimus kruisilaevade puhul, mille elektrivajadus on kaubalaevadega võrreldes suurem.

Muudatusettepanek 5

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 b) Liikmesriigid peaksid toetama vajaliku infrastruktuuri väljatöötamist kaldal toodetava elektrienergia kasutamiseks, sest tavaliselt toodetakse tänapäeva laevadel elektrienergiat lisamootoritega.

Muudatusettepanek 6

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 3 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 c) Maapealsetest allikatest pärit heide on küll vähenenud, samas prognoositakse laevanduses tekkiva õhusaaste märkimisväärset suurenemist. Kui ei võeta täiendavaid meetmeid, on 2020. aastaks laevanduses tekkiv SO_x- ja NO_x-heide suurem maapealsetest allikatest tekkivast heitest kokku.

Selgitus

Merendussektor on ELi õhusaaste oluline allikas. Kui majandustegevus jätkub senisel kujul, ületavad selle sektori heitkogused peagi kõikidest maapealsetest allikatest pärit heitkoguseid. See suurendab vajadust vähendada kiiresti laevanduse SO_x-heidet ning lähimas tulevikus ka NO_x-heidet.

Muudatusettepanek 7

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 3 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 d) Inimeste tervisele õhusaaste tagajärjel sadamates ja sadamalähistes linnades tekkivat kahju tuleks vähendada sildumisel ja väljasõidul selliste kütuste kasutamisega, mille väävlisisaldus ei ületa 0,10% massiprotsenti.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Direktiivi 1999/32/EÜ kohaselt peab komisjon andma Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru direktiivi rakendamise kohta ja esitama võimalikud muudatusettepanekud, eelkõige seoses SO_x-heite kontrolli piirkondades (SO_x Emission Control Area – SECA) kasutatava laevakütuse väävlisisalduse vähendamisega, **võttes arvesse** Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames **tehtavat tööd**.

Muudatusettepanek

(4) Direktiivi 1999/32/EÜ kohaselt peab komisjon andma Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru direktiivi rakendamise kohta ja esitama võimalikud muudatusettepanekud, eelkõige seoses SO_x-heite kontrolli piirkondades (SO_x Emission Control Area – SECA) kasutatava laevakütuse väävlisisalduse vähendamisega, **kooskõlas** Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames **tehtava tööga**.

Selgitus

Laevakütuste väävlisisalduse piirväärtuste vähendamise otsustab IMO ja see on oluline ülesanne rahvusvahelisel tasandil, mis on kõige asjakohasem otsustustasand. Komisjon peaks oma ettepanekus rõhutama rahvusvahelise mõõtme tähtsust ega peaks jätma muljet, et IMO töö on teisejärguline ja seda võib muuta muid rahvusvahelisi osapooli eelnevalt teavitamata.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 a) Oluline on ka see, et komisjon hindaks liikmesriikide aruannete alusel meretranspordi sektori nõuetega vastavusseviimise tagamise tagajärgi, mis võimaldaks kavandada varasemas etapis kohaseid kaasnevaid meetmeid, eriti tehes uuringuid kütuste kättesaadavuse ja hindade, muudele transpordivahenditele tagasi suunamise ohu ja käesoleva direktiivi mõju kohta kõigile meretranspordi sektori ettevõtjatele. Selliste uuringute tulemused aitaksid selgitada komisjoni ettepanekuid selle kohta, kuidas praktikas kohaldatakse nn

vahendite paketti, millele viidatakse komisjoni 16. septembri 2011. aasta töödokumendis meretranspordist tulenevate heitkoguste vähendamise ja säästva veetranspordi vahendite paketi kohta, ning säästva veetranspordi normide rakendamist.*

** SEC(2011)1052 final.*

Selgitus

Tundub, et merendussektori kohanemise hõlbustamiseks on kaasnevad meetmed hädavajalikud: seda kinnitab komisjoni teatis KOM(2011)441. Ohuline on vältida meretransporditeenuste mahu vähenemist ja seega tuleb ennetavalt hinnata käesoleva direktiivi nõuetele vastavuse tagamise mõjusid, et kaaluda võimalikke asjakohaseid meetmeid, mis oleksid jätkuks komisjoni ettepanekule sektori ettevõtteid puudutavate kaasnevate meetmete kohta.

Muudatusettepanek 10

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 4 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 b) Mõned SO_x vähendamise meetodid võivad tekitada jäätmeid, eriti reovett, mis sisaldab elavhõbedat, seleeni ja teisi mikroelemente, mis võivad tingida vajaduse reovett enne merre laskmist töödelda. Komisjon peaks võtma vastu ELi sadamate vastuvõturajatiste ühtlustatud arendamist käsitlevad suunised.

Selgitus

Kuigi SO_x skraberid võivad aidata tõhusalt kaasa heite vähendamisele, võivad nad tekitada jäätmeid, mida ei tohiks merre lasta. Komisjon peaks kaasa aitama ELi sadamates SO_x skraberites tekkinud reovee vastuvõtmiseks ja ohutustamiseks vajaliku infrastruktuuri väljatöötamisele.

Muudatusettepanek 11

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 6**

(6) MARPOLi muudetud VI lisaga kehtestatakse muu hulgas laevakütustele rangemad väävlisisalduse piirväärtused nii SO_x-heite kontrolli piirkondades (1,00 % alates 1. juulist 2010 ja 0,10 % alates 1. jaanuarist 2015) kui ka väljaspool nimetatud piirkondi asuvatel merealadel (3,5 % alates 1. jaanuarist 2012 ja põhimõtteliselt 0,50 % alates 1. jaanuarist 2020). Oma rahvusvahelistest kohustustest tulenevalt peab enamik liikmesriike nõudma laevadelt alates 1. juulist 2010 SO_x-heite kontrolli piirkondades maksimaalselt 1,00 % väävlisisaldusega kütuse kasutamist. Selleks, et tagada järjepidevus rahvusvahelise õigusega ja uute üleilmselt kehtestatud väävlisisalduse normide nõuetekohane jõustamine liidus, tuleb direktiivi 1999/32/EÜ sätteid MARPOLi muudetud VI lisaga kooskõlla viia. Laevades kasutatava kütuse minimaalse kvaliteedi tagamiseks kooskõlas kütuse- või tehnoloogiapõhise nõuete täitmisega ei tohiks lubada liidus kasutada ega turule tuua laevakütust, mille väävlisisaldus ületab üldist normi 3,5 massiprotsenti.

(6) MARPOLi muudetud VI lisaga kehtestatakse muu hulgas laevakütustele rangemad väävlisisalduse piirväärtused nii SO_x-heite kontrolli piirkondades (1,00 % alates 1. juulist 2010 ja 0,10 % alates 1. jaanuarist 2015) kui ka väljaspool nimetatud piirkondi asuvatel merealadel (3,5 % alates 1. jaanuarist 2012 ja põhimõtteliselt 0,50 % alates 1. jaanuarist 2020). Oma rahvusvahelistest kohustustest tulenevalt peab enamik liikmesriike nõudma laevadelt alates 1. juulist 2010 SO_x-heite kontrolli piirkondades maksimaalselt 1,00 % väävlisisaldusega kütuse kasutamist. Selleks, et tagada järjepidevus rahvusvahelise õigusega, ***kõigile võrdsed võimalused ülemaailmsel tasandil*** ja uute üleilmselt kehtestatud väävlisisalduse normide nõuetekohane jõustamine liidus, tuleb direktiivi 1999/32/EÜ sätteid MARPOLi muudetud VI lisaga ***vähemalt*** kooskõlla viia. ***Kõikidele liikmesriikidele tõhusa ja võrdse juurdepääsu tagamiseks sise- ja rahvusvahelisele turule on väga tähtis tunda probleeme, millega teatud tegevusvaldkonnad erinevate väävliheite tasemete kehtestamisega liidus kokku puutuvad. Samuti on oluline olukorda lähemalt jälgida ning luua lahendused, millega saavutada võrdsete võimaluste minimaalne tase.*** Laevades kasutatava kütuse minimaalse kvaliteedi tagamiseks kooskõlas kütuse- või tehnoloogiapõhise nõuete täitmisega ei tohiks lubada liidus kasutada ega turule tuua laevakütust, mille väävlisisaldus ületab üldist normi 3,5 massiprotsenti.

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Reisilaevad tegutsevad enamjaolt sadamates või ranniku lähedal ning neil on märkimisväärne mõju inimeste tervisele ja keskkonnale. Kõnealused laevad peavad kasutama sama maksimaalse väävlisisaldusega (1,5 %) laevakütust nagu SOx-heite kontrolli piirkondades. Kuna SOx-heite kontrolli piirkondades kohaldatakse rangemaid väävlisisalduse norme, on põhjendatud, et neid norme kohaldatakse ka reisilaevade suhtes, lähtudes vajadusest parandada sadama- ja rannikualade õhu kvaliteeti. Uute SOx-heite kontrolli piirkondade normide kohaldamine reisilaevade suhtes lükkub aga viie aasta võrra edasi, et vältida võimalikke probleeme kütuse kättesaadavusega.

Muudatusettepanek

(7) Reisilaevad tegutsevad enamjaolt sadamates või ranniku lähedal ning neil on märkimisväärne mõju inimeste tervisele ja keskkonnale. Kõnealused laevad peavad kasutama sama maksimaalse väävlisisaldusega (1,5 %) laevakütust nagu SOx-heite kontrolli piirkondades. Kuna SOx-heite kontrolli piirkondades kohaldatakse rangemaid väävlisisalduse norme, on põhjendatud, et neid norme kohaldatakse ka reisilaevade suhtes, lähtudes vajadusest parandada sadama- ja rannikualade õhu kvaliteeti. Uute SOx-heite kontrolli piirkondade normide kohaldamine reisilaevade suhtes lükkub aga viie aasta võrra edasi, et vältida võimalikke probleeme kütuse kättesaadavusega. ***Kui see tooks kaasa märkimisväärse kahjuliku sotsiaalse mõju liidu äärepoolseimates piirkondades asuvatel saartel ja tervikuna või osaliselt Kreeka territooriumil elavatele kogukondadele, võivad asjaomased liikmesriigid lükata normide kohaldamise kõige rohkem viie aasta võrra edasi liidu sadamate vahel liinivedusid teostavate püüratud arvu reisilaevade suhtes, eeldusel et täidetakse asjakohaseid õhu kvaliteedi norme.***

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7 a) Selliste liikmesriikide õhu kvaliteedi parandamiseks, kelle rannikualad ei kuulu SOx-heite kontrolli piirkonda, peaks kõikide uute heitekontrolli piirkondade kehtestamine toimuma IMO

protsessi kohaselt vastavalt MARPOLi VI lisale ning seda tuleks toetada hästi põhjendatud juhtumiga, mis tugineb keskkonda ja majandust puudutavatele argumentidele ja neid toetavatele teaduslikele andmetele.

Muudatusettepanek 14

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 7 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7 b) Selliste liikmesriikide õhu kvaliteedi parandamiseks, kelle rannikualad ei kuulu SOx-heite kontrolli piirkonda, ning tagamaks valdkonnale kogu liidus minimaalselt võrdsed tingimused, tuleks SOx-heite kontrolli piirkondadest väljapoole jäävatele liikmesriikide territoriaalvetele ja heitekontrolli piirkondadele laiendada samasuguseid kütuse kvaliteedinõudeid.

Muudatusettepanek 15

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 7 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7 c) Märkimisväärse heite vähendamise potentsiaaliga uutele mootoritehnoloogiatele ülemineku hõlbustamiseks merendussektoris peaks komisjon viivitamata välja töötama laiaulatusliku vedeldatud maagaasi kasutuselevõtu strateegia, et võimaldada ja ergutada laevades gaasimootorite kasutamist.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11 a) Eriti oluline on ennetada tagasipöördumist muude transpordivahendite kasutamise juurde, sest kui suureneb maanteedel transporditavate kaupade osakaal, läheks see vastuollu Euroopa Liidu kliimamuutuse valdkonna eesmärkidega ning saheneksid liiklusummikud.

Selgitus

Maanteedtranspordis tekib ühe tonnikilomeetri kohta CO₂-heidet keskmiselt seitse korda rohkem kui meretranspordis. Seetõttu tuleks võtta meetmeid, millega hoida ära olukord, kus direktiivi tõttu hakataks kaupu kallima laevakütuse tõttu mere asemel maanteed pidi transportima. Ulatuslikum maanteedtransport tooks kaasa ka liiklusummikute sahenemise ja kõrgema mürataseme, mis on Euroopa Liidu kodanike jaoks juba praegu tõsine probleem.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 11 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11 b) Uute väävliheite vähendamise nõuetega kaasnevad kulud viivad muude transpordivahendite kasutamise juurde tagasipöördumise ohuni, mis tekitab eelkõige muret sellistele valdkondadele ja tööstustele, mis sõltuvad suuresti meretranspordist. Komisjon peaks täielikult ära kasutama olemasolevate vahendite, nagu Marco Polo programmi või üleeuroopalise transpordivõrgu võimalused, eriti väävliheite kontrolli piirkondadega piirnevates liikmesriikides, et muude transpordivahendite kasutamise juurde tagasipöördumise ohu vähendamiseks sihipärast abi pakkuda. Praegust majanduslikku olukorda ja käesoleva direktiivi võimalikku mõju silmas pidades peaks komisjon esitama enne 2015. aasta jaanuari konkreetsed

meetmed, millega antakse majandusvaldkondadele majanduslikku ja finantsabi, et toetada keskkonnasõbralikke merendusalasid tehnoloogiaid, võttes eelkõige arvesse kütuste kättesaadavust ja hindasid, muude transpordivahendite kasutuselevõtu juurde tagasipöördumise ohtu ning käesolevas direktiivis sätestatud meetmete mõju kõigile meretranspordiettevõtjatele.

Selgitus

Laevakütuse kõrgem hind on eriti murettekitav kaupade puhul, mille mahu ja väärtuse suhe on suur, näiteks paber ja metallimaagid. Kuigi projektid, millega toetatakse veeldatud maagaasi või skraberitehnoloogiate kasutuselevõttu, on juba abikõlblikud Marco Polo programmist või üleeuroopalise transpordivõrgu mere kiirteede programmist vahendite saamiseks, tuleb toetust säilitada ning suurendada, et vähendada tagasipöördumiste muude transpordivahendite kasutamise juurde.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

(12) Hõlbustada tuleks heitevähendusmeetodite kasutamist. Selliste meetoditega on võimalik saavutada vähemalt samaväärne ja isegi suurem heite vähenemine kui madala väävlisisaldusega kütuse kasutamise korral, tingimusel et need meetodid ei avalda keskkonnale, näiteks mere ökosüsteemile märkimisväärset kahjulikku mõju ning et nende väljatöötamisel on rakendatud sobilikke heakskiitmis- ja kontrollimehhanisme. Heitevähendusmeetodite kasutamisel kehtivad kriteeriumid kehtestab kas IMO nii, et neid saab komisjoni otsusega täiendada või muuta, või IMO õigusaktide puudumisel Euroopa Komisjon. Liit peaks tunnustama juba väljatöötatud alternatiivseid meetodeid, näiteks pardal paiknevaid heitgaaside puhastussüsteeme või kütuse ja veeldatud maagaasi segu kasutamist. Tähtis on edendada heite vähendamise uue tehnoloogia katsetamist

Muudatusettepanek

(12) Hõlbustada tuleks heitevähendusmeetodite kasutamist **ning seda soodustuste tegemise**ga toetada. Selliste meetoditega on võimalik saavutada vähemalt samaväärne ja isegi suurem heite vähenemine kui madala väävlisisaldusega kütuse kasutamise korral, tingimusel et need meetodid ei avalda keskkonnale, näiteks mere ökosüsteemile **või süsinikdioksiidi heitkogustele või inimeste tervisele** märkimisväärset kahjulikku mõju ning et nende väljatöötamisel on rakendatud sobilikke heakskiitmis- ja kontrollimehhanisme. Heitevähendusmeetodite kasutamisel kehtivad kriteeriumid kehtestab kas IMO nii, et neid saab komisjoni otsusega täiendada või muuta, või IMO õigusaktide puudumisel Euroopa Komisjon. Liit peaks tunnustama juba väljatöötatud alternatiivseid meetodeid, näiteks pardal paiknevaid heitgaaside puhastussüsteeme või kütuse ja veeldatud maagaasi segu

ja arendamist.

kasutamist. Tähtis on edendada **ja rahaliselt toetada** heite vähendamise uue tehnoloogia katsetamist ja arendamist **ning tagada selle kulutõhusus ja ulatuslik kättesaadavus, et muu hulgas hoida ära keskkonna jaoks kahjulik tagasipöördumine lähimerevedudel autovedudele.**

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 a) Veeldatud maagaasi kasutamisel väävliheiteid peaaegu ei teki. Veeldatud maagaasi kütusena kasutavate laevade jaoks kehtestatakse uus eeskiri eeldatavasti 2014. aastal koos muudetud rahvusvahelise konventsiooniga inimelude ohutusest merel. Liikmesriigid peaksid pöörama erilist tähelepanu sellele, et vaja on tagada veeldatud maagaasi kütusena kasutavate laevade ohutus ja kättesaadavus ning ohutud punkterdamistoimingud, tagades seejuures selle, et muudetud rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel ei tekita selle kütuse kasutamisele tarbetuid tõkkeid. Komisjon peaks kasutama Euroopa rahalisi vahendeid (nt Marco Polo programmi) nii laialdaselt kui võimalik, et edendada madala väävlisisaldusega veeldatud maagaasi kasutamist merekütusena. Liikmesriigid peaksid sellele suundumusele kaasa aitama, tehes maksundusalased võimalused kättesaadavaks laevaomanikele, kes investeerivad veeldatud maagaasi kasutamisse või skraberte arendamisse ja kasutamisse.

Selgitus

On oluline võtta arvesse merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) VI lisa muutmisel saadud kogemusi (muudatuste tegemises lepitati kokku 2008. aastal, kuid komisjon esitas oma ettepanekud alles ligi kolm aastat hiljem ja seejärel seadsid mõned liikmesriigid kokkulepitud

muudatused kahtluse alla). Erinevalt komisjonist peaksid liikmesriigid IMO liikmetena tagama, et uus veeldatud maagaasi eeskiri soodustab selle kui puhtama kütuse kasutamist, tegemata mööndusi ohutusnõuete osas. Punkerdamistoimingute ohutuseeskirju ja punkerdamisseadeldiste kättesaadavust tuleb arvesse võtta.

Muudatusettepanek 20

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 b) Liikmesriigid võivad heitkoguste vähendamise alternatiivse lahendusena lihtsustada laeval toodetud energia asemel kaldal asuvate energiavarustussüsteemide kasutamist sildunud laevade poolt.

Muudatusettepanek 21

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 c) Selleks, et ergutada selliste heitevähendusmeetodite varajast rakendamist, mis vähendaksid väävliheidet vähemalt käesolevas direktiivis sätestatud ulatuses, peaksid liit ja selle liikmesriigid sobivate rahastamisstiimulite abil edendama alternatiivsete tehnoloogiate, näiteks pardale paigaldatud heitgaaside puhastussüsteemide ning vedeldatud maagaasi kasutamist.

Muudatusettepanek 22

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 d) Kuni jõustub ülemaailmne nõue, millega määratakse kütuse lubatud suurimaks väävlisisalduseks 0,50%, tuleks liikmesriikidel kasutada ka selliseid

mehhanisme nagu diferentseeritud lõivud ja läbisõidukilomeetrite maksustamine sõltuvalt heite tasemest.

Muudatusettepanek 23

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 e) Selleks et tagada alternatiivsetest heitevähendusmeetoditest tekkivate heitkoguste nõuetekohane käitlemine, tuleb liikmesriikidelt nõuda, et nad ei kehtestaksid sadamates eritasu heitgaaside puhastusseadmetes tekkivale heitveele.

Muudatusettepanek 24

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 f (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 f) Kui liikmesriigid kehtestavad rahalised stiimulid heitevähendusmeetoditele, millega saavutatakse vähemalt samaväärseid tulemusi nagu vähese väävlisisaldusega kütuse kasutamisel, tuleks neil arvesse võtta enne 5. juulit 2011 tehtud investeeringuid, tingimusel et seadmed vastavad IMO nõuetele ning komisjon ei ole veel lisakriteeriume kehtestanud.

Muudatusettepanek 25

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 g (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 g) Investeerimisotsuste õigeaegse tegemise edendamiseks tuleks varajast kohandamist vastavate stiimulitega

toetada. Selleks et hoida ära muude transpordiliikide kasutamise juurde tagasipöördumise võimalik oht ning piirata ebasoodsa konkurentsiolukorra tekkimist, peavad liikmesriigid madala väävlisisaldusega kütuste kasutuselevõtuga seotud uute nõuete rakendamiseks looma vastavad rahastamisprogrammid.

Muudatusettepanek 26

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 h (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 h) Alternatiivsete heitevähendusmeetodite, näiteks skraberiite rakendamisega võib kaasneda selliste jätmete teke, mida ei tohiks merre lasta. Seepärast peaks komisjon vastu võtma üldised suunised, mille abil tagatakse selliste jätmete nõuetekohane käitlemine.

Muudatusettepanek 27

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 i (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 i) Vastavalt MARPOLi muudetud VI lisa eeskirjale 18 peaksid liikmesriigid tagama nõuetekohase kütuse kättesaadavuse ja tasakaalustatud jaotuse.

Muudatusettepanek 28

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12 j (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 j) Arvestades liikmesriikide raskusi ELi õigusaktides kehtestatud õhu kvaliteedi sihteesmärkide täitmisel ning

endiselt suurt lõhet nimetatud eesmärkide ja Maailma Terviseorganisatsiooni soovitude vahel, peaks komisjon aitama koostada analüüse IMOle taotluse esitamiseks, et täiendavad Euroopa merealad, täpsemalt Vahemerel, Mustal merel ja Kirde-Atlandil, sealhulgas Iiri merel määrataks SOx-heite kontrolli piirkondadeks. Komisjon peaks uurima ka eeliseid, mis kaasneksid Euroopa merepiirkondade määramisega NOx-heite kontrolli piirkondadeks.

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Selleks, et määrata **kindlaks 0,50 % väävlisisalduse piirväärtuste kohaldamise kuupäev, määrata** uued SOx-heite kontrolli piirkonnad, kiita heaks heite vähendamise alternatiivsed meetodid ja kehtestada nende kasutamiseks sobilikud tingimused, tagada kütuste väävlisisalduse asjakohane kontrollimine ning liikmesriikide aruannete ühtlustatud sisu ja vorm ning kohandada direktiivi sätteid teadusliku ja tehnilise arenguga, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu akte, mis käsitlevad **kuupäeva, mil liidus peaks hakkama kehtima kütuse maksimaalne väävlisisaldus 0,50 massiprotsenti**, IMO otsuse põhjal uute SOx-heite kontrolli piirkondade määramist, nõukogu direktiiviga 96/98/EÜ hõlmamata uute heitevähendusmeetodite heakskiitmist ja nende kasutamise tingimuste kehtestamist, täiendamist ja muutmist, proovivõtmise ja heite kontrollimise meetodite, aruande sisu ja vormi ning artikli 2 punktide 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 või artikli 6 lõigete 1a ja 2 teaduse ja tehnika arengust ning, kui see on asjakohane, IMO õigusaktide muutmisest tulenevat muutmist. Eriti oluline on, et

Muudatusettepanek

(13) Selleks, et määrata uued SOx-heite kontrolli piirkonnad, kiita heaks heite vähendamise alternatiivsed meetodid ja kehtestada nende kasutamiseks sobilikud tingimused, tagada kütuste väävlisisalduse asjakohane kontrollimine ning liikmesriikide aruannete ühtlustatud sisu ja vorm ning kohandada direktiivi sätteid teadusliku ja tehnilise arenguga, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu akte, mis käsitlevad IMO otsuse põhjal uute SOx-heite kontrolli piirkondade määramist, nõukogu direktiiviga 96/98/EÜ hõlmamata uute heitevähendusmeetodite heakskiitmist ja nende kasutamise tingimuste kehtestamist, täiendamist ja muutmist, proovivõtmise ja heite kontrollimise meetodite, aruande sisu ja vormi ning artikli 2 punktide 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 või artikli 6 lõigete 1a ja 2 teaduse ja tehnika arengust ning, kui see on asjakohane, IMO õigusaktide muutmisest tulenevat muutmist. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise

komisjon korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning sobiva edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

ja koostamise ajal tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning sobiva edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Muudatusettepanek 30

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 14 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14 a) Arvestades keskkonnapoliitika ning laevanduses tekkiva saaste ülemaailmset ulatust, ergutatakse käesoleva direktiiviga Euroopa Liitu ja selle liikmesriike IMO-s aktiivselt kaasa aitama kõigile maailma merepiirkondadele ühtsete heitenormide kehtestamise eesmärgi saavutamisele.

Muudatusettepanek 31

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt -a (uus)
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 2 – punkt 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-a) punkt 3 asendatakse järgmisega:

'3. laevakütus – igasugune laeval kasutamiseks ette nähtud ja/või laeval kasutatav toornaftast saadud vedelkütus või biokütus, sealhulgas kütus, mis vastab ISO 8217 määratlusele. See hõlmab toornaftast saadud vedelkütust, mida kasutatakse siseveelaevadel või väikelaevadel, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1997. aasta direktiivis 97/68/EÜ (väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinatele paigaldatavate sisepõlemismootorite heitgaaside ja

tahkete heitmete vähendamise meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 1994. aasta direktiivis 94/25/EÜ (väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta), kui need laevad on merel’;

Selgitus

Biokütuste kasutamine on juba täna tehniliselt võimalik ning samuti on see laevadele kättesaadav. Seega peaks direktiivis olema selgelt sõnastatud, et kasutada on lubatud ka biokütuseid.

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 4

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 3a

Komisjoni ettepanek

Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata ega tooda turule laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 3,5 massiprotsenti.”

Muudatusettepanek

Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei kasutata ega tooda turule laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 3,5 massiprotsenti, **välja arvatud kütused, mis tarnitakse artiklis 4c osutatud suletud süsteemides heitevähendusmeetodeid kasutavate laevade tankimiseks.**

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt b

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4 a – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Käesolevat lõiget kohaldatakse kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu.

Muudatusettepanek

Käesolevat lõiget kohaldatakse kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu, **ilma et see piiraks MARPOLi VI lisas sisalduvate erandite kasutamist.**

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt b
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 4a – lõige 1 – lõik 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

***Liikmesriigid võivad kiita heaks
finantsmeetmed sektorite või
alamsektorite toetamiseks, kus võib seoses
artikli 4a lõike 1 punktis b sätestatud
nõuete rakendamisega tekkida
majanduslike raskuste oht, ning hüvitada
nende nõuete rakendamise kulud.***

***Komisjon kiidab hiljemalt 2013. aasta
lõpus heaks juhised kohaldatavate riigiabi
eeskirjade kohta, mida tuleb sellega
seoses järgida.***

Selgitus

Väävlisisalduse piirväärtuste alandamine laevakütuses toob kaasa mereveetasude olulise suurenemise. Sellel on tugev negatiivne mõju veoteenustest sõltuvate tegevusvaldkondade konkurentsivõimele. SOx-heite kontrolli piirkondadega piirnevatel liikmesriikidel tuleb ajutiselt lubada hüvitada riigiabi korras nende ettevõtete kulud, kes osalevad ülemaailmses konkurentsivõime ja kelle õlule langevad märkimisväärsed kulud, mis on seotud väävlisisalduse eeskirjadega.

Muudatusettepanek35

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt c
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 4a – lõige 1 a

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, millega tagab, et tema territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades ei kasutata laevakütust, mille väävlisisaldus ületab:

(a) 3,50 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2012;

(b) 0,50 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2020.

1a. Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, millega tagab, et tema territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades ei kasutata laevakütust, mille väävlisisaldus ületab:

(a) 3,50 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2012;

(b) 0,50 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2015;

(b a) 0,10 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2020.

Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses käesoleva lõike punktis b sätestatud väävlisalduse normi kohaldamise alguskuupäevaga. Olenevalt IMO hinnangust sellise laevakütuse kättesaadavuse kohta, mis vastab nõudele, et maksimaalne väävlisaldus on 0,50 massiprotsenti, millele on viidatud MARPOLi VI lisa eeskirja 14 lõikes 8, on selleks kuupäevaks kas 1. jaanuar 2020 või 1. jaanuar 2025.

Ilma et see piiraks artikli 4b lõikeid 1 ja 4, kohaldatakse käesolevat lõiget kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu.

Ilma et see piiraks artikli 4b lõikeid 1 ja 4, kohaldatakse käesolevat lõiget kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu.

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt d
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 4a – lõige 2

Komisjoni ettepanek

„Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses merealade SOx-heite kontrolli piirkondadeks määramisega IMO *otsuse põhjal* vastavalt MARPOLi VI lisa eeskirja 14 lõike 3 punktile 2.

Muudatusettepanek

Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses merealade SOx-heite kontrolli piirkondadeks määramisega *koosõlas* IMO *poolt määratuga* vastavalt MARPOLi VI lisa eeskirja 14 lõike 3 punktile 2.

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt e
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 4a – lõige 4 a (uus)

4 a. Lõigetes 1, 1a ja 4 sätestatud piirväärtuste mittetäitmise korral ning pärast kõigi tõendusmaterjalide kontrollimist on sadamariigi kontrolli teostavatel asutustel õigus laeva nii kaua kinni hoida, kuni rikkumine on kõrvaldatud.

Nõudeid mittetäitvad alused tuleb tühjaks laadida ning nende suhtes kohaldatakse sanktsioone iga rikkumispäeva eest.

Lüükmesriigid võivad võtta vastavalt rahvusvahelisele merendusõigusele ka täiendavaid jõustamismeetmeid.

Muudatusettepanek 38

**Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt e
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 4a – lõige 4 b (uus)**

4 b. Erandina lõigetest 4 ja 4 a ja kui lõikes 4 märgitud piirväärtustest kinnipidamine toob kaasa märkimisväärse kahjuliku sotsiaalse mõju liidu äärepoolseimates piirkondades asuvatel saartel ja tervikuna või osaliselt Kreeka territooriumil elavatele kohalikele kogukondadele, võivad asjaomased liikmesriigid lükata selles lõikes nimetatud tähtajad kõige rohkem viie aasta võrra edasi liidu sadamate vahel liinivedusid teostavate piiratud arvu reisilaevade suhtes, eeldusel et täidetakse asjakohaseid õhu kvaliteedi norme.

Seda sätet kasutada kavatsevad liikmesriigid koostavad nimekirja alustest ja liinidest, mille suhtes seda erandit võidakse kohaldada, ja esitavad selle kinnitamiseks komisjonile. Asjaomased liikmesriigid avalikustavad kinnitatud nimekirja.

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 6 – alapunkt e
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 4a – lõige 4 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4 c. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, tagamaks selle, et liidu sadamatesse sisenevad või sealt välja sõitvad laevad ei kasuta nende SOx-heite kontrolli piirkondadest väljapoole jäävates territoriaalvetes ja heitekontrolli piirkondades laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massiprotsenti alates 1. jaanuarist 2015.

Käesolevat lõiget kohaldatakse kõikide lippude all sõitvate kõikide laevade suhtes, kaasa arvatud need, mis alustasid sõitu väljaspool liitu.

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 7
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 4b – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3 a. Alates 1. jaanuarist 2015 võtavad liikmesriigid kõik vajalikud meetmed, et viia sisevetel ja liidu territoriaalvetes sõitvates ning liidu sadamates kai ääres seisvates laevades kasutatava laevakütuse väävlisisaldus kooskõlla direktiivi 98/70/EÜ artikli 4 lõikes 2 sisalduvate väärtustega.

Selgitus

Praeguse korra kohaselt kehtivad ookeani- ja siseveelaevadele erinevad väävlisisalduse piirväärtused, isegi kui need laevad sõidavad samas jõesuudmes. See seaduselünk tuleb kõrvaldada ning ookeanilaevadele kehtivad piirväärtused viia kooskõlla siseveelaevadele ja maanteevälistele liikurmasinatele kehtivate sätetega, mis on praegu jõustatud ELi

kütusekvaliteedi direktiiviga. Arvestades kohapealset ohtu, mida laevade heited (eriti tahked osakesed) tervisele kujutavad, ning rannikupiirkondade tihedat asustust, on vaja meetmeid kohaliku õhusaaste vähendamiseks. Ranniku- ja siseveelaevanduse samu väävinorme õigustab vajadus parandada sadamate ja rannikualade ümbruse õhukvaliteeti.

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 4b a

Laevakütuste kättesaadavus

1. Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid, et tagada selliste laevakütuste kättesaadavus ja tasakaalustatud levitamine,

– mille väävlisisaldus ei ületa 0,10% alates 1. jaanuarist 2015;

– mille väävlisisaldus ei ületa 0,50% alates 1. jaanuarist 2015.

2. Lõige 1 ei välista selliste meetmete varasemat kehtestamist.

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4b b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 4b b

Samaväärsus

Liikmesriigi administratsioon võib lubada paigaldada laevale igasugust sisseseadet, materjale, seadmeid või aparate või kohaldada muud menetlust, kasutada alternatiivset kütteõli või nõuete täitmise meetodit alternatiivina käesoleva direktiiviga nõutavale, kui selline

sisseseade, materjal, seade või aparaat või muu menetlus, alternatiivne kütteõli või nõuete täitmise meetod on heitkoguste vähendamise mõttes vähemalt sama tõhus, kui käesoleva direktiiviga nõutav, hõlmates kõiki artiklites 4 a ja 4 b esitatud norme.

Selgitus

MARPOLi VI lisa eeskiri 4 samaväärsuse kohta hõlmab mittetehnilist või tegevuskorda, mille juures võib vastu võtta alternatiivina kasutatavad nõuete täitmise meetodid. See tuleks lisada muudetud EÜ direktiivi, et julgustada uuenduslike tehnoloogiate väljaarendamist ja nendesse investeerimist.

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4c – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Lõikes 1 osutatud heitevähendusmeetodit kasutav laev saavutab **pidevalt** vääveldioksiidi heite vähenemise, mis on vähemalt samaväärne artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava laevakütuse kasutamise korral saavutatava vähenemisega. **Heitevähendusmeetodi kasutamise tulemusel tekkiv vääveldioksiidi heide ei ületa 1. lisas kehtestatud piirväärtusi.**

Muudatusettepanek

2. Lõikes 1 osutatud heitevähendusmeetodit kasutav laev saavutab vääveldioksiidi heite vähenemise, mis on vähemalt samaväärne artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava laevakütuse kasutamise korral saavutatava vähenemisega.

Selgitus

Sõna „pidevalt” välja jätmine tagaks selle, et skraberid, mis võivad ajutiselt nõuetele mitte vastata, oleksid direktiivi kohaselt siiski lubatud. Väljajätmine võimaldaks kasutada ka muid nõuete täitmise meetodeid, näiteks keskmistamist. Selles tegevusvaldkonnas uuritakse aktiivselt keskmistamise teostatavust teatud geograafilistes piirkondades, kus see on kõige asjakohasem, näiteks Põhja-Ameerika heitekontrolli piirkonnad. Kõik alternatiivsed nõuete täitmise meetodid ei saavuta „pidevat” vähendamist, kuid nende üldine mõju tervisele ja keskkonnale on iseenesest võrdväärne või isegi parem kui nõuetele vastava kütuse kasutamine. Euroopa Parlament peaks tagama selle, et EL ei suleks tahtmatult ust täiendavate uuenduslike lahenduste uurimise ees. Artikli 4c viimane lause tuleb välja jätta, sest see puudutab üksnes heitgaasi puhastamise süsteeme ning sobiks paremini 2. lisa tabeli vastavasse jaotisse.

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4c – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2 a. Liikmesriigid soodustavad heitkoguste vähendamise alternatiivse lahendusena kaldal asuvate energiavarustussüsteemide kasutamist sildunud laevade poolt.

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4c – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3 a. Liikmesriigid tagavad selle, et sadamavaldajad arvavad sadamatasudesse ja muudesse tasudesse sisse kõik heitgaaside puhastussüsteemidest tuleva heitvee vastuvõtu, puhastamise ja kõrvaldamise kulud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivile 2000/59/EÜ laevaheite ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates¹, olenemata sellest, kas heitvett antakse üle või mitte.

1 EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81.

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4c – lõige 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3 b. Liikmesriigi toetus enne 31. detsembril 2013 tellitud heitgaaside puhastussüsteemide pardale paigaldamiseks loetakse siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses.

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4c – lõige 4 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9a vastu delegeeritud õigusakte seoses:

Muudatusettepanek

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9a **ja asjakohaste IMO normide ning vahenditega** vastu delegeeritud õigusakte seoses:

Selgitus

Praegune sõnastus tundub viitavat sellele, et komisjon võib delegeeritud aktiga võtta ka meetmeid, mis lähevad IMO otsustest lahku. On aga oluline tagada täielik ühtsus MARPOLi VI lisaga, vastasel juhul võivad ELi-sisesed erinevused heitevähendusmeetodite osas tuua kaasa olukorra, kus ei edendata alternatiive vähese väävlisisaldusega kütustele, mis on aga selle direktiivi oluline aspekt.

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 8 a (uus)

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 4e a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

8 a. Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 4e a

Kütteõli kättesaadavus

Olenemata artiklitest 3 ja 4,

1. kui liikmesriik leiab, et laeva kütteõli ei

vasta käesoleva direktiiviga kehtestatud nõuetekohase kütteõli standarditele, võib liikmesriigi pädev asutus nõuda, et laev

a) esitaks dokumendi meetmete kohta, mida on võetud nõuetele vastavuse saavutamiseks, ning

b) esitaks tõendid selle kohta, et vastavalt reisikavale on püütud osta nõuetekohast kütteõli ning kui see ei olnud kavandatud kohas kättesaadav, püüti leida alternatiivseid allikaid sellise kütteõli saamiseks ning vaatamata kõigile nõuetekohase kütteõli saamiseks tehtud pingutustele polnud sellist kütust võimalik osta.

2. Ei tohi nõuda, et laev kalduks nõuetele vastavuse saavutamiseks kavandatud marsruudilt kõrvale või et sellega kaasneks tarbetu viivitamine.

3. Liikmesriik võib kontrollimeetmetest loobuda, kui laeva meeskond suudab dokumentidega tõestada, et püüdis heas usus nõuetele vastavat kütust hankida, esitades lõikes 1 märgitud teabe.

4. Kui nõuetekohast kütteõli osta ei õnnestu, annab laeva meeskond sellest teada laevafirma juhtkonnale ja vastava sihtsadama pädevatele võimudele.

5. Kui laeva meeskond on esitanud tõendid selle kohta, et nõuetekohane kütteõli pole kättesaadav, annab liikmesriik sellest komisjonile teada.

6. Selliseid dokumente tuleb käesoleva direktiivi jõustamisel arvesse võtta.

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 9 – alapunkt a
Direktiiv 1999/32/EÜ
Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, et proovivõtmise teel kontrollida

Muudatusettepanek

Liikmesriik võtab kõik vajalikud meetmed, et proovivõtmise teel kontrollida

kasutatava kütuse väävlisisalduse vastavust artiklitele 3, 3a, 4, 4a ja 4b. Proovivõtmine algab kuupäeval, mil jõustub asjakohane kütuse väävlisisalduse piirväärtus. Proove võetakse piisavalt sageli ja niimoodi, et proovid on representatiivsed uuritava kütuse suhtes, ning laevakütuste puhul sellise kütuse suhtes, mida **laevad** kasutavad asjaomastel merealadel või sadamates.

kasutatava kütuse väävlisisalduse vastavust artiklitele 3, 3a, 4, 4a ja 4b. Proovivõtmine algab kuupäeval, mil jõustub asjakohane kütuse väävlisisalduse piirväärtus. Proove võetakse **piisavalt sageli korrapäraste ajavahemike järel, piisavas koguses** ja niimoodi, et proovid on representatiivsed uuritava kütuse suhtes, ning laevakütuste puhul sellise kütuse suhtes, mida **laevadele tarnitakse ja mida need** kasutavad asjaomastel merealadel või sadamates.

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9 – alapunkt a

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 6 – lõige 1 – lõik 2 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

c a) võetakse proov ja analüüsitakse, kas laeva pardal põletamiseks ettenähtud laevakütus vastab IMO väljatöötatud juhenditele;

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 10 – alapunktid c ja c a (uus)

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 7 – lõiked 2 ja 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

c) lõiked 2 ja 3 jäetakse välja;

c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

2. Võttes muu hulgas aluseks

a) lõigete 1 ja 1 a alusel koostatud aastaaruanded;

b) täheldatud trendid õhukvaliteedi, hapestumise, kütusele tehtud kulutuste ja teistele transpordikandjatele ümbersuunamise osas;

c) edusammud, mis on tehtud laevade väävel- ja lämmastikoksiidide heitmete vähendamisel liidu sellekohastele

algatustele järgnenud IMO
mehhanismide kaudu,

esitab komisjon 31. detsembriks 2013
Euroopa Parlamendile ja nõukogule
aruande, millega kaasnevad vajadusel
seadusandlikud ettepanekud. Komisjon
kaalub selles aruandes järgmist:

– liidus eri heitenormide kohaldamisest
tulenevat võimalikku mõju siseturule, eriti
konkurentsivõimele;

– täiendavate SO_x ja NO_x heitkoguste
kontrolli piirkondade loomist;

– laevakütteõlide kvaliteedinorme
kooskõlas nende normidega, mida
kohaldatakse seoses direktiiviga
98/70/EÜ;

– muid täiendavaid või alternatiivseid
lisameetmeid laevade tekitatavate
heitkoguste edasiseks vähendamiseks;

c a) lõige 3 jäetakse välja.

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 10 – alapunkt c b (uus)

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 7 – lõiked 2 a ja 2 b (uued)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

c b) lisatakse lõiked 2 a ja 2 b järgmises
sõnastuses:

'2 a. Komisjon teostab käesoleva direktiivi
mõjuhindangu ja teeb 2012. aasta lõpuks
ettepaneku asendusmeetmete kohta
negatiivsete mõjude vähendamiseks kogu
liidu laevandussektoris.

2 b. Kui IMO otsustab muuta MARPOLi
konventsiooni VI lisa enne 1. jaanuari
2015, esitab Euroopa Komisjon
automaatselt uue ettepaneku nimetatud
muudatuse lisamiseks liidu õigusesse.'

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 13

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 9a – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Komisjonile antakse alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast] määramata ajaks volitused võtta vastu artikli 4a ***lõigetes 1a ja 2***, artikli 4c lõikes 4, artikli 6 lõikes 1 ning artikli 7 lõigetes 1a ja 4 osutatud delegeeritud õigusakte.

Muudatusettepanek

2. Komisjonile antakse alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast] määramata ajaks volitused võtta vastu artikli 4a ***lõikes 2***, artikli 4c lõikes 4, artikli 6 lõikes 1 ning artikli 7 lõigetes 1a ja 4 osutatud delegeeritud õigusakte.

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 13

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 9a – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4a ***lõigetes 1a ja 2***, artikli 4c lõikes 4, artikli 6 lõikes 1 ning artikli 7 lõigetes 1a ja 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

Muudatusettepanek

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4a ***lõikes 2***, ***artikli 4b lõikes 3 a***, artikli 4c lõikes 4, artikli 6 lõikes 1 ning artikli 7 lõigetes 1a ja 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

Selgitus

Järjepidevuse tagamiseks ülejäänud tekstiga.

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 13

Direktiiv 1999/32/EÜ

Artikkel 9a – lõige 5

Komisjoni ettepanek

5. Delegeeritud õigusakt, mis on vastu võetud kooskõlas artikli 4a ***lõigetega 1a ja 2***, artikli 4c lõikega 4, artikli 6 lõikega 1 ning artikli 7 lõigetega 1a ja 4, jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväiteid ***kahe*** kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud ajavahemiku lõppemist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Kõnealust ajavahemikku võib Euroopa Parlamendi või nõukogu taotluse korral ***kahe*** kuu võrra pikendada.

Muudatusettepanek

5. Delegeeritud õigusakt, mis on vastu võetud kooskõlas artikli 4a ***lõikega 2***, artikli 4c lõikega 4, artikli 6 lõikega 1 ning artikli 7 lõigetega 1a ja 4, jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväiteid ***kolme*** kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud ajavahemiku lõppemist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Kõnealust ajavahemikku võib Euroopa Parlamendi või nõukogu taotluse korral ***kolme*** kuu võrra pikendada.

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Lisa

Direktiiv 1999/32/EÜ

Lisa 2 – lõige 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– dokumenteeritakse põhjalikult, et ***kõik jäätmevood***, mis lastakse merre, sealhulgas suletud sadamatesse ja jõesuudmetesse, ei avalda märkimisväärset kahjulikku mõju ega ohusta inimeste tervist ega keskkonda.

Muudatusettepanek

– dokumenteeritakse põhjalikult, et ***kogu heitvesi (sealhulgas heitvesi, mis vastab IMO resolutsioonis MEPC.184(59) sätestatud heitvee nõuetele)***, mis lastakse merre, sealhulgas suletud sadamatesse ja jõesuudmetesse, ei avalda märkimisväärset kahjulikku mõju ega ohusta inimeste tervist ega keskkonda.