

# EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

*Istungidokument*

LÕPLIK  
A6-0056/2005

18.3.2005

**\*\*\*II**

## **SOOVITUSE PROJEKT TEISEKS LUGEMISEKS**

Nõukogu ühine seisukoht, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse vastuvõtmist laevakütuste väävlisisaldust käsitleva direktiivi 1999/32/EÜ muutmiseks  
(12891/2/2004 – C6-0248/2004 – 2002/0259(COD))

Keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon

Raportöör: Satu Hassi

### ***Kasutatud tähised***

- \* nõuandemenetlus *häälteenamus*
- \*\*I koostöömenetlus (esimene lugemine) *häälteenamus*
- \*\*II koostöömenetlus (teine lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi koosseisu enamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks*
- \*\*\* nõusolekumenetlus *parlamendi koosseisu enamus v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ja ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel*
- \*\*\*I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine) *häälteenamus*
- \*\*\*II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi koosseisu enamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks*
- \*\*\*III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks*

(Antud menetlus põhineb Euroopa Komisjoni poolt ette pandud õiguslikul alusel.)

### ***Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud***

Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud tehnilistele osakondadele ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselgelt valed või puuduvad lõigud mõnes tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate tehniliste osakondade nõusolek.

## SISUKORD

### lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOME GA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
EXPLANATORY STATEMENT .....	18
MENETLUS .....	22



## EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

Nõukogu ühine seisukoht, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse vastuvõtmist laevakütuste väävlisisaldust käsitleva direktiivi 1999/32/EÜ muutmiseks (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 esimese lugemise seisukohta<sup>1</sup> Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud Euroopa Komisjoni ettepaneku (KOM(2002)0595)<sup>2</sup> küsimuses;
  - võttes arvesse Euroopa Komisjoni muudetud ettepanekut (KOM(2003)0476)<sup>3</sup>;
  - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
  - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni soovitus teiseks lugemiseks (A6-0056/2005);
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
  2. teeb presidendile ülesandeks edastada parlamendi seisukoht nõukogule ja Euroopa Komisjonile.

Nõukogu ühine seisukoht

Parlamendi muudatusettepanekud

### Muudatusettepanek 1 PÕHJENDUS 4

4) Kõrge väävlisisaldusega laevakütuste põletamisega laevanduses tekkivad heitmed põhjustavad õhusaastet vääveldioksiidi ja tahkete osakeste näol. ***See kahjustab hapestumise tõttu keskkonda ja inimeste tervist, vara ja kultuuripärandit, eriti rannikupiirkondades ja sadamates.***

4) Kõrge väävlisisaldusega laevakütuste põletamisega laevanduses tekkivad heitmed põhjustavad õhusaastet vääveldioksiidi ja tahkete osakeste näol, ***mis kahjustavad inimeste tervist, keskkonda, riikide ja eraisikute vara ja kultuuripärandit ning aitavad kaasa hapestumisele.***

<sup>1</sup> ELT C 068, 18.3.2004, lk ....

<sup>2</sup> ELT C 045(E), 25.2.2003, lk 277.

<sup>3</sup> EÜT C ... / ELTs seni avaldamata.

### *Justification*

*There are two dimensions to the problems caused by the burning of high-sulphur fuels in ships – one is related to the long-range transboundary nature of the pollution (health impacts of secondary particles and acidification from sulphur deposition), the other to local impacts (primarily health impacts from SO<sub>2</sub> and primary particles). Although these problems to some extent are connected, the measures to resolve them are not necessarily the same, and consequently it is worthwhile to mention them separately. (See also Amendment 2 below.) (EP first reading Amendment 1).*

#### Muudatusettepanek 2 Põhjendus 4 A (uus)

***4 a) Kõrge väävlisisaldusega laevakütuste tekitatud saaste mõjutab inimesi ja looduskeskkonda eriti rannikualadel ja sadamate läheduses. Seetõttu on vaja erimeetmeid.***

### *Justification*

*Emissions from ships give rise to high concentrations of particulates (PM<sub>10</sub> and PM<sub>2.5</sub>) and SO<sub>2</sub> in some port and coastal areas. Consequently, specific measures (e.g. stricter limit for the sulphur content of fuels used in coastal and port areas, or shoreside electricity connection) are required to resolve the local problems. (EP first reading Amendment 4).*

#### Muudatusettepanek 3 PÕHJENDUS 5

5) Käesolevas direktiivis käsitletavat meetmed, ***millega vähendatakse laevanduses tekkivaid heitmeid rahvusvahelistes vetes***, täiendavad liikmesriikide riiklikke meetmeid direktiivis 2001/81/EÜ sätestatud õhusaasteainete ülemäärade osas.

5) Käesolevas direktiivis käsitletavat meetmed täiendavad liikmesriikide riiklikke meetmeid direktiivis 2001/81/EÜ sätestatud õhusaasteainete ülemäärade osas.

### *Justification*

*The measures in this directive will reduce emissions from shipping not only in international waters, but also in territorial waters, port areas, and inland waters. Currently, only emissions from shipping within territorial waters (12 nautical miles) and inland waters are included under national emissions in the NEC directive. Given the high – and increasing – level of emissions from shipping relative to land-based sources, the Commission should study how to best incorporate the rest of shipping emissions into Directive 2001/81/EC.*

Muudatusettepanek 4  
Põhjendus 5 A (uus)

**5 a) Maanteevedudelt merevedudele ümbersuunamine on oluline viis vähendada maanteevedude mahtu, reostust ja välisvedude kulusid ning vajab seepärast edendamist.**

*Justification*

*To emphasise that the modal shift from road to sea shipping is a valid solution to road transport problems, and in some cases the only solution, and should therefore be encouraged.*

Muudatusettepanek 5  
Põhjendus 9 A (uus)

**9 a) Arvestades merelaevanduse üleilmset iseloomu, tuleks teha kõik jõupingutused rahvusvaheliste lahenduste leidmiseks. Nii komisjon kui liikmesriigid peaksid jõulisemalt võitlema, et käesoleva direktiivi sätted kaasataks ka IMO raamistikku. Edasistes läbirääkimistes peaksid nad Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) püüdma tagada laevakütuste maksimaalse lubatava väävlisisalduse ülemaailmset vähendamist. Komisjon peab uurima, kas tasub uusi ühenduse merepiirkondi, nagu Vahemeri, Atlandi ookeani põhjaosa, Prantsusmaast, Hispaaniast ja Portugalist läände jäävad merepiirkonnad, kujundada madala SO<sub>x</sub>-heitmete tasemega eripiirkondadeks kooskõlas MARPOL konventsiooni VI lisaga.**

*Justification*

*In the shipping sector in particular it is essential to work towards internationally accepted standards. Consequently, the provisions of this directive should also serve as a negotiating mandate for the Commission and the Member States to press for the same standards to be adopted in the global IMO framework. (EP first reading Amendment 40 modified).*

Muudatusettepanek 6  
Põhjendus 11 A (uus)

**11 a) Käesolevat direktiivi tuleks vaadelda esimese sammuna käimasolevas protsessis vähendada väevliheitmeid merenduses ja aktiivselt tuleks jätkata järkjärgulist lähenemisviisi heitmete edasiseks vähendamiseks.**

**Vastavalt sellele peab komisjon teostama selliste heitmete seiret ja koostama aruandeid.**

*Justification*

*This amendment is designed to ensure that there is a phased move toward the reduction of sulphur emissions.*

Muudatusettepanek 7  
ARTIKLI 1 PUNKTI 4 PUNKTI A alapunkt i  
Artikli 4 lõige 1 (direktiiv 1999/32/EÜ)

**i) lõikest 1 jäetakse välja sõnad “kaasa arvatud laeva kerge kütteõli”;** **kustutatud**

*Justification*

*There is no justification for deleting the requirement for marine gas oils used within Member States' territory.*

Muudatusettepanek 8  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikli 4 a pealkiri (direktiiv 1999/32/EÜ)

**Madala SO<sub>x</sub>-heitmete tasemega eripiirkonnas ning ühenduse sadamatesse ja sadamatest sõitvates regulaarvedudega tegelevates reisilaevades kasutatavate laevakütuste maksimaalne väevlisisaldus**

**Euroopa Ühenduses kasutatavate laevakütuste maksimaalne väevlisisaldus (esimene etapp)**

*Justification*

*(Part of EP first reading Amendment 41)*

Muudatusettepanek 9  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikli 4 a lõige 1 a (uus) (direktiiv 1999/32/EÜ)



**1 a. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2012 ei kasutata nende territoriaalvetes ega majandusvööndis väljaspool madala SO<sub>x</sub>-heitmete tasemega eripiirkonda laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 1,5 massiprotsenti. See kehtib kõikide lippude all sõitvate aluste kohta, k.a need, mis alustasid oma teekonda väljaspool ühendust.**

#### *Justification*

*SO<sub>2</sub> and NO<sub>x</sub>, as well as their secondary pollutants (sulphate and nitrate aerosol particles, and ground-level ozone), can be transported over long distances. Emissions from shipping account for between 20% and 30% of the concentration of secondary inorganic sulphate and nitrate particles in the air in most coastal regions and, just like SO<sub>2</sub> and NO<sub>x</sub>, they have impacts on health. The Commission's explanatory memorandum shows that there is no difference in the life years lost as a result of long-term exposure between, for example, the North Sea and the northern part of the Mediterranean as a result of emissions from shipping. There are no health grounds for imposing stricter emission standards only in SECA areas, particularly as coastal areas in the South are among the most densely populated regions and the problems with PM and ozone are more acute in the southern Member States. Moreover, for economic and competitive reasons, it is logical to set emission standards for international shipping on the broadest possible European scale and not to restrict them to certain areas. As the southern sea areas have not yet been designated as SECAs, a longer time-frame is proposed for these areas. (EP first reading Amendment 41)*

Muudatusettepanek 10  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikli 4 a lõige 2 (direktiiv 1999/32/EÜ)

2. Lõike 1 rakenduskuupäevad on järgmised:

- a) MARPOLi VI lisa määruse 14 artikli 3 punktis a ...\* mainitud Läänemere piirkonna jaoks;
- b) Põhjamere **ja muude merepiirkondade, k.a sadamate jaoks, mille IMO määratleb seejärel madala SO<sub>x</sub>-heitmete tasemega eripiirkonnaks vastavalt MARPOLi VI lisa määruse 14 artikli 3 punktile b:**

– 12 kuud pärast **mainitud määratluse** jõustumist või

– ..... \*\*,

2. Lõike 1 rakenduskuupäevad on järgmised:

- a) MARPOLi VI lisa määruse 14 artikli 3 punktis a ...\* mainitud Läänemere piirkonna jaoks;
- b) Põhjamere jaoks:

– 12 kuud pärast **MARPOLi VI lisa** jõustumist või

– ..... \*\*,

milline neist on *hilisem*.

\* 19. mai 2006 või *kui hiljem*, siis 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

\*\* 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

milline neist on *varasem*,

*b a) kõikide muude merepiirkondade, k.a sadamate jaoks, mille IMO määratleb seejärel madala SOx-heitmete tasemega eripiirkonnaks vastavalt MARPOLi VI lisa määruse 14 artikli 3 punktile b ... \*\*\*.*

\* 19. mai 2006 või 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist, *sõltuvalt sellest, kumb on varasem*.

\*\* 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

\*\*\* *12 kuud pärast mainitud määratluse jõustumist.*

#### *Justification*

*To ensure that the North Sea SECA will enter into force within 12 months of the entry into force of the directive.*

#### Muudatusettepanek 11 ARTIKLI 1 PUNKT 5 Artikli 4 a lõige 3 (direktiiv 1999/32/EÜ)

3. Liikmesriigid vastutavad *lõike* 1 täitmise eest vähemalt järgneva osas:

- nende oma lipu alla sõitvad alused ning
- *madala SOx-heitmete tasemega eripiirkondadega piirnevate liikmesriikide* sadamates olevad kõikide lippude all sõitvad alused.

Liikmesriigid *võivad* rahvusvahelise mereõiguse alusel *rakendada* lisatäitemenetlust ka teiste aluste puhul.

3. Liikmesriigid vastutavad *lõigete 1 ja 1 a* täitmise eest vähemalt järgneva osas:

- nende oma lipu alla sõitvad alused ning
- liikmesriikide sadamates olevad kõikide lippude all sõitvad alused.

Liikmesriigid *rakendavad* rahvusvahelise mereõiguse alusel lisatäitemenetlust ka teiste aluste puhul.

#### *Justification*

*All coastal states are responsible for taking enforcement action available to them in accordance with international maritime law.*

#### Muudatusettepanek 12 ARTIKLI 1 PUNKT 5 Artikli 4 a lõige 6 (direktiiv 1999/32/EÜ)

6. Liikmesriigid tagavad alates lõike 2 punktis a sätestatud kuupäevast, et kõik nende territooriumil müüdavad laevakütused oleks tarnija poolt dokumenteeritud laevamasuudi saatelehel, millega on kaasas ka pitseeritud näidis.

6. Liikmesriigid tagavad alates lõike 2 punktis a sätestatud kuupäevast, et kõik nende territooriumil müüdavad laevakütused oleks tarnija poolt dokumenteeritud **vastuvõtva laeva esindaja poolt allkirjastatud** laevamasuudi saatelehel, millega on kaasas ka pitseeritud näidis.

#### *Justification*

*Effective monitoring will be crucial for the implementation of the directive. The weak point in the sampling chain is the credibility of the sample. In order to ensure that the sample provided by the bunker supplier actually contains exactly the same fuel as delivered to the ship, it is crucial that a representative of the receiving ship should check the sampling. (EP first reading Amendment 16).*

Muudatusettepanek 13  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikli 4 a lõige 6 a (uus) (direktiiv 1999/32/EÜ)

**6 a. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et alates lõikes 2 sätestatud kuupäevast oleks saadaval kõiki ühenduse sadamaid rahuldav kogus laevakütuseid, mille väävlisisaldus ei ületa 1,5 massiprotsenti.**

#### *Justification*

*Types of fuel conforming to this directive must be made widely available at the latest on the date of entry into force of the obligations imposed under it. Reinstates a paragraph from the Commission proposal which has been deleted in the Council CP. (EP first reading Amendment 14).*

Muudatusettepanek 14  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikli 4 a lõige 7 a (uus) (direktiiv 1999/32/EÜ)

**7 a. Komisjon tagab, et kogu rahastamise, mida EL teeb veetranspordile ümbersuunamise edendamiseks, sealhulgas programmide Marco Polo ja Merekiirtee tingimuseks oleks kütuste kasutamine, mille väävlisisaldus ei ületa:**

- 0,5% Läänemeres ja Põhjameres;
- 1,5% ELi teistes merepiirkondades kuni 1. jaanuarini 2012 ja 0,5% pärast seda.

Muudatusettepanek 15  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikkel 4 a a (uus) (direktiiv 1999/32/EÜ)

*Artikkel 4 a a*

*Euroopa Ühenduses kasutatavate laevakütuste maksimaalne väävlisisaldus (teine etapp)*

*1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2010 ei kasutata nende territoriaalvetes, majandusvööndites ega saastekontrollialadel, mis on madala SO<sub>x</sub>-heitmete tasemega eripiirkonnas, laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,5 massiprotsenti. See kehtib kõikide lippude all sõitvate aluste kohta, k.a need, mis alustasid oma teekonda väljaspool ühendust.*

*2. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et alates lõikes 1 sätestatud kuupäevast ei kasuta ühenduse sadamatesse või sadamatest sõitvad regulaarvedudega tegelevad reisilaevad nende territoriaalvetes, majandusvööndis ega saastekontrollialadel laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,5 massiprotsenti.*

*3. Liikmesriigid peavad täitma seda nõuet vähemalt nende oma lippude all sõitvate ja nende sadamas olevate kõikide lippude all sõitvate aluste osas.*

*Liikmesriigid rakendavad rahvusvahelise mereõiguse alusel lisatäitemenetlust ka teiste aluste puhul.*

*4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2014 ei kasutata nende territoriaalvetes ega majandusvööndis väljaspool madala*

***SO<sub>x</sub>-heitmete tasemega eripiirkonda laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,5 massiprotsenti. See kehtib kõikide lippude all sõitvate aluste kohta, k.a need, mis alustasid oma teekonda väljaspool ühendust.***

***5. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et alates lõikes 1 sätestatud kuupäevast oleks saadaval kõiki ühenduse sadamaid rahuldav kogus laevakütuseid, mille väävlisisaldus ei ületa 1,5 massiprotsenti.***

*Justification*

*As emissions from shipping will still contribute significantly to health and environmental problems also after the introduction of the 'first step' 1.5% sulphur limit, it is necessary to introduce a second step, with a further lowering down to 0.5%. Such reductions are needed for attaining the agreed health and environmental objectives of the EU's fifth and sixth environmental action programmes. (EP first reading Amendment 42).*

Muudatusettepanek 16  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikli 4 b lõike 2 punkt c a (uus) (direktiiv 1999/32/EÜ)

***c a) laevadele, mis kasutavad sadamates ankrus olles kaldalt edastatavat elektrit;***

*Justification*

*The Commission proposal did not include any provisions for exemptions to the port requirement. The use of low-sulphur marine gas oils in ports is a matter of high priority, and derogations/exemptions should be avoided to the largest extent possible. The use of shoreside electricity significantly reduces air and noise emissions in ports and should therefore be promoted.*

Muudatusettepanek 17  
ARTIKLI 1 PUNKT 5  
Artikli 4 c lõige 4 (direktiiv 1999/32/EÜ)

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

– **saavutavad heitmete vähendamise vähemalt samas ulatuses, mis saadaks väävlisisalduse piiramisega kütustes käesoleva direktiivi alusel; ning**

– dokumenteerivad sadamariikide võimude poolt IMO-le saadetud kriteeriumide alusel hoolikalt, et ükski jäätmevoog suletud sadamatesse ja suudmelahtedesse ei mõjutaks ökosüsteemi.

4. Artiklite 4 a, **4 a a** ja 4 b nõuetele vastavate laevakütuste kasutamise alternatiivina **või sellele lisaks** võivad liikmesriigid lubada laevadel kasutada heakskiidetud vähendamise tehnoloogiat eeldusel, et need laevad:

– **vähendavad väävlioksiidide heitmete kogust, sh nii lisa- kui ka peakäiturites, 2,0 grammini või väiksema SO<sub>2</sub> koguseni kWh kohta vääveldioksiidi heitmete kogumassi alusel arvatatuna;**

**- omavad heitmete pideva jälgimise seadmeid ning**

– dokumenteerivad sadamariikide võimude poolt IMO-le saadetud kriteeriumide alusel hoolikalt, et ükski jäätmevoog suletud sadamatesse ja suudmelahtedesse ei mõjutaks ökosüsteemi.

*Justification*

*The use of abatement technologies should be allowed not only as an alternative, but also as a complement to using low-sulphur fuels, as this could result in additional emission reductions. In order to ensure the functioning of the technical equipment, ships using abatement technologies should be required to use continuous emissions monitoring equipment. (EP first reading Amendment 43)*

Muudatusettepanek 18  
ARTIKLI 1 PUNKTI 6 PUNKT -A (uus)  
Artikli 6 pealkiri (direktiiv 1999/32/EÜ)

**-a) pealkiri asendatakse järgnevaga:  
“Järelevalve ja sanktsioonid”**

*Justification*

*It is necessary to change the title to reflect the content of the article. (EP first reading amendment 24).*

Muudatusettepanek 19  
ARTIKLI 1 PUNKT 6 PUNKT A  
Artikli 6 lõike 1 a esimene lõik (direktiiv 1999/32/EÜ)

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et laevakütuste väävlisisaldus vastaks artiklite 4 a ja 4 b sätetele.

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et laevakütuste väävlisisaldus vastaks artiklite 4 a, **4 a a** ja 4 b sätetele.

*Justification*

*(EP first reading Amendment 26 in part).*

Muudatusettepanek 20  
ARTIKLI 1 PUNKT 6 PUNKT A  
Artikli 6 lõike 1 a neljas lõik (direktiiv 1999/32/EÜ)

Liikmesriigid võtavad **õigustatud ja kohased** meetmed ka nende laevakütuste väävlisisalduse järelevalve osas, mille kohta artiklid 4 a ja 4 b ei kehti.

Liikmesriigid võtavad meetmed ka nende laevakütuste väävlisisalduse järelevalve osas, mille kohta artiklid 4 a, **4 a a** ja 4 b ei kehti.

***Liikmesriigid kehtestavad reeglid nende sanktsioonide kohaldamise kohta, mida rakendatakse järelevalve ja näidiste esitamise sätete mittetäitmise puhul, ja võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende proportsionaalsus ja hoiatav rakendamine.***

*Justification*

*Penalties need to be sufficiently high not to give incentives for fraudulent samples. (EP first reading Amendments 26 and 29 in part).*

Muudatusettepanek 21  
ARTIKLI 1 PUNKT 7  
Artikli 7 lõige 2 (direktiiv 1999/32/EÜ)

2. Võttes muu hulgas aluseks:  
a) artikli 1 kohaselt esitatud aastaaruanded;  
b) täheldatud trende õhukvaliteedi, hapestumise, kütusele tehtud kulutuste ja teistele transpordikandjatele ümbersuunamise osas ning  
c) edusamme, mis on tehtud laevade vääveloksiidide heitmete vähendamisel ühenduse sellekohastele algatustele

2. Võttes muu hulgas aluseks:  
a) artikli 1 kohaselt esitatud aastaaruanded;  
b) täheldatud trende õhukvaliteedi, hapestumise, kütusele tehtud kulutuste ja teistele transpordikandjatele ümbersuunamise osas ning  
c) edusamme, mis on tehtud laevade vääveloksiidide heitmete vähendamisel ühenduse sellekohastele algatustele

järgnenud IMO mehhanismide kaudu;  
d) artikli 4 a lõikes 4 sisalduvate meetmete uus **kulude ja tulude** analüüs, mis sisaldab otsest ja kaudset tulu keskkonnale,

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, ja IMO tööd arvesse võttes** nende merepiirkondade osas, kus tuleb kasutada madala väävlisisaldusega laevakütuseid.

järgnenud IMO mehhanismide kaudu;  
d) artikli 4 a lõikes 4 sisalduvate ja võimalike edasiste heitmete vähendamise meetmete **ja edasiste võimalike heitmete piiramise meetmete** uus **kulutasuvuse** analüüs, mis sisaldab otsest ja kaudset tulu keskkonnale.

**d a) artikli 4 c rakendamine,**

esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule 2008. aastaks **aruande ning** ettepanekud käesoleva direktiivi muutmiseks, eriti selles osas, mis käsitleb üksikute kütuseliikide väävlisisalduse piirmäärasid, nende merepiirkondade osas, kus tuleb kasutada madala väävlisisaldusega laevakütuseid, **ja ettepanekuid merelaevade õhusaaste muude vähendamisviiside kohta, k.a laevakütuste täielik spetsifikaat vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiivile 98/70/EÜ, mis puudutab bensiini ja diiselmootori kütuse kvaliteeti ja muudab nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ.**

**Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande meetmete kohta, mida on rakendatud käesoleva direktiivi sätete kaasamiseks MARPOLi konventsiooni.**

<sup>1</sup> *ELT L 350, 28.12.1998, lk 58.*

Or. es

### *Justification*

*(EP first reading Amendment 32 in part).*

*Implementation of Article 4 c on "Trials and use of new abatement technologies" should be taken into account in reports and review proposals by the Commission required in Article 7.*

*Given the increasing importance, both in absolute and relative terms, of shipping emissions to health and environmental impacts, it is crucial that the Commission really comes up with new and additional proposals for further emission abatement measures. Moreover, given the multiple effects of, and interrelations between, different fuel quality parameters, the Commission should have as a priority to investigate and make a proposal for an EU directive setting full quality standards for marine fuels along the lines of Directive 98/70/EC.*



Muudatusettepanek 22  
ARTIKLI 1 PUNKT 7  
Artikli 7 lõige 3 a (uus) (direktiiv 1999/32/EÜ)

***3 a. Mis puudutab võimalikke ettepanekuid, millega lubatakse laevade kasutajatel või nende gruppidel, kes kasutavad heitmete vähendamise tehnoloogiaid, muutmata laevade SO<sub>2</sub> heitmeid muudetud laevade arvel maha arvestada, siis selliseid skeeme võib lubada vaid siis, kui on selgelt tõestatud, et see on nii tervisele kui ka keskkonnale madala väävlisisaldusega laevakütuste kasutamise asemel kasulikum.***

*Justification*

*EP first reading amendment 44 rephrased.*

## EXPLANATORY STATEMENT

The emissions resulting from the use of fuels containing sulphur adversely affect both human health and the environment. Sulphur and nitrogen oxides (SO<sub>2</sub> (i.e. sulphur dioxide) and NO<sub>x</sub>) cause acidification, which as well as damaging the natural environment, also disintegrates buildings and cultural monuments. These oxides form secondary particulate matter (PM) in the air. When people are exposed to these emissions, the result is an increase in mortality and illnesses such as asthma, bronchitis, and heart diseases. The WHO estimates that exposure to particulate matter in outdoor air causes approximately 100 000 deaths a year in Europe and 725 000 life years are lost for the same reason. In addition, nitrogen oxides lead to the formation of ozone and eutrophication in the lower atmosphere.

Emissions from shipping account for a significant proportion of air impurities in most EU coastal areas. Sulphur dioxide emissions from land sources fell in the EU 15 by about 60% from 1990 to 2000 and will presumably drop further, by between 75% and 80%, by 2010. By contrast, SO<sub>2</sub> emissions from vessels sailing in European sea areas have been rising and by 2010 their volume will probably exceed 75% of emissions from land sources as a whole, including transport and energy generation.

In view of the fact that the new purity requirements for diesel oil for use in road transport entered into force on 1 January 2005, sulphur emissions from ships, per tonne and kilometre, are now 150 to 300 times those produced by lorries.

Acidification beyond a sustainable level for the natural environment is a problem above all in northern Europe. However, the decay of buildings and cultural monuments is a serious problem also extending to more southern parts of Europe. The harmful health effects of shipping emissions are likewise spread over the whole of Europe. The ozone formation in the lower atmosphere caused by nitrogen oxides poses a considerable health problem in the Mediterranean region.

Emissions from ships consequently need to be reduced substantially throughout the EU, in order to attain the goal charted in the Commission's transport policy White Paper (namely to make shipping a more sustainable mode of transport) and achieve the long-term aim laid down in the fifth and sixth environmental action programmes (whereby critical load levels and concentrations should not be exceeded and everyone should be protected effectively from the harmful health effects of air impurities).

### Commission proposal

The main points of the Commission proposal are:

- a 1.5% marine fuel sulphur limit is laid down for the for the SO<sub>x</sub> emission control areas, that is to say, the North Sea, the English Channel, and the Baltic Sea, as provided for in Annex VI to the MARPOL Convention;
- a 1.5% fuel sulphur limit is laid down for passenger vessels on regular services to or from Community ports;

- a 0.2% fuel sulphur limit is introduced for ships at berth in EU ports.

The benefits of lower emissions cannot be fully expressed in money terms. In the Commission's research, which does not allow for the gain stemming from a reduction in acidification, the annual benefits are estimated at €2.7 bn and the costs, at €1.1.

### **Parliament's first reading**

In its first reading<sup>1</sup> Parliament took the view that the action proposed by the Commission was insufficient to protect human health and meet EU air quality targets.

Parliament extended the 1.5% sulphur limit to cover all EU sea areas. In addition, it incorporated a second stage in the directive, whereby the sulphur limit would be tightened up to 0.5% for SO<sub>x</sub> emission control areas (SECAs) and passenger vessels on regular services from 2011 and for all EU sea areas from 2013. (The main changes to the Commission proposal resulting from the acceptance of Parliament's first reading amendments are summarised in the schedule at the end of this explanatory statement.)

### **Council position**

From the point of view of human health and environmental protection, the Council common position is decidedly weaker than the position adopted by Parliament at first reading. Essentially, the common position would merely enable Annex VI to the MARPOL Convention to be put into effect. The Council has disregarded Parliament's view that, proceeding as outlined above, it is necessary to go further than the MARPOL Annex VI and implement a second stage of reform.

### **The rapporteur's proposal for Parliament's position at second reading**

The rapporteur proposes that Parliament should basically abide by its initial position, whereby shipping emissions would be reduced by approximately 80% compared with the year 2000, whereas the Council position would serve to reduce them by no more than about 10%. For the reasons listed above and set out in more detail in the decision taken by Parliament at first reading, the latter is not enough to protect human health and the environment or achieve the EU's approved air quality targets.

The Council position would clean up emissions only in the SO<sub>x</sub> emission control areas, in other words the North Sea, the English Channel, and the Baltic Sea. Heavy fuel oil made from crude containing less sulphur would be used in those areas. However, the sulphur content of fuel used in other EU sea areas, the Mediterranean and the North-East Atlantic, would probably be higher than before. In any event, the impact of sulphur and nitrogen oxides on cultural monuments and the harmful health effects of all shipping emissions likewise extend to the Mediterranean area and the more southern parts of Europe as a whole.

The Commission is working out scenarios for future air quality requirements under the CAFE (Clean Air For Europe) programme. The rapporteur has asked it to gauge the impact on air quality that could be brought about by enforcing marine fuel purity requirements in accordance with the proposal.

---

<sup>1</sup> On 4 June 2003.

In its proposal the Commission has estimated that the benefits would be more than double the costs. But there is also reason to suppose that the benefits could likewise exceed the costs if a 0.5% marine fuel sulphur limit were imposed in SO<sub>x</sub> emission control areas, that is to say, the Baltic Sea, the North Sea, and the English Channel, and in other EU sea areas as well, namely the North-East Atlantic and the Mediterranean. The RAINS model, developed by the International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA), has been used, among other things, to draw up the NEC directive and the CAFE programme. The benefits calculated using that model could be as much as seven or eight times greater than the costs. The Beicip-Franlab model puts a higher figure on the costs than the RAINS model. But even in that case the estimated benefits amount for the most part to more than double the costs.

The rapporteur maintains that it is important to make progress in the IMO, but to enable that to happen, the EU should point the way forward. Under unilateral decisions the EU has banned single-hulled tankers and ship bottom models containing organic tin compounds. The United States is also seeking to tighten up IMO agreements. It has laid down a 15 ppm (0.0015 %) sulphur limit in its territorial waters for all ships bar ocean-going vessels. In addition, together with Canada and Mexico, it is drawing up a proposal to the IMO to tighten up the fuel sulphur limit to apply in SO<sub>x</sub> emission control areas (SECAs) by lowering it from 1.5% to 0.1%.

By incorporating a second stage into the reform, going further than Annex VI to the MARPOL Convention, the EU would create its own pressure to improve the IMO agreements.

It is important to promote the development of new and better environmental technology by creating a market for it. The rapporteur is therefore proposing several possible ways of implementing the new purity requirements. The emission reduction corresponding to the use of cleaner fuel could also be achieved by purifying ship combustion gases, on the understanding that the purification waste would have to be treated in an environmentally appropriate way. By purifying the combustion gases on board, it would be possible to remove not only sulphur oxides, but also other noxious substances, nitrogen oxides, and particulate matter. The rapporteur also proposes that the Commission be given the powers to organise trading in shipping emissions. This would provide an incentive to develop technology that would enable emissions to be reduced to even lower levels.

The rapporteur believes that vessels at berth in EU ports should be dispensed from complying with the 0.1% sulphur limit if they are connected to a fixed electrical power supply. To encourage the change to cleaner fuel or on-board emission purification, she proposes that a vessel should likewise be exempted from the fuel requirement applying to ships at berth if it always uses fuel with a sulphur content not exceeding 0.5% and the 0.5% sulphur limit has not yet entered into force in the sea area concerned. Yet this last proposal was not accepted by the committee.

## SULPHUR IN MARINE FUELS

### EP FIRST READING

	6 months after entry into force (1.1.2006?)	1.1.2008	1.1.2009 (31.12.2008)	1.1.2011 (31.12.2010)	1.1.2013 (31.12.2012)
SECAs	1.5 %		0.5%		
Ferries (all EU)	1.5%		0.5%		
ports and inland waterways	0.2%	0.1%			
rest of EU seas				1.5%	0.5%

### COMMON POSITION

	12 months after entry into force (mid 2006)	1.1.2010
SECAs	1.5 % (North Sea May 2007)	
Ferries (all EU)	1.5%	
ports and inland waterways		0.1% (Greece derogation 2012)
rest of EU seas	-	-

### RAPPORTEUR'S 2nd READING PROPOSAL

	12 months after entry into force	1.1.2008*	1.1.2010	1.1.2012	1.1.2014
SECAs (inc. North Sea)	1.5 %		0.5%		
Ferries (all EU)	1.5%		0.5%		
ports and inland waterways		0.1%*			
rest of EU seas				1.5%	0.5%

\* not adopted by the committee

## MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Nõukogu ühine seisukoht, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse vastuvõtmist laevakütuste väävlisisaldust käsitleva direktiivi 1999/32/EÜ muutmiseks
<b>Viited</b>	12891/2/2004 – C6-0248/2004 – 2002/0259(COD)
<b>Õiguslik alus</b>	art 251 lg 2 ja art 175 lg 1 (EÜ)
<b>Menetlusalus</b>	art 62
<b>EP 1. lugemise kuupäev – P5</b>	4.6.2003 P5_TA(2003)0248
<b>Euroopa Komisjoni ettepanek</b>	KOM(2002)0595 – C5-0558/2002
<b>Euroopa Komisjoni muudetud ettepanek</b>	KOM(2003)0476
<b>Ühise seisukoha kättesaamisest istungil teada andmise kuupäev</b>	16.12.2004
<b>Vastutav komisjon</b> istungil teada andmise kuupäev	ENVI 16.12.2004
<b>Raportöör(id)</b> nimetamise kuupäev	Satu Hassi 10.1.2005
<b>Aseraportöör(id)</b>	Alexander de Roo
<b>Arutamine komisjonis</b>	10.1.2005 2.2.2005 15.3.2005
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	15.3.2005
<b>Lõpphääletuse tulemused</b>	poolt: 35 vastu: 17 erapooletuid: 2
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frederika Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Jillian Evans, Anne Ferreira, Norbert Glante, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Mary Honeyball, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Henrik Lax, Marie-Noëlle Lienemann, Peter Liese, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Jonas Sjöstedt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Asa Westlund
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>	David Casa, Christofer Fjellner, Erna Hennicot-Schoepges, Karin Jöns, Kartika Tamara Liotard, Caroline Lucas, Justas Vincas Paleckis
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 178 lg 2)</b>	Anne Laperrouze
<b>Esitamise kuupäev – A6</b>	18.3.2005 A6-0056/2005
<b>Märkused</b>	...