

I

(Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2012/33/EU,

annettu 21 päivänä marraskuuta 2012,

neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ympäristöä koskevissa unionin toimintaohjelmissä ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1600/2002/EY ⁽³⁾ hyväksytyssä kuudennessa ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa vahvistetun unionin ympäristöpolitiikan yhtenä tavoitteena on saavuttaa sellainen ilmanlaatu, josta ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia ja riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle.
- (2) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 191 artiklan 2 kohdassa määrätään, että unionin

ympäristöpolitiikalla pyritään suojelun korkeaan tasoon unionin eri alueiden tilanteiden erilaisuus huomioon ottaen.

- (3) Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä 26 päivänä huhtikuuta 1999 annetussa neuvoston direktiivissä 1999/32/EY ⁽⁴⁾ säädetään unionissa käytettävän raskaan polttoöljyn, kaasuöljyn, meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn ja meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn sallitusta enimmäisrikkipitoisuudesta.
- (4) Meriliikenteessä käytettävien erittäin rikkipitoisten polttoaineiden palamisesta aiheutuvat laivaliikenteen päästöt lisäävät rikkidioksidin ja hiukkasten aiheuttamaa ilman pilaantumista ja vahingoittavat siten ihmisten terveyttä ja ympäristöä sekä lisäävät happamien laskeumien muodostumista. Ilman tässä direktiivissä säädettyjä toimenpiteitä meriliikenteestä aiheutuvat päästöt olisivat pian ylittäneet kaikki mantereella sijaitsevista päästölähteistä peräisin olevat päästöt.
- (5) Laiturissa olevien alusten aiheuttama ilman pilaantuminen on suuri ongelma monille satamakaupungeille, jotka pyrkivät saavuttamaan ilman laatua koskevat unionin raja-arvot.
- (6) Jäsenvaltioiden olisi edistettävä maalla olevista sähköverkoista toimitettavan sähkön käyttöä, koska nykyisiin aluksiin tuotetaan yleensä sähköä apumoottorein.
- (7) Direktiivin 1999/32/EY nojalla komission on annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus direktiivin täytäntöönpanosta, ja se voi antaa kertomuksensa yhteydessä ehdotuksia direktiivin muuttamiseksi erityisesti rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvojen alentamisesta Kansainvälisessä merenkulkujärjestyksessä (IMO) tehtävän työn mukaisesti.

⁽¹⁾ EUVL C 68, 6.3.2012, s. 70.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 11. syyskuuta 2012 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 29. lokakuuta 2012.

⁽³⁾ EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 121, 11.5.1999, s. 13.

- (8) Vuonna 2008 IMO antoi päätöslauselman, jolla muutettiin alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä pöytäkirjalla 1978, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan liitettä VI, jonka määräyksillä pyritään ehkäisemään laivojen aiheuttamaa ilman pilaantumista. MARPOL-yleissopimuksen tarkistettu liite VI tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010.
- (9) MARPOL-yleissopimuksen tarkistetussa liitteessä VI muun muassa vahvistetaan entistä tiukemmat rikkipitoisuuden raja-arvot rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla meriliikenteessä käytettäville polttoaineille (1,00 prosenttia 1 päivästä heinäkuuta 2010 ja 0,10 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2015) sekä näiden alueiden ulkopuolella meriliikenteessä käytettäville polttoaineille (3,50 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2012 ja periaatteessa 0,50 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2020). Useimpien jäsenvaltioiden on kansainvälisten sitoumustensa mukaisesti edellytettävä, että alukset käyttävät 1 päivästä heinäkuuta 2010 alkaen rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 1,00 prosenttia. Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaisuus kansainvälisen oikeuden kanssa ja uusien maailmanlaajuisesti vahvistettujen rikkiä koskevien vaatimusten asianmukainen täytäntöönpanon valvonta unionissa, direktiivi 1999/32/EY olisi mukautettava MARPOL-yleissopimuksen tarkistettuun liitteeseen VI. Jotta voidaan varmistaa aluksissa polttoaineeseen tai teknologiaan perustuvan vaatimusten noudattamisen edellyttämä alusten käyttämän polttoaineen vähimmäislaatu, unionissa ei olisi sallittava sellaisten meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden käyttöä, joiden rikkipitoisuus ylittää 3,50 painoprosentin yleisen raja-arvon, paitsi jos kyse on sellaisiin aluksiin toimitettavista polttoaineista, jotka käyttävät suljetuissa järjestelmissä toimivia päästönvähentämismenetelmiä.
- (10) MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI voidaan muuttaa rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden osalta IMOn menettelyjen mukaisesti. Mikäli MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehdään muita rikin oksidipäästöjen valvonta-alueille asetettujen raja-arvojen soveltamista koskevia muutoksia, vapautusten soveltaminen mukaan luettuna, komission olisi tarkasteltava kyseisiä muutoksia ja annettava tarvittaessa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen mukaisesti viipymättä aiheellinen ehdotus direktiivin 1999/32/EY mukauttamiseksi kaikilta osin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita koskeviin IMOn sääntöihin.
- (11) Oettaessa käyttöön uusia päästöjen valvonta-alueita olisi noudatettava MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI mukaista IMO-prosessia, ja sitä olisi tuettava hyvin perustelluilla tosiseikoilla, jotka perustuvat ympäristöä koskeviin ja taloudellisiin syihin, ja tieteellisellä näytöllä.
- (12) Jäsenvaltioiden olisi MARPOL-yleissopimuksen tarkistetussa liitteessä VI olevan 18 säännön mukaisesti pyrittävä varmistamaan tämän direktiivin vaatimukset täyttävien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden saatavuus.
- (13) Kun otetaan huomioon ympäristöpolitiikan ja laivaliikenteen päästöjen maailmanlaajuiset vaikutukset, kunnianhimoiset päästönormit olisi otettava käyttöön maailmanlaajuisesti.
- (14) Matkustaja-alukset liikennöivät enimmäkseen satamissa tai rannikkoalueiden lähellä, ja ne vaikuttavat merkittävästi ihmisten terveyteen ja ympäristöön. Ilman laadun parantamiseksi satamien ja rannikkojen läheisyydessä näiden alusten edellytetään käyttävän meriliikenteen polttoainetta, jonka enimmäisrikkipitoisuus on 1,50 prosenttia, kunnes kaikkiin jäsenvaltioiden aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillä liikennöiviin aluksiin sovelletaan tiukempia rikkiä koskevia vaatimuksia.
- (15) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 193 artiklan mukaisesti tällä direktiivillä ei saisi estää jäsenvaltioita pitämästä voimassa tai toteuttamasta tiukempia suoja-toimenpiteitä, joilla pyritään kannustamaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta koskevien säännösten täytäntöönpanoa varhaisessa vaiheessa esimerkiksi käyttämällä päästönvähentämismenetelmiä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden ulkopuolella.
- (16) Komission olisi tutkittava muita keinoja, joilla mahdollistetaan kaasumoottoreiden käyttöönotto aluksissa ja rokaistaan siihen, jotta siirtyminen uusiin moottoritekniikoihin, joiden avulla meriliikenteen päästöjä voidaan vähentää edelleen huomattavasti, olisi helpompaa.
- (17) Merellä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuteen liittyvien veloitteiden asianmukainen täytäntöönpano on tarpeen, jotta direktiivin 1999/32/EY tavoitteet voidaan saavuttaa. Direktiivin 1999/32/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset osoittavat, että tarvitaan voimakkaampaa seuranta- ja täytäntöönpanon valvontajärjestelmää mainitun direktiivin asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Tämän vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot varmistavat riittävän tiheän ja tarkkan näyttöidenoton markkinoille saatetusta tai laivoilla käytetystä meriliikenteen polttoaineesta sekä alusten lokikirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten säännöllisen tarkastamisen. Lisäksi on tarpeen, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön direktiivin 1999/32/EY säännösten rikkomisen varalta tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten järjestelmän. Jotta voidaan parantaa tietojen avoimuutta, on myös aiheellista säätää, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisten toimittajien rekisteri on saatettava yleisesti saataville.
- (18) Jäsenvaltioiden direktiivin 1999/32/EY mukaisesti toimitamat kertomukset ovat osoittautuneet riittämättömiksi mainitun direktiivin noudattamisen tarkistamisen kannalta, koska jäsenvaltioiden kertomusten sisällöstä ja muodosta ei ole annettu yhdenmukaisia ja riittävän tarkkoja säännöksiä. Tämän vuoksi on tarpeen määritellä kertomuksen sisältö ja muoto tarkemmin, jotta voidaan varmistaa yhdenmukaisempi tietojen raportointi.
- (19) Teollisuuden päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) 24 päivänä marraskuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU⁽¹⁾, jolla laaditaan uudelleen teollisuuden päästöjä koskeva unionin lainsäädäntö, hyväksymisen vuoksi on tarpeen muuttaa niitä direktiivin 1999/32/EY säännöksiä, jotka koskevat raskaan polttoöljyn enimmäisrikkipitoisuutta.

(1) EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17.

- (20) Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden alhaisten raja-arvojen noudattaminen erityisesti rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla voi johtaa tällaisten polttoaineiden huomattavaan hinnannousuun ainakin lyhyellä aikavälillä ja vaikuttaa kielteisesti lähimerenkulun kilpailukykyyn muihin liikennemuotoihin nähden ja rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin rajoittuvien maiden toimialojen kilpailukykyyn. Jotta voidaan vähentää asianomaisille toimialoille säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia, tarvitaan sopivia ratkaisuja, kuten polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista kustannustehokkaampien vaihtoehtoisten menetelmien salliminen vaatimusten noudattamiseksi ja tarvittaessa tuen antaminen. Komissio seuraa tiiviisti muun muassa jäsenvaltioiden toimittamien kertomusten perusteella vaikutuksia, joita seuraa siitä, että merenkulkualalla noudatetaan uusia polttoaineiden laatuvaatimuksia, kiinnittää erityisesti huomiota mahdolliseen siirtymiseen merikuljetuksista maakuljetuksiin ja ehdottaa tarvittaessa asianmukaisia toimenpiteitä kyseisen kehityksen pysäyttämiseksi.
- (21) Merikuljetuksista maakuljetuksiin siirtymisen hillitsemisen on tärkeää, sillä maanteitse kuljetetun rahdin osuuden kasvaminen olisi monissa tapauksissa vastoin unionin ilmastonmuutostavoitteita ja lisäisi ruuhkia.
- (22) Rikkidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtääviin uusiin vaatimuksiin liittyvät kustannukset voivat johtaa siirtymiseen merikuljetuksista maakuljetuksiin ja vaikuttaa kielteisesti toimialojen kilpailukykyyn. Komission olisi hyödynnettävä täysimääräisesti Marco Polo -ohjelman ja Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kaltaisia olemassa olevia välineitä kohdennetun avun myöntämiseksi, jotta muihin liikennemuotoihin siirtymisen riski olisi mahdollisimman pieni. Jäsenvaltiot voivat pitää tarpeellisenä tukea tämän direktiivin vaikutuksista kärsiviä toiminnanharjoittajia sovellettavien valtioneuvon koskevien sääntöjen mukaisesti.
- (23) Jäsenvaltiot voivat nykyisten ympäristönsuojelulle myönnettävää valtioneuvon tukea koskevien suuntaviivojen mukaisesti ja rajoittamatta niihin myöhemmin tehtäviä muutoksia myöntää tämän direktiivin vaikutuksista kärsiville toiminnanharjoittajille valtioneuvon tukea, nykyisille aluksille tehtäviä jälkiasennustoimia koskeva tuki mukaan luettuna, mikäli kyseisten tukitoimien katsotaan soveltuvan sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti ottaen erityisesti huomioon sovellettavat ympäristönsuojelulle myönnettävää valtioneuvon tukea koskevat suuntaviivat. Komissio voi tältä osin ottaa huomioon sen, että käytettäessä tiettyjä päästönvähentämismenetelmiä mennään tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia pidemmälle, sillä rikkidioksidipäästöjen ohella vähennetään myös muita päästöjä.
- (24) Päästönvähentämismenetelmien käyttöä olisi helpotettava. Menetelmillä voidaan saavuttaa päästövähennykset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin käyttämällä vähärikkistä polttoainetta, tai jotka ovat jopa näitä suurempia, edellyttäen, että menetelmistä ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia ympäristölle, kuten meriekosysteemeille, ja että menetelmät kehitetään asianmukaisten hyväksymis- ja valvontamenettelyjen mukaisesti.
- Unionissa olisi tunnustettava jo tunnetut vaihtoehtoiset menetelmät, kuten aluksilla käytettävät pakokaasujen puhdistusjärjestelmät, nesteytetyn maakaasun ja muun polttoaineen sekoituksen käyttö tai biopolttoaineiden käyttö. Uusien päästönvähentämismenetelmien testausta ja kehittämistä on tärkeää edistää, jotta muun muassa rajoitetaan siirtymistä merikuljetuksista maakuljetuksiin.
- (25) Päästönvähentämismenetelmien avulla päästöjä voidaan vähentää merkittävästi. Komission olisi siksi edistettävä näiden teknologioiden testausta ja kehittämistä muun muassa harkitsemalla yhdessä toimialan kanssa rahoitetun ja toteutetun ohjelman perustamista muissa samankaltaisissa ohjelmissa, kuten Clean Sky -ohjelmassa, noudatettujen periaatteiden pohjalta.
- (26) Komission olisi yhteistyössä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa jatkettava niiden toimenpiteiden kehittämistä, jotka on mainittu 16 päivänä syyskuuta 2011 esitetyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Meriliikenteen saastuttavien päästöjen vähentäminen ja kestävä vesiliikenteen välineet”.
- (27) Vaihtoehtoiset päästönvähentämismenetelmät, kuten tiettytyypiset pesurit, saattavat tuottaa jätettä, joka olisi käsiteltävä asianmukaisesti ja jota ei olisi päästettävä mereen. Odotettaessa aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa 27 päivänä marraskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY⁽¹⁾ tarkistamista jäsenvaltioiden olisi kansainvälisten sitoumustensa mukaisesti varmistettava, että satamissa on käytettävissä asianmukaiset vastaanottolaitteet pakokaasujen puhdistusjärjestelmiä käytävien alusten tarpeisiin. Komission olisi direktiivin 2000/59/EY tarkistamisen yhteydessä harkittava pakokaasujen puhdistusjärjestelmien tuottamien jätteiden sisällyttämistä direktiivissä sovellettuun periaatteeseen, jonka mukaan aluksella syntyvästä jätteestä perittäviin satamaksuihin ei sovelleta erityismaksua.
- (28) Komission olisi arvioidessaan ilmanlaatua koskevaa politiikkaansa vuonna 2013 tarkasteltava mahdollisuutta vähentää ilman pilaantumista muun muassa jäsenvaltioiden aluemerillä.
- (29) Tehokkaat, oikeasuhteiset ja varoittavat seuraamukset ovat tärkeä osa direktiivin 1999/32/EY täytäntöönpanoa. Jäsenvaltioiden olisi sisällytettävä näihin seuraamuksiin sakkoja, joiden taso on laskettu siten, että varmistetaan, että sakoilla ainakin estetään rikkomiseen syyllistyneitä saamasta rikkomisen tuottamaa taloudellista hyötyä ja että toistuvissa rikkomisissa sakkojen suuruus asteittain kasvaa. Jäsenvaltioiden olisi annettava seuraamuksia koskevat säännökset tiedoksi komissiolle.

(1) EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81.

- (30) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti päästönvähentämismenetelmien vastaavien päästöarvojen ja päästönvähentämismenetelmien käytön kriteereiden muuttamiseksi direktiivin 1999/32/EY säännösten mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen siten, että varmistetaan niiden yhdenmukaisuus kaikilta osin IMO:n asiaan liittyvien välineiden kanssa, sekä direktiivin 1999/32/EY 2 artiklan 1, 2, 3, 3 a, 3 b ja 4 kohdan, 6 artiklan 1 a kohdan b alakohdan ja 6 artiklan 2 kohdan muuttamiseksi kyseisen direktiivin säännösten mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asian tuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (31) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 1999/32/EY yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁾ mukaisesti.
- (32) On asianmukaista, että meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002⁽²⁾ perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea avustaa komissiota laivavarusteista 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY⁽³⁾ soveltamisalaan kuulumattomien päästönvähentämismenetelmien hyväksymisessä.
- (33) Jäsenvaltiot ovat selittävästi asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman⁽⁴⁾ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjät pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.

- (34) Direktiivi 1999/32/EY olisi näin ollen muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutokset direktiiviin 1999/32/EY

Muutetaan direktiivi 1999/32/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artiklan 2 kohdan h alakohta seuraavasti:

”h) sellaisilla aluksilla käytettäviin polttoaineisiin, joilla käytetään 4 c ja 4 e artiklassa säädettyjä päästönvähentämismenetelmiä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 a artiklan soveltamista.”

- 2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) Korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1) *raskaalla polttoöljyllä*

— CN-koodiin 2710 19 51–2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 tai 2710 20 39 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, tai

— raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta jäljempänä 2 ja 3 kohdassa määriteltä kaasuöljyä, joka tislautuvuutensa perusteella luetaan polttoaineena käytettäväksi tarkoitettuihin raskaisiin öljyihin ja josta vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 250 °C:ssa ASTM D86 -menetelmällä. Jos tislautuvuutta ei ole mahdollista määrittää ASTM D86 -menetelmällä, öljytuote luokitellaan niin ikään raskaisiin polttoöljyihin;

2) *kaasuöljyllä*

— CN-koodiin 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 tai 2710 20 19 kuuluvaa raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, tai

— raakaöljystä saatua nestemäistä polttoainetta, lukuun ottamatta meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, josta vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 250 °C:ssa ja vähintään 85 tilavuusprosenttia, mukaan lukien hävikki, tislautuu 350 °C:ssa ASTM D86 -menetelmällä.

Bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta 13 päivänä lokakuuta 1998 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY^(*) 2 artiklan 2 kohdassa määritellyt dieselpolttoaineet eivät kuulu tämän määritelmän piiriin. Liikkuvissa työkoneissa ja maataloustuotureissa käytettävät polttoaineet eivät liioin kuulu tämän määritelmän piiriin;

⁽¹⁾ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽²⁾ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁽⁴⁾ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

^(*) EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58.”

b) Korvataan 3a ja 3b kohta seuraavasti:

- ”3a) ’meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä’ meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;
- 3b) ’meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä’ meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määriteltyjen DMX-, DMA- ja DMZ-laatuja mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;”.

c) Korvataan 3m kohta seuraavasti:

- ”3m) ’päästönvähentämismenetelmällä’ alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoja polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona tässä direktiivissä vahvistettujen vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;”.

3) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä raskaita polttoöljyjä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1 painoprosentti.

2. Jollei toimivaltaisen viranomaisen harjoittamasta päästöjen asianmukaisesta seurannasta muuta johdu, 1 kohtaa ei sovelleta 31 päivään joulukuuta 2015 asti raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään:

- a) tiettyjen suurista polttolaitoksista ilmaan joutuvien epäpuhtauspäästöjen rajoittamisesta 23 päivänä lokakuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/80/EY (*) soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joihin sovelletaan kyseisen direktiivin 4 artiklan 1 tai 2 kohtaa taikka 3 kohdan a alakohtaa ja joissa noudatetaan kyseisessä direktiivissä näille laitoksille vahvistettuja rikkidioksidipäästörajaja;
- b) direktiivin 2001/80/EY soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joihin sovelletaan kyseisen direktiivin 4 artiklan 3 kohdan b alakohtaa ja 6 kohtaa ja joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;

c) a ja b alakohtaan soveltamisalaan kuulumattomissa polttolaitoksissa, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;

d) polttamiseen jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien polttolaitosten osalta riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä, mutta a ja b alakohtaan soveltamisalaan kuuluvia laitoksia sekä kaasuturbiineja ja -moottoreita lukuun ottamatta, on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa.

3. Jollei toimivaltaisen viranomaisen harjoittamasta päästöjen asianmukaisesta seurannasta muuta johdu, 1 kohtaa ei sovelleta 1 päivästä tammikuuta 2016 alkaen raskaisiin polttoöljyihin, joita käytetään:

a) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU (**) III luvun soveltamisalaan kuuluvissa polttolaitoksissa, joissa noudatetaan kyseisen direktiivin liitteessä V näille laitoksille vahvistettuja rikkidioksidipäästörajaja tai, jos näitä päästörajaja ei kyseisen direktiivin mukaan sovelleta, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;

b) a alakohtaan soveltamisalaan kuulumattomissa polttolaitoksissa, joiden rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa;

c) polttamiseen jalostamoissa, jos rikkidioksidipäästöjen kuukauden keskiarvo jalostamon kaikkien polttolaitosten osalta riippumatta polttoainetyypistä ja polttoaineyhdistelmästä, mutta a alakohtaan soveltamisalaan kuuluvia laitoksia sekä kaasuturbiineja ja -moottoreita lukuun ottamatta, on enintään 1 700 mg/Nm³, kun savukaasujen happipitoisuus on 3 tilavuusprosenttia kuivassa kaasussa.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei 1 kohdassa tarkoitettua rikkipitoisempaa raskasta polttoöljyä käytettävää polttolaitosta käytetä ilman toimivaltaisen viranomaisen myöntämää lupaa, jossa päästörajat yksilöidään.

(*) EYVL L 309, 27.11.2001, s. 1.

(**) EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17.”

b) Kumotaan 3 kohta.

4) Lisätään artikla seuraavasti:

”3 a artikla

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä meriliikenteessä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 3,50 painoprosenttia, paitsi jos kyse on sellaisiin aluksiin toimitettavista polttoaineista, jotka käyttävät 4 c artiklassa tarkoitettuja suljetuissa järjestelmissä toimivia päästönvähentämismenetelmiä.”

5) Korvataan 4 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei käytetä kaasuoiljyja, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia.”

6) Muutetaan 4 a artikla seuraavasti:

a) Korvataan otsikko seuraavasti:

”Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuus jäsenvaltioiden aluemerillä, talousvyöhykkeillä ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillä, myös rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla, sekä unionin satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa”.

b) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeseen kuuluvilla kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jos polttoaineiden rikkipitoisuus on suurempi kuin:

a) 1,00 painoprosenttia 31 päivään joulukuuta 2014 asti;

b) 0,10 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen.

Tätä kohtaa sovelletaan kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan unionin ulkopuolelta. Komissio ottaa MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI mukaisiin vaatimuksiin tehdyt rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sovellettavat muutokset asianmukaisesti huomioon ja antaa tarvittaessa ilman aiheutonta viivytystä asiaan liittyviä ehdotuksia tämän direktiivin muuttamiseksi vastaavasti.”

c) Lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä

käytettäviä polttoaineita ei käytetä kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jos polttoaineiden rikkipitoisuus on suurempi kuin:

a) 3,50 painoprosenttia 18 päivästä kesäkuuta 2014 alkaen;

b) 0,50 painoprosenttia 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen.

Tätä kohtaa sovelletaan kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan unionin ulkopuolelta, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 1 ja 4 kohdan sekä 4 b artiklan soveltamista.”

d) Korvataan 4, 5, 6 ja 7 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei käytetä unionin satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa kyseisten jäsenvaltioiden aluemerien, talousvyöhykkeiden ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeiden alueilla, jotka eivät kuulu rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin, jos polttoaineiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1,50 painoprosenttia 1 päivään tammikuuta 2020 asti.

Jäsenvaltiot ovat vastuussa tämän vaatimuksen noudattamisen valvonnasta ainakin niiden lipun alla purjehtivien alusten osalta ja kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivien alusten osalta sinä aikana, jolloin ne ovat jäsenvaltioiden satamissa.

5. Jäsenvaltioiden on edellytettävä, että alusten lokikirjat on täytetty asianmukaisesti, mukaan luettuina polttoaineen vaihtotoimet.

5 a. Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan tämän direktiivin vaatimukset täyttävien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden saatavuus sekä ilmoitettava komissiolle tällaisten polttoaineiden saatavuus satamissaan ja terminaaleissaan.

5 b. Mikäli jäsenvaltio toteaa, että alus ei noudata tämän direktiivin vaatimukset täyttäviä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevia normeja, jäsenvaltion toimivaltainen viranomais voi vaatia, että alus

a) esittää asiakirjat, jotka osoittavat, mihin toimiin se on ryhtynyt pyrkiäkseen varmistamaan vaatimusten noudattamisen; ja

b) esittää todisteet siitä, että se on yrittänyt ostaa tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta matkasuunnitelmansa mukaisesti ja, mikäli sitä ei ollut saatavilla suunnitelman mukaisessa paikassa, että se on pyrkinyt löytämään vaihtoehtoisia hankintalähteitä kyseiselle polttoaineelle ja että huolimatta kaikista yrityksistä hankkia tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta sitä ei ollut saatavilla.

Alusta ei saa vaatia poikkeamaan suunnitelmien mukaiselta reitiltä tai sen kulkua ei saa viivästyttää tarpeettomasti vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi.

Mikäli alus toimittaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettut tiedot, asianomaisen jäsenvaltion on otettava kaikki asiaan liittyvät olosuhteet ja esitetyt todisteet huomioon päättäessään, mihin asianmukaisiin toimiin se aikoo ryhtyä, valvontatoimien toteuttamatta jättäminen mukaan lukien.

Mikäli alus ei voi hankkia tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, sen on ilmoitettava asiasta lippuvaltiolle ja määränpääsätansa toimivaltaiselle viranomaiselle.

Satamavaltion on ilmoitettava komissiolle tapauksista, joissa alus on esittänyt todisteet siitä, että tämän direktiivin vaatimukset täyttävää meriliikenteessä käytettävää polttoainetta ei ole ollut saatavilla.

6. Jäsenvaltioiden on MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 18 säännön mukaisesti

- a) pidettävä yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista;
- b) varmistettava, että polttoaineen toimittajat kirjaavat jäsenvaltioiden alueella myytävien kaikkien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden polttoaineen luovutustodistukseen, johon on liitetty sinetöity näyte, jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut;
- c) ryhdyttävä toimiin sellaisia meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittaneen polttoainetta, joka ei vastaa polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmiä;
- d) varmistettava, että ryhdytään korjaaviin toimiin sääntöjenvastaiseksi todetun meriliikenteessä käytettävän polttoaineen saattamiseksi sääntöjen mukaiseksi.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei saateta markkinoille meriliikenteessä käytettäviä dieselpolttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 1,50 painoprosenttia.”

e) Kumotaan 8 kohta.

7) Korvataan 4 b ja 4 c artikla seuraavasti:

”4 b artikla

Unionin satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävien meriliikenteen polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuus

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että unionin satamissa laiturissa olevat alukset eivät käytä meriliikenteessä käytettäviä

polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia, antaen kuitenkin laivahenkilökunnalle riittävästi aikaa toteuttaa tarvittava polttoaineen vaihto mahdollisimman pian laituriin saapumisen jälkeen ja mahdollisimman myöhään ennen lähtöä.

Jäsenvaltioiden on vaadittava, että polttoaineen vaihtoajan kohta merkitään alusten lokikirjoihin.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta

- a) jos alusten on julkaistun aikataulun mukaisesti määrä olla laiturissa alle kaksi tuntia;
- b) aluksiin, jotka sammuttavat kaikki moottorinsa ja käyttävät maalla olevista sähköverkoista toimitettua sähköä ollessaan satamassa laiturissa.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella ei saateta markkinoille meriliikenteessä käytettäviä kaasujyviä, joiden rikkipitoisuus on suurempi kuin 0,10 painoprosenttia.

4 c artikla

Päästönvähentämismenetelmät

1. Jäsenvaltioiden on sallittava kaikkien valtioiden lippujen alla purjehtivien alusten käyttää päästönvähentämismenetelmiä satamissaan, aluemerilläään, talousvyöhykkeillään ja epäpuhtauksien valvontavyöhykkeillään vaihtoehtona 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaisen meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden käytölle, jollei tämän artiklan 2 ja 3 kohdasta muuta johdu.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja päästönvähentämismenetelmiä käyttävien alusten on saavutettava jatkuvasti rikkidioksidipäästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin käyttämällä 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaisia meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita. Vastaavat päästöarvot vahvistetaan liitteen I mukaisesti.

2 a. Jäsenvaltioiden on edistettävä vaihtoehtoisena ratkaisuna päästöjen vähentämiselle sitä, että laiturissa olevat alukset käyttävät maissa olevia sähköntuotantojärjestelmiä.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen päästönvähentämismenetelmien on oltava liitteessä II tarkoitetuissa oikeudellisissa välineissä määriteltujen kriteerien mukaisia.

4. Tapauksissa, joissa se on perusteltua vaihtoehtoisia päästönvähentämismenetelmiä koskevan tieteen ja teknikan kehitykseen perustuvista syistä, ja jotta varmistetaan, että asiaan liittyviä IMO:n hyväksymiä välineitä ja normeja noudatetaan kaikilta osin,

- a) siirretään komissiolle valta antaa 9 a artiklan mukaisesti sellaisia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I ja II;

b) komissio hyväksyy tarvittaessa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan päästöjen seurantaan koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

8) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”4 d artikla

Jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla käytettävien päästövähentämismenetelmien hyväksyminen

1. Neuvoston direktiivin 96/98/EY (*) soveltamisalaan kuuluvat päästövähentämismenetelmät hyväksytään kyseisen direktiivin mukaisesti.

2. Päästövähentämismenetelmät, jotka eivät kuulu tämän artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, hyväksytään meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta 5 päivänä marraskuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2099/2002 (**) 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ottaen huomioon:

- a) IMO:n laatimat suuntaviivat;
- b) 4 e artiklan mukaisesti suoritettujen koekäyttöjen tulokset;
- c) vaikutukset ympäristöön, mukaan lukien saavutettavissa olevat päästövähennykset, sekä vaikutukset suljettujen satama-alueiden, satamien ja suistojen ekosysteemeihin; ja
- d) seurannan ja todennusten toteutettavuus.

4 e artikla

Uusien päästövähentämismenetelmien koekäyttö

Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden kanssa hyväksyä alusten päästövähentämismenetelmien koekäytön niiden lipun alla purjehtivissa aluksissa tai niiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla merialueilla. Koekäytön aikana ei tarvitse käyttää 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukaisia meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, mikäli kaikki seuraavat ehdot täyttyvät:

- a) komissiolle ja kaikille asianomaisille satamavaltioille ilmoitetaan asiasta kirjallisesti vähintään kuusi kuukautta ennen koekäytön alkamista;
- b) koekäyttöä koskevien lupien kesto ei ylitä 18:aa kuukautta;
- c) kaikkiin koekäyttöön osallistuviin aluksiin asennetaan laitteet, joiden tuloksia ei voida väärentää ja joilla mitataan savutorvien kautta johdettavia pakokaasuja jatkuvasti, ja laitteita käytetään koko koekäytön ajan;

d) kaikissa koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen vähenemiset, jotka vastaavat vähintään niitä arvoja, joihin päädyttäisiin noudattamalla tässä direktiivissä määriteltyjä polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvoja;

e) päästövähentämismenetelmien tuottaman jätteen käsittelemiseksi on käytössä asianmukaiset jätehuoltojärjestelmät koko koekäytön ajan;

f) koko koekäytön ajan arvioidaan vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti suljettujen satama-alueiden, satamien ja suistojen ekosysteemeihin; ja

g) koekäytön tulokset kokonaisuudessaan toimitetaan komissiolle ja saatetaan yleisesti saataville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

4 f artikla

Taloudelliset toimenpiteet

Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön taloudellisia toimenpiteitä niiden toiminnanharjoittajien hyväksi, joita tämä direktiivi koskee, mikäli kyseiset toimenpiteet ovat tällä alalla sovellettavien ja myöhemmin hyväksyttävien valtioneuvoston sääntöjen mukaisia.

(*) EYVL L 46, 17.2.1997, s. 25.
(**) EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.”

9) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Näytteidenotto ja analyysi

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tarkastaakseen näytteiden perusteella, että käytettyjen polttoaineiden rikkipitoisuus on 3, 3 a, 4, 4 a ja 4 b artiklan mukainen. Näytteidenotto on aloitettava sinä päivänä, jona vastaava polttoaineen enimmäisrikkipitoisuutta koskeva raja-arvo tulee voimaan. Näytteitä on otettava säännöllisesti riittävän tiheään ja riittävässä määrin ja siten, että ne ovat edustavia tutkittavan polttoaineen osalta ja, jos kyseessä on meriliikenteessä käytettävä polttoaine, myös asianomaisilla merialueilla ja satamissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen osalta. Näytteet on tutkittava ilman aiheutonta viivytystä.

1 a. Meriliikenteessä käytettäville polttoaineille on tällöin käytettävä seuraavia näytteenotto-, analyysi- ja tarkastusmenetelmiä:

- a) alusten lokikirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten tarkastaminen;

sekä tarvittaessa seuraavia näytteenotto- ja analyysimenetelmiä:

b) näytteiden ottamiselle polttoöljystä MARPOL-yleissopimuksen tarkistetun liitteen VI noudattamisen varmistamiseksi IMO:n meriympäristön suojelukomitean (MEPC) päätöslauselmalla 182(59) 17 päivänä heinäkuuta 2009 annettujen suuntaviivojen mukainen näytteidenotto aluksilla poltettavasta meriliikenteessä käytettävästä polttoaineesta, kun polttoainetta ollaan toimittamassa aluksille, ja analyysi polttoaineen rikkipitoisuudesta; tai

c) näytteidenotto ja analyysi aluksilla säiliöihin, edellyttäen että se on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista, ja sinetöityihin polttoainenäytteisiin sisältyvän aluksilla poltettavan meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuudesta.

1 b. Siirretään komissiolle valta antaa täytöntöönpanosäädöksiä, jotka koskevat

a) näytteenottotiheyttä;

b) näytteenottomenetelmiä;

c) tutkittavan polttoaineen osalta edustavan näytteen määrittelyä.

Nämä täytöntöönpanosäädökset hyväksytään 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

2. Rikkipitoisuuden määrittämisessä käytettäväksi vertailumenetelmäksi vahvistetaan ISO 8754:ssä (2003) tai PrEN ISO 14596:ssa (2007) määritelty menetelmä.

Sen määrittämiseksi, onko aluksille toimitetun ja aluksilla käytetyn meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus 3 a, 4, 4 a ja 4 b artiklan vaatimusten mukainen, käytetään MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan VI lisäyksen mukaista polttoöljynäytteiden todennusmenettelyä.”

10) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään kunkin vuoden kesäkuun 30 päivänä 6 artiklan mukaisesti suoritettujen näytteidenoton, analyysien ja tarkastusten perusteella edellistä vuotta koskeva kertomus tässä direktiivissä asetettujen rikkipitoisuuden raja-arvojen noudattamisesta.

Komissio laatii ja julkistaa tämän kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti vastaanotettujen kertomusten sekä jäsenvaltioiden 4 a artiklan 5 b kohdan viidennen alakohdan mukaisesti toimittamien tässä direktiivissä säädetty vaatimukset täyttävän meriliikenteessä käytettävän

polttoaineen saatavuusongelmia koskevien ilmoitusten perusteella 12 kuukauden kuluessa tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua päivää tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevan kertomuksen. Komissio arvioi tarvetta lujittaa edelleen tämän direktiivin asiaan liittyviä säännöksiä ja antaa tarvittaessa asiaa koskevia lainsäädäntöehdotuksia.”

b) Lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Komissio voi hyväksyä kertomukseen sisällytettäviä tietoja ja kertomuksen muotoa koskevia täytäntöönpanosäädöksiä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

c) Korvataan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2013 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, johon on tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotuksia. Komissio tarkastelee kertomuksessaan mahdollisuuksia vähentää ilman pilaantumista ottaen huomioon muun muassa 1 ja 1 a kohdan mukaisesti toimitettuja vuosittaiset kertomukset, ilman laatua ja happamointumista koskevat havainnot, polttoainekustannukset, mahdolliset taloudelliset vaikutukset, merikuljetuksista maakuljetuksiin siirtymistä koskevat havainnot sekä edistymisen alusten päästöjen vähentämisessä.

3. Komissio kehittää yhteistyössä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa 31 päivään joulukuuta 2012 mennessä asianmukaisia toimenpiteitä, 16 päivänä syyskuuta 2011 esitetyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ”Meriliikenteen saastuttavien päästöjen vähentäminen ja kestävä vesiliikenteen välineet” esitetyt toimenpiteet mukaan luettuina, tässä direktiivissä säädettyjen ympäristövaatimusten noudattamisen edistämiseksi ja niistä mahdollisesti aiheutuvien kielteisten vaikutusten saattamiseksi mahdollisimman vähäisiksi.”

d) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Siirretään komissiolle valta antaa 9 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä 2 artiklan 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 kohtaan, 6 artiklan 1 a kohdan b alakohtaan ja 6 artiklan 2 kohtaan tehtävistä tieteen ja tekniikan kehitykseen perustuvista mukautuksista. Nämä mukautukset eivät saa aiheuttaa suoraan muutoksia tämän direktiivin soveltamisalaan tai tässä direktiivissä säädettyihin polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoihin.”

11) Kumotaan 8 artikla.

12) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (*) tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohdtaa.

(*) EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.”

13) Lisätään artikla seuraavasti:

”9 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.

2. Siirretään 4 c artiklan 4 kohdassa ja 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 17 päivästä joulukuuta 2012. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 c artiklan 4 kohdassa ja 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä olevien 4 c artiklan 4 kohdan ja 7 artiklan 4 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kolmella kuukaudella.”

14) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava seuraamukset, joita sovelletaan tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen.

2. Vahvistettujen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja niihin voi sisältyä sakkoja, joiden taso on laskettu siten, että varmistetaan, että sakoilla ainakin estetään rikkomiseen syyllistyneitä saamasta rikkomisen tuottamaa taloudellista hyötyä ja että toistuvissa rikkomisissa sakkojen suuruus asteittain kasvaa.”

15) Korvataan direktiivin 1999/32/EY liite tämän direktiivin liitteellä.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 18 päivästä kesäkuuta 2014. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

*3 artikla***Voimaantulo**

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

*4 artikla***Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 21 päivänä marraskuuta 2012.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

M. SCHULZ

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

A. D. MAVROYIANNIS

LIITE

"LIITE I

TÄMÄN DIREKTIIVIN 4 c ARTIKLAN 2 KOHDASSA TARKOITETUT PÄÄSTÖNVÄHENTÄMISMENETELMIEN VASTAAVAT PÄÄSTÖARVOT

Tämän direktiivin 4 a ja 4 b artiklassa sekä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14.1 ja 14.4 säännössä tarkoitettua meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuuden raja-arvot ja niitä vastaavat 4 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua päästöarvot

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus (% massa/massa)	Päästöjen suhde: SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% tilavuus/tilavuus)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Huomautus:

- Päästöjen suhteeseen perustuvia raja-arvoja voidaan soveltaa vain, kun käytetään maaöljypohjaisia kevyitä polttoöljyjä tai raskaita polttoöljyjä.
- Perustelluissa tapauksissa, joissa hiilidioksidipitoisuutta on alennettu pakokaasun puhdistuslaitteen avulla, hiilidioksidipitoisuus voidaan mitata pakokaasun puhdistuslaitteen ilman tuloaukosta edellyttäen, että kyseisen menetelmän paikkansapitävyys on selkeästi osoitettavissa.

LIITE II

TÄMÄN DIREKTIIVIN 4 c ARTIKLAN 3 KOHDASSA TARKOITETUT PÄÄSTÖNVÄHENTÄMISMENETELMIEN KÄYTÖN KRITTEERIT

Tämän direktiivin 4 c artiklassa tarkoitettujen päästönvähentämismenetelmien on oltava tapauksen mukaan vähintään seuraavissa oikeudellisissa välineissä määriteltyjen kriteerien mukaisia:

Päästönvähentämismenetelmä	Käytön kriteerit
Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen ja höyrystyneen kaasun sekoitus	Komission päätös 2010/769/EU, annettu 13 päivänä joulukuuta 2010, kriteereistä, joiden mukaisesti kaasusäiliöalukset voivat käyttää teknologisia menetelmiä vaihtoehtona vähärikkisille meriliikenteessä käytettäville polttoaineille, jotka täyttävät tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikki- ja hiilipitoisuuden vähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY, sellaisena kuin se on muutettuna meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikki- ja hiilipitoisuudesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/33/EY, 4 b artiklassa asetetut vaatimukset ⁽¹⁾ .
Pakokaasujen puhdistusjärjestelmät	Päätöslauselma MEPC.184(59), annettu 17 päivänä heinäkuuta 2009 Päätöslauselman MEPC.184(59) 10.1.6.1 kohdassa tarkoitettuja kemikaaleja, lisäaineita, valmisteita ja paikalla tuotettuja asiaan liittyviä kemikaaleja käyttävien pakokaasujen puhdistusjärjestelmien tuottamia pesuvesiä ei saa laskea mereen, suljetut satama-alueet, satamat ja suistot mukaan luettuina, ellei aluksen liikenteenharjoittaja ole osoittanut, että tällaisen pesuveden laskemisesta ei aiheudu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tai riskejä ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Mikäli käytetty kemikaali on kaustinen sooda, riittää, että pesuvesi täyttää päätöslauselmassa MEPC.184(59) vahvistetut kriteerit ja että sen pH-arvo ei ylitä 8,0:aa.
Biopolttoaineet	Asiaan liittyvät CEN- ja ISO-standardit täyttävien ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY ⁽²⁾ määriteltyjen biopolttoaineiden käyttö. Biopolttoaineiden ja meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden seosten on täytettävä tämän direktiivin 3 a artiklassa, 4 a artiklan 1, 1 a ja 4 kohdassa sekä 4 b artiklassa asetetut rikkiä koskevat vaatimukset.

⁽¹⁾ EUVL L 328, 14.12.2010, s. 15.

⁽²⁾ EUVL L 140, 5.6.2009, s. 16.”