

I

(Leģislatīvi akti)

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2012/33/ES

(2012. gada 21. novembris),

ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

vidi tiecas panākt augsta līmeņa aizsardzību, ievērojot dažādu Savienības reģionu stāvokļa atšķirības.

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Viens no Savienības vides politikas mērķiem, kā noteikts vides rīcības programmās, un jo īpaši Sestajā Kopienas vides rīcības programmā, kas pieņemta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1600/2002/EK ⁽³⁾, ir panākt tādu gaisa kvalitātes līmeni, kas nerada būtisku nevēlamu ietekmi un risku cilvēka veselībai un videi.

(2) Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191. panta 2. punktā ir paredzēts, ka Savienības politika attiecībā uz

(3) Ar Padomes Direktīvu 1999/32/EK (1999. gada 26. aprīlis), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem ⁽⁴⁾, nosaka maksimāli pieļaujamo sēra saturu smagajā degvielā, gāzē, flotes gāzē un flotes dīzeļdegvielā, ko izmanto Savienībā.

(4) Kuģošanas radītā emisija, ko rada augsta sēra satura flotes degvielas izmantošana, palielina gaisa piesārņojumu ar sēra dioksīdu un cietajām daļiņām, kas ir kaitīgi cilvēka veselībai un videi un veicina skābos nosēdumus. Ja netiktu veikti šajā direktīvā izklāstītie pasākumi, kuģošanas radītās emisijas līmenis drīz pārsniegtu visu sauszemes avotu kopējo emisijas līmeni.

(5) Gaisa piesārņojums no pietātnēs esošajiem kuģiem daudzām ostu pilsētām rada būtiskas problēmas saistībā ar to centieniem sasniegt Savienības gaisa kvalitātes robežlielumus.

(6) Dalībvalstīm būtu jāveicina krasta elektroenerģijas pieslēgumu izmantošana, jo patlaban kuģiem elektrību parasti nodrošina ar papildu dzinējiem.

(7) Saskaņā ar Direktīvu 1999/32/EK Komisijai ir jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par minētās direktīvas īstenošanu un kopā ar ziņojumu tā var iesniegt priekšlikumus minētās direktīvas grozījumiem, jo īpaši attiecībā uz sēra satura robežvērtību samazināšanu flotes degvielai SOx emisijas kontroles zonās (SECA), ievērojot Starptautiskās Jūniecības organizācijas (SJO) veikto darbu.

⁽¹⁾ OV C 68, 6.3.2012., 70. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2012. gada 11. septembra nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2012. gada 29. oktobra lēmums.

⁽³⁾ OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 121, 11.5.1999., 13. lpp.

- (8) 2008. gadā SJO pieņēma rezolūciju par 1997. gada Protokola VI pielikuma grozījumiem, lai grozītu 1973. gada Starptautisko konvenciju par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kas grozīta, izmantojot ar to saistīto 1978. gada protokolu (MARPOL), kurā ir reglamentēta gaisa piesārņojuma novēršana no kuģiem. Pārskatītais MARPOL VI pielikums stājās spēkā 2010. gada 1. jūlijā.
- (9) Ar pārskatīto MARPOL VI pielikumu *inter alia* ievieš stingrākus flotes degvielas sēra satura ierobežojumus gan SECA (1,00 % no 2010. gada 1. jūlija un 0,10 % no 2015. gada 1. janvāra), gan jūras teritorijās ārpus tām (3,50 % no 2012. gada 1. janvāra un principā 0,50 % no 2020. gada 1. janvāra). Lielākajai daļai dalībvalstu saskaņā ar to starptautiskajām saistībām ir jāpieprasa, lai uz kuģiem SECA no 2010. gada 1. jūlija izmanto degvielu, kuras maksimālais sēra saturs ir 1,00 %. Lai nodrošinātu saskaņotību ar starptautisko tiesību aktiem un Savienībā garantētu jauno vispārēji noteikto sēra satura standartu pienācīgu ievērošanu, Direktīvas 1999/32/EK noteikumi būtu jāpārskatīti ar pārskatīto MARPOL VI pielikumu. Lai nodrošinātu tādas degvielas kvalitātes minimumu, kuru izmanto uz kuģiem, lai ievērotu degvielai noteiktās prasības vai tehnoloģiskās prasības, Savienībā nevajadzētu atļaut lietot flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par vispārējo standartu 3,50 % (masas), izņemot attiecībā uz degvielu, ko piegādā kuģiem, kuri izmanto emisijas samazināšanas paņēmienus slēgtā sistēmā.
- (10) Grozījumus MARPOL VI pielikumā attiecībā uz SECA ir iespējams veikt saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) procedūrām. Ja attiecībā uz SECA ierobežojumu piemērošanu MARPOL VI pielikumā tiks ieviestas papildu izmaiņas, tostarp atbrīvojumi, Komisijai būtu jāapsver visas minētās izmaiņas un attiecīgā gadījumā nekavējoties jāiesniedz vajadzīgais priekšlikums saskaņā ar LESD, lai Direktīvu 1999/32/EK pilnībā pielāgotu SJO noteikumiem par SECA.
- (11) Ikviens jauna emisijas kontroles zona būtu jāveido saskaņā ar SJO procedūru atbilstīgi MARPOL VI pielikuma noteikumiem un balstoties uz rūpīgi sagatavotu vides un ekonomikas pamatojumu un zinātniskajiem datiem.
- (12) Saskaņā ar pārskatītā MARPOL VI pielikuma 18. noteikumu dalībvalstīm būtu jācenšas nodrošināt šīs direktīvas prasībām atbilstošas flotes degvielas pieejamību.
- (13) Ņemot vērā vides politikas un kuģošanas radītās emisijas pasaules mēroga ietekmi, būtu jānosaka vērēnīgi pasaules mēroga emisijas standarti.
- (14) Pasažieru kuģi galvenokārt kuģo ostās vai tuvu piekrastes teritorijām, un tiem ir būtiska ietekme uz cilvēka veselību un vidi. Lai uzlabotu gaisa kvalitāti ostu un piekrastes teritorijās, minētajiem kuģiem ir jāizmanto flotes degviela, kuras maksimālais sēra saturs ir 1,50 %, līdz visiem kuģiem dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās tiks piemēroti stingrāki sēra satura standarti.
- (15) Saskaņā ar LESD 193. pantu ar šo direktīvu nevienai dalībvalstij nevajadzētu liegt arī turpmāk piemērot vai ieviest stingrākus aizsardzības pasākumus, lai veicinātu to agrīnu īstenošanu attiecībā uz maksimālo sēra saturu flotes degvielā, piemēram, izmantojot emisijas samazināšanas metodes ārpus SECA.
- (16) Lai atvieglotu pāreju uz jaunām dzinēju tehnoloģijām, kas varētu vēl vairāk samazināt emisiju jūrniecības nozarē, Komisijai būtu jāturpina pētīt iespējas, kā nodrošināt un veicināt ar gāzi darbināmu dzinēju izmantošanu kuģos.
- (17) Lai sasniegtu Direktīvas 1999/32/EK mērķus, ir vajadzīga pienācīga saistību izpilde attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā. Direktīvas 1999/32/EK ieviešanas pieredze liecina, ka minētās direktīvas pienācīgai ieviešanai vajadzīgs stingrāks monitoringa un izpildes režīms. Tādēļ dalībvalstīm jānodrošina pietiekami bieža un pareiza tirgū laistās vai uz kuģa izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana, kuģu žurnālu un degvielas piegādes pavadzīmju regulāra paraugu ņemšana. Dalībvalstīm arī jāizveido sistēma efektīvām, samērīgām un atturošām sankcijām par Direktīvas 1999/32/EK noteikumu neievērošanu. Lai nodrošinātu informācijas labāku pārredzamību, ir lietderīgi arī noteikt, ka flotes degvielas vietējo piegādātāju reģistram jābūt publiski pieejamam.
- (18) Dalībvalstu ziņojumi saskaņā ar Direktīvu 1999/32/EK ir izrādījušies nepietiekami, lai varētu pārbaudīt atbilstību minētajai direktīvai, jo nebija saskaņotu un pietiekami precīzu noteikumu par dalībvalstu ziņojumu saturu un formātu. Tāpēc saskaņotāku ziņojumu nodrošināšanai vajadzīgi sīkāki norādījumi par šo ziņojumu saturu un formātu.
- (19) Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/75/ES (2010. gada 24. novembris) par rūpnieciskajām emisijām (piesārņojuma integrēta novēršana un kontrole) ⁽¹⁾, ar kuru tiek pārstrādāti Savienības tiesību akti par rūpnieciskajām emisijām, attiecīgi jāgroza Direktīvas 1999/32/EK noteikumi par smagās degvielleļļas maksimālo sēra saturu.

⁽¹⁾ OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.

- (20) Ievērojot zemas sēra satura robežvērtības flotes degvielai, jo īpaši SECA, vismaz īstermiņā var ievērojami palielināt šādas degvielas cenas un negatīvi ietekmēt tuvsatiksmes kuģošanas konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, kā arī nozaru konkurētspēju valstīs, kas robežojas ar SECA. Ir jārod piemēroti risinājumi, lai samazinātu ar atbilstības nodrošināšanu saistītās izmaksas skartajās nozarēs, piemēram, jāparedz, ka var izmantot citus, rentablākus atbilstības panākšanas pasākumus kā ar degvielu saistītās metodes un ka vajadzības gadījumā var sniegt atbalstu. Komisija, pamatojoties inter alia uz dalībvalstu ziņojumiem, uzmanīgi uzraudzīs ietekmi, ko radīs kuģniecības nozares atbilstība jaunajiem degvielas kvalitātes standartiem, jo īpaši attiecībā uz iespējamo kravu novirzīšanu no jūras uz sauszemes transportu, kā arī vajadzības gadījumā ierosinās attiecīgus pasākumus, lai novērstu šādu tendenci.
- (21) Svarīgi ir ierobežot kravu novirzīšanu no jūras uz sauszemes transportu, ņemot vērā, ka arvien lielāks ar sauszemes transportu pārvadājamo preču īpatsvars būtu pret-runā Savienības mērķiem klimata pārmaiņu jomā un palielinātu sastrēgumus.
- (22) Ar jaunajām prasībām par sēra dioksīda emisijas samazināšanu saistītās izmaksas varētu izraisīt kravu novirzīšanu no jūras uz sauszemes transportu un negatīvi ietekmēt nozaru konkurētspēju. Nolikā sniegt mērķtiecīgu palīdzību Komisijai būtu pilnībā jāizmanto instrumenti, piemēram, programma *Marco Polo* un Eiropas transporta tīkls, lai sniegtu mērķtiecīgu palīdzību, piemēram samazinot kravu novirzīšanas risku. Dalībvalstis var uzskatīt par nepieciešamu sniegt atbalstu operatoriem, uz kuriem attiecas šī direktīva, saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem par valsts atbalstu.
- (23) Saskaņā ar pašreizējām pamatnostādnēm par valsts atbalstu vides aizsardzībai un neskarot turpmākās izmaiņas tajās, dalībvalstis var paredzēt valsts atbalstu operatoriem, uz kuriem attiecas šī direktīva, tostarp atbalstu esošo kuģu pārbūvei, ja šādus atbalsta pasākumus uzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. un 108. pantu, jo īpaši saistībā ar piemērojamajām pamatnostādnēm par valsts atbalstu vides aizsardzībai. Saistībā ar šo Komisija var ņemt vērā, ka dažu emisiju samazināšanas pasākumu izmantošana pārsniedz šīs direktīvas prasības, paredzot ne tikai sēra dioksīda emisiju, bet arī cita veida emisiju samazināšanu.
- (24) Būtu jāveicina emisijas samazināšanas pasākumu pieejamība. Minēto pasākumu izmantošana var nodrošināt emisijas samazinājumu, kas ir vismaz līdzvērtīgs vai pat lielāks nekā ar zema sēra satura degvielas izmantošanu sasniedzamais samazinājums, ja tiem nav būtiskas negatīvas ietekmes uz vidi, piemēram, jūras ekosistēmām, un tie tiek izstrādāti, izmantojot atbilstošus apstiprināšanas un kontroles mehānismus. Savienībā būtu jāatzīst jau zināmie alternatīvie pasākumi, piemēram, kuģos uzstādītas izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas, degvielas maisījumi ar sašķidrināto dabasgāzi (LNG) vai biodegvielas izmantošana. Svarīgi ir veicināt jaunu piesārņojuma samazināšanas pasākumu izmēģinājumus un izstrādāšanu, lai papildus citiem iemesliem izvairītos arī no kravu novirzīšanas no jūras uz sauszemes transportu.
- (25) Emisiju samazināšanas pasākumiem ir nozīmīgs potenciāls samazināt emisiju. Tādēļ Komisijai būtu jāveicina šo tehnoloģiju izmēģināšana un izstrāde, *inter alia* apsverot tādas kopīgas ar nozari līdzfinansētas programmas ieviešanu kā programma *Clean Sky*.
- (26) Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām būtu jāpilnveido pasākumi, kas noteikti Komisijas 2011. gada 16. septembra darba dokumentā "Jūras transporta radīto piesārņojošo vielu emisijas samazināšana un ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums".
- (27) Alternatīvi emisiju samazināšanas pasākumi, piemēram, daži skruberu veidi, varētu radīt atkritumus, kuri būtu pienācīgi jāapsaimnieko un nebūtu novadāmi jūrā. Līdz brīdim, kad tiks pārskatīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/59/EK (2000. gada 27. novembris) par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai ⁽¹⁾, dalībvalstīm saskaņā ar to starptautiskajām saistībām būtu jānodrošina atbilstīga ostu uzņemšanas iekārtu pieejamība, lai nodrošinātu to kuģu vajadzības, kas izmanto izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas. Pārskatot Direktīvu 2000/59/EK, Komisijai būtu jāapsver iespēja uz izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu atkritumiem attiecināt minētajā direktīvā noteikto principu, saskaņā ar kuru ostas maksā par kuģu atkritumiem neparedz īpašu maksu.
- (28) Komisijai, veicot gaisa kvalitātes politikas pārskatīšanu 2013. gadā, būtu jāapsver iespēja samazināt gaisa piesārņojumu, tostarp dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos.
- (29) Lai īstenotu Direktīvu 1999/32/EK, ir svarīgi noteikt efektīvas, samērīgas un atturošas sankcijas. Minētajās sankcijās dalībvalstīm būtu jāparedz naudas sodi, kurus aprēķina tā, lai nodrošinātu, ka tie vainīgajiem vismaz liedz gūt saimniecisku labumu, kas izriet no to pārkāpuma, un ka minēto naudas sodu apmērs par atkārtotiem pārkāpumiem pakāpeniski pieaug. Dalībvalstīm šie noteikumi par sankcijām būtu jāpaziņo Komisijai.

⁽¹⁾ OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.

(30) Lai Direktīvas 1999/32/EK noteikumus pielāgotu zinātnes un tehnikas attīstībai un tā, lai nodrošinātu stingru atbilstību attiecīgajiem SJO instrumentiem, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai veiktu grozījumus attiecībā uz emisijas samazināšanas paņēmieni līdzvērtīgām emisiju vērtībām un kritērijiem šo paņēmieni izmantošanai, kā arī grozītu Direktīvas 1999/32/EK 2. panta 1., 2., 3., 3.a, 3.b un 4. punktu, 6. panta 1.a punkta b) apakšpunktu un 6. panta 2. punktu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

(31) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus Direktīvas 1999/32/EK īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu ⁽¹⁾.

(32) Ir lietderīgi, ka Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) ⁽²⁾, palīdz Komisijai apstiprināt emisijas samazināšanas metodes, uz kurām neattiecas Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīva 96/98/EK par kuģu aprīkojumu ⁽³⁾.

(33) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem ⁽⁴⁾ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas daļām un atbilstīgajām daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.

(34) Tāpēc Direktīva 1999/32/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 1999/32/EK grozījumi

Direktīvu 1999/32/EK groza šādi:

1) direktīvas 1. panta 2. punkta h) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“h) degvielu, ko izmanto kuģiem, kuri lieto emisijas samazināšanas paņēmienus saskaņā ar 4.c un 4.e pantu, neskarot 3.a pantu.”;

2) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1) *smagā degvielleļļa* ir:

— tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot flotes degvielu, uz ko attiecas KN kodi 2710 19 51 līdz 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, vai

— tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot 2. un 3. punktā definēto gāzeļļu, kas pēc destilācijas rādītājiem ietilpst smago degvielleļļu grupā, ko izmanto par kurināmo un kas 250 °C temperatūrā, izmantojot ASTM D86 metodi, pārtvaicējas mazāk par 65 tilpuma procentiem (ieskaitot zudumus). Ja destilācijas rādītājus nevar noteikt ar ASTM D86 metodi, naftas produktu arī pieskaita smagajai degvielleļļai;

2) *gāzeļļa* ir:

— tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot flotes degvielu, uz ko attiecas KN kodi 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 vai 2710 20 19, vai

— tāds no naftas produktiem iegūts visu veidu šķidrās kurināmais, izņemot flotes degvielu, kas 250 °C temperatūrā, izmantojot ASTM D86 metodi, pārtvaicējas mazāk par 65 tilpuma procentiem (ieskaitot zudumus), bet 350 °C temperatūrā – vismaz par 85 tilpuma procentiem (ieskaitot zudumus).

Šī definīcija neattiecas uz dīzeļdegvielu, kas definēta 2. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/70/EK (1998. gada 13. oktobris), kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti ^(*). Šī definīcija neattiecas arī uz degvielu, ko izmanto visurgājējā tehnikā un lauksaimniecības traktoros;

⁽¹⁾ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

⁽²⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 46, 17.2.1997., 25. lpp.

⁽⁴⁾ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

^(*) OV L 350, 28.12.1998., 58. lpp.”;

b) panta 3.a) un 3.b) punktu aizstāj ar šādiem:

“3.a) flotes dīzeļdegviela ir visu veidu flotes degviela, kā tā noteikta DMB pakāpei ISO 8217 I tabulā, izņemot atsauci uz sēra saturu;

3.b) flotes gāzeļļa ir visu veidu flotes degviela, kā tā noteikta DMX, DMA un DMZ pakāpei ISO 8217 I tabulā, izņemot atsauci uz sēra saturu;”;

c) panta 3.m) punktu aizstāj ar šādu:

“3.m) emisiju samazināšanas paņēmieni ir jebkurš aprīkojums, materiāls, ierīce vai aparātūra, ar ko paredzēts aprīkot kuģi, vai citāda procedūra, alternatīva degviela vai atbilstības metode, ko izmanto kā alternatīvu šajā direktīvā noteiktajām prasībām atbilstīgai flotes degvielai ar samazinātu sēra saturu un kas ir pārbaudāma, kvantificējama un īstenojama;”;

3) direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto smagās degvielaļļas, ja to sēra saturs pārsniedz 1 % (masas).

2. Ja kompetentās iestādes pienācīgi pārrauga emisijas, līdz 2015. gada 31. decembrim 1. punkts neattiecas uz smagajām degvielaļļām, ko izmanto:

a) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/80/EK (2001. gada 23. oktobris) par ierobežojumiem attiecībā uz dažu piesārņojošo vielu emisiju gaisā no lielām sadedzināšanas iekārtām (*) darbības jomā un uz kurām attiecas minētās direktīvas 4. panta 1. punkts, 2. punkts vai 4. panta 3. punkta a) apakšpunkts, un kuras atbilst sēra dioksīda emisijas ierobežojumiem, kas šādām iekārtām noteikti minētajā direktīvā;

b) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Direktīvas 2001/80/EK darbības jomā un uz kurām attiecas minētās direktīvas 4. panta 3. punkta b) apakšpunkts un 4. panta 6. punkts, un kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;

c) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām neattiecas a) vai b) apakšpunkts un kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;

d) sadedzināšanai naftas pārstrādes rūpnīcās, ja mēneša vidējā sēra dioksīda emisija no visām attiecīgās naftas pārstrādes rūpnīcas sadedzināšanas iekārtām, neatkarīgi no izmantotās degvielas vai degvielas maisījuma veida, izņemot iekārtas, uz kurām attiecas a) un b) apakšpunkts, gāzturbīnas un gāzes dzinējus, nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs.

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

a) sadedzināšanas iekārtās, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/75/ES (**) III nodaļas darbības jomā un kuras atbilst minētās direktīvas V pielikumā šādām iekārtām noteiktiem sēra dioksīda emisiju ierobežojumiem, bet – ja saskaņā ar minēto direktīvu attiecīgās emisiju robežvērtības nav piemērojamas – kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;

b) sadedzināšanas iekārtās, uz kurām neattiecas a) apakšpunkts un kuru mēneša vidējā sēra dioksīda emisija nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs;

c) sadedzināšanai naftas pārstrādes rūpnīcās, ja mēneša vidējā sēra dioksīda emisija no visām attiecīgās naftas pārstrādes rūpnīcas sadedzināšanas iekārtām, neatkarīgi no izmantotās degvielas vai degvielas maisījuma veida, izņemot iekārtas, uz kurām attiecas a) apakšpunkts, gāzturbīnas un gāzes dzinējus, nepārsniedz 1 700 mg/Nm³ pie skābekļa tilpumkoncentrācijas 3 % sausās dūmgāzēs.

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

(*) OV L 309, 27.11.2001., 1. lpp.

(**) OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.”;

b) svītrot 3. punktu;

4) iekļauj šādu pantu:

“3.a pants

Maksimālais sēra saturs flotes degvielā

Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā neizmanto flotes degvielu, ja tās sēra saturs pārsniedz 3,50 % (masas), izņemot degvielu, ko piegādā kuģiem, kas, ievērojot 4.c pantu, izmanto emisijas samazināšanas paņēmienus slēgtā sistēmā.”;

5) direktīvas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

6) direktīvas 4.a pantu groza šādi:

a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

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

b) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

a) 1,00 % (masas) līdz 2014. gada 31. decembrim;

b) 0,10 % (masas) no 2015. gada 1. janvāra.

Šis punkts attiecas uz visu valstu kuģiem, tostarp kuģiem, kuru reisa sākums ir ārpus Savienības. Komisija pienācīgi ņem vērā visas turpmākās izmaiņas prasībās atbilstīgi MARPOL VI pielikumam, ko piemēro SOx emisijas kontroles zonās, un attiecīgā gadījumā bez nepamatotas kavēšanās ierosina atbilstīgus priekšlikumus, lai attiecīgi grozītu šo direktīvu.”;

c) iekļauj šādu punktu:

“1.a Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka to teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās

ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par:

a) 3,50 % (masas) no 2014. gada 18. jūnija

b) 0,50 % (masas) no 2020. gada 1. janvāra.

Neskarot šā panta 1. un 4. punktu, kā arī 4.b pantu, šis punkts attiecas uz visu valstu kuģiem, tostarp kuģiem, kuru reisa sākums ir ārpus Savienības.”;

d) panta 4., 5., 6. un 7. punktu aizstāj ar šādiem:

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

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

5. Dalībvalstis pieprasa pareizi aizpildīt kuģu žurnālus, tostarp attiecībā uz degvielas nomaļņas operācijām.

5.a Dalībvalstis cenšas nodrošināt šai direktīvai atbilstīgas flotes degvielas pieejamību un informē Komisiju par šādas flotes degvielas pieejamību tās ostās un termiņos.

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

a) sniedz pārskatu par darbībām, kas veiktas, lai censtos nodrošināt atbilstību; un

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

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

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

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

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

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

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

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

e) svīturo 8. punktu;

7) direktīvas 4.b un 4.c pantu aizstāj ar šādiem:

“4.b pants

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

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģiem, kas noenkuroti Savienības ostās, neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs pārsniedz 0,10 % (masas), dodot pietiekami laiku apkalpei, lai

vajadzības gadījumā tā iespējami drīzāk pēc ierašanās enkurvietā un pēc iespējas īsa laika posmu pirms atiešanas veiktu degvielas nomainīšanas operācijas.

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

2. Šā panta 1. punkts neattiecas uz:

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

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

4.c pants

Emisijas samazināšanas pasākumi

1. Kā alternatīvu tādu flotes degvielu izmantošanai, kuras atbilst 4.a un 4.b pantā noteiktajām prasībām, ievērojot šā panta 2. un 3. punktu, visu valstu kuģiem dalībvalstis savās ostās, teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās atļauj izmantot emisijas samazināšanas pasākumus.

2. Kuģi, kas izmanto 1. punktā minētos emisiju samazināšanas pasākumus, pastāvīgi nodrošina tādu sēra dioksīda emisijas samazinājumu, kas ir vismaz līdzvērtīgs samazinājumam, kas būtu panākts, izmantojot flotes degvielas, kuras atbilst 4.a un 4.b pantā noteiktajām prasībām. Līdzvērtīgas emisijas vērtības nosaka saskaņā ar I pielikumu.

2.a Kā alternatīvu risinājumu emisijas samazināšanai dalībvalstis veicina to, lai pietātnēs esošie kuģi izmanto krasta elektroapgādes sistēmas.

3. Emisiju samazināšanas pasākumi, kas minēti 1. punktā, atbilst kritērijiem, kas noteikti II pielikumā minētajos dokumentos.

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

- a) ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 9.a pantu, lai grozītu I un II pielikumu;

- b) attiecīgā gadījumā pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka sīki izstrādātas emisijas uzraudzības prasības. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

8) iekļauj šādus pantus:

“4.d pants

Uz dalībvalsts karoga kuģiem izmantojamo emisijas samazināšanas paņēmieni apstiprināšana

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

2. Emisijas samazināšanas paņēmienus, uz kuriem neattiecas šā panta 1. punkts, apstiprina saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un piesārņojuma no kuģiem novēršanas komiteju (COSS) (**), 3. panta 2. punktā minēto procedūru, ņemot vērā:

- a) SJO izstrādātās pamatnostādnes;
- b) visu saskaņā ar 4.e pantu veikto izmēģinājumu rezultātus;
- c) ietekmi uz vidi, tostarp sasniedzamo emisijas samazinājumu, un ietekmi uz ekosistēmām ostu teritorijās, ostu akvatorijā un estuāros; un
- d) monitoringa un verifikācijas iespējas.

4.e pants

Jaunu emisijas samazināšanas paņēmieni izmēģinājumi

Dalībvalstis attiecīgā gadījumā sadarbībā ar citām dalībvalstīm var apstiprināt kuģu radītās emisijas samazināšanas paņēmieni izmēģinājumu rezultātus uz kuģiem ar to karogu vai jūras teritorijās, kas ir to jurisdikcijā. Šajos izmēģinājumos nav obligāti jāizmanto flotes degvielas, kas atbilst 4.a un 4.b panta prasībām, ja tiek ievēroti visi šādi nosacījumi:

- a) Komisiju un ikvienu attiecīgo ostas valsti rakstiski informē vismaz sešus mēnešus pirms izmēģinājumu sākuma;
- b) izmēģinājumu atļauju derīguma termiņš nepārsniedz 18 mēnešus;
- c) visi iesaistītie kuģi uzstāda viltojumdrosu aprikojumu nepārtrauktam dūmgāzu emisijas monitoringam un to izmanto visu izmēģinājumu laiku;

- d) visi iesaistītie kuģi panāk emisijas samazinājumu, kas ir vismaz ekvivalents tam, ko varētu panākt ar šajā direktīvā precizētajiem degvielas sēra satura ierobežojumiem;

- e) visā izmēģinājumu laikā tiek izmantotas attiecīgā emisijas samazināšanas paņēmiena radītajiem atkritumiem atbilstošas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas;

- f) visā izmēģinājumu laikā tiek novērtēta ietekme uz jūras vidi, jo īpaši uz ekosistēmām ostu teritorijās, ostu akvatorijā un estuāros; un

- g) sešu mēnešu laikā pēc izmēģinājumu beigām Komisijai tiek sniegti visi rezultāti, un tie ir publiski pieejami.

4.f pants

Finanšu pasākumi

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

(*) OV L 46, 17.2.1997., 25. lpp.

(**) OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.”;

- 9) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Paraugu ņemšana un analīze

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai, izmantojot paraugu ņemšanu, pārbaudītu, vai izmantoto degvielu sēra saturs atbilst 3., 3.a, 4., 4.a un 4.b panta noteikumiem. Paraugu ņemšanu sāk dienā, kad stājas spēkā sēra maksimālā satura attiecīgā robežvērtība. Paraugu ņemšanu veic periodiski, pietiekami bieži un tādā apmērā, lai paraugs būtu pārbaudāmajai degvielai reprezentatīvs, un – attiecībā uz flotes degvielu – lai paraugs būtu reprezentatīvs degvielai, ko kuģiem izmanto laikā, kad tie atrodas attiecīgajās jūras teritorijās un ostās. Paraugus analizē bez nepamatotas kavēšanās.

1.a Izmanto turpmāk minēto paraugu ņemšanas, analīžu un inspekcijas līdzekli:

- a) kuģa žurnālu un degvielas piegādes pavaddokumentu inspekcija;

un – attiecīgā gadījumā – šādus paraugu ņemšanas un analīzes līdzekļus:

b) kuģi izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana tās piegādes laikā kuģiem, ievērojot norādījumus par degvielas paraugu ņemšanu, lai noteiktu atbilstību pārskatītajam MARPOL VI pielikumam, kas pieņemts 2009. gada 17. jūlijā ar SJO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) rezolūciju 182(59), un tās sēra satura analīzi; vai

c) kuģa izmantojamās flotes degvielas paraugu ņemšana no degvielas tvertnēm un – ja tehniski un ekonomiski iespējams – no noplombētu bunkuru paraugiem uz kuģa, un to sēra satura analīze.

1.b Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus par:

a) paraugu ņemšanas biežumu;

b) paraugu ņemšanas metodēm;

c) pārbaudāmajai degvielai reprezentatīva parauga definīciju.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

2. Standartmetode, kas pieņemta sēra satura noteikšanai, ir ISO metode 8754 (2003) vai PrEN ISO 14596 (2007).

Lai noteiktu, vai kuģim piegādātā un tā izmantotā flotes degviela atbilst 3.a, 4., 4.a un 4.b pantā noteiktajiem sēra satura ierobežojumiem, izmanto degvielas verifikācijas procedūru, kas noteikta MARPOL VI pielikuma VI papildinājumā.”;

10) direktīvas 7. pantu groza šādi:

a) 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis, pamatojoties uz paraugu ņemšanas, analīžu un inspekciju rezultātiem, kas veicamas saskaņā ar 6. pantu, katru gadu līdz 30. jūnijam attiecībā uz iepriekšējo gadu iesniedz Komisijai ziņojumu par atbilstību šajā direktīvā noteiktajiem sēra satura standartiem.

Pamatojoties uz ziņojumiem, kas saņemti saskaņā ar šā punkta pirmo daļu, un paziņojumiem, kurus dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 4.a panta 5.b punkta piekto daļu, par to, ka flotes degviela, kas atbilst šai direktīvai, nav pieejama, Komisija 12 mēnešu laikā no šā punkta

pirmajā daļā minētā datuma sagatavo un publicē ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu. Komisija izvērtē nepieciešamību papildus uzlabot šīs direktīvas attiecīgos noteikumus un tālab sagatavo visus attiecīgos likumdošanas priekšlikumus.”;

b) iekļauj šādu punktu:

“1.a Komisija var pieņemt īstenošanas aktus attiecībā uz minētajā ziņojumā iekļaujamo informāciju un ziņojuma formāta noteikšanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;

c) 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

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

3. Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām līdz 2012. gada 31. decembrim izstrādā atbilstīgus pasākumus, tostarp pasākumus, kas noteikti Komisijas dienestu 2011. gada 16. septembra darba dokumentā “Jūras transporta radīto piesārņojošo vielu emisijas samazināšana un ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums”, kurš veicina atbilstību šīs direktīvas vides standartiem un samazina iespējamo negatīvo ietekmi.”;

d) 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Saskaņā ar 9.a pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz 2. panta 1., 2., 3., 3.a, 3.b un 4. punkta, 6. panta 1.a punkta b) apakšpunkta un 6. panta 2. punkta pielāgošanu zinātnes un tehnikas attīstībai. Šādi pielāgojumi nerada nekādas tiešas izmaiņas šīs direktīvas piemērošanas jomā vai degvielas sēra satura ierobežojumos, kas precizēti šajā direktīvā.”;

11) svīturo 8. pantu;

12) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (*), nozīmē.

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

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

(*) OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.”;

13) iekļauj šādu pantu:

“9.a pants

Deleģēšanas īstenošana

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

2. Pilnvaras pieņemt 4.c panta 4. punktā un 7. panta 4. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2012. gada 17. decembra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta par tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4.c panta 4. punktā un 7. panta 4. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

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

5. Saskaņā ar 4.c panta 4. punktu un 7. panta 4. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja trīs mēnešos pēc tā paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja līdz minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Minēto termiņu pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas pagarina par trim mēnešiem.”;

14) direktīvas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

Sankcijas

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

2. Noteiktajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām, un tās var ietvert naudas sodus, kurus aprēķina tā, lai nodrošinātu, ka tie vainīgajiem vismaz liedz gūt saimniecisku labumu, kas izriet no to pārkāpuma, un minēto naudas sodu apmērs atkārtotu pārkāpumu gadījumā pakāpeniski pieaug.”;

15) direktīvas 1999/32/EK pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2014. gada 18. jūnijam. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2012. gada 21. novembrī

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*
M. SCHULZ

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
A. D. MAVROYIANNIS

PIELIKUMS

"I PIELIKUMS

LĪDZVĒRTĪGAS EMISIJAS VĒRTĪBAS 4.c PANTA 2. PUNKTĀ MINĒTAJIEM EMISIJAS SAMAZINĀŠANAS PAŅĒMIENIEM

Flotes degvielas sēra satura ierobežojumi, kas minēti 4.a un 4.b pantā un MARPOL VI pielikuma 14.1 un 14.4 noteikumos, un 4.c panta 2. punktā minētās attiecīgās emisijas vērtības

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

Piezīme

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

II PIELIKUMS

4.c PANTA 3. PUNKTĀ MINĒTO EMISIJAS SAMAZINĀŠANAS PAŅĒMIENU IZMANTOŠANAS KRITĒRIJI

Emisijas samazināšanas paņēmieni, kas minēti 4.c pantā, atbilst vismaz kritērijiem, kas attiecīgi norādīti šādos instrumentos:

Emisijas samazināšanas paņēmieni	Izmantošanas kritēriji
Flotes degvielas un iztvaikojušās sašķidrinātās gāzes maisījums	Komisijas 2010. gada 13. decembra Lēmums 2010/769/ES par kritēriju noteikšanu, kā sašķidrinātās dabasgāzes tankkuģos izmantojami tehnoloģiski paņēmieni kā alternatīva zema sēra satura flotes degvielu izmantošanai, izpildot prasības, kas noteiktas 4.b pantā Padomes Direktīvā 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/33/EK par sēra saturu flotes degvielā ⁽¹⁾ .
Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas	Rezolūcija MEPC.184(59), kas pieņemta 2009. gada 17. jūlijā "Skalošanas ūdeņi no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām, kurās izmanto ķīmikālijas, piedevas, preparātus un attiecīgas uz vietas radītas ķīmikālijas", kas minētas Rezolūcijas MEPC.184(59) 10.1.6.1. punktā, netiek novadīti jūrā, tostarp noslēgtos ostu kompleksos, ostās un estuāros, ja kuģa operators neapliecina, ka šāda skalošanas ūdeņu novadīšana nerada būtisku negatīvu ietekmi un risku cilvēka veselībai un videi. Ja izmantotā ķīmikālija ir kaustiskā soda, ir pietiekami, ja skalošanas ūdeņi atbilst Rezolūcijā MEPC.184(59) noteiktajiem kritērijiem un to pH nepārsniedz 8,0.
Biodegvielas	Tādu biodegvielu izmantošana, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/28/EK (2009. gada 23. aprīlis) par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu ⁽²⁾ , un atbilst attiecīgajiem CEN un ISO standartiem. Biodegvielu un flotes degvielu maisījumi atbilst sēra standartiem, kas izklāstīti šīs direktīvas 3.a pantā, 4.a panta 1., 1.a un 4. punktā un 4.b pantā.

⁽¹⁾ OV L 328, 14.12.2010., 15. lpp.

⁽²⁾ OV L 140, 5.6.2009., 16. lpp."