KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2015/253,

annettu 16 päivänä helmikuuta 2015,

neuvoston direktiivin 1999/32/EY mukaisen näytteidenoton ja tietojen raportoinnin säännöistä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuudesta osalta

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 93/12/ETY ([1]) muuttamisesta 26 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY ja erityisesti sen 6 artiklan 1 b kohdan ja 7 artiklan 1 a kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Direktiivin 1999/32/EY kustannustehokas ja yhdenmukainen täytäntöönpano on ensisijainen asia, jotta voidaan saavuttaa direktiivin suunnitellut terveys- ja ympäristöhyödyt, joita saadaan merenkulun rikkidioksidipäästöjen vähentämisestä, ja edistää näin tasapuolista kilpailua meriliikenteessä sekä nostaa meriliikenteen ympäristönsuojelun tasoa.

(2) Jotta direktiivin 1999/32/EY 3 a artikla, 4 a artikla ja 4 b artikla pantaisiin tehokkaasti täytäntöön, jäsenvaltioiden on tarpeen varmistaa, että aluksiin toimitetusta tai aluksilla käytetystä meriliikenteen polttoaineesta otetaan riittävän usein ja riittävän tarkkoja näytteitä ja että alusten lokikirjat ja polttoaineen luovutustodistukset tarkastetaan.

(3) Direktiivin 1999/32/EY 6 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltiot toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet tarkastaakseen näytteiden perusteella aluksilla käytettävän polttoaineen rikkipitoisuuden alusten ollessa asianomaisilla merialueilla ja satamissa. Tässä yhteydessä näytteidenoton pitäisi katsoa kattavan kaikki mainitun direktiivin 6 artiklan 1 a kohdan a, b ja c alakohdassa vahvistetut sääntöjenmukaisuuden tarkistamismenetelmät.

(4) Kun meriliikenteen polttoaineesta otetaan näytteitä sääntöjenmukaisuuden tarkistamiseksi, näytteidenotto olisi toteutettava joko ottamalla aluksen polttoainejärjestelmästä pistokoenäyte ja analysoimalla se tai analysoimalla asianomaisia aluksella olevia sinetöityjä polttoainenäytteitä.

(5) Näytteidenoton tiheys olisi määriteltävä jäsenvaltion satamissa vierailevien yksittäisten alusten määrän, alusten asiakirjojen tarkastamisen, vaihtoehtoisten rajoittavien toimenpiteiden, joilla varmistetaan työtaakan tasapuolinen jakautuminen jäsenvaltioiden kesken, ja kustannustehokkuuden sekä erityisten yksittäisiä aluksia koskevien varoitusten perusteella.

(6) Näytteiden ottaminen meriliikenteen polttoaineista, kun niitä toimitetaan aluksiin, olisi suunnattava sellaisiin meriliikenteen polttoaineiden toimittajiin, joiden on todettu toistuvasti jättävän noudattamatta polttoaineiden luovutustodistusten eritelmiä, ottaen huomioon toimittajan markkinoille saattamien meriliikenteen polttoaineiden määrän.

(7) Jotta direktiivi 1999/32/EY pantaisiin täytäntöön kustannustehokkaasti, jäsenvaltioita olisi rohkaistava noudattamaan näytteidenottotiheyttä ja valitsemaan alukset polttoaineen sääntöjenmukaisuuden varmistamiseen kansallisten riskiperustaisten kohdentamismekanismien tai innovatiivisten sääntöjen noudattamisen varmistamismenetelmien perusteella, sekä jakamaan kerätyt tiedot muiden jäsenvaltioiden kanssa.

(8) Euroopan meriturvallisuusviraston kehittämä ja ylläpitämä erityinen tietojärjestelmä, joka on jäsenvaltioiden käytettävissä 1 päivästä tammikuuta 2015, toimii direktiivin 1999/32/EY mukaisten yksittäisten sääntöjenmukaisuuden varmistusten tuloksia koskevien tietojen tallentamis- ja vaihtofoorumina. Jäsenvaltioita olisi rohkaistava käyttämään järjestelmää, joka voi merkittävästi edistää mainitun direktiivin vaatimusten noudattamisen arvioinnin järkeistämistä ja optimointia.

(9) Jottei sellaisille jäsenvaltioille, joilla ei ole rantaviivaa, niiden lipun alla purjehtiville aluksille eikä niiden meriliikenteen polttoaineen toimittajille aiheutuisi kohtuutonta hallinnollista taakkaa, tiettyjä säännöksiä ei pitäisi soveltaa näihin jäsenvaltioihin.

(10) Raportoinnissa olisi otettava huomioon kaikkien käytettävissä olevien ja uusimpien teknologioiden paras mahdollinen käyttö, jotta voitaisiin minimoida hallinnollinen taakka ja jättää joustovaraa niille jäsenvaltioille, jotka mahdollisesti haluavat raportoida perinteisemmällä tavalla. Näin ollen jäsenvaltiot voivat käyttää unionin tietojärjestelmää direktiivin 1999/32/EY mukaisten raportointivelvoitteidensa täyttämiseen.

([1]) EYVL L 121, 11.5.1999, s. 13.

(11) Jäsenvaltiot voivat aikaisintaan 1 päivästä tammikuuta 2016, mikäli käytettävissä on yhteisiä ja jaettuja tietoja rikkipitoisuutta koskevien sääntöjen noudattamisen varmistamisesta ja näytteidenotosta, käyttää unionin tietojärjestelmään sisällytettyä riskiperustaista kohdentamismekanismia priorisoimaan alusten polttoaineen varmistamista kustannustehokkaalla tavalla.

(12) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin 1999/32/EY 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kohde

Tässä päätöksessä vahvistetaan direktiivin 1999/32/EY mukaista näytteidenottoa ja tietojen raportointia koskevat säännöt meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta.

2 artikla

Määritelmät

Tässä päätöksessä tarkoitetaan

1) ’syöttösäiliöllä’ säiliötä, josta polttoainetta johdetaan polttomoottoriin;

2) ’polttoainejärjestelmällä’ järjestelmää, joka tukee polttoaineen syöttöä, suodatusta, puhdistusta ja ruiskutusta syöttösäiliöstä polttomoottoriin;

3) ’aluksen edustajalla’ aluksen päällikköä tai vastuuhenkilöä, joka vastaa käytetystä meriliikenteen polttoaineesta, asiakirjoista sekä vaihtoehtoisen polttoaineen näytteenottopaikan hyväksymisestä;

4) ’rikkitarkastajalla’ henkilöä, jonka jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on asianmukaisesti valtuuttanut varmistamaan direktiivin 1999/32/EY säännösten noudattamisen;

5) ’unionin tietojärjestelmällä’ Euroopan meriturvallisuusviraston käyttämää järjestelmää, jossa käytetään sellaisia yksittäisten alusten satamassakäyntitietoja, jotka sisältyvät SafeSeaNet-järjestelmän eli on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY ([1]) 22 a artiklalla perustettuun tietojenhallintajärjestelmään direktiivin 1999/32/EY mukaisten yksittäisten sääntöjenmukaisuustarkistusten tulosten tallentamiseksi ja niitä koskevien tietojen vaihtamiseksi. Unionin riskiperustainen kohdentamismekanismi on kehitetty näiden direktiivin 1999/32/EY mukaisten yksittäisten sääntöjen noudattamisen varmistamistoimien ja niihin liittyvien tulosten perusteella.

3 artikla

Aluksilla käytettävien meriliikenteen polttoaineiden näytteenottotiheys

1. Jäsenvaltioiden on tarkastettava lokikirjat ja polttoaineiden luovutustodistukset vähintään 10 prosentilta kaikista yksittäisistä asianomaisessa jäsenvaltiossa vuosittain käyvistä aluksista.

Jäsenvaltiossa käyvien yksittäisten alusten kokonaismäärän on vastattava SafeSeaNet-järjestelmän välityksellä raportoitujen alusten keskimääräistä määrää kolmen edellisen vuoden aikana.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

2. Vuoden 2016 tammikuun 1 päivästä alkaen on myös aluksilla käytettävän meriliikenteen polttoaineen rikkipitoisuus tarkastettava näytteistä tai analysoimalla taikka molemmilla tavoilla; 1 kohdassa tarkoitetuista tarkastetuista aluksista on rikkipitoisuuden tarkastukseen otettava vähintään seuraava osuus:

a) 40 prosenttia jäsenvaltioissa, joiden alue rajoittuu täysin rikin oksidipäästöjen valvonta-alueeseen (SECA);

b) 30 prosenttia jäsenvaltioissa, joiden alue rajoittuu osittain SECA-alueeseen;

c) 20 prosenttia jäsenvaltioissa, joiden alue ei rajoitu SECA-alueeseen,

Vuoden 2020 tammikuun 1 päivästä alkaen jäsenvaltioissa, joiden alue ei rajoitu SECA-alueeseen, on tarkastettava aluksilla käytettävän meriliikenteen polttoaineen rikkipitoisuus näytteistä tai analysoimalla taikka molemmilla tavoilla vähintään 30 prosentilta 1 kohdassa tarkoitetuista tarkastetuista aluksista.

Jäsenvaltiot voivat noudattaa tässä kohdassa yksilöityjä näytteidenottotiheyksiä valitsemalla alukset kansallisen riskiperustaisen kohdentamismekanismin ja unionin tietojärjestelmään raportoitujen yksittäisiä aluksia koskevien erityisten varoitusten perusteella.

3. Niiden 2 kohdan mukaan laskettujen alusten määrää, jotka voidaan myös tarkastaa näytteistä tai analysoimalla tai molempia tapoja käyttäen, voidaan mukauttaa, vähentämättä määrää kuitenkaan yli 50 prosenttia, joko:

a) vähentämällä kokonaismäärästä niiden yksittäisten alusten määrä, joiden osalta mahdollinen sääntöjen noudattamatta jättäminen voidaan varmistaa kaukohavainnointiteknologioilla tai pikatutkimusmenetelmillä; tai

b) vahvistamalla asianmukainen määrä tapauksia, jolloin 1 kohdan mukaiset aluksella suoritettavat asiakirjojen tarkastukset suoritetaan vähintään 40 prosentin osalta niistä yksittäisistä aluksista, jotka käyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa vuosittain.

Edellä a ja b kohdassa tarkoitetut mukautukset raportoidaan unionin tietojärjestelmässä.

4. Vuoden 2016 tammikuun 1 päivästä alkaen jäsenvaltio voi 1, 2 ja 3 kohdassa vahvistetun vuotuisen näytteidenottotiheyden noudattamisen sijaan soveltaa unionin riskiperustaiseen kohdentamismekanismiin perustuvaa vuotuista näytteidenottotiheyttä.

5. Tätä artiklaa ei sovelleta Tšekkiin, Luxemburgiin, Unkariin, Itävaltaan eikä Slovakiaan.

4 artikla

Aluksille toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden näytteidenottotiheys

1. Direktiivin 1999/32/EY 6 artiklan 1 a kohdan b alakohdan mukaisesti ja toimitetun meriliikenteen polttoaineen määrä huomioon ottaen jäsenvaltioiden on suoritettava meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden näytteidenotto ja analyysi polttoaineen alukseen toimittamisen yhteydessä sellaisten toimittajien osalta, jotka ovat rekisteröityneet kyseiseen jäsenvaltioon ja joiden on osoitettu toimittaneen minkä tahansa vuoden aikana vähintään kolme kertaa polttoainetta, joka ei ole polttoaineen luovutustodistuksen eritelmien mukaista unionin tietojärjestelmään toimitettujen tietojen tai 7 artiklassa tarkoitetun vuosikertomuksen perusteella.

2. Tätä artiklaa ei sovelleta Tšekkiin, Luxemburgiin, Unkariin, Itävaltaan eikä Slovakiaan.

5 artikla

Aluksella käytettävän meriliikenteen polttoaineen rikkipitoisuuden varmistamiseen liittyvät näytteenottomenetelmät

1. Jos aluksella käytettävien meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuus varmistetaan 3 artiklan mukaisesti, jäsenvaltioiden on sovellettava näytteidenottoon ja rikkipitoisuussäännösten noudattamisen varmistamiseen seuraavaa vaiheittaista lähestymistapaa:

a) alusten lokikirjojen ja polttoaineen luovutustodistusten tarkastaminen;

b) soveltuvin osin toinen tai molemmat seuraavista näytteenotto- ja analyysitavoista:

i) polttoaineen luovutustodistukseen liitettyjen Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevan määräyksen 18(8.1) ja (8.2) mukaisesti otettujen sinetöityjen polttoainenäytteiden analyysi;

ii) aluksella käytettävien meriliikenteen polttoaineiden pistokoenäytteiden otto aluksella 6 artiklan mukaisesti sekä näytteiden analyysi.

2. Rikkipitoisuuden varmistuksen ja analyysin päätteeksi rikkitarkastajan on tallennettava yksityiskohtaiset tiedot polttoainekohtaisesta tarkastuksesta ja tuloksista 7 artiklan a kohdassa vaaditun tietotyypin mukaisesti.

6 artikla

Aluksella otettavat pistokoenäytteet

1. Jäsenvaltioiden on otettava aluksella otettavat meriliikenteen polttoaineen pistokoenäytteet yhtenä tai useampana näytteenä paikassa, johon on asennettu venttiili näytteen ottamiseksi polttoainejärjestelmästä, kuten on ilmaistu aluksen polttoaineputkisto- tai kytkentäsuunnitelmassa ja kuten lippuvaltion viranomainen tai sen puolesta toimiva tunnustettu järjestö on hyväksynyt.

2. Jos 1 kohdassa tarkoitettua paikkaa ei ole, polttoainenäytteet on otettava paikassa, johon on asennettu venttiili näytteiden ottamiseksi ja jonka on täytettävä seuraavat edellytykset:

a) paikka on helposti ja turvallisesti saavutettavissa;

b) paikan valinnassa otetaan huomioon polttomoottorissa käytettävät eri polttoainelaadut;

c) paikka sijaitsee syöttötankin ja polttomoottorin välisellä osuudella;

d) paikka on niin lähellä polttomoottorin polttoaineen ottopistettä kuin on mahdollista ja turvallista ottaen huomioon polttoainetyypit, virtausaste, lämpötila ja valitun näytteenottopaikan takana oleva paine;

e) aluksen edustaja on paikkaa ehdottanut ja rikkitarkastaja on sen hyväksynyt.

3. Jäsenvaltiot voivat ottaa pistokoenäytteitä useammasta kuin yhdestä polttoainejärjestelmän kohdasta sen määrittämiseksi, onko tapahtunut polttoaineiden sekoittumista, jos käytettävissä ei ole täysin erillisiä polttoainejärjestelmiä tai jos käytössä on useiden syöttötankkien järjestelmiä.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että pistokoenäytteet kootaan näyteastiaan, josta voidaan täyttää vähintään kolme näytepulloa, joissa on edustava otos käytetystä meriliikenteen polttoaineesta.

5. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että

a) rikkitarkastaja sinetöi näytepullot aluksen edustajan läsnä ollessa asennetulla yksilöllisellä tunnistuskeinolla;

b) kaksi näytepulloa viedään maihin analysoitaviksi;

c) laivan edustaja säilyttää yhden näytepullon vähintään 12 kuukauden ajan näytteenottopäivästä.

7 artikla

Vuosikertomuksessa annettavat tiedot

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle vuosittain kertomus meriliikenteen rikkipitoisuusrajojen noudattamisesta ja kertomukseen on sisällyttävä vähintään seuraavat tiedot:

a) tutkitun polttoaineen rikkipitoisuuden sääntöjenvastaisuuksien kokonaismäärä ja tyyppi, mukaan lukien se, missä määrin yksittäiset näytteet eivät olleet rikkipitoisuusrajojen mukaisia, sekä näytteenoton ja analyysin jälkeen määritetty keskimääräinen rikkipitoisuus;

b) asiakirjavarmistusten vuotuinen kokonaismäärä, mukaan lukien polttoaineen luovutustodistukset, tankkauspaikka, öljypäiväkirjat, lokikirjat, polttoaineen vaihtomenettelyt ja rekisterit;

c) väitteet, joiden mukaan direktiivin 1999/32/EY 4 a artiklan 5 b kohdassa tarkoitettua meriliikenteen polttoainetta ei ole ollut saatavissa, mukaan lukien yksityiskohtaiset tiedot aluksesta, tankkaussatama ja jäsenvaltiot, joissa polttoainetta ei ollut saatavissa, saman aluksen tekemien väitteiden määrä ja polttoaineen tyyppi, jota saatavuusongelma koskee;

d) ilmoitukset ja esitetyt vastalauseet, jotka liittyvät niiden alueella toimivien meriliikenteen polttoaineiden toimittajien polttoaineiden rikkipitoisuuksiin;

e) luettelo kaikista asianomaisessa jäsenvaltioissa toimivista meriliikenteen polttoaineen toimittajista osoitetietoineen;

f) kuvaus jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla käytettävistä vaihtoehtoisista päästöjen rajoitusmenetelmistä, mukaan lukien koekäytöt ja päästöjen jatkuva tarkkailu, tai vaihtoehtoisten polttoaineiden käytöstä ja SOx-päästöjen vähentämisen tason säilyttämisen vaatimustenmukaisuuden tarkastaminen direktiivin 1999/32/EY liitteen I ja II mukaisesti;

g) tarvittaessa kuvaus kansallisista riskiperustaisista kohdentamismekanismeista, mukaan lukien erityiset varoitukset, kaukohavainnoinnin käytöstä ja siitä saaduista tuloksista sekä muista käytettävissä olevista teknologioista, joiden avulla voidaan priorisoida sääntöjen noudattamisen tarkastukseen joutuvat alukset;

h) käynnistettyjen rikkomismenettelyjen määrä ja tyyppi tai näistä rikkomismenettelyistä saadut rangaistukset tai molemmat ja toimivaltaisen viranomaisen sekä aluksen käyttäjälle että meriliikenteen polttoaineen toimittajalle määräämien sakkojen määrä;

i) kunkin aluksen osalta, kun sen lokikirjat ja polttoaineen luovutustodistukset on tarkastettu, näytteet otettu, tai molempia menetelmiä käytetty:

   i) yksityiskohtaiset tiedot aluksesta, mukaan lukien IMO-numero sekä aluksen tyyppi, ikä ja vetoisuus;

   ii) näytteidenottoa ja analyysiä koskevat raportit, mukaan lukien näytteiden määrä ja tyyppi, käytetyt näytteidenottotavat ja näytteidenottopaikat, joita käytetään laivatyypin sääntöjenmukaisuuden tarkistamiseen;

   iii) asiaa koskevat tiedot polttoaineen luovutustodistuksista tankkauspaikasta, öljypäiväkirjasta, lokikirjasta, polttoaineen vaihtomenettelystä ja rekistereistä;

   iv) kansallisella tasolla yhden aluksen osalta käynnistetyt täytäntöönpanotoimet ja oikeudelliset menettelyt tai rangaistukset tai molemmat.

8 artikla

Kertomuksen muoto

1. Jäsenvaltiot voivat käyttää unionin tietojärjestelmää tallentaakseen järjestelmään heti tarkistusten jälkeen kaikki asianomaiset polttoainekohtaiset tarkastustiedot ja -löydökset, mukaan lukien näytteidenottoon liittyvät tiedot.

2. Jäsenvaltio, joka käyttää unionin tietojärjestelmää sääntöjenmukaisuuden tarkistamiseen liittyvien tietojen tallentamiseen, vaihtamiseen ja jakamiseen, voi käyttää unionin tietojärjestelmästä saatavaa täytäntöönpanon valvontatoimien vuotuista koostetta direktiivin 1999/32/EY 7 artiklassa vahvistettujen raportointivelvoitteidensa täyttämiseen.

3. Jäsenvaltioiden, jotka eivät käytä unionin tietojärjestelmää, on joko mahdollistettava unionin tietojärjestelmän ja jäsenvaltion kansallisen järjestelmän, johon pystytään vähintään tallettamaan tarvittaessa samat tietokentät kuin unionin tietojärjestelmään, välinen yhteys tai raportoitava sähköisesti kaikista 7 artiklassa tarkoitetuista asioista.

9 artikla

Voimaantulo

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

Tehty Brysselissä 16 päivänä helmikuuta 2015.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

Jean-Claude JUNCKER