KOMISSION SUOSITUS,

annettu 21 päivänä joulukuuta 2009,

vähärikkisen polttoaineen turvallisesta käytöstä yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/1020/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 292 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä 26 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY ([1]), sellaisena kuin se on muutettuna, 4 b artiklassa säädetään yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuudesta. Artiklassa säädetään muun muassa jäsenvaltioiden velvollisuudesta varmistaa 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen, että aluksissa ei käytetä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on yli 0,1 painoprosenttia, ja että jäsenvaltioiden alueilla ei saateta markkinoille meriliikenteessä käytettäviä kaasuöljyjä, joiden rikkipitoisuus on yli 0,1 painoprosenttia.

(2) Lisäksi direktiivin 6 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on tarkastettava näytteiden perusteella, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus on 4 b artiklan säännösten mukainen, ja näytteidenotto on aloitettava rikkipitoisuutta koskevan vaatimuksen voimaantulopäivänä.

(3) Kuten komission tiedonannossa ilmoituksista, jotka koskevat ilmanlaadusta ja sen parantamisesta 21 päivänä toukokuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY 22 artiklan mukaista määräaikojen pidentämistä ja tiettyjen raja-arvojen soveltamisvelvoitteita koskevaa poikkeusta ([2]), todetaan, PM_{10}-pitoisuuksien vuorokausiraja-arvot ylitetään nykyään yli 40 prosentissa yhteisössä olevista alueista ja taajamista. Ilmanlaadun parantamiseksi on olennaisen tärkeää, että rikkipitoisuuden alhaista raja-arvoa ryhdytään noudattamaan aluksissa, jotka ovat laiturissa yhteisön satamissa, mitä on tähdennetty myös komission Euroopan parlamentille ja neuvostolle antamassa tiedonannossa, joka koskee Euroopan unionin strategiaa merialuksista peräisin olevien ilmakehään joutuvien päästöjen vähentämiseksi ([3]), sekä vuonna 2005 annetussa ilman pilaantumista koskevassa teemakohtaisessa strategiassa ([4]).

([1]) EYVL L 121, 11.5.1999, s. 13.
([2]) EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1.
([3]) KOM(2002) 595.
([4]) KOM(2005) 446.

(4) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) hyväksyi lokakuussa 2008 aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (Marpol-yleissopimuksen) tarkistamisen yhteydessä vaatimuksia, jotka on määrä panna täytäntöön 1 päivästä tammikuuta 2015 alkaen niiden alusten osalta, jotka purjehtivat direktiivin 1999/32/EY 2 artiklan 3 e kohdassa määritellyillä rikkioksidipäästöjen valvonta-alueilla.

(5) Ottaen huomioon asiaan liittyvät turvallisuusriskit komissio katsoo tarpeelliseksi antaa jäsenvaltioille asianmukaiset ohjeet, jotta voidaan varmistaa korkea turvallisuustaso ja tehokas aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäiseminen mainitun direktiivin säännösten täytäntöönpanossa koko yhteisössä.

(6) Alusten, jotka käyttävät raskasta polttoöljyä merellä ollessaan, on 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen siirryttävä käyttämään kevyempiä meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, kuten meriliikenteessä käytettävää dieselöljyä tai kaasuöljyä, ollessaan laiturissa yhteisön satamissa, koska riittävän vähärikkistä raskasta polttoöljyä ei ole yleisesti saatavilla.

(7) Meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn tai kaasuöljyn käyttöön aluksissa, joita ei ole suunniteltu käyttämään tällaisia polttoaineita tai joita ei ole teknisesti mukautettu niiden käyttöön, voi liittyä toiminnallisia ongelmia ja turvallisuusriskejä. Komissio on tarkastellut polttoaineiden vaihtoon liittyviä riskejä ja tullut siihen tulokseen, että suurin turvallisuusriski liittyy vaaditun tyyppisen polttoaineen käyttöön sellaisissa alusten kattiloissa, joita ei ole vielä arvioitu ja sertifioitu kyseisen polttoaineen käyttöä varten. Vaikka kattiloissa voidaan käyttää raskasta polttoöljyä tai kevyitä polttoöljyjä, riski aiheutuu siitä, että meriliikenteessä käytettävien dieselöljyjen ja kaasuöljyjen viskositeetti on pienempi ja haihtuvuus suurempi kuin raskaan polttoöljyn eivätkä kevyet polttoöljyt vaadi polttoainejärjestelmän lämmittämistä kuten raskas polttoöljy. Tällaisten alusten määrää ja tapausten todennäköisyyttä on vaikea arvioida tarkasti.

(8) Direktiivissä 1999/32/EY merenkulkualalle on annettu riittävästi aikaa tehdä tekniset mukautukset, jotka mahdollistavat sen, että yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa voidaan käyttää merellä käytettäviä polttoaineita, joiden rikkipitoisuus on enintään 0,1 painoprosenttia. Saatavilla on teknisiä ratkaisuja, joilla riskejä voidaan rajoittaa. Vielä on kuitenkin aluksia, joihin ei ole tehty tarpeellisia mukautuksia, ja hyvin harvat alukset ovat käyneet läpi tarpeellisen tarkastus- ja sertifiointiprosessin.

(9) Saatavilla on teknisiä ratkaisuja niiden seurausten lieventämiseksi, joita polttoaineen vaihtaminen laiturissa voi aiheuttaa. Koska kysyntä on ollut merenkulkualan taholta heikkoa, tarpeellisten teknisten ratkaisujen kehittäminen on viivästynyt, mikä on johtanut viivästyksiin tarkastus- ja sertifiointiprosessissa.

(10) Komission käytettävissä olevien tietojen mukaan koko prosessin loppuunsaattamisen pitäisi kestää enintään kahdeksan kuukautta sellaisten alusten osalta, joihin teknisiä mukautuksia ei ole tehty.

(11) Kattiloiden ja moottoreiden valmistajien olisi kehitettävä erityisiä suosituksia ja menettelyjä kyseisten ratkaisujen mukaisia jälkiasennuksia varten, ja alusten omistajien olisi kehitettävä ja pantava täytäntöön erityisiä toiminnallisia menettelyjä ja annettava asianmukaista koulutusta miehistöille,

ON ANTANUT TÄMÄN SUOSITUKSEN:

1. Jäsenvaltioiden olisi osana sellaisiin aluksiin kohdistuvia täytäntöönpanotoimiaan, jotka eivät täytä sitä vaatimusta, että laiturissa olevissa aluksissa on käytettävä polttoaineita, joiden suurin sallittu rikkipitoisuus on 0,1 painoprosenttia, vaadittava kyseisiä aluksia toimittamaan yksityiskohtaiset todisteet toimista, joita ne toteuttavat vaatimuksen noudattamiseksi. Todisteisiin olisi sisällyttävä valmistajan kanssa tehty sopimus ja hyväksytty jälkiasennussuunnitelma, joka on hyväksytetty aluksen luokituslaitoksella tai, kun on kyse jäsenvaltion lipun alla purjehtivista aluksista, laitoksella, jolla on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009 [1] mukainen hyväksyntä. Jälkiasennussuunnitelmassa olisi selvästi ilmoitettava päivämäärä, jolloin mukautus- ja sertifiointiprosessi saadaan päätökseen.

2. Jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon hyväksytyn jälkiasennussuunnitelman olemassaolon päättäessään siitä, kuinka ankaria seuraamuksia sovelletaan aluksiin, jotka eivät noudata vaatimusta.

3. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet, joilla lisätään alusten omistajien, liikenteenharjoittajien ja merenkulkijoiden tietoisuutta turvallisuusriskistä, joka liittyy polttoainetyypin vaihtamiseen ilman tarvittavaa aluksen polttoainejärjestelmän teknistä mukautusta, sekä koulutuksen tarpeesta.

Tehty Brysselissä 21 päivänä joulukuuta 2009.

Komission puolesta
Antonio TAJANI
Varapuheenjohtaja

[1] EUVL L 131, 28.5.2009, s. 11.