OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

13. detsember 2010,

millega kehtestatakse kriteeriumid, mille alusel veeldatud maagaasi tankerid saavad kasutada muid tehnilisi meetodeid alternatiivina nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ (mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes; muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu laevakütuste väävlisisaldust käsitleva direktiiviga 2005/33/EÜ) artikli 4b nõuetele vastavate madala väävlisisaldusega laevakütuste kasutamisele

(teatavaks tehtud numbri K(2010) 8753 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/769/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ([1]) (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/33/EÜ ([2])), eriti selle artiklit 4c,

ning arvestades järgmist:

(1) Direktiivi artikliga 4b on ette nähtud, et alates 1. jaanuarist 2010 ei kasuta ühenduse sadamakaide ääres seisvad laevad kütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,1 % massist. See nõue ei kehti siiski nende kütuste suhtes, mida kasutatakse selliste laevade pardal, mis kasutavad heitkoguste vähendamiseks heakskiidetud tehnoloogiat vastavalt artiklile 4c.

(2) Artikli 4c lõikes 4 on sätestatud, et liikmesriigid võivad lubada laevadel artikli 4b nõuetele vastavate madala väävlisisaldusega laevakütuste kasutamise alternatiivina kasutada heitkoguste vähendamiseks heakskiidetud tehnoloogiat, eeldusel et nende laevade puhul vähenevad heitkogused vähemalt sama palju kui kõnealuses direktiivis kütuste väävlisisalduse kohta kehtestatud piirmäärade rakendamisega.

(3) Artikli 4c lõikega 3 on ette nähtud heitkoguste vähendamise tehnoloogia kasutamise kriteeriumide kehtestamine kõikide lippude all sõitvate laevade jaoks ühenduse suletud sadamates ja jõgede suudmetes kooskõlas direktiivi artikli 9 lõikes 2 sätestatud menetlusega. Need kriteeriumid tehakse teatavaks IMOle.

(4) Veeldatud maagaasi tankerid on tihti varustatud kahel kütusel töötavate kateldega, mis kasutavad aurustuvat gaasi ja rasket kütteõli käivitamiseks ja kaubaveoga seotud toiminguteks. Direktiivi nõuetele vastamiseks võiks enamik ELi sadamaid külastavaid veeldatud maagaasi tankereid kasutada heitkoguste vähendamise tehnoloogiat, kasutades laevakütuste ja aurustuva gaasi segu, et tekitada väävli heitkoguseid, mis on 0,1 % väävlisisaldusega kütuse tekitatavate heitkogustega võrdsed või neist väiksemad.

(5) Sadamakai ääres pikemat aega seistes võiks esmase kütusena kasutada aurustuvat gaasi, kuna see tekitab väiksemaid väävli heitkoguseid kui need, mis saavutataks direktiivi kohaste kütuse väävlisisalduse piirmäärade abil.

(6) Käesoleva otsusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi artikli 9 lõike 2 alusel loodud regulatiivkomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Veeldatud maagaasi tanker on kaubalaev, mis on veeldatud gaasi mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete rahvusvahelise koodeksi (IGC koodeks) määratluse kohaselt ehitatud või kohandatud veeldatud maagaasi mahtlastina veoks ja mida sel otstarbel kasutatakse.

Artikkel 2

Selleks et täita laevadelt pärinevate heitkoguste vähendamise eesmärk alternatiivse heitkoguste vähendamise tehnilise meetodi abil, milleks on laevakütuse ja aurustuva gaasi kombineerimine, peavad veeldatud maagaasi tankerid kasutama lisas sätestatud arvestuskriteeriume ja neile kriteeriumidele vastama.

([1]) EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13.
([2]) ELT L 191, 22.7.2005, lk 59.

Veeldatud maagaasi tankerid võivad ühenduse sadamakaide ääres seistes kasutada alternatiivset heitkoguste vähendamise tehnilist meetodit, andes meeskonnale piisavalt aega, et võtta kõik vajalikud meetmed laevakütuse ja aurustuva gaasi segu kasutuselevõtmiseks võimalikult kiiresti pärast kai äärde saabumist ja selle võimalikult pikaaegseks kasutamiseks kuni kai äärest lahkumiseni.

Artikkel 3

Artiklis 2 osutatud meetodi kasutamise abil saavutatud väävli heitkoguste vähendamine peab olema vähemalt võrdväärne direktiivi kohaste kütuse väävlisisalduse piirmäärade abil saavutatuga.

Artikkel 4

Liikmesriigid nõuavad alternatiivset heitkoguste vähendamise tehnilist meetodit kasutavatelt ja nende jurisdiktsiooni all olevaid sadamaid külastavatelt veeldatud maagaasi tankeritelt laeva logiraamatusse kantud üksikasjalikku ülevaadet, mis hõlmab pardal kasutatava kütuse liike ja kogust. Seepärast peavad need laevad olema varustatud aurustuva gaasi ja laevakütuse tarbimise pideva jälgimise ja mõõtmise süsteemiga.

Artikkel 5

Liikmesriigid võtavad veeldatud maagaasi tankerite poolt vähendatud heitkoguste kohta esitatud andmete alusel asjakohaseid meetmeid alternatiivse heitkoguste vähendamise tehnilise meetodi kasutamise jälgimiseks ja kontrollimiseks sadamakaide ääres.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 13. detsember 2010

Komisjoni nimel

asepresident

Siim KALLAS

LISA

1. **Võrrand**

Artikli 3 kohase võrdväärsuse saavutamiseks kasutatakse järgmist võrrandit:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F \leq 0{,}1\ \% \cdot M_{F0{,}1\ \%},$$

kus:

— $S_F\ (\%)$: kasutatud laevakütuse väävlisisalduse protsent massiühiku kohta;

— M_F: sadamakai ääres seisva laeva tarbitud laevakütuse mass kilogrammides;

— $M_{F0{,}1\ \%}$: ≤ 0,1 % väävlisisaldusega kütuse ekvivalentne mass kilogrammides. See näitaja arvutatakse vastavalt järgmisele võrrandile:

$$M_{F0{,}1\ \%} = (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F)/E_{F0{,}1\ \%},$$

kus:

— M_{BOG}: sadamakai ääres seisva laeva tarbitud aurustuva gaasi mass kilogrammides;

— E_{BOG}: kasutatud aurustuva gaasi energiasisaldus MJ/kg;

— M_F: sadamakai ääres seisva laeva tarbitud laevakütuse mass kilogrammides;

— E_F: kasutatud laevakütuse energiasisaldus MJ/kg;

— $E_{F0{,}1\ \%}$: ≤ 0,1 % väävlisisaldusega laevakütuse energiasisaldus MJ/kg.

Võrranditest tulenev võrrand nr 1

Kaht eespool esitatud võrrandit saab kombineerida järgmiselt:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F/(M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%}$$

Võrranditest tulenev võrrand nr 2

Võrrandit saab teisendada järgmiselt:

$$S_F\ (\%)/(R_{G/F} \cdot E_{BOG} + E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%},$$

kus:

— $R_{G/F}$: sadamakai ääres seisva laeva tarbitud aurustuva gaasi ja laevakütuse masside suhe (M_{BOG}/M_F).

Kõnealust teist varianti võib väljendada ka järgmiselt:

$$R_{G/F} \geq (S_F\ (\%) \cdot E_{F0{,}1\ \%} - 0{,}1\ \% \cdot E_F)/0{,}1\ \% \cdot E_{BOG}$$

2. **Võrrandi kasutamine**

Kuna võrrandis kasutatud eri laevakütuste energiasisaldus on üldjoontes sama, on võrrandi praktilise kasutamise lihtsustamise eesmärgil õigustatud standardväärtuste kasutamine $E_{F0{,}1\ \%}$, E_F ja E_{BOG} puhul. Kasutada võib järgmisi energiasisalduse standardväärtusi:

$E_{F0{,}1\ \%}$= 43,0 MJ/kg (allikas: DNV Petroleum Services);

E_F= 40,8 MJ/kg (allikas: DNV Petroleum Services);

E_{BOG}= 50,0 MJ/kg (metaani energiasisaldus ISO järgi).

Sellest tulenevalt saaks võrrandit lihtsustada järgmiselt:

$$R_{G/F} \geq 8{,}6 \cdot S_F\ (\%) - 0{,}816$$

Seega on sadamakai ääres seisva laeva tarbitud laevakütuse väävlisisaldus ainuke väärtus, mis tuleb tarbitud aurustuva gaasi ja merekütuse masside vajaliku suhte ($R_{G/F}$ või M_{BOG}/M_F) leidmiseks võrrandisse sisestada. Järgnevas tabelis on näited minimaalse suhte kohta, mis on vajalik erineva väävlisisaldusega laevakütuste võrdväärsuse kriteeriumidele vastamiseks.

Väävlisisaldus (%)	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
M_{BOG}/M_F	7,8	12,1	16,4	20,7	25,0	29,3