

13/2005/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2004. december 9-én elfogadva

az 1999/32/EK irányelvnek a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok kén-tartalma tekintetében történő módosításáról szóló, ...-i 2005/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából

(2005/C 63 E/03)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

(1) A Közösség környezetvédelmi politikája, amint az a Szerződés 174. cikke alapján a környezeti cselekvési programokban, és különösen az 1600/2002/EK határozattal elfogadott hatodik közösségi környezeti cselekvési programban ⁽⁴⁾ megfogalmazásra került, a levegő minőségének olyan szintjét kívánja elérni, amely az emberi egészségre és a környezetre nem jár elfogadhatatlan következményekkel és kockázatokkal.

(2) Az egyes folyékony tüzelőanyagok kén-tartalmának csökkentéséről szóló, 1999. április 26-i 1999/32/EK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ meghatározza a Közösségben használt nehéz olaj alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok, gázolaj és tengeri hajózásban használatos gázolaj megengedett maximális kén-tartalmát.

(3) Az 1999/32/EK irányelv előírja a Bizottság számára annak vizsgálatát, hogy milyen intézkedések hozhatók – a tengeri hajózásban használatos, a gázolajtól eltérő tüzelőanyagok/üzemanyagok – a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok égetésének a környezet savasodását kiváltó hatás csökkentésére, és hogy szükség esetén tegyen javaslatot.

⁽¹⁾ HL C 45. E., 2003.2.25., 277. o.

⁽²⁾ HL C 208., 2003.9.3., 27. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2003. június 4-i véleménye (HL C 68 E, 2004.3.18., 311. o.), a Tanács 2004. december 9-i közös álláspontra és az Európai Parlament ...-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 121., 1999.5.11., 13. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

(4) A hajózáskor a magas kén-tartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok elégetése során történő kibocsátás kén-dioxid és szemcsés anyagok formájában hozzájárul a levegőszennyezéshez. Ez a savasodás révén károsítja a környezetet, továbbá ártalmas az emberi egészségre, a vagyontárgyakra és a kulturális örökségre, különösen a tengerparti területeken és a kikötőkben.

(5) Ezen irányelvnek a nemzetközi vizeken folytatott hajózásból eredő kibocsátás csökkentését célzó intézkedései kiegészítik a tagállamoknak a 2001/81/EK irányelvben ⁽⁶⁾ meghatározott légszennyező anyagok legmagasabb kibocsátási határértékeinek betartására irányuló nemzeti intézkedéseit.

(6) A kén-tartalom csökkentése bizonyos előnyökkel jár a hajók számára az üzemelési hatások és a karbantartási költségek tekintetében, és megkönnyíti egyes kibocsátás-csökkentési technológiák, pl. a szelektív katalitikus redukció hatékonyabb alkalmazását.

(7) A Szerződés előírja a Közösség legkülső régiói – nevezetesen Franciaország tengerentúli megyéi, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek – különleges jellemzőinek figyelembe vételét.

(8) 1997-ben egy diplomáciai konferencián elfogadott jegyzőkönyv módosította az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: MARPOL). Ez a jegyzőkönyv egy új, VI. melléklettel egészíti ki a MARPOL-dokumentumot, amely a hajókról történő levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. Az 1997. évi jegyzőkönyv – és így a MARPOL VI. melléklete is – 2005. május 19-én lép hatályba.

(9) A MARPOL VI. melléklete rendelkezik a kéndioxid-kibocsátás bizonyos ellenőrzött területeinek kijelöléséről (a továbbiakban: SOx-kibocsátás ellenőrzési területei). A Balti-tengert már kijelölték ilyen területnek. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretein belül folytatott tárgyalások során megállapodás jött létre az Északi-tenger – beleértve a La Manche-csatornát is – SOx-kibocsátás ellenőrzési területté történő kijelölésének az elveiről, a VI. melléklet hatályba lépését követően.

⁽⁶⁾ HL L 309., 2001.11.27., 22. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

- (10) Ezen irányelv célkitűzéseinek eléréséhez szükséges a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó kötelezettségek betartásáról való gondoskodás. Ezen irányelv meggyőző végrehajtásának biztosítása érdekében hatékony mintavételre és visszatartó erejű szankciókra van szükség a Közösségen belül. A tagállamoknak a lobogóik alatt hajózó és a kikötőikbe befutó hajók tekintetében végrehajtási intézkedéseket kell hozniuk. A tagállamok szorosan együttműködnek, további végrehajtási intézkedések meghozatala céljából az egyéb hajók tekintetében, a nemzetközi tengerjoggal összhangban.
- (11) Annak érdekében, hogy a hajózási iparnak elegendő idő álljon rendelkezésére a belvizeken közlekedő hajók és a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók által felhasznált tengeri hajózásban használatos üzemanyagok esetében a kéntartalom 0,1 tömegszázalékban kifejezett felső határértékére való műszaki átállás biztosításához, ezen követelményt 2010. január 1-jétől kell alkalmazni. Mivel ez a határidő műszaki problémákat jelenthet Görögország számára, az ország területén üzemelő egyes hajók vonatkozásában ideiglenes eltérés engedélyezhető.
- (12) Az IMO-tárgyalásokon kulcsfontosságú a tagállamok pozícióinak erősítése, különösen annak érdekében, hogy a MARPOL VI. mellékletének felülvizsgálata során megfontolják a hajók által felhasznált nehéz olaj alapú üzemanyagok szorosabb kéntartalom-határértékeire vonatkozó határozottabb intézkedések bevezetését, illetve a kibocsátás-csökkentést célzó egyenértékű alternatív intézkedések alkalmazását.
- (13) Az IMO Közgyűlése az A.926(22) számú határozatában felszólította a kormányokat, különösen az SOx kibocsátás ellenőrzési területéhez tartozó régiókban, hogy saját hatáskörükben biztosítsák az alacsony kéntartalmú üzemanyag hozzáférhetőségét.
- (14) Az IMO iránymutatásokat fogadott el a fűtőolajból történő mintavételre vonatkozóan, a MARPOL VI. mellékletében foglaltaknak való megfelelés ellenőrzése érdekében, és további iránymutatásokat kell kidolgoznia a füstgáztisztító rendszerek és az SOx-kibocsátás ellenőrzési területeken területein az SOx-kibocsátás csökkentését célzó műszaki módszerek kifejlesztése tekintetében.
- (15) A nagy tüzelőberendezésekből származó egyes szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának korlátozásáról szóló, 2001. október 23-i 2001/80/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ átdolgozza a 88/609/EGK irányelvet. Az 1999/32/EK irányelvet ennek megfelelően, a 3. cikk (4) bekezdése szerint felül kell vizsgálni.
- (16) A 2009/2002/EK rendelettel⁽²⁾ létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság támogatást nyújthat a Bizottságnak a kibocsátás-csökkentési technológiák jóváhagyásával összefüggésben.
- (17) A kibocsátás-csökkentési technológiák – amennyiben nincs káros kihatásuk az ökoszisztémára, és kifejlesztésük a megfelelő jóváhagyó és ellenőrző mechanizmusok szerint történt – legalább egyenértékű vagy nagyobb kibocsátás-csökkentésre képesek, mint amilyen az alacsony kéntartalmú tüzelőanyagok/üzemanyagok használatával érhető el. Az új kibocsátás-csökkentési technológiák kialakításának elősegítése érdekében elengedhetetlen a megfelelő feltételek megléte.
- (18) Ezen irányelv végrehajtásának nyomon követésében az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség szükség esetén segítséget nyújt a Bizottságnak és a tagállamoknak.
- (19) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽³⁾ összhangban kell elfogadni.
- (20) A 1999/32/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 1999/32/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 1. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az egyes kőolaj eredetű folyékony tüzelőanyagok/üzemanyagok elégetése során keletkező kéndioxid-kibocsátás csökkentése azok kéntartalmára vonatkozó korlátozások bevezetésével valósítható meg a tagállamok területén, a parti tengereiken, a kizárólagos gazdasági övezeteikben és a környezetszennyezés-ellenőrzési területeken történő felhasználásuk feltételeként.

Az egyes kőolaj eredetű folyékony tüzelőanyagok/üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó, ezen irányelvben megfogalmazott korlátozások azonban nem vonatkoznak az alábbi termékekre:

- a kutatási és kísérleti célokra használt tüzelőanyagok/üzemanyagok;
- az elégetés előtt feldolgozandó tüzelőanyagok/üzemanyagok;

⁽¹⁾ HL L 309., 2001.11.27., 1. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A 415/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 10. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- c) az olajfinomítás során feldolgozandó tüzelőanyagok/üzemanyagok;
- d) a Közösség legkülső régióiban történő felhasználásra és piaci értékesítésre szánt tüzelőanyagok/üzemanyagok, amennyiben az érintett tagállamok biztosítják, hogy azokban a régiókban:
- betartják a levegőminőségre vonatkozó szabványokat,
 - nem használnak olyan nehézőlaj-alapú tüzelőanyagokat/üzemanyagokat, amelyek kéntartalma meghaladja a 3 tömegszázalékot;
- e) a hadihajókon és egyéb katonai alkalmazásban levő hajókon használt tüzelőanyagok/üzemanyagok; mindazonáltal, az ilyen hajók működését vagy működési képességét nem akadályozó megfelelő intézkedések elfogadásával minden tagállam köteles törekedni annak biztosítására, hogy ezek a hajók az észszerűség és gyakorlatiasság keretein belül az ezen irányelvben foglaltakkal összhangban járjanak el;
- f) a hajó biztonsága érdekében vagy a tengeri életmentés céljából a hajón felhasznált tüzelőanyagok/üzemanyagok;
- g) a hajóban vagy berendezésében okozott károk miatt felhasznált üzemanyag, amennyiben minden szükséges intézkedést megtesznek a káresemény bekövetkezése után a túlzott kibocsátás elkerülése, illetve minimalizálása érdekében, valamint a lehető leghamarabb megteszik a szükséges intézkedéseket a kár helyrehozatala érdekében. Ez a rendelkezés nem alkalmazható, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, illetve gondatlanul cselekedett;
- h) a hajókon a 4c. cikkkel összhangban jóváhagyott kibocsátás-csökkentő technológiák alkalmazásával felhasznált tüzelőanyagok/üzemanyagok.”.

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az 1. pont első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „– bármely ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag, a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kivételével, amely a 2710 19 51 – 2710 19 69 KN-kód alá tartozik, vagy”
- b) A 2. pont első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „»gázolaj«:
- bármely ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag, a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kivételével, amely a 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 vagy 2710 19 49 KN-kód alá tartozik, vagy
 - bármely ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag – a tengeri hajózásban használatos üzem-

anyagok kivételével – amelynek az ASTM D86 eljárás szerint mint 65 térfogatszázaléka párlódik le (veszteségekkel együtt) 250 °C-os hőmérsékleten, és legalább 85 térfogatszázaléka párlódik le (veszteségekkel együtt) 350 °C-os hőmérsékleten.”

c) A 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. »tengeri hajózásban használatos üzemanyag« bármely ásványolaj-eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag, amelynek rendeltetése a hajón történő felhasználás, vagy amelyet a hajón használnak fel, beleértve az ISO 8217 meghatározás szerinti tüzelőanyagokat/üzemanyagokat is;”

d) A szöveg a következő alpontokkal egészül ki:

„3a. »hajózási dízelolaj« bármely olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyag, amely viszkozitása vagy sűrűsége alapján az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMB és DMC fokozatokra meghatározott tartományba esik;

3b. »tengeri hajózásban használatos gázolaj« bármely olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyag, amely viszkozitása vagy sűrűsége alapján az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMX és DMA fokozatokra meghatározott tartományba esik;

3c. »MARPOL« az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény;

3d. »a MARPOL VI. melléklete« az 1997. évi jegyzőkönyv által a MARPOL-hoz csatolt, »Rendelkezők a hajókról történő levegőszennyezés megelőzése érdekében« című melléklet;

3e. »az SOx kibocsátás ellenőrzési területei« a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által a MARPOL VI. mellékletében ilyennek minősített tengerszakaszok;

3f. »személyhajók« azon hajók, amelyek 12-nél több utast szállítanak; utasnak minősül minden személy, kivéve

- i. a kapitányt, a legénység tagját vagy más, a hajó fedélzetén annak kereskedelmi tevékenységével kapcsolatos bármely minőségben alkalmazott vagy foglalkoztatott személyt; és

- ii. az egy évesnél fiatalabb gyermek;

3g. »rendszeres szolgáltatás« azon utasszállító hajók közlekedése, amelyek átkelő forgalmat bonyolítanak le ugyanazon két vagy több kikötő között, vagy utazások sorát bonyolítják le egy adott kikötőből ki és vissza, közben kikötés nélkül:

- i. nyilvános menetrend szerint; vagy

- ii. olyan rendszeres vagy gyakori átkelésekkel, hogy azok menetrend szerinti közlekedésnek tekinthetők;
- 3h. »hadihajó« az a hajó, amely valamely állam fegyveres erőihez tartozik, az adott állam hadihajóinak külső megkülönböztető jelzését viseli, az adott állam kormányának által megfelelő megbízással ellátott parancsnok irányítása alatt áll, és neve szerepel a megfelelő szolgálati jegyzéken vagy azzal egyenértékű nyilvántartásban, továbbá legénysége függelmileg a reguláris fegyveres erők irányítása alá tartozik;
- 3i. »kikötőben horgonyzó hajó« az a hajó, amelyet a berakodás, kirakodás valamint az utasok ki- és beszállása idejére biztonságosan kikötnek, vagy lehorgonyoznak a Közösség egyik kikötőjében, beleértve azt az időt is, amelyet nem a rakományhoz kapcsolódó műveletekkel töltenek;
- 3j. »belvizeken közlekedő hajó« az a hajó, amelyet kifejezetten belvizeken történő hajózásra szánnak, a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 1982. október 4-i 82/714/EGK tanácsi irányelv (*) meghatározása szerint, ideértve minden olyan hajót, amely rendelkezik
- közösségi belvízi hajózási tanúsítvánnyal, a 82/714/EGK irányelv meghatározása szerint,
 - a felülvizsgált Rajnai Hajózási Egyezmény 22. cikke alapján kibocsátott tanúsítvánnyal;
- 3k. »forgalombahozatal« belső égésű motorokhoz tengeri hajózásban használatos üzemanyag harmadik személyek részére történő szállítása vagy rendelkezésre bocsátása fizetés ellenében vagy ingyenesen, a tagállamok joghatóságán belül bárhol. Nem tartozik ide a tengeri hajózásban használatos üzemanyag exportra történő biztosítása vagy ilyen célú rendelkezésre bocsátása a tartályhajók rakterében;
- 3l. »legkülső régiók« Franciaország tengerentúli megyéi, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek, a Szerződés 299. cikke szerint;
- 3m. »kibocsátás-csökkentési technológia« a füstgáztisztító rendszer vagy bármilyen más ellenőrizhető és alkalmazható műszaki módszer;
- (*) HL L 301., 1982.10.28., 1. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.”
- e) A 6. pontot el kell hagyni.
3. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:
- „3. cikk
- A nehézzolaj-alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok maximális kéntartalma**
- (1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy 2003. január 1-jétől kezdődően a területükön ne lehessen az 1 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú nehézzolaj-alapú tüzelőanyagot/üzemanyagot használni.
- (2) i. Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, ez a követelmény nem vonatkozik a nehézzolaj-alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok alábbi felhasználására:
- a) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a nagy tüzelőberendezésekből származó egyes szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának korlátozásáról szóló, 2001. október 23-i 2001/80/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) hatálya alá tartoznak, amelyek annak 2. cikke (9) bekezdése szerinti meghatározás értelmében újjá minősülnek, és amelyek betartják a fenti irányelv IV. mellékletében szereplő és annak 4. cikkével összhangban alkalmazott, az ilyen létesítmények számára előírt kéndioxid-kibocsátási határértékeket;
 - b) azon, a 2001/80/EK irányelv hatálya alá eső tüzelőberendezésekben, amelyek annak 2. cikke (10) bekezdésének meghatározása értelmében meglévőnek tekinthetők, és amelyekben a tüzelőberendezés kéndioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigén tartalma mellett, és ahol 2008. január 1-jétől a 2001/80/EK irányelv 4. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti tüzelőberendezések kéndioxid-kibocsátása nem haladja meg a fenti irányelv IV. melléklete A. részében az új berendezésekre tekintettel meghatározott kibocsátási határérték betartásával elérhető értéket, és amelyek adott esetben alkalmazzák a fenti irányelv 5., 7. és 8. cikkének rendelkezéseit;

c) egyéb tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) és b) pont hatálya alá, és ahol az említett tüzelőberendezés kéndioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigén tartalma mellett;

d) a finomítóknál történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelőanyagtól vagy tüzelőanyag-kombinációtól független havi kéndioxid-kibocsátási átlagérték az egyes tagállamok által meghatározandó, de maximálisan 1 700 mg/Nm³ határértéken belül van. Az a) pont hatálya alá tartozó, vagy – 2008. január 1-jétől – a b) pont hatálya alá tartozó tüzelőberendezésekre ez a rendelkezés nem vonatkozik.

ii. A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdésben meghatározott kénkoncentrációnál több ként tartalmazó nehézzolaj-alapú tüzelőanyagot használó tüzelőberendezés ne működhessen az illetékes hatóság által kiadott engedély nélkül, amelyben a kibocsátási határértékeket meghatározzák.

(3) A 2001/80/EK irányelv jövőbeli módosításának fényében felül kell vizsgálni a (2) bekezdés rendelkezéseit, és szükség esetén módosítani kell.

(*) HL L 309., 2001.11.27., 1. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.”

4. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) 2010. január 1-jével kezdődő hatállyal:

i. az (1) bekezdésben az „a tengeri hajózásban használatos gázolajat is beleértve” szövegrészt el kell hagyni;

ii. a (2) bekezdést el kell hagyni.

b) A (3) és (4) bekezdést ...-i (*) hatállyal el kell hagyni.

5. Az irányelv a következő cikkekkkel egészül ki:

„4a. cikk

Az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területein, valamint a közösségi kikötőkbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók által használt tengeri hajózásban használatos üzemanyag maximális kéntartalma

(1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területére eső parti tengerek, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén ne lehessen használni az 1,5 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú tengeri hajózásban használatos üzemanyagokat. Ez vonatkozik bármely zászló alatt hajózó minden hajóra, beleértve azokat is, amelyek útvonala a Közösségen kívülről indul.

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásának ideje a következő:

a) A MARPOL VI. mellékletében foglalt 14. rendelkezés (3) bekezdésének a) pontjában említett balti-tengeri körzet tekintetében: ... (*);

b) Az Északi-tenger és minden egyéb olyan tengerszakasz tekintetében – beleértve a kikötőket is – amelyet az IMO a MARPOL VI. mellékletének 14. rendelkezése (3) bekezdése b) alpontjával összhangban a későbbiek során SO_x-kibocsátás ellenőrzési területének kijelöl:

– e kijelölés hatályba lépését követő 12 hónapon belül, vagy

– ... (**),

a két időpont közül a későbbit kell alkalmazni.

(3) Az (1) bekezdésben foglaltak végrehajtásáért a tagállamok felelősek, legalább:

– a saját zászlójuk alatt hajózó hajók tekintetében, és

– az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeivel határos tagállamok esetében, az azok kikötőiben tartózkodó minden hajó tekintetében.

A tagállamok a nemzetközi tengerjog értelmében további végrehajtási intézkedéseket hozhatnak az egyéb hajók vonatkozásában is.

(4) A (2) bekezdés a) pontjában említett időponttól kezdődően a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy parti tengerek, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén a bármely közösségi kikötőbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyagokat, amelyek kéntartalma meghaladja a 1,5 tömegszázalékot. A tagállamok felelősek e követelmény végrehajtásáért legalább a saját lobogójuk alatt hajózó valamennyi hajó tekintetében, és valamennyi hajó tekintetében, amíg a kikötőkben tartózkodnak.

(5) A (2) bekezdés a) pontjában említett időponttól kezdődően a tagállamok a hajók közösségi kikötőbe történő befutásának feltételeként megkövetelik a hajónaplók pontos vezetését, beleértve az üzemanyag-csere műveleteket is.

(6) A (2) bekezdés a) pontjában említett időponttól kezdődően a tagállamok biztosítják, hogy a területükön kapható valamennyi tengeri hajózásban használatos üzemanyag kéntartalmát a tartálytér szállítójegyével dokumentálják, lepecsételt minta kíséretében.

(7) A (2) bekezdés a) pontjában említett időponttól kezdődően a tagállamok biztosítják, hogy területükön ne lehessen olyan hajózási dízelolajat forgalmazni, amelynek a kéntartalma meghaladja az 1,5 tömegszázalékot.

(*) 2006. május 19-től, vagy amennyiben az alkalmazásra ennél később kerül sor, ezen irányelv hatályba lépését követő 12 hónapon belül.

(**) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követően 12 hónappal.

(8) A Bizottság értesíti a tagállamokat a (2) bekezdés b) pontjában említett alkalmazási időpontokról, és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi azokat.

4b. cikk

A belvizeken közlekedő és a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók által használt tengeri hajózásban használatos üzemanyag maximális kéntartalma

(1) A tagállamok 2010. január 1-jei hatállyal megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az alábbi hajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyagot, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot:

- a) belvizeken közlekedő hajók, és
- b) a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók, amelyek legénysége számára elegendő időt kell biztosítani ahhoz, hogy a kikötőbe való megérkezés után és a továbbindulás előtt elvégezzék az adott esetben szükséges üzemanyag-cserét.

A tagállamok megkövetelik az üzemanyag-cserére fordított idő hajónaplóban történő rögzítését.

(2) Az (1) bekezdést nem kell alkalmazni:

- a) ha a nyilvános menetrend szerint a hajó kikötőben való tartózkodása nem haladja meg a két órát;
- b) azon belvizeken közlekedő hajók tekintetében, amelyek a tengeren való tartózkodásuk ideje alatt megfeleléségi igazolással rendelkeznek arról, hogy a tengeren tartózkodásuk ideje alatt a módosított »Életbiztonság a tengeren« tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény tekintetében;
- c) 2012. január 1-ig a mellékletben felsorolt azon hajók tekintetében, amelyek kizárólag Görögország felségvizei közlekednek.

(3) 2010. január 1-jétől a tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos gázolajat forgalmazni, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot.

4c. cikk

Új kibocsátás-csökkentési technológiák kipróbálása és alkalmazása

(1) A tagállamok – szükség esetén más tagállamokkal együttműködve – jóváhagyhatják a saját lobogójuk alatt vagy a joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszokon közlekedő hajókon elvégzett kibocsátáscsökkentési technológiák kipróbálását. A próbák során nem kötelező a 4a. és 4b. cikkekben előírt követelményeknek megfelelő tengeri

hajózásban használatos üzemanyagok használata, amennyiben:

- a Bizottságot és minden érintett, kikötővel rendelkező államot legalább 6 hónappal a próbák megkezdése előtt írásban értesítenek,
- a próbákra vonatkozó engedélyek érvényességi időtartama nem haladja meg a 18 hónapot,
- a próbákban részt vevő valamennyi hajó hamisíthatatlan berendezést használ a füstcsövön történő gázkibocsátás folyamatos ellenőrzésére, és azt a próbák teljes időtartama alatt használ,
- valamennyi résztvevő hajónak legalább akkora kibocsátás-csökkenést kell elérnie, amely nem kisebb az ezen irányelvben meghatározott, az üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határértéknél,
- a csökkentési technológia alkalmazásából adódóan a próbák ideje alatt keletkezett hulladékok kezelése céljából megfelelő hulladékkezelési rendszert kell a helyszínen alkalmazni,
- a próbák teljes időtartamára kiterjedő hatásvizsgálatot kell végezni a tengeri környezetre, különösen a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt hatásról, és
- a próbák lezárását követő 6 hónapon belül a teljes eredményt a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani, és nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

(2) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 3. cikke (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban valamely EU-tagállam lobogója alatt közlekedő hajók kibocsátás-csökkentési technológiáit jóvá kell hagyni, az alábbiakra figyelemmel:

- az IMO által kidolgozandó iránymutatások,
- az (1) bekezdés szerint végrehajtott próbák eredményei,
- a környezetre gyakorolt hatás, beleértve a megvalósítható kibocsátás-csökkenést, valamint a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt hatást,
- az ellenőrzés és felülvizsgálat megvalósíthatósága.

(3) A 9. cikk (2) bekezdése szerinti eljárással összhangban meg kell határozni a kibocsátás-csökkentési technológiák használatának követelményeit bármely lobogó alatt közlekedő hajó számára a Közösség zárt kikötőiben, horgonyzóhelyein és folyótorkolataiban. A Bizottság közli ezeket a követelményeket az IMO-val.

(4) A 4a. és 4b. cikkek követelményeit teljesítő alacsony kéntartalmú tengeri hajózásban használatos üzemanyagok használatának alternatívájaként, a tagállamok engedélyezhetik a hajók számára, hogy jóváhagyott csökkentési technológiát alkalmazzanak, feltéve, hogy ezek a hajók:

- legalább akkora kibocsátás-csökkenést érnek el, mint az ezen irányelvben meghatározott, az üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határérték, és
- gondosan dokumentálják, hogy a zárt kikötőkbe, horgonyzóhelyekbe és folyótorkolatokba történő hulladék-kibocsátásaik nincsenek káros hatással az ökoszisztémára a kikötővel rendelkező államok hatóságai által az IMO-nak közölt követelmények alapján.

(*) HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A 415/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 10. o.) módosított rendelet.”

6. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) Az irányelv a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalma megfeleljen a 4a. és 4b. cikk vonatkozó előírásainak.

Az alábbi mintavételi, elemzési és ellenőrzési módszerek bármelyike felhasználható szükség esetén:

- mintavétel a hajókon elégetésre szánt tengeri hajózásban használatos üzemanyagból, annak a hajókhoz történő szállítása közben, az IMO iránymutatásainak megfelelően, valamint a fűtőolaj kéntartalmának elemzése,
- amennyiben lehetséges, a tartályokban, valamint lepecsételt fedélzeti üzemanyag-mintákban tárolt, fedélzeti használatra szánt tengeri hajózásban használatos üzemanyagból történő mintavétel és annak kéntartalmának elemzése,
- a hajónaplók és a szállítólevelek ellenőrzése.

A mintavételezést az üzemanyag maximális kéntartalmára vonatkozó korlátozás hatálybalépésének napján kell megkezdeni. Az ellenőrzést megfelelő gyakorisággal, megfelelő mennyiségben és olyan módon kell végezni, hogy a minták képviseljék a vizsgált üzemanyagot, valamint a megfelelő tengerszakaszokon, kikötőkben és belvizeken tartózkodó hajók által használt üzemanyagot.

A tagállamok szükség esetén megfelelő intézkedéseket tesznek a 4a. és 4b. cikk által szabályozottakon kívüli egyéb tengeri hajózásban használatos üzemanyagok ellenőrzésére is.”

b) A (2) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) ISO 8754 módszer (1992) és PrEN ISO 14596 nehézőlaj-alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok és tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok esetében;”

7. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

(1) A 6. cikkel összhangban végzett mintavételezés, elemzés és ellenőrzés eredményei alapján a tagállamoknak minden év június 30-ig egy rövid jelentést kell készíteniük a Bizottság számára az irányelv hatálya alá tartozó és a területükön az előző naptári év során felhasznált tüzelőanyagok/üzemanyagok kéntartalmáról. A jelentés rögzíti a vizsgált minták számát üzemanyag-típusonként, és megadja az ehhez felhasznált teljes üzemanyag-mennyiséget, valamint a kiszámított átlagos kéntartalmat. A tagállamok ezen kívül jelentést tesznek a hajók fedélzetén elvégzett összes ellenőrzés számáról, és rögzítik az ezen irányelv hatálya alá ...-án (*) nem tartozó területeiken használt tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok átlagos kéntartalmát.

(2) A Bizottság az alábbiak alapján jelentést nyújt be 2008-ig az Európai Parlament és a Tanács részére:

- a) az (1) bekezdés alapján benyújtott éves jelentések;
- b) a levegőminőség, a savasodás, a tüzelőanyag/üzemanyag-költségek és az üzemmód-váltás megfigyelt tendenciái; és
- c) a hajók kéndioxid-kibocsátásának csökkentésében az IMO mechanizmusai segítségével elért előrelépés, a Közösség ilyen irányú kezdeményezéseit követően;
- d) a 4a. cikk (4) bekezdésében foglalt intézkedések új költség-haszon elemzése, beleértve a közvetlen és közvetett környezeti előnyök elemzését.

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja.

A Bizottság a jelentéséhez mellékelheti az ezen irányelv módosítására vonatkozó javaslatát, különösen az egyes üzemanyag-kategóriák, valamint – figyelembe véve az IMO által végzett munkát – azon tengerszakaszokra előírt határértékek második fázisa tekintetében, ahol alacsony kén-tartalmú tengeri hajózásban használatos üzemanyagot kell használni.

(3) A Bizottságnak 2005. december 31-ig jelentést tesz a gazdasági eszközök lehetséges felhasználásáról, beleértve olyan mechanizmusokat, mint a differenciált illetékek és kilométer-díjtételek alkalmazása, az átruházható kibocsátási engedélyek és jóváírások.

(4) A 2. cikk 1., 2., 3., 3a., 3b. és 4. pontja vagy a 6. cikk (2) bekezdése rendelkezéseinek a tudományos és technikai fejlődés fényében szükséges bármely technikai kiigazítás miatti módosítását a 9. cikk (2) bekezdése szerinti eljárás alapján kell elfogadni. Az ilyen módosítások nem eredményezhetik az irányelv hatályának, vagy az ezen irányelvben meghatározott, a tüzelőanyag/üzemanyag kén-tartalmára vonatkozó határértékek közvetlen megváltozását.”

(8) A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A bizottság eljárása

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.

(2) Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK tanácsi határozat (*) 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időszak három hónap.

(3) A bizottság megállapítja saját eljárási szabályzatát.

(*) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.”.

(9) Az irányelv mellékletének szövegét csatolni kell ezen irányelvhez.

2. cikk

A tagállamok legkésőbb ...-ig (*) hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Ezen intézkedések elfogadásakor a tagállamoknak hivatkozniuk kell erre az irányelvre, illetőleg az ilyen hivatkozást a rendelkezések hivatalos közzétételekor kell megtenni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követően 12 hónappal.

MELLÉKLET

„MELLÉKLET

GÖRÖG HAJÓK

A hajó neve	A szállítás éve	IMO szám
Ariadne Palace	2002	9221310
Ikarus Palace	1997	9144811
Knossos Palace	2001	9204063
Olympia Palace	2001	9220330
Pasiphae Palace	1997	9161948
Festos Palace	2001	9204568
Europe Palace	2002	9220342
Blue Star I	2000	9197105
Blue Star II	2000	9207584
Blue Star Ithaki	1999	9203916
Blue Star Naxos	2002	9241786
Blue Star Paros	2002	9241774
Hellenic Spirit	2001	9216030
Olympic Champion	2000	9216028
Lefka Ori	1991	9035876
Sophoklis Venizelos	1990	8916607

A TANÁCS INDOKLÁSA

I. BEVEZETÉS

1. 2002. november 28-án a Bizottság az 1999/32/EK irányelv a **hajózási tüzelőanyagok kéntartalmáról** módosítása tárgyában európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatot nyújtott be a Tanácshoz.
2. Az Európai Parlament az első olvasat során 2003. június 2–5-i ülésén véleményt fogadott el.
3. A Gazdasági és Szociális Bizottság 2003. május 14-én nyújtotta be véleményét.
4. A Régiók Bizottsága 2003. január 20-án jelezte, hogy nem szándékozik véleményt nyilvánítani.
5. A Bizottság 2003. augusztus 1-jén elfogadott egy módosított javaslatot.
6. A Tanács 2004. december 9-én, a Szerződés 251. cikke (2) bekezdésének megfelelően, elfogadta közös álláspontját.

II. CÉLKITŰZÉS

Az 1999/32/EK irányelv javasolt módosításai arra törekednek, hogy kiterjessék annak hatályát a hajók fedélzetén használt kőolaj eredetű folyékony tüzelőanyagok minden fajtájára, és hogy korlátozzák ezen hajózási tüzelőanyagok kéntartalmát, ha azokat a hajók az Európai Unió bizonyos részein használják.

Az a célkitűzés, hogy a hajók kéndioxid- és szemcsés anyag (PM)-kibocsátását csökkentsék, amint azt az ennek megfelelő – a tengerjáró hajók légköri kibocsátásának csökkentésére irányuló – EU-stratégia megállapította. A javaslat célja, hogy a már korábban az IMO (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet) által – a levegőszennyezésről szóló MARPOL-egyezményének VI. mellékletében – kijelölt kéndioxid-kibocsátás ellenőrzött területeket megvalósítsák. A javaslat a hajózási tüzelőanyagok kéntartalma tekintetében a 1999/32/EK irányelv rendelkezéseit a következőképpen módosítja:

- A MARPOL VI. mellékletének megfelelően 1,5 %-os kéntartalom-határértéket vezet be minden tengerjáró hajó által használt hajózási tüzelőanyagra a Balti-tenger, az Északi-tenger és a La Manche-csatorna területén, annak érdekében, hogy csökkentse a hajók kibocsátásának Észak-Európa savasodására gyakorolt hatását,
- 1,5 %-os kéntartalom-határértéket vezet be a Közösség kikötői között rendszeresen közlekedő utas szállító hajók által használt hajózási tüzelőanyagokra, annak érdekében, hogy a levegő minőségét javítsa, különösen a kikötők és a partvonal környékén, és hogy az Unió egészére kiterjedő, legfeljebb 1,5 %-os kéntartalmú tüzelőanyag-ellátás biztosítására megfelelő keresletet hozzon létre,
- Módosítja a hajózási gázolajra vonatkozó meglévő rendelkezéseket azáltal, hogy a kikötött hajóktól és a belvízi hajóktól megköveteli, hogy 0,1 %-os vagy annál kisebb kéntartalmú tüzelőanyagot használjanak (2010. január 1-től) a helyi SO₂- és PM-kibocsátás csökkentése és a helyi levegőminőség javítása érdekében. 16 meghatározott görögországi hajó esetében 2012. január 1-ig eltérés alkalmazandó,
- Annak érdekében, hogy a megfelelő tüzelőanyagok hozzáférhetőségét biztosítsa, 2010-től megtiltja a 0,1 %-osnál magasabb kéntartalmú hajózási gázolaj (DMA és DMX fokozatok) értékesítését, hogy a DMB és DMC fokozatokba eső hajózási dízelolaj jelenlegi 0,2 %-os kéntartalom-határértékét megszüntesse és, következésképpen, megtiltja a 1,5 %-osnál magasabb kéntartalmú tüzelőanyagok forgalmazását.

III. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános rész

Az Európai Parlament 36 módosítást fogadott el a Bizottság javaslatához.

A Tanács véleménye szerint a közös álláspon kiegészítéssel kompromisszum, amennyiben:

- az irányelv rendelkezéseinek hatálybalépésére következetesen egymásra épülő dátumok vonatkoznak, figyelembe véve a MARPOL VI. melléklete hatálybalépésének közelgő dátumát (2005. május),
- nem határoztak meg a MARPOL VI. mellékletének hatálybalépésével és a SO_x-kibocsátás ellenőrzött területek létrehozásával ellentétes eltéréseket,
- a kikötött hajókra vonatkozó új követelmények technikai és gyakorlati problémáit, beleértve az EL által bizonyos Ro/Ro kompokra kért különleges átmeneti eltérést, ésszerű módon figyelembe veszik.

A MARPOL VI. melléklete azt követően lép nemzetközi szinten hatályba, hogy legalább 15 lobogó szerinti állam – amely a világkereskedelmi hajózásban a bruttó űrtartalom legalább 50 %-át képviseli – azt megerősíti. 2004. október 15-én 17 ország – Svédország, Norvégia, Szingapúr, a Bahama-szigetek, a Marshall-szigetek, Libéria, Dánia, Németország, Vanuatu, Panama, Görögország, Banglades, Spanyolország, Barbados, Szamoa, Azerbajdzsán és az Egyesült Királyság –, akik a világon az űrtartalom több mint 50 %-át képviselik, már megerősítette. Szamoa, a 15. állam, 2004. május 19-én erősítette meg a MARPOL VI. mellékletét, ezáltal biztosítva, hogy a VI. melléklet 2005. május 19-től alkalmazásra kerüljön és hogy a 14. rendelet (a Balti-tenger SO_x-kibocsátás ellenőrzött területei) 2006. május 19-től alkalmazásra kerüljön. „Hat EU-tagállam (DK, DE, EL, ES, SE, UK) már megerősítette a MARPOL-t, folyó év [...]”.

A közös álláspon összhangban van a Bizottság és az Európai Parlament álláspontjával azon célkitűzésre vonatkozóan, hogy az 1999/32/EK irányelv hatályát a tagállamok vizein közlekedő hajók fedélzetén használt minden kőolaj eredetű folyékony tüzelőanyagra kiterjesszék.

A Tanács:

a) A közös állásponba a következő 21 módosítást teljesen, részben vagy elvben illesztette be:

1. módosítás: ezen módosítás lényege a (4) preambulumbekzdésbe került beillesztésre.
3. módosítás: ezen módosítás lényege a (5) preambulumbekzdésbe került beillesztésre.
4. módosítás: ezen módosítás lényegét a (4) preambulumbekzdés tartalmazza.
5. módosítás: ezen módosítás lényege a (6) preambulumbekzdésbe került beillesztésre.
6. módosítás: ezen módosítás lényegét a (6) és (17) preambulumbekzdés egyaránt tükrözi.
7. módosítás: a (7) preambulumbekzdésbe teljesen beillesztette
8. módosítás: ezen módosítás lényegét a (10) preambulumbekzdés tartalmazza.
40. módosítás: a közösségi jogszabályok szövegezésének általános szabályai szerint a preambulumbekzdés célja, hogy tömör indokokat határozzon meg a rendelkező rész egy fő rendelkezésére, és ezen rész nem tartalmazhat normatív rendelkezéseket vagy politikai buzdításokat; azonban ezen módosítás lényegét a (12) preambulumbekzdés tükrözi.
18. módosítás: ezen módosítás célja az 1. cikk (1) bekezdése d) pontjába került beillesztésre.

30. módosítás: ezen módosítás lényege a (19) preambulumbekkezdésben kerül említésre.
38. módosítás: a 2. cikk 3j) pontjában meghatározott fogalom követi ezen módosítás lényegét.
39. módosítás: a 2. cikk 3k) pontjában meghatározott fogalom részletesebben és pontosabban tükrözi ezen módosítás célját
10. módosítás: ezt a módosítást – az ütemezésre vonatkozó szükségyszerű módosításokkal együtt – a 4. cikk tartalmazza.
23. módosítás: ez az új 4b. cikk révén valósul meg, amely minden hajótípus esetében 2010-re halasztja a végrehajtást.
43. módosítás: ez teljes mértékben az új 4c. cikk révén valósul meg.
27. módosítás: ez a 6. cikk új szövegében tükröződik, amelynek pontosabb megfogalmazásával az alkalmazásban minden technikai nehézség elkerülhető.
29. módosítás: a (10) preambulumbekkezdés követi ezen módosítás lényegét, amely a 99/32 irányelv 11. cikkében is említésre kerül.
31. módosítás: ezen probléma megoldása a „folyékony tüzelőanyagok” kifejezés használatával valósul meg.
32. módosítás: ezen módosítás lényegét a (4) és (6) preambulumbekkezdés tükrözi. 7.2. cikk
33. módosítás: elfogadásra került.
44. módosítás: ezen módosítás lényegét a 7. cikk tükrözi.
- b) a közös álláspontra 15 módosítást (2., 4., 13., 14., 15., 16., 17., 21., 22., 28., 41., 42., 24., 25., 26., 37.) nem illesztett be:
2. módosítás: ez a módosítás nem kerülhetett beillesztésre, mivel nem tekintették a tárgyra vonatkozóknak.
14. módosítás: ez a módosítás nem kerülhetett beillesztésre, mivel a bekezdést, amelyre vonatkozik, törölték.
- 15., 16., 17. módosítás: ezen módosítások nem kerülhettek beillesztésre. Ezen módosítások lényege azonban a 4a. cikk (2) bekezdésében tükröződik, amelynek célja, hogy a hatálybalépés időpontját 2006. májusára hozza előre, hogy igazodjon a MARPOL VI. mellékletéhez.
21. és 22. módosítás: nem kerülhetett beillesztésre.
28. módosítás: nem kerülhetett beillesztésre.
41. és 42. módosítás: nem kerülhetett elfogadásra, mert a Tanács korainak vélte a jövőbeli jogszabályok előrevetítését (a második szakasz), amely a jelenlegi módosítások alkalmazásának értékelésétől függ. Ennek ellenére, az új 7.2. cikk elismeri a további fejlesztés szükségességét a jövőben.
24. módosítás: nem kerülhetett beillesztésre.
25. módosítás: ez a módosítás nem kerülhetett beillesztésre, mivel nem tekintették arányosnak.
26. módosítás: nem kerülhetett elfogadásra, mivel a 42. módosítás (az új 4.a.a. cikk) elutasításra került.
37. módosítás: nem kerülhetett beillesztésre, mivel a Tanács úgy vélte, hogy az átültetéshez 12 hónap szükséges.
- c) A Tanács a 4a. cikkének (3) és (4) bekezdését illesztette be az irányelv különböző rendelkezéseinek hatálybalépésével kapcsolatos kérdések tisztázása érdekében.

IV. KÖVETKEZTETÉS

Annak ellenére, hogy a Tanács nem tud minden – az Európai Parlament által elfogadott – módosítást elfogadni, úgy véli, hogy a közös álláspont nagymértékben megoldja a Parlament által megfogalmazott problémákat, és összhangban van a Bizottság módosított javaslatával, jelentősen csökkentve a kéndioxid-kibocsátást az Unióban, amely csökkentéssel a lehető legnagyobb hasznot és eredményt célozzák meg a lakott kikötők és partvidékek területén és környékén, valamint a savra érzékeny ökoszisztémákban.

Ez a feladat arra ösztönzi az EU-tagállamokat, hogy nemzetközileg még összefogottabban működjenek a hajókra vonatkozó környezetvédelmi szabványok javítása érdekében, és különösen a MARPOL VI. mellékletének megerősítése és megszilárdítása révén.
