

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2012/33/EÚ

z 21. novembra 2012,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o obsah síry v lodných palivách

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

(1) Jedným z cieľov politiky Únie v oblasti životného prostredia, ako je stanovené v akčných programoch pre životné prostredie, a najmä v šiestom environmentálnom akčnom programe prijatom rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ⁽³⁾, je dosiahnuť takú úroveň kvality ovzdušia, ktorá nebude mať výrazne negatívny vplyv a nebude ohrozovať ľudské zdravie a životné prostredie.

(2) V článku 191 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa uvádza, že politika Únie v oblasti životného

prostredia sa zameriava na vysokú úroveň ochrany, pričom prihliada na rozmanité situácie v jednotlivých regiónoch Únie.

(3) Smernica Rady 1999/32/ES z 26. apríla 1999 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách ⁽⁴⁾ stanovuje maximálny povolený obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji, v plynovom oleji, v lodnom plynovom oleji a v lodnej motorovej naftě, ktoré sa používajú v Únii.

(4) Emisie z lodnej dopravy vznikajúce v dôsledku spaľovania lodných palív s vysokým obsahom síry prispievajú k znečisteniu ovzdušia vo forme oxidu siričitého a pevných častíc, ktoré sú škodlivé pre ľudské zdravie a životné prostredie a prispievajú ku kyslým zrážkam. Bez opatrení stanovených v tejto smernici by emisie z lodnej dopravy boli čoskoro vyššie ako emisie zo všetkých pozemných zdrojov.

(5) Znečistenie ovzdušia spôsobované kotviacimi loďami je pre mnohé prístavné mestá veľkým problémom, pokiaľ ide o ich úsilie o dodržanie limitných hodnôt Únie v oblasti kvality ovzdušia.

(6) Členské štáty by mali podporiť používanie pobrežnej elektriny, pretože elektrinu dnešným lodiam zvyčajne dodávajú pomocné motory.

(7) Podľa smernice 1999/32/ES má Komisia predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní uvedenej smernice a spolu s touto správou môže predložiť aj návrhy na zmenu a doplnenie uvedenej smernice, najmä pokiaľ ide o zníženie limitných hodnôt pre obsah síry v lodných palivách v kontrolných oblastiach emisií SO_x (SECA), a to v súlade s činnosťou Medzinárodnej námornej organizácie (IMO).

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 68, 6.3.2012, s. 70.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 11. septembra 2012 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 29. októbra 2012.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 121, 11.5.1999, s. 13.

- (8) V roku 2008 IMO prijala rezolúciu o zmene a doplnení prílohy VI k protokolu z roku 1997 o zmenách a doplneniach Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973, zmeneného protokolom z roku 1978 (ďalej len „dohovor MARPOL“), ktorá obsahuje pravidlá prevencie znečisťovania ovzdušia z lodí. Revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL nadobudla účinnosť 1. júla 2010.
- (9) V revidovanej prílohe VI k dohovoru MARPOL sa okrem iného zavádzajú prísnejšie limitné hodnoty pre obsah síry v lodných palivách v oblastiach SECA (1,00 % od 1. júla 2010 a 0,10 % od 1. januára 2015), ako aj v morských oblastiach nachádzajúcich sa mimo oblastí SECA (3,50 % od 1. januára 2012 a v zásade 0,50 % od 1. januára 2020). Väčšina členských štátov je v súlade so svojimi medzinárodnými záväzkami povinná vyžadovať, aby lode od 1. júla 2010 používali v oblastiach SECA palivá s maximálnym obsahom síry 1,00 %. S cieľom zabezpečiť súlad s medzinárodným právom a zaistiť riadne uplatňovanie nových, globálne stanovených noriem pre síru v Únii by sa smernica 1999/32/ES mala zosúladiť s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL. S cieľom zabezpečiť minimálnu kvalitu paliva používaného v lodiach na dosiahnutie súladu buď na základe paliva, alebo na základe technológií by sa v Únii nemalo povoliť používanie lodného paliva s obsahom síry vyšším, než je všeobecná norma 3,50 % hmotnosti, s výnimkou palív dodávaných na lode, ktoré používajú metódy znižovania emisií fungujúce v uzavretom režime.
- (10) Prílohu VI k dohovoru MARPOL týkajúcu sa oblastí SECA je možné zmeniť a doplniť na základe postupov IMO. V prípade, že sa vo vzťahu k uplatňovaniu limitných hodnôt pre oblasti SECA v prílohe VI k dohovoru MARPOL zavedú ďalšie zmeny vrátane výnimiek, Komisia by mala takéto zmeny zvážiť a v prípade potreby bezodkladne predložiť potrebný návrh v súlade so ZFEÚ, s cieľom v plnej miere zosúladiť smernicu 1999/32/ES s predpismi IMO týkajúcimi sa oblastí SECA.
- (11) Zavedenie akýchkoľvek nových oblastí kontroly emisií by malo podliehať postupu IMO podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL a malo by byť riadne podložené ekologickými a hospodárskymi dôvodmi a podporené vedeckými údajmi.
- (12) V súlade s pravidlom 18 revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL by sa členské štáty mali usilovať zabezpečiť dostupnosť lodných palív, ktoré sú v súlade s touto smernicou.
- (13) Vzhľadom na celosvetový rozmer environmentálnej politiky a emisií z lodnej dopravy by sa na celosvetovej úrovni mali stanoviť ambiciózne emisné normy.
- (14) Osobné lode sú prevádzkované väčšinou v prístavoch alebo blízko pobrežných oblastí a ich vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie je výrazný. S cieľom zvýšiť kvalitu ovzdušia v okolí prístavov a pobrežia sú tieto lode povinné používať lodné palivo s maximálnym obsahom síry 1,50 %, kým sa na všetky lode vo výsostných vodách, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania členských štátov nebudú vzťahovať prísnejšie normy pre síru.
- (15) V súlade s článkom 193 ZFEÚ by táto smernica nemala brániť tomu, aby ktorýkoľvek členský štát naďalej uplatňoval alebo zaviedol prísnejšie ochranné opatrenia s cieľom podporiť včasné vykonávanie ustanovení, pokiaľ ide o maximálny obsah síry v lodných palivách, napr. používaním metód znižovania emisií mimo oblastí SECA.
- (16) S cieľom uľahčiť prechod na nové motorové technológie s potenciálom ďalšieho výrazného zníženia emisií v námornom odvetví by Komisia mala ďalej preskúmať možnosti, ktorými sa umožní a podnieti využívanie plynových motorov v lodiach.
- (17) Na dosiahnutie cieľov smernice 1999/32/ES je potrebné riadne presadzovanie povinností vzhľadom na obsah síry v lodných palivách. Zo skúseností súvisiacich s vykonávaním smernice 1999/32/ES vyplynulo, že je potrebné zabezpečiť účinnejší systém monitorovania a presadzovania s cieľom zaistiť riadne vykonávanie uvedenej smernice. Na tento účel je nevyhnutné, aby členské štáty zabezpečili dostatočne častý a presný odber vzoriek lodného paliva uvádzaného na trh alebo používaného na palube lode a pravidelne kontrolovali lodné denníky a dodacie listy pre lodné palivo. Takisto je nevyhnutné, aby členské štáty zaviedli systém účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií za nesúlad s ustanoveniami smernice 1999/32/ES. S cieľom zabezpečiť väčšiu transparentnosť informácií je takisto vhodné zabezpečiť prístup k registru miestnych dodávateľov lodných palív verejnosti.
- (18) Podávanie správ členskými štátmi podľa smernice 1999/32/ES sa na účely kontroly súladu s uvedenou smernicou ukázalo byť nedostatočné z dôvodu nedostatku harmonizovaných a dostatočne presných ustanovení o obsahu a formáte správ členských štátov. S cieľom zabezpečiť väčšiu harmonizáciu podávania správ je preto potrebné uviesť podrobnejšie informácie o obsahu a formáte správ.
- (19) Po prijatí smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách (integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania životného prostredia) ⁽¹⁾, ktorá je prepracovaním právnych predpisov Únie o priemyselných emisiách, je potrebné zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť ustanovenia smernice 1999/32/ES o maximálnom obsahu síry v ťažkých vykurovacích olejoch.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17.

- (20) Dodržiavanie nízkych limitných hodnôt pre obsah síry v lodných palivách, najmä v oblastiach SECA, môže viesť k výraznému zvýšeniu ceny takýchto palív, aspoň v krátkodobom horizonte, a môže mať negatívny vplyv na konkurencieschopnosť pobrežnej námornej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy, ako aj na konkurencieschopnosť priemyselných odvetví v krajinách susediacich s oblasťami SECA. Pre dotknuté priemyselné odvetvia je potrebné priniesť vhodné riešenia v záujme zníženia nákladov na zabezpečenie súladu, napríklad schválenie alternatívnych, nákladovo efektívnejších spôsobov zabezpečenia súladu, než je zabezpečenie súladu podľa použitého paliva, a v prípade potreby poskytovanie pomoci. Komisia bude, okrem iného na základe správ od členských štátov, dôkladne monitorovať vplyv dodržiavania nových noriem kvality palív na odvetvie lodnej dopravy, najmä pokiaľ ide o možný prechod z námornej dopravy na pozemnú dopravu, a v prípade potreby navrhne vhodné opatrenia na potlačenie takéhoto trendu.
- (21) Obmedzenie prechodu z námornej dopravy na pozemnú dopravu je dôležité, pretože rastúci podiel tovaru prepravovaného cestnou dopravou by bol v mnohých prípadoch v rozpore s cieľmi Únie v oblasti zmeny klímy a viedol by k väčším dopravným zápcham.
- (22) Náklady spojené s plnením nových požiadaviek na zníženie emisií oxidu siričitého by mohli viesť k prechodu z námornej dopravy na pozemnú dopravu a mohli by mať negatívny vplyv na konkurencieschopnosť priemyselných odvetví. Komisia by mala na poskytovanie cielej pomoci v záujme minimalizácie rizika zmeny spôsobu dopravy v plnej miere využívať nástroje, ako sú Marco Polo a transeurópske dopravné siete. Členské štáty môžu považovať za potrebné poskytnúť podporu prevádzkovateľom dotknutým touto smernicou v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci.
- (23) Členské štáty môžu v súlade s existujúcimi usmerneniami pre štátnu pomoc v oblasti ochrany životného prostredia a bez toho, aby bola dotknutá možnosť ich budúcej zmeny, poskytovať štátnu pomoc prevádzkovateľom dotknutým touto smernicou, a to vrátane pomoci na modernizáciu vybavenia súčasných plavidiel, pokiaľ sa takéto opatrenia pomoci považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom v súlade s článkami 107 a 108 ZFEÚ, najmä s ohľadom na platné usmernenia pre štátnu pomoc v oblasti ochrany životného prostredia. Komisia môže v tejto súvislosti zohľadniť fakt, že používanie niektorých metód znižovania emisií presahuje rámec požiadaviek tejto smernice, pretože sa tým znižujú nielen emisie oxidu siričitého, ale aj iné druhy emisií.
- (24) Mal by sa uľahčiť prístup k metódam znižovania emisií. Tieto metódy môžu viesť k zníženiu emisií minimálne porovnateľnému či dokonca vyššiemu ako zníženie, ktoré možno dosiahnuť prostredníctvom používania palív s nízkym obsahom síry za predpokladu, že nemajú výrazne negatívny vplyv na životné prostredie, ako sú morské ekosystémy, a boli vyvinuté v súlade s primeranými mechanizmami schvaľovania a kontroly. Únia by mala uznať alternatívne metódy, ktoré sú už známe, ako je napríklad používanie palubných systémov čistenia výfukových plynov, zmesi paliva a skvapalneného zemného plynu alebo používanie biopalív. Je dôležité podporiť testovanie a vývoj nových metód znižovania emisií, okrem iného s cieľom obmedziť prechod z námornej dopravy na pozemnú dopravu.
- (25) Metódy znižovania emisií majú potenciál výrazného zníženia emisií. Komisia by preto mala podporiť testovanie a vývoj týchto technológií okrem iného tým, že zväzi zriadenie spoločného programu, na ktorého financovaní by sa podieľal priemysel, a to na základe zásad, z ktorých vychádzajú podobné programy, napr. program Čisté nebo.
- (26) Komisia by mala v spolupráci s členskými štátmi a so zúčastnenými stranami ďalej vyvíjať opatrenia určené v pracovnom dokumente útvarov Komisie zo 16. septembra 2011 s názvom Zníženie emisií znečisťujúcich látok z námornej dopravy a súbor nástrojov pre udržateľnú vodnú dopravu.
- (27) Alternatívne metódy znižovania emisií, ako sú niektoré typy systémov čistenia výfukových plynov (skrúberov), by mohli vytvárať odpad, s ktorým by sa malo primerane nakladať a ktorý by sa nemal vypúšťať do mora. Kým sa neuskutoční revízia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu⁽¹⁾, členské štáty by mali v súlade so svojimi medzinárodnými záväzkami zabezpečiť dostupnosť primeraných prístavných zberných zariadení, vďaka ktorým bude možné plniť potreby lodí používajúcich systémy čistenia výfukových plynov. Komisia by mala pri revízii smernice 2000/59/ES zväziť, či by sa na odpad zo systémov čistenia výfukových plynov nemala vzťahovať zásada, podľa ktorej sa v rámci prístavných poplatkov nevyberajú žiadne osobitné poplatky za lodný odpad podľa uvedenej smernice.
- (28) Komisia by mala v rámci revízie svojej politiky v oblasti kvality ovzdušia v roku 2013 zväziť, ako sa dá znížiť znečistenie ovzdušia, a to aj v rámci výsočných vôd členských štátov.
- (29) Pre vykonávanie smernice 1999/32/ES sú dôležité účinné, primerané a odrádzajúce sankcie. Členské štáty by mali medzi tieto sankcie zaviesť pokuty vypočítané tak, aby sa zabezpečilo, že pokuty prinajmenšom zbavia tých, ktorí sú zodpovední za porušenie, ekonomických výhod vyplývajúcich z porušenia a že tieto pokuty sa budú v prípade opakovaného porušenia postupne zvyšovať. Členské štáty by mali oznámiť ustanovenia o sankciách Komisii.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81.

- (30) Komisii by sa mala udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu a doplnenie ekvivalentných hodnôt emisií a kritérií pre používanie metód znižovania emisií s cieľom prispôbiť ustanovenia smernice 1999/32/ES vedeckému a technickému pokroku a takým spôsobom, ktorý zabezpečí prísny súlad s príslušnými nástrojmi IMO, a pokiaľ ide o zmenu a doplnenie článku 2 body 1, 2, 3, 3a, 3b a 4, článku 6 ods. 1a písm. b) a článku 6 ods. 2 smernice 1999/32/ES s cieľom prispôbiť ustanovenia uvedenej smernice vedeckému a technickému pokroku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (31) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania smernice 1999/32/ES by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie⁽¹⁾.
- (32) Je vhodné, aby Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí, zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS)⁽²⁾, spolupracoval s Komisiou pri schvaľovaní metód znižovania emisií, na ktoré sa nevzťahuje smernica Rady 96/98/ES z 20. decembra 1996 o vybavení námorných lodí⁽³⁾.
- (33) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch⁽⁴⁾ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozíčných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozíčných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (34) Smernica 1999/32/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny a doplnenia smernice 1999/32/ES

Smernica 1999/32/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 1 ods. 2 sa písmeno h) nahrádza takto:

„h) bez toho, aby bol dotknutý článok 3a, palivá používané na palubách plavidiel, ktoré používajú metódy znižovania emisií v súlade s článkami 4c a 4e.“.

2. Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

a) body 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. *ťažký vykurovací olej* znamená:

— každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, na ktoré sa vzťahujú kódy KN 2710 19 51 až 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, alebo

— každé kvapalné palivo získané z ropy, iné ako plynový olej vymedzený v bodoch 2 a 3, ktoré z dôvodu svojho destilačného rozsahu patrí do kategórie ťažkých olejov určených na použitie ako palivo, z ktorého sa pri teplote 250 °C vydestiluje metódou ASTM D86 menej ako 65 % objemu (vrátane strát). Ak nie je možné vykonať destiláciu pomocou metódy ASTM D86, pokladá sa ropný produkt rovnako za ťažký vykurovací olej;

2. *plynový olej* znamená:

— každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, na ktoré sa vzťahujú kódy KN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 alebo 2710 20 19, alebo

— každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, z ktorého sa pri teplote 250 °C vydestiluje metódou ASTM D86 menej ako 65 % objemu (vrátane strát) a pri teplote 350 °C minimálne 85 % objemu (vrátane strát).

Motorová nafta vymedzená v článku 2 bod 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív (*) je z tejto definície vylúčená. Palivá používané necestnými pojazdnými strojmi a poľnohospodárskymi traktormi sú z tejto definície tiež vylúčené;

(1) Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

(2) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

(3) Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25.

(4) Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

(*) Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58.“;

b) body 3a a 3b sa nahrádzajú takto:

„3a. lodná motorová nafta znamená každé lodné palivo vymedzené v tabuľke I normy ISO 8217 pre triedu DMB s výnimkou odkazu na obsah síry;

3b. lodný plynový olej znamená každé lodné palivo vymedzené v tabuľke I normy ISO 8217 pre triedy DMX, DMA a DMZ s výnimkou odkazu na obsah síry;“;

c) bod 3m sa nahrádza takto:

„3m. metóda znižovania emisií znamená akékoľvek zariadenie, materiál, prostriedok alebo prístroj, ktorý sa má umiestniť na loď, alebo iný postup, alternatívne palivo alebo metódu dodržiavania predpisov používané ako alternatíva voči lodným palivám s nízkym obsahom síry, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v tejto smernici, ktorá je overiteľná, kvantifikovateľná a vynútiteľná;“.

3. Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali ťažké vykurovacie oleje, ak majú obsah síry vyšší než 1 % hmotnosti.

2. Do 31. decembra 2015, s výhradou vhodného monitorovania emisií príslušnými orgánmi, sa odsek 1 nevzťahuje na ťažké vykurovacie oleje použité:

a) v spaľovacích zariadeniach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/80/ES z 23. októbra 2001 o obmedzení emisií určitých znečisťujúcich látok do ovzdušia z veľkých spaľovacích zariadení (*), na ktoré sa vzťahuje článok 4 ods. 1 alebo 2 alebo článok 4 ods. 3 písm. a) uvedenej smernice a ktoré spĺňajú emisné limity pre oxid siričitý stanovené pre takéto zariadenia v uvedenej smernici;

b) v spaľovacích zariadeniach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2001/80/ES, na ktoré sa vzťahuje článok 4 ods. 3 písm. b) a článok 4 ods. 6 uvedenej smernice a ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalínach 3 % objemu na suchý plyn;

c) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa nevzťahujú písmená a) alebo b) a ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalínach 3 % objemu na suchý plyn;

d) pri spaľovaní v rafinériách, kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého, spriemerovaný pre všetky spaľovacie zariadenia v rafinérii bez ohľadu na typ použitého paliva alebo použitej kombinácie palív, ale s výnimkou zariadení, na ktoré sa vzťahujú písmená a) a b), plynových turbín a plynových motorov, nepresahuje 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalínach 3 % objemu na suchý plyn.

3. Od 1. januára 2016, s výhradou vhodného monitorovania emisií príslušnými orgánmi, sa odsek 1 nevzťahuje na ťažké vykurovacie oleje použité:

a) v spaľovacích zariadeniach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti kapitoly III smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ (**) a ktoré sú v súlade s emisnými limitmi oxidu siričitého pre takéto zariadenia stanovenými v prílohe V k uvedenej smernici, alebo v prípade, keď sa v súlade s uvedenou smernicou neuplatňujú tieto hodnoty emisných limitov, ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalínach 3 % objemu na suchý plyn;

b) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) a ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalínach 3 % objemu na suchý plyn;

c) pri spaľovaní v rafinériách, kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého, spriemerovaný pre všetky spaľovacie zariadenia v rafinérii bez ohľadu na typ použitého paliva alebo použitej kombinácie palív, ale s výnimkou zariadení, na ktoré sa vzťahuje písmeno a), plynových turbín a plynových motorov, nepresahuje 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalínach 3 % objemu na suchý plyn.

Členské štáty prijímú potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby žiadne spaľovacie zariadenie používajúce ťažký vykurovací olej s obsahom síry, ktorý presahuje koncentrácie uvedené v odseku 1, nebolo v prevádzke bez povolenia vydaného príslušným orgánom, ktoré stanovuje emisné limity.

(*) Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 1.

(**) Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17.“;

b) odsek 3 sa vypúšťa.

4. Vkladá sa tento článok:

„Článok 3a

Maximálny obsah síry v lodných palivách

Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než 3,50 % hmotnosti s výnimkou palív, ktoré sú dodávané na lode používajúce metódy znižovania emisií podľa článku 4c v uzavretom režime.“.

5. V článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali plynové oleje, ak je ich obsah síry vyšší než 0,10 % hmotnosti.“.

6. Článok 4a sa mení a dopĺňa takto:

a) nadpis sa nahrádza takto:

„Maximálny obsah síry v lodných palivách používaných vo výsostných vodách, vo výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania členských štátov vrátane kontrolných oblastí emisií SOx a používaných osobnými loďami poskytujúcimi pravidelné služby medzi prístavmi Únie“;

b) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsostných vôd, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania patriacich do kontrolných oblastí emisií SOx sa nebudú používať lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než:

a) 1,00 % hmotnosti do 31. decembra 2014;

b) 0,10 % hmotnosti od 1. januára 2015.

Tento odsek sa vzťahuje na všetky plavidlá plaviace sa pod všetkými vlajkami vrátane tých plavidiel, ktorých plavba sa začala mimo Únie. Komisia náležite zohľadní všetky budúce zmeny požiadaviek podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL uplatniteľných v rámci kontrolných oblastí emisií SOx a v prípade potreby bez zbytočného odkladu predloží príslušné návrhy s cieľom zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť túto smernicu.“;

c) vkladá sa tento odsek:

„1a. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsostných vôd,

výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania sa nebudú používať lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než:

a) 3,50 % hmotnosti od 18. júna 2014;

b) 0,50 % hmotnosti od 1. januára 2020.

Tento odsek sa vzťahuje na všetky plavidlá plaviace sa pod všetkými vlajkami vrátane plavidiel, ktorých plavba sa začala mimo Únie, a to bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 a 4 tohto článku a článok 4b.“;

d) odseky 4, 5, 6 a 7 sa nahrádzajú takto:

„4. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v ich výsostných vodách, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania mimo kontrolných oblastí emisií SOx sa nebudú osobnými loďami poskytujúcimi pravidelné služby medzi prístavmi Únie používať lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než 1,50 % hmotnosti až do 1. januára 2020.

Členské štáty zodpovedajú za presadzovanie tejto požiadavky, aspoň pokiaľ ide o plavidlá plaviace sa pod ich vlajkou a plavidlá plaviace sa pod všetkými vlajkami, kým sú v ich prístavoch.

5. Členské štáty vyžadujú správne vedenie lodných denníkov vrátane údajov súvisiacich s výmenou paliva.

5a. Členské štáty sa usilujú zabezpečiť dostupnosť lodných palív, ktoré sú v súlade s touto smernicou, a o dostupnosti týchto lodných palív vo svojich prístavoch a termináloch informujú Komisiu.

5b. Ak členský štát zistí, že loď nespĺňa normy pre lodné palivá, ktoré sú v súlade s touto smernicou, príslušný orgán členského štátu je oprávnený požadovať, aby loď:

a) predložila záznam krokov prijatých v snahe o dosiahnutie súladu a

b) predložila dôkazy o tom, že sa pokúsila nakúpiť lodné palivo, ktoré je v súlade s touto smernicou, v súlade so svojím plánom plavby a v prípade, že nebolo k dispozícii v mieste plánovaného nákupu, sa pokúsila nájsť alternatívne zdroje tohto lodného paliva a že napriek maximálnemu úsiliu o získanie lodného paliva, ktoré je v súlade s touto smernicou, ho nebolo možné kúpiť.

Od lode sa nepožaduje, aby sa v záujme dosiahnutia súladu odchyľila od svojej plánovanej trasy alebo aby plavbu neprimerane odkladala.

Ak loď predloží informácie uvedené v prvom pododseku, príslušný členský štát zohľadní všetky náležité okolnosti a predložené dôkazy s cieľom určiť vhodné kroky, ktoré sa majú prijať vrátane upustenia od kontrolných opatrení.

Ak loď nemôže kúpiť lodné palivo, ktoré je v súlade s touto smernicou, oznámi to svojmu vlajkovému štátu a príslušnému orgánu daného cieľového prístavu.

Keď loď predloží dôkazy o nedostupnosti lodného paliva, ktoré je v súlade s touto smernicou, prístavný štát to oznámi Komisii.

6. Členské štáty v súlade s pravidlom 18 prílohy VI k dohovoru MARPOL:

- a) vedú verejne dostupný register miestnych dodávateľov lodných palív;
- b) zabezpečujú, aby bol obsah síry vo všetkých lodných palivách predávaných na ich území zaevidovaný dodávateľom na dodacom liste pre nádrž lode s pripojením zapečatenej vzorky podpísanej zástupcom prijímajúcej lode;
- c) podnikajú kroky voči dodávateľom lodných palív, u ktorých bolo zistené, že dodávajú palivo, ktoré nezodpovedá údajom uvedeným na dodacom liste pre nádrž lode;
- d) zabezpečujú, že sa podniknú nápravné kroky na uvedenie zisteného nevyhovujúceho lodného paliva do súladu s požiadavkami.

7. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území neuvádzala na trh lodná motorová nafta, ak je jej obsah síry vyšší než 1,50 % hmotnosti.“;

e) odsek 8 sa vypúšťa.

7. Články 4b a 4c sa nahrádzajú takto:

„Článok 4b

Maximálny obsah síry v lodných palivách používaných loďami kotviacimi v prístavoch Únie

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby lode kotviace v prístavoch Únie nepoužívali lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než 0,10 % hmotnosti, pričom sa posádke poskytne dostatok

času na dokončenie všetkých potrebných operácií súvisiacich s výmenou paliva čo najskôr po priplávaní do kotviska a čo najneskôr pred odplávaním.

Členské štáty vyžadujú, aby sa čas všetkých operácií súvisiacich s výmenou paliva zaznamenával do lodných denníkov.

2. Odsek 1 sa nevzťahuje na:

- a) prípady, keď podľa uverejneného cestovného poriadku má byť loď v kotvisku menej než dve hodiny;
- b) lode, ktoré počas kotvenia v prístave vypnú všetky motory a používajú pobrežnú elektrinu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území neuvádzali na trh lodné plynové oleje, ak je ich obsah síry vyšší než 0,10 % hmotnosti.

Článok 4c

Metódy znižovania emisií

1. Členské štáty umožnia používanie metód znižovania emisií loďami plaviacimi sa pod všetkými vlajkami v ich prístavoch, výsostných vodách, výlučných hospodárskych zónach a zónach kontroly znečisťovania ako alternatívu k používaniu lodných palív, ktoré spĺňajú požiadavky článkov 4a a 4b, a to za podmienok stanovených v odsekoch 2 a 3 tohto článku.

2. Lode používajúce metódy znižovania emisií uvedené v odseku 1 nepretržite dosahujú zníženie emisií oxidu siričitého, ktoré je prinajmenšom ekvivalentné zníženiu, ktoré by dosiahli pri používaní lodných palív spĺňajúcich požiadavky článkov 4a a 4b. Ekvivalentné hodnoty emisií sa určia v súlade s prílohou I.

2a. Ako alternatívne riešenie znižovania emisií podporujú členské štáty používanie systémov na dodávku pobrežnej elektrickej energie plavidlami v dokoch.

3. Metódy znižovania emisií uvedené v odseku 1 musia byť v súlade s kritériami stanovenými v nástrojoch uvedených v prílohe II.

4. V prípadoch, ktoré sú odôvodnené z hľadiska vedeckeho a technického pokroku v oblasti alternatívnych metód znižovania emisií a s cieľom zabezpečiť prísny súlad s príslušnými nástrojmi a normami prijatými organizáciou IMO, Komisia:

- a) je splnomocnená v súlade s článkom 9a prijať delegované akty na zmenu a doplnenie príloh I a II;

- b) prijíma vykonávacie akty, ktorými sa stanoví podrobné požiadavky na monitorovanie emisií tam, kde je to potrebné. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9 ods. 2.“

8. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 4d

Schválenie používania metód znižovania emisií na palubách lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu

1. Metódy znižovania emisií patriace do rozsahu pôsobnosti smernice Rady 96/98/ES (*) sa schvaľujú v súlade s uvedenou smernicou.

2. Metódy znižovania emisií, na ktoré sa nevzťahuje odsek 1 tohto článku, sa schvaľujú v súlade s postupom uvedeným v článku 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) (**), pričom sa zohľadňujú:

- a) usmernenia vypracované organizáciou IMO;
- b) výsledky všetkých skúšok uskutočnených podľa článku 4e;
- c) účinky na životné prostredie vrátane dosiahnuteľných znížení emisií a vplyv na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek a
- d) uskutočniteľnosť monitorovania a overovania.

Článok 4e

Skúšky nových metód znižovania emisií

Členské štáty môžu, podľa potreby v spolupráci s inými členskými štátmi, povoliť skúšky metód znižovania emisií lodí na plavidlách plaviacich sa pod ich vlajkou alebo v morských oblastiach, ktoré patria do ich jurisdikcie. Počas týchto skúšok nie je povinné používanie lodných palív spĺňajúcich požiadavky článkov 4a a 4b za predpokladu, že boli splnené všetky tieto podmienky:

- a) Komisia a ktorýkoľvek dotknutý prístavný štát sú o týchto skúškach písomne informovaní najmenej šesť mesiacov pred začatím týchto skúšok;
- b) povolenia na skúšky nepresahujú dobu 18 mesiacov;
- c) všetky zúčastnené lode majú nainštalované zariadenia znemožňujúce ich svojvoľnú manipuláciu na nepretržité monitorovanie emisií spalín a používajú ich počas trvania skúšok;

- d) všetky zúčastnené lode dosahujú zníženie emisií, ktoré sa rovná aspoň zníženiu, ktoré by sa dosiahlo uplatňovaním limitných hodnôt pre obsah síry v palivách uvedených v tejto smernici;

- e) na všetok odpad, ktorý tieto metódy znižovania emisií počas trvania skúšok vyprodukovali, sa používajú vhodné systémy odpadového hospodárstva;

- f) počas trvania skúšok sa vyhodnocuje vplyv na morské prostredie, najmä na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek a

- g) výsledky sa v plnom rozsahu poskytnú Komisii a sprístupnia verejnosti do šiestich mesiacov od skončenia skúšok.

Článok 4f

Finančné opatrenia

Členské štáty môžu prijať finančné opatrenia na podporu prevádzkovateľov, na ktorých má táto smernica dosah, pokiaľ sú takéto finančné opatrenia v súlade s pravidlami štátnej pomoci, ktoré v tejto oblasti platia či sa majú prijať.

(*) Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25.

(**) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.“

9. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Odoberanie vzoriek a analýza

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia na overenie pomocou vzoriek, či je obsah síry v používaných palivách v súlade s článkami 3, 3a, 4, 4a a 4b. Odbery vzoriek sa začínajú dňom nadobudnutia platnosti príslušnej limitnej hodnoty pre maximálny obsah síry v palive. Vykonávajú sa pravidelne, dostatočne často a v dostatočnom množstve takým spôsobom, aby vzorky reprezentovali skúmané palivo, a v prípade lodného paliva, aby reprezentovali palivo, ktoré používajú plavidlá, kým sú v príslušných morských oblastiach a prístavoch. Vzorky sa bezodkladne analyzujú.

1a. Použijú sa tieto spôsoby odberu vzoriek, analýzy a kontroly lodných palív:

- a) kontrola lodných denníkov a dodacích listov pre nádrže lode;

a v prípade potreby tieto spôsoby odberu vzoriek a analýzy:

b) odber vzoriek lodného paliva určeného na spaľovanie na palube počas jeho dodávania na loď podľa Usmernení pre odber vzoriek vykurovacieho oleja na určenie súladu s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL prijatých 17. júla 2009 rezolúciou 182(59) Výboru IMO pre ochranu morského prostredia (MEPC) a na analýzu jeho obsahu síry; alebo

c) odber vzoriek a analýza obsahu síry v lodnom palive určenom na spaľovanie na palube, ktoré je uložené v cisternách, pokiaľ je to technicky a ekonomicky možné, a v zapečatených vzorkách paliva z nádrže na palube lode.

1b. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty týkajúce sa:

a) frekvencie odberu vzoriek;

b) metód odberu vzoriek;

c) vymedzenia reprezentatívnej vzorky skúmaného paliva.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9 ods. 2.

2. Ako referenčná metóda na určovanie obsahu síry sa bude používať metóda ISO 8754 (2003) alebo PrEN ISO 14596 (2007).

S cieľom určiť, či je lodné palivo, ktoré bolo dodané a používané na palubách lodí, v súlade s limitnými hodnotami pre obsah síry, požadovanými v článkoch 3a, 4, 4a a 4b, sa používa postup na kontrolu palív stanovený v dodatku VI k prílohe VI k dohovoru MARPOL.“.

10. Článok 7 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty predkladajú Komisii každoročne do 30. júna na základe výsledkov odberu vzoriek, analýz a kontrol vykonávaných v súlade s článkom 6 správu o dodržiavaní noriem pre síru stanovených v tejto smernici za predchádzajúci rok.

Na základe správ prijatých v súlade s prvým pododsekom tohto odseku a oznámení o nedostupnosti lodného paliva, ktoré spĺňa požiadavky tejto smernice, predložených členskými štátmi v súlade s článkom 4a ods. 5b piatym pododsekom Komisia do 12 mesiacov

od dátumu uvedeného v prvom pododseku tohto odseku vypracuje a uverejní správu o vykonávaní tejto smernice. Komisia posúdi potrebu ďalšieho posilnenia príslušných ustanovení tejto smernice a na tento účel predloží príslušné legislatívne návrhy.“;

b) vkladá sa tento odsek:

„1a. Komisia môže prijať vykonávacie akty týkajúce sa informácií, ktoré majú byť súčasťou správy, a formátu správy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9 ods. 2.“;

c) odseky 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

„2. Komisia do 31. decembra 2013 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, ktorú v prípade potreby doplní o legislatívne návrhy. Komisia vo svojej správe posúdi potenciál zníženia znečistenia ovzdušia, pričom okrem iného zohľadní: výročné správy predložené v súlade s odsekmi 1 a 1a, pozorovanú kvalitu ovzdušia a acidifikáciu, náklady na palivo, potenciálny ekonomický vplyv a pozorovaný prechod na iný spôsob dopravy a pokrok pri znižovaní emisií z lodí.

3. Komisia v spolupráci s členskými štátmi a zúčastnenými stranami do 31. decembra 2012 vypracuje náležité opatrenia vrátane opatrení uvedených v pracovnom dokumente útvarov Komisie zo 16. septembra 2011 s názvom Zníženie emisií znečisťujúcich látok z námornej dopravy a súbor nástrojov pre udržateľnú vodnú dopravu s cieľom podporiť súlad s normami tejto smernice pre oblasť životného prostredia a minimalizovať možné negatívne vplyvy.“;

d) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a týkajúce sa prispôbenia článku 2 bodov 1, 2, 3, 3a, 3b a 4, článku 6 ods. 1a písm. b) a článku 6 ods. 2 vedeckému a technickému pokroku. Takéto prispôbenia nesmú spôsobiť žiadne priame zmeny rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ani limitných hodnôt pre obsah síry v palivách uvedených v tejto smernici.“.

11. Článok 8 sa vypúšťa.

12. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

(*) Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.“

13. Vkladá sa tento článok:

„Článok 9a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegové akty uvedené v článku 4c ods. 4 a článku 7 ods. 4 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 17. decembra 2012. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobie, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4c ods. 4 a článku 7 ods. 4 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4c ods. 4 a článku 7 ods. 4 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote troch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o tri mesiace.“

14. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Sankcie

1. Členské štáty stanovujú sankcie uplatniteľné pri porušení vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice.

2. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce a môžu zahŕňať pokuty vypočítané tak, aby sa zabezpečilo, že pokuty prinajmenšom zbavia tých, ktorí sú zodpovední za porušenie, ekonomických výhod vyplývajúcich z porušenia a že tieto pokuty sa budú v prípade opakovaného porušenia postupne zvyšovať.“

15. Príloha k smernici 1999/32/ES sa nahrádza prílohou k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímajú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 18. júna 2014. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 21. novembra 2012

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
A. D. MAVROYIANNIS

PRÍLOHA

„PRÍLOHA I

EKVIVALENTNÉ HODNOTY EMISÍ PRE METÓDY ZNIŽOVANIA EMISÍ UVEDENÉ V ČLÁNKU 4c ODS. 2

Limitné hodnoty pre obsah síry v lodnom palive uvedené v článkoch 4a a 4b a v pravidlách 14.1 a 14.4 prílohy VI k dohovoru MARPOL a zodpovedajúce hodnoty emisií uvedené v článku 4c ods. 2:

Obsah síry v lodnom palive (% m/m)	Pomer emisií SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Poznámka:

- Používanie pomeru pre emisné limity sa uplatňuje len pri používaní destilátov alebo zvyškových vykurovacích olejov vyrobených na báze ropy.
- V odôvodnených prípadoch, keď je koncentrácia CO₂ znížená pomocou jednotky na čistenie výfukových plynov, koncentráciu CO₂ možno merať na vstupe tejto jednotky, pokiaľ je možné jasne preukázať správnosť takejto metódy.

PRÍLOHA II

KRITÉRIÁ PRE POUŽÍVANIE METÓD ZNIŽOVANIA EMISÍÍ UVEDENÝCH V ČLÁNKU 4c ODS. 3

Metódy znižovania emisií uvedené v článku 4c musia spĺňať podľa potreby aspoň kritériá stanovené v týchto nástrojoch:

Metóda znižovania emisií	Kritériá používania
Zmes lodného paliva a odpareného plynu	Rozhodnutie Komisie 2010/769/EÚ z 13. decembra 2010 o stanovení kritérií používania technologických metód v cisternových lodiach na prepravu skvapalneného zemného plynu ako alternatívy k používaniu lodných palív s nízkym obsahom síry, ktoré spĺňajú požiadavky článku 4b smernice Rady 1999/32/ES o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/33/ES o obsahu síry v lodných palivách ⁽¹⁾ .
Systémy čistenia výfukových plynov	Rezolúcia MEPC.184(59) prijatá 17. júla 2009 „Preplachovacia voda zo systémov čistenia výfukových plynov, v ktorých sa používajú chemické látky, prídavné látky, prípravky a iné príslušné chemické látky vytvorené na mieste, ako sa uvádza v bode 10.1.6.1 rezolúcie MEPC.184(59), sa nevypúšťa do mora, a to ani v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek, pokiaľ prevádzkovateľ lode nepreukáže, že vypustenie takejto preplachovacej vody nemá žiadny výrazný negatívny vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie a nepredstavuje pre ne ani žiadne riziko. Ak je použitou chemickou látkou lúh sodný, postačuje, ak preplachovacia voda spĺňa kritériá stanovené v rezolúcii MEPC.184(59) a jej pH nepresahuje hodnotu 8,0.
Biopalivá	Používanie biopalív, ako sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie ⁽²⁾ , ktoré spĺňajú príslušné normy CEN a ISO. Zmesi biopalív a lodných palív musia byť v súlade s normami týkajúcimi sa obsahu síry stanovenými v článku 3a, v článku 4a ods. 1, 1a a 4 a v článku 4b tejto smernice.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 328, 14.12.2010, s. 15.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16.“