

I

(Legislativní akty)

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/33/EU

ze dne 21. listopadu 2012,

kterou se mění směrnice Rady 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Jedním z cílů politiky Unie v oblasti životního prostředí, jak je stanovena v akčních programech pro životní prostředí, a zejména v šestém akčním programu pro životní prostředí přijatém rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ⁽³⁾, je dosáhnout takové úrovně kvality ovzduší, která nevede k významným nepříznivým dopadům a rizikům pro lidské zdraví a životní prostředí.

(2) Čl. 191 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) stanoví, že politika Unie

v oblasti životního prostředí je zaměřena na vysokou úroveň ochrany, přičemž přihlíží k rozdílné situaci v jednotlivých regionech Unie.

(3) Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech ⁽⁴⁾ stanoví maximální přípustný obsah síry v těžkém topném oleji, plynovém oleji, lodním plynovém oleji a lodní motorové naftě používaných v Unii.

(4) Emise z námořní dopravy pocházející ze spalování lodních paliv s vysokým obsahem síry přispívají ke znečištění ovzduší oxidem siřičitým a emisemi částic, které poškozují lidské zdraví a životní prostředí a přispívají ke vzniku kyselých srážek. Bez opatření stanovených v této směrnici by byl objem emisí z lodní dopravy brzy vyšší než množství emisí z pozemních zdrojů znečištění.

(5) Znečištění ovzduší, které způsobují lodě v kotvištích, představuje pro mnohá přístavní města v souvislosti s jejich snahou o dodržení Uníí stanovených mezních hodnot kvality ovzduší závažný problém.

(6) Členské státy by měly vyzývat k využívání pobřežní elektřiny, jelikož v současnosti lodím obvykle elektřinu zajišťují pomocné motory.

(7) Podle směrnice 1999/32/ES má Komise předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice a spolu s ní i jakékoli návrhy na změny této směrnice, zejména pokud jde o snížení limitů pro obsah síry v lodním palivu v kontrolních oblastech emisí SO_x (dále jen „SECA“), v souladu s činností Mezinárodní námořní organizace (IMO).

⁽¹⁾ Úř. věst. C 68, 6.3.2012, s. 70.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. září 2012 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 29. října 2012.

⁽³⁾ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13.

- (8) V roce 2008 IMO přijala usnesení o změně přílohy VI protokolu z roku 1997 k Mezinárodní úmluvě o zabránění znečištění z lodí z roku 1973, ve znění protokolu z roku 1978 (dále jen „úmluva MARPOL“), který obsahuje pravidla pro prevenci znečištění ovzduší z lodí. Revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL vstoupila v platnost dne 1. července 2010.
- (9) Revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL přináší mimo jiné přísnější mezní hodnoty pro obsah síry v lodních palivech v oblastech SECA (1,00 % od 1. července 2010 a 0,10 % od 1. ledna 2015) a také v mořských oblastech mimo SECA (3,50 % od 1. ledna 2012 a v zásadě 0,50 % od 1. ledna 2020). Většina členských států je v souladu s jejich mezinárodními závazky povinna vyžadovat, aby lodě od 1. července 2010 používaly v oblastech SECA paliva s maximálním obsahem síry 1,00 %. Pro zajištění souladu s mezinárodním právem a také pro zabezpečení řádného vynucování nových celosvětově zavedených norem pro obsah síry v Unii by ustanovení směrnice 1999/32/ES měla být sladěna s revidovanou přílohou VI úmluvy MARPOL. Pro zajištění minimální kvality paliva používaného v lodích k dosažení souladu buďto na základě paliva, nebo na základě technologie by lodní palivo s obsahem síry, který překračuje obecnou normu 3,50 % hmotnostních, nemělo být povoleno k použití v Unii, s výjimkou paliv dodávaných do lodí, které používají metody snižování emisí s uzavřenými systémy.
- (10) Změny přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se oblastí SECA lze provést na základě postupů IMO. V případě, že budou zavedeny další změny, včetně výjimek, v souvislosti s uplatňováním mezních hodnot stanovených pro oblasti SECA v příloze VI úmluvy MARPOL, by měla Komise tyto změny zvážit a případně v souladu se Smlouvou o fungování EU bezodkladně předložit návrh nutný k tomu, aby směrnice 1999/32/ES byla uvedena do naprostého souladu s pravidly IMO týkajícími se oblastí SECA.
- (11) Zavedení jakékoli nové kontrolní oblasti emisí by mělo proběhnout postupem IMO na základě přílohy VI úmluvy MARPOL a mělo by vycházet z řádně vypracované případové studie podpořené vědeckými údaji na environmentálním a ekonomickém základě.
- (12) Členské státy by se měly v souladu s pravidlem 18 revidované přílohy VI úmluvy MARPOL pokusit zajistit dostupnost lodních paliv odpovídajících této směrnici.
- (13) S ohledem na globální rozměr environmentální politiky a problematiky emisí z lodní dopravy by se měly stanovit přísné emisní normy na celosvětové úrovni.
- (14) Osobní lodě jsou provozovány většinou v přístavech nebo v blízkosti pobřežních oblastí a jejich dopady na lidské zdraví a životní prostředí jsou významné. V zájmu zvýšení kvality ovzduší v okolí přístavů a pobřeží jsou tyto lodě povinny používat lodní palivo s maximálním obsahem síry 1,50 % do doby, než budou platit přísnější normy pro obsah síry pro všechny lodě v teritoriálních mořích, výlučných ekonomických zónách a kontrolních zónách znečištění členských států.
- (15) V souladu s článkem 193 Smlouvy o fungování EU by tato směrnice neměla bránit členským státům v tom, aby si zachovaly nebo aby přijaly přísnější ochranná opatření v zájmu podpory rychlého zavedení mezních hodnot pro maximální obsah síry v lodních palivech, např. prostřednictvím využívání metod pro snížení emisí mimo oblasti SECA.
- (16) Za účelem usnadnění přechodu na nové technologie motorů, které by umožňovaly další výrazné snížení emisí v odvětví námořní dopravy, by se Komise měla dále zabývat tím, jak umožnit a podpořit používání lodních motorů na plynový pohon.
- (17) Za účelem dosažení cílů směrnice 1999/32/ES je nezbytné řádné vynucování povinností, pokud jde o obsah síry v lodních palivech. Zkušenosti z provádění směrnice 1999/32/ES ukázaly, že je potřebný silnější režim sledování a vynucování předpisů, aby bylo zajištěno řádné provádění uvedené směrnice. Za tímto účelem je nezbytné, aby členské státy zajistily dostatečně časté a přesné odběry vzorků lodního paliva uváděného na trh nebo používaného na palubách lodí, jakož i pravidelné kontroly lodních deníků a dodacích listů zásobníků. Je rovněž nutné, aby členské státy zavedly systém účinných, přiměřených a odrazujících sankcí za nedodržování ustanovení směrnice 1999/32/ES. Pro zajištění větší transparentnosti informací je rovněž vhodné zajistit, aby seznam místních dodavatelů lodního paliva byl veřejně přístupný.
- (18) Zprávy členských států podávané podle směrnice 1999/32/ES se ukázaly jako nedostatečné pro účely ověření souladu s uvedenou směrnicí vzhledem k nedostatku harmonizovaných a dostatečně přesných ustanovení týkajících se obsahu a formátu zpráv členských států. Proto jsou pro zajištění harmonizovanějšího způsobu podávání zpráv nezbytné podrobnější pokyny, pokud jde o obsah a formát zpráv.
- (19) V návaznosti na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (integrované prevenci a omezování znečištění)⁽¹⁾, která přepracovává právní předpisy Unie o průmyslových emisích, je nutné odpovídajícím způsobem pozměnit ustanovení směrnice 1999/32/ES o maximálním obsahu síry v těžkém topném oleji.

(1) Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17.

- (20) Dodržování nízkých mezních hodnot obsahu síry v lodních palivech, a to zejména v oblastech SECA, může vést k výraznému zvýšení cen těchto paliv, přinejmenším v krátkodobém horizontu, a může mít negativní dopad na konkurenceschopnost pobřežní plavby ve srovnání s jinými druhy dopravy, jakož i na konkurenceschopnost průmyslu v zemích sousedících s oblastmi SECA. Pro snížení nákladů na zajištění souladu pro dotčená odvětví jsou nezbytná vhodná řešení, například umožnění alternativních způsobů zajištění souladu, jež budou nákladově efektivnější než zajištění souladu na základě paliva, a v potřebných případech poskytnutí podpory. Komise bude mimo jiné na základě zpráv členských států podrobně sledovat dopady, jež bude mít dodržování nových norem pro kvalitu paliv na odvětví námořní dopravy, zvláště pokud jde o možný odklon od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní, a případně navrhne vhodná opatření pro potlačení tohoto trendu.
- (21) Odklon od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní je třeba omezit, protože rostoucí podíl zboží přepravovaného silniční dopravou by znemožňoval dosažení cílů, které si Unie stanovila v oblasti změny klimatu, a vedl by k větším dopravním zácpám.
- (22) Náklady spojené s novými požadavky na snížení emisí oxidu siřičitého by mohly vést k odklonu od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní a negativně ovlivnit konkurenceschopnost průmyslových odvětví. Komise by měla plně využívat nástroje, jako jsou např. Marco Polo a transevropské dopravní sítě, k poskytování cílené pomoci v zájmu minimalizace rizika odklonu k jinému druhu dopravy. Členské státy mohou považovat za nutné podpořit v souladu s platnými pravidly pro státní podpory ty subjekty, kterých se tato směrnice bude týkat.
- (23) V souladu se stávajícími pokyny k poskytování státní podpory na ochranu životního prostředí a aniž by byly dotčeny jejich budoucí změny, mohou členské státy poskytovat subjektům, na něž se vztahuje tato směrnice, státní podporu, a to včetně podpory na zakoupení dodatečného vybavení stávajících plavidel, pokud jsou taková opatření podpory považována za slučitelná s vnitřním trhem v souladu s články 107 a 108 Smlouvy o fungování EU, zejména s ohledem na platné pokyny k poskytování státní podpory na ochranu životního prostředí. Komise může v této souvislosti zohlednit, že používání některých metod na snižování emisí překračuje požadavky této směrnice tím, že snižuje nejen emise oxidu siřičitého, ale i emise jiné.
- (24) Měl by být usnadněn přístup k metodám snižování emisí. Tyto metody mohou zajistit snížení emisí přinejmenším rovnocenné, nebo dokonce větší, než jakého lze dosáhnout použitím paliva s nízkým obsahem síry, za předpokladu, že nemají žádné významné negativní dopady na životní prostředí, jako jsou mořské ekosystémy, a že při jejich vývoji jsou dodrženy náležité schvalovací a kontrolní mechanismy. V Unii by měly být přijaty již známé alternativní metody, například použití palubních systémů čištění spalin, směsi paliva a zkapalněného zemního plynu (LNG) nebo používání biopaliv. Je důležité podporovat testování a vývoj nových metod snižování emisí, mj. s cílem omezit odklon od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní.
- (25) Metody snižování emisí mají velký potenciál. Komise by proto měla podporovat testování a rozvoj těchto technologií mj. tím, že zváží vytvoření programu, který bude stejně jako podobné programy, např. program Clean Sky, jejím společným projektem s průmyslovými subjekty, které se budou také podílet na jeho financování.
- (26) Komise by měla ve spolupráci s členskými státy a zainteresovanými stranami dále rozvíjet opatření uvedená v pracovním dokumentu útvarů Komise ze dne 16. září 2011 nazvaném „Snižování emisí znečišťujících látek z námořní dopravy a soubor nástrojů pro udržitelnou vodní dopravu“.
- (27) Alternativní metody snižování emisí, jako jsou některé typy odlučovačů, by mohly vytvářet odpad, s nímž by se mělo náležitě zacházet a který by se neměl vypouštět do moře. Než bude provedena revize směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu⁽¹⁾, by měly členské státy v souladu se svými mezinárodními závazky zajistit dostupnost takových přístavních zařízení, která budou vyhovovat potřebám lodí využívajících systémů čištění spalin. Komise by měla v rámci revize směrnice 2000/59/ES zvážit, zda by se neměla na odpad ze systémů čištění spalin vztahovat zásada, podle níž se kromě přístavních poplatků stanovených touto směrnicí za lodní odpad nevybírají žádné zvláštní poplatky.
- (28) Komise by měla v roce 2013 v rámci revize své politiky v oblasti kvality ovzduší zvážit možnosti snížení znečištění ovzduší, a to i v oblastech teritoriálních moří členských států.
- (29) Pro zajištění provádění směrnice 1999/32/ES je nutné stanovit účinné, přiměřené a odrazující sankce. Členské státy by měly do systému sankcí začlenit pokuty, které budou vypočteny tak, aby se zajistilo, že ti, kteří porušili předpisy, přijdou o ekonomické výhody, jichž tímto způsobem nabyli, a že při opakovaném porušení předpisů se budou tyto pokuty postupně zvyšovat. Členské státy by měly o těchto sankcích informovat Komisi.

(1) Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81.

(30) Komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu rovnocenných emisních hodnot a kritérií pro používání metod snižování emisí, za účelem přizpůsobení směrnice 1999/32/ES vědeckému a technickému pokroku a při současném zachování přísného souladu s příslušnými nástroji IMO, a pokud jde o změnu čl. 2 bodů 1, 2, 3, 3a, 3b a 4, čl. 6 odst. 1a písm. b) a čl. 6 odst. 2 směrnice 1999/32/ES, za účelem přizpůsobení této směrnice vědeckému a technickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

(31) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění směrnice 1999/32/ES by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí⁽¹⁾.

(32) Je vhodné, aby Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí, zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS)⁽²⁾, byl Komisi nápomocen při schvalování metod snižování emisí, na něž se nevztahuje směrnice Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení⁽³⁾.

(33) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech⁽⁴⁾ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje zákonodárce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

(34) Směrnice 1999/32/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 1999/32/ES

Směrnice 1999/32/ES se mění takto:

1) V čl. 1 odst. 2 se písmeno h) nahrazuje tímto:

„h) aniž je dotčen článek 3a, paliva používaná na palubách plavidel, která používají metody snižování emisí v souladu s články 4c a 4e.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) body 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. těžkým topným olejem:

— jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy s výjimkou lodního paliva spadající pod kód KN 2710 19 51 až 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39 nebo

— jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy, jiné než plynový olej definovaný v bodech 2 a 3, které v důsledku svého destilačního rozmezí náleží do kategorie těžkých olejů určených k použití jako palivo a z něhož se při teplotě 250 °C vydestiluje s použitím metody ASTM D86 méně než 65 % objemových (včetně ztrát). Pokud není možno provést destilaci podle metody ASTM D86, pokládá se ropný produkt za těžký topný olej;

2. plynovým olejem:

— jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy s výjimkou lodního paliva spadající pod kód KN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 nebo 2710 20 19 nebo

— jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy vyjma lodního paliva, z něhož se při teplotě 250 °C vydestiluje s použitím metody ASTM D86 méně než 65 % objemových (včetně ztrát) a do teploty 350 °C nejméně 85 %.

Motorové nafty ve smyslu čl. 2 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty^(*) se z této definice vylučují. Paliva používaná v nesilničních pojízdných strojích a v zemědělských traktorech se rovněž z této definice vylučují;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽²⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

^(*) Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58.“;

b) body 3a a 3b se nahrazují tímto:

„3a. lodní motorovou naftou jakékoli lodní palivo, jež je definováno pro třídu DMB v tabulce I normy ISO 8217, s výjimkou odkazu na obsah síry;

3b. lodním plynovým olejem jakékoli lodní palivo, jež je definováno pro třídy DMX, DMA a DMZ v tabulce I normy ISO 8217, s výjimkou odkazu na obsah síry;“;

c) bod 3m se nahrazuje tímto:

„3m. metodou snižování emisí jakýkoli doplněk, materiál, přístroj nebo zařízení určené k montáži na loď nebo jiný postup, alternativní palivo nebo metoda zajištění souladu používané jako alternativa lodního paliva s nízkým obsahem síry splňující požadavky stanovené v této směrnici, které jsou ověřitelné, měřitelné a vynutitelné;“.

3) Článek 3 se mění takto:

a) odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Členské státy zajistí, aby na jejich území nebyly používány těžké topné oleje, pokud jejich obsah síry překračuje 1 % hmotnostní.

2. Do 31. prosince 2015 a s výhradou náležitého sledování emisí příslušnými orgány se odstavec 1 nepoužije na těžké topné oleje používané:

a) ve spalovacích zařízeních spadajících do oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/80/ES ze dne 23. října 2001 o omezení emisí některých znečišťujících látek do ovzduší z velkých spalovacích zařízení (*), na která se vztahuje čl. 4 odst. 1, čl. 4 odst. 2 nebo čl. 4 odst. 3 písm. a) uvedené směrnice a která splňují mezní hodnoty emisí oxidu siřičitého stanovené pro taková zařízení, jak je stanoveno v uvedené směrnici;

b) ve spalovacích zařízeních spadajících do oblasti působnosti směrnice 2001/80/ES, na která se vztahuje čl. 4 odst. 3 písm. b) a čl. 4 odst. 6 uvedené směrnice a jejichž měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;

c) ve spalovacích zařízeních, která nespadají pod písmena a) nebo b) a jejichž měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;

d) pro spalování v rafineriích, kde měsíční průměr emisí oxidu siřičitého vypočtený pro všechna spalovací zařízení v rafinerii, bez ohledu na druh paliva nebo kombinaci používaných paliv, avšak s výjimkou zařízení, která spadají pod písmena a) a b), plynových turbín a plynových motorů, nepřekročí 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn.

3. Od 1. ledna 2016 a s výhradou náležitého sledování emisí příslušnými orgány se odstavec 1 nepoužije na těžké topné oleje používané:

a) ve spalovacích zařízeních, která spadají do oblasti působnosti kapitoly III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU (**), a která splňují mezní hodnoty emisí oxidu siřičitého stanovené pro taková zařízení, jak je uvedeno v příloze V uvedené směrnice, nebo, pokud tyto mezní hodnoty emisí nejsou podle uvedené směrnice použitelné, pro která měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;

b) ve spalovacích zařízeních, která nespadají pod písmeno a) a jejichž měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;

c) pro spalování v rafineriích, kde měsíční průměr emisí oxidu siřičitého vypočtený pro všechna spalovací zařízení v rafinerii, bez ohledu na druh paliva nebo kombinaci používaných paliv, avšak s výjimkou zařízení spadajících pod písmeno a), plynových turbín a plynových motorů, nepřekročí 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn.

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že žádné spalovací zařízení používající těžký topný olej s koncentrací síry vyšší, než je uvedeno v odstavci 1, není v provozu bez povolení vydaného příslušným orgánem, který stanoví mezní hodnoty emisí.

(*) Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 1.

(**) Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17.;

b) odstavec 3 se zrušuje.

4) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 3a

Maximální obsah síry v lodním palivu

Členské státy zajistí, aby na jejich území nebyla používána lodní paliva, pokud jejich obsah síry překračuje 3,50 % hmotnostních, s výjimkou paliv dodávaných do lodí, které používají metody snižování emisí podle článku 4c s uzavřenými systémy.“

5) V článku 4 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zajistí, aby na jejich území nebyly používány plynové oleje, pokud jejich obsah síry překračuje 0,10 % hmotnostních.“

6) Článek 4a se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Maximální obsah síry v lodních palivech používaných v teritoriálních mořích, výlučných ekonomických zónách a kontrolních zónách znečištění členských států, včetně kontrolních oblastí emisí SO_x, a osobními loděmi provozujícími liniovou dopravu do přístavů Unie nebo z nich“;

b) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby nebyla používána lodní paliva v oblastech jejich teritoriálních moří, výlučných ekonomických zón a kontrolních zón znečištění spadajících do kontrolních oblastí emisí SO_x, pokud hmotnostní obsah síry v těchto palivech překračuje:

a) 1,00 % do 31. prosince 2014;

b) 0,10 % od 1. ledna 2015.

Tento odstavec se vztahuje na všechna plavidla všech vlajek včetně plavidel, jež zahájila plavbu mimo území Unie. Komise řádně zohlední veškeré budoucí změny požadavků podle přílohy VI úmluvy MARPOL, které se vztahují na kontrolní oblasti emisí SO_x, a případně bezodkladně předloží vhodné návrhy na příslušnou úpravu této směrnice.“;

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby nebyla používána lodní paliva v oblastech jejich teritoriálních moří, výlučných

ekonomických zón a kontrolních zón znečištění, pokud hmotnostní obsah síry v těchto palivech překračuje:

a) 3,50 % od 18. června 2014;

b) 0,50 % od 1. ledna 2020.

Tento odstavec se vztahuje na všechna plavidla všech vlajek včetně plavidel, jež zahájila plavbu mimo území Unie, aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 4 a článek 4b.“;

d) odstavce 4, 5, 6 a 7 se nahrazují tímto:

„4. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby do 1. ledna 2020 nebyla používána lodní paliva v oblastech jejich teritoriálních moří, výlučných ekonomických zón a kontrolních zón znečištění spadajících mimo kontrolní oblasti emisí SO_x osobními loděmi provozujícími liniovou dopravu do kteréhokoli přístavu Unie nebo z něj, pokud obsah síry v těchto palivech překračuje 1,50 % hmotnostních.

Členské státy jsou odpovědné za prosazování tohoto požadavku alespoň u plavidel plujících pod jejich vlajkou a u plavidel všech vlajek zdržujících se v jejich přístavech.

5. Členské státy vyžadují správné vedení lodních deníků, včetně údajů o změně paliva.

5a. Členské státy usilují o zajištění dostupnosti lodních paliv vyhovujících této směrnici a informují Komisi o dostupnosti těchto lodních paliv ve svých přístavech a terminálech.

5b. Pokud členský stát zjistí, že loď nevyhovuje normám pro lodní paliva vyhovující této směrnici, má příslušný orgán členského státu právo požadovat, aby loď:

a) předložila záznamy opatření, jež byla přijata ve snaze zajistit soulad, a

b) prokázala, že se pokusila nakoupit lodní palivo vyhovující této směrnici v množství odpovídajícím jejímu plánu plavby a že se v případě, že nebylo v místě plánovaného nákupu dostupné, pokusila najít alternativní zdroje tohoto lodního paliva a že ani přes veškerou její snahu získat lodní palivo vyhovující této směrnici je nebylo možné získat.

Loď se nemusí odchýlit od zamýšlené trasy nebo zbytečně plavbu odložit kvůli tomu, aby splnila předpisy.

Pokud loď poskytne informace uvedené v prvním pododstavci, dotčený členský stát zohlední veškeré příslušné okolnosti a předložené důkazy a přijme na jejich základě vhodné opatření, přičemž může od přijetí kontrolních opatření také upustit.

V případě, že nebude možné zakoupit lodní palivo vyhovující této směrnici, loď o tom informuje stát, pod jehož vlajkou pluje, a příslušný orgán daného cílového přístavu.

Přístavní stát v okamžiku, kdy loď prokáže, že lodní paliva vyhovující této směrnici nebyla dostupná, informuje Komisi.

6. Členské státy v souladu s pravidlem 18 přílohy VI úmluvy MARPOL:

- a) povedou veřejně dostupný seznam místních dodavatelů lodního paliva;
- b) zajistí, aby obsah síry ve všech lodních palivech prodávaných na jejich území byl uveden dodavatelem na dodacím listě zásobníku, doplněném zapečetěným vzorkem podepsaným zástupcem přijímající lodi;
- c) přijmou opatření proti dodavatelům lodního paliva, u kterých bylo zjištěno, že dodávají palivo, které neodpovídá tomu, co je uvedeno na dodacím listě zásobníku;
- d) zajistí, že budou přijata nápravná opatření, aby palivo, u něž byla zjištěna nevhodnost, bylo upraveno tak, aby odpovídalo požadavkům.

7. Členské státy zajistí, aby se na jejich území neuváděla na trh lodní motorová nafta s obsahem síry vyšším než 1,50 % hmotnostních.;

e) odstavec 8 se zrušuje.

7) Články 4b a 4c se nahrazují tímto:

„Článek 4b

Maximální obsah síry v lodních palivech používaných loděmi kotvícími v přístavech Unie

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby plavidla kotvící v přístavech Unie nepoužívala lodní paliva

s obsahem síry vyšším než 0,10 % hmotnostních, přičemž se posádce poskytne dostatečná doba, aby co nejdříve po příplutí do kotviště a co nejpozději před odplutím mohla provést potřebnou výměnu paliva.

Členské státy vyžadují, aby byl čas výměny paliva zaznamenán v lodním deníku.

2. Odstavec 1 se nepoužije:

- a) mají-li být podle zveřejněného jízdního řádu lodě v kotvišti po dobu kratší než dvě hodiny;
- b) pro lodi, které vypínají všechny motory a využívají během kotvení v přístavech dodávky elektřiny z pobřeží.

3. Členské státy zajistí, aby se na jejich území neuváděly na trh lodní plynové oleje s obsahem síry vyšším než 0,10 % hmotnostních.

Článek 4c

Metody snižování emisí

1. Členské státy povolí použití metod snižování emisí loděmi všech vlajek ve svých přístavech, teritoriálních mořích, výlučných ekonomických zónách a kontrolních zónách znečištění jako alternativu k používání lodních paliv, která splňují požadavky článků 4a a 4b, a to za podmínek odstavců 2 a 3 tohoto článku.

2. Na lodích používajících metody snižování emisí uvedené v odstavci 1 se nepřetržitě dosahuje snížení emisí oxidu siřičitého, které je přinejmenším rovnocenné snížení, jehož by bylo dosaženo použitím lodních paliv, která splňují požadavky článků 4a a 4b. Rovnocenné emisní hodnoty se stanoví v souladu s přílohou I.

2a. Členské státy vyzývají kotvící plavidla k používání pobřežních systémů pro dodávky elektřiny jako k alternativnímu způsobu snižování emisí.

3. Metody snižování emisí uvedené v odstavci 1 musí být v souladu s kritérii stanovenými v aktech uvedených v příloze II.

4. Je-li to opodstatněné z hlediska vědeckotechnického pokroku v oblasti alternativních metod snižování emisí a v zájmu zajištění přísného souladu s příslušnými nástroji a normami přijatými IMO, Komise:

- a) je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9a, kterými se mění přílohy I a II;

b) případně přijme prováděcí akty, které stanoví podrobné požadavky na sledování emisí. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9 odst. 2.“

8) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 4d

Schvalování metod snižování emisí pro použití na lodích plujících pod vlajkou členského státu

1. Metody snižování emisí, které spadají do oblasti působnosti směrnice Rady 96/98/ES (*), se schvalují v souladu s uvedenou směrnicí.

2. Metody snižování emisí, na něž se nevztahuje odstavec 1 tohoto článku, se schvalují postupem uvedeným v čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) (**), s přihlédnutím k:

- a) pokynům vypracovaným IMO;
- b) výsledkům zkoušek provedených podle článku 4e;
- c) vlivům na životní prostředí, včetně dosažitelného snížení emisí a dopadů na ekosystémy v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek, a
- d) proveditelnosti sledování a ověřování.

Článek 4e

Zkoušky nových metod snižování emisí

Členské státy mohou, případně ve spolupráci s ostatními členskými státy, povolit zkoušky metod snižování emisí z lodí na plavidlech plujících pod jejich vlajkou nebo v mořských oblastech v jejich pravomoci. Během těchto zkoušek není používání lodních paliv, která vyhovují požadavkům článků 4a a 4b, povinné za předpokladu, že jsou splněny všechny následující podmínky:

- a) Komise a každý dotčený přístavní stát je vyzooměn písemně nejméně šest měsíců před zahájením zkoušek;
- b) doba platnosti povolení ke zkouškám nepřekročí osmnáct měsíců;
- c) na všech zúčastněných lodích jsou instalována zařízení znemožňující nedovolenou manipulaci k nepřetržitému sledování emisí z komína a jsou používána po celou zkušební dobu;
- d) na všech zúčastněných lodích je dosaženo snížení emisí, která jsou přinejmenším rovnocenná těm, kterých by

bylo dosaženo pomocí mezních hodnot síry v palivech stanovených v této směrnici;

- e) existují odpovídající systémy nakládání s odpadem, pokud jde o odpad, který vyprodukuje metody snižování emisí během zkušební doby;
- f) po celou zkušební dobu se posuzuje dopad na mořské prostředí, zejména na ekosystémy v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek, a
- g) do šesti měsíců po ukončení zkoušek jsou úplné výsledky předány Komisi a zpřístupněny veřejnosti.

Článek 4f

Finanční opatření

Členské státy mohou přijmout finanční opatření ve prospěch subjektů, na něž se vztahuje tato směrnice, pokud jsou tato opatření v souladu s platnými pravidly pro státní podporu i s pravidly, jež mají být v této oblasti přijata.

(*) Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25.

(**) Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.“

9) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Odběr vzorků a analýza

1. Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k tomu, aby odběrem vzorků kontrolovaly, zda obsah síry v používaných palivech je v souladu s články 3, 3a, 4, 4a a 4b. Odběr vzorků začne dnem, ke kterému vstoupí v platnost daná mezní hodnota maximálního obsahu síry v palivech. Musí se provádět v pravidelných intervalech, dostatečně často a v takovém množství, aby vzorky reprezentovaly zkoumané palivo a v případě lodního paliva, které plavidla používají v dotyčných mořských oblastech a přístavech. Vzorky se analyzují bez zbytečného odkladu.

1a. Použijí se tyto dále uvedené způsoby odběru vzorků, analýzy a kontroly lodního paliva:

- a) kontrola lodních deníků a dodacích listů zásobníků;

a podle potřeby níže uvedené způsoby odběru vzorků a analýzy:

b) odběr vzorků lodního paliva pro spalování na palubě během dodávky na loď v souladu s pokyny pro odběr vzorků topného oleje k určení shody s revidovanou přílohou VI úmluvy MARPOL, přijatou dne 17. července 2009 na základě rezoluce 182(59) Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC) IMO, a analýza obsahu síry nebo

c) odběr vzorků a analýza obsahu síry v lodním palivu pro spalování na palubě v zásobnících, je-li to technicky a ekonomicky proveditelné, a v zapečetěných vzorcích zásobníku na palubě lodí.

1b. Komise je zmocněna přijímat prováděcí akty týkající se:

a) četnosti odběru vzorků;

b) metod odběru vzorků;

c) definice reprezentativního vzorku zkoumaného paliva.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9 odst. 2.

2. Referenční metodou pro stanovení obsahu síry je metoda ISO 8754 (2003) nebo PrEN ISO 14596 (2007).

S cílem stanovit, zda lodní palivo dodávané a používané na lodích je v souladu s mezními hodnotami obsahu síry požadovanými podle článků 3a, 4, 4a a 4b, použije se postup ověřování jakosti paliva podle dodatku VI k příloze VI úmluvy MARPOL.“

10) Článek 7 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Každý rok do 30. června členské státy na základě výsledků odběru vzorků, analýzy a kontrol prováděných podle článku 6 předkládají Komisi zprávu o dodržování norem pro obsah síry stanovených v této směrnici za předchozí rok.

Na základě zpráv obdržných v souladu s prvním pododstavcem tohoto odstavce a oznámení týkajících se nedostupnosti lodního paliva, které vyhovuje této směrnici, podaných členskými státy v souladu s čl. 4a odst. 5b pátým pododstavcem Komise do 12 měsíců od

data uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce vypracuje a zveřejní zprávu o uplatňování této směrnice. Komise posoudí nutnost dalšího posílení příslušných ustanovení této směrnice a předloží za tím účelem příslušné legislativní návrhy.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Komise je zmocněna přijímat prováděcí akty, pokud jde o informace, které mají být do zahrnuty zprávy, a o formát zprávy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9 odst. 2.“;

c) odstavce 2 a 3 se nahrazují tímto:

„2. Do 31. prosince 2013 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu doplněnou případně o legislativní návrhy. Komise ve své zprávě zváží potenciál pro snížení znečištění ovzduší, přičemž vezme v úvahu zejména výroční zprávy předkládané v souladu s odstavci 1 a 1a a svá pozorování, pokud jde o kvalitu ovzduší a acidifikaci, náklady na paliva, potenciální ekonomický dopad, zjištěný odklon k jiným druhům dopravy a pokrok ve snižování emisí z lodí.

3. Do 31. prosince 2012 vypracuje Komise ve spolupráci s členskými státy a zúčastněnými stranami vhodná opatření, včetně těch, která jsou uvedena v pracovním dokumentu Komise ze dne 16. září 2011 nazvaném „Snižování emisí znečišťujících látek z námořní dopravy a soubor nástrojů pro udržitelnou vodní dopravu“, s cílem podpořit dodržování environmentálních norem této směrnice a minimalizovat jejich možné negativní dopady.“;

d) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9a, pokud jde o přizpůsobení čl. 2 bodů 1, 2, 3, 3a, 3b a 4, čl. 6 odst. 1 písm. b) a čl. 6 odst. 2 vědeckému a technickému pokroku. Tato přizpůsobení nesmějí vést k žádné přímé změně oblasti působnosti této směrnice nebo mezních hodnot obsahu síry v palivech stanovených v této směrnici.“

11) Článek 8 se zrušuje.

12) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (*).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nezaujme žádné stanovisko, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

(*) Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.“

13) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4c odst. 4 a čl. 7 odst. 4 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 17. prosince 2012. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl.4c odst. 4 a čl. 7 odst. 4 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí uvedených v daném rozhodnutí. Toto rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění tohoto rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Rozhodnutí

nemá vliv na platnost žádných aktů v přenesené pravomoci, které jsou již v platnosti.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4c odst. 4 a čl. 7 odst. 4 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament a Rada nevysloví ve lhůtě tří měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitky nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitky nevysloví. Na žádost Evropského parlamentu nebo Rady bude tato lhůta prodloužena o tři měsíce.“

14) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých podle této směrnice.

2. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující a mohou zahrnovat pokuty, které budou vypočteny tak, aby se zajistilo, že ti, kteří porušili předpisy, přijdou o ekonomické výhody, jichž tímto způsobem nabyli, a že při opakovaném porušení předpisů se budou tyto pokuty postupně zvyšovat.“

15) Příloha směrnice 1999/32/ES se nahrazuje přílohou této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 18. června 2014. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 3***Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 4***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 21. listopadu 2012.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
A. D. MAVROYIANNIS

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA I

ROVNOCENNÉ EMISNÍ HODNOTY PRO METODY SNIŽOVÁNÍ EMISÍ, NA NĚŽ ODKAZUJE ČL. 4c ODST. 2

Mezní hodnoty obsahu síry v lodním palivu uvedené v člancích 4a a 4b a pravidlech 14.1 a 14.4 přílohy VI úmluvy MARPOL a odpovídající hodnoty emisí podle čl. 4c odst. 2:

Obsah síry v lodním palivu (% hmot.)	Poměr emisí SO ₂ (ppm) / CO ₂ (% obj.)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Poznámka:

- Mezní hodnoty poměrů emisí se uplatní pouze při použití ropného destilátu nebo zbytkových topných olejů.
- V odůvodněných případech, kdy je koncentrace CO₂ snížena pomocí jednotky pro čištění spalin (EGC), lze koncentraci CO₂ měřit na vstupu této jednotky, pokud se jasně prokáže, že tato metodika je správná.

PŘÍLOHA II

KRITÉRIA PRO POUŽITÍ METOD SNIŽOVÁNÍ EMISÍ, NA NĚŽ ODKAZUJE ČL. 4c ODS. 3

Metody snižování emisí, na něž odkazuje článek 4c, musí splňovat alespoň kritéria uvedená v těchto aktech, v použitelném rozsahu:

Metoda snižování emisí	Kritéria použití
Směs lodního paliva a odpařeného zemního plynu	Rozhodnutí Komise 2010/769/EU ze dne 13. prosince 2010 o stanovení kritérií pro použití technických postupů tankery na zkapalněný zemní plyn jako alternativy k používání lodních paliv s nízkým obsahem síry, která splňují požadavky článku 4b směrnice Rady 1999/32/ES o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES o obsahu síry v lodních palivech ⁽¹⁾ .
Systémy čištění spalin	Rezoluce MEPC.184 (59) přijatá dne 17. července 2009 Odpadní voda, která je produktem systémů čištění spalin, v nichž se používají chemické látky, přídatné látky a jiné chemické přípravky vytvořené na místě, jak se uvádí v bodě 10.1.6.1 rezoluce MEPC.184(59), se nesmí vypouštět do moře, a to ani v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek, pokud provozovatel lodi neprokáže, že vypuštění takové vody do moře nebude mít žádný významný dopad na lidské zdraví a životní prostředí a ani je nijak neohrozí. Je-li použita látka hydroxid sodný, je dostačující, pokud odpadní voda splňuje kritéria stanovená v rezoluci MEPC.184(59) a její pH nepřesahuje hodnotu 8,0.
Biopaliva	Používání biopaliv ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů ⁽²⁾ , které vyhovují příslušným normám CEN a ISO. Směsi biopaliv a lodních paliv musí splňovat normy pro obsah síry stanovené v článku 3a, čl. 4a odst. 1, 1a a 4 a v článku 4b této směrnice.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 328, 14. 12. 2010, s. 15.

⁽²⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16.“