

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2005/33/ES

zo 6. júla 2005,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/32/ES vzhľadom na obsah síry v lodných palivách

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 175 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

(1) Environmentálna politika Spoločenstva, stanovená na základe článku 174 zmluvy v akčných programoch pre životné prostredie, a najmä v Šiestom environmentálnom akčnom programe Spoločenstva, prijatom rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ⁽⁴⁾, má za cieľ dosiahnuť takú úroveň kvality ovzdušia, ktorá nespôsobuje neprijateľné dosahy a riziká pre zdravie ľudí a životné prostredie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 45 E, 25.2.2003, s. 277.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 208, 3.9.2003, s. 27.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 4. júna 2003 (Ú. v. EÚ C 68 E, 18.3.2004, s. 311), spoločná pozícia Rady z 9. decembra 2004 (Ú. v. EÚ C 63 E, 15.3.2005, s. 26) a pozícia Európskeho parlamentu z 13. apríla 2005 (zatiaľ neuvyhlásená v úradnom vestníku), rozhodnutie Rady z 23. mája 2005.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

(2) Smernica Rady 1999/32/ES z 26. apríla 1999 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách ⁽⁵⁾ stanovuje maximálny povolený obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji, v plynovom oleji a v lodnom plynovom oleji, používanom v Spoločenstve.

(3) Smernica 1999/32/ES vyžaduje, aby Komisia zvažila, aké opatrenia by sa mohli prijať s cieľom znížiť acidifikáciu spôsobenú spaľovaním lodných palív, iných, než sú lodné plynové oleje, a aby v prípade potreby vypracovala návrh.

(4) Emisie z lodnej dopravy prispievajú v dôsledku spaľovania lodných palív s vysokým obsahom síry k znečisťovaniu ovzdušia oxidom siričitým a emisiami častíc, poškodzovaniu zdravia ľudí, poškodzovaniu životného prostredia, verejného a súkromného majetku a kultúrneho dedičstva a prispievajú k acidifikácii.

(5) Znečistenie z lodí s palivom s vysokým obsahom síry má negatívny vplyv predovšetkým na ľudí a prírodné prostredie pobrežných oblastí a v blízkosti prístavov. V tejto súvislosti sú preto potrebné osobitné opatrenia.

(6) Opatrenia uvedené v tejto smernici dopĺňajú vnútroštátne opatrenia členských štátov zamerané na dodržiavanie emisných stropov pre látky znečisťujúce atmosféru, ktoré sú stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/81/ES ⁽⁶⁾.

(7) Zníženie obsahu síry v palivách prináša lodiam určité výhody súvisiace s efektívnosťou prevádzky a nákladmi na údržbu a uľahčuje efektívne využívanie určitých technológií znižovania emisií, ako je napríklad selektívna katalytická redukcia.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 121, 11.5.1999, s. 13. Smernica zmenená a doplnená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 22. Smernica zmenená a doplnená Aktom o prístupení z roku 2003.

- (8) Zmluva vyžaduje, aby sa brali do úvahy osobitné charakteristiky najvzdialenejších regiónov Spoločenstva, konkrétne francúzskych zámorských departementov, Azorov, Madeiry a Kanárskych ostrovov.
- (9) Diplomatická konferencia prijala v roku 1997 Protokol o zmenách a doplneniach Medzinárodného dohovoru o prevencii znečisťovania morí z lodí z roku 1973, ktorý bol upravený protokolom z roku 1978 (ďalej len „MARPOL“). Týmto protokolom sa k MARPOL-u pripája nová príloha VI, ktorá obsahuje pravidlá prevencie znečisťovania ovzdušia z lodí. Protokol z roku 1997 a následne príloha VI k protokolu MARPOL nadobudli platnosť 19. mája 2005.
- (10) Príloha VI k MARPOL-u stanovuje, že určité oblasti by sa mali označovať ako kontrolné oblasti emisie oxidov síry (ďalej „kontrolné oblasti emisie SO_x“). Baltské more je už označené ako takáto oblasť. Diskusie v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) viedli k dohode o princípe označenia Severného mora, vrátane Lamanšského prielivu, ako kontrolných oblastí emisie SO_x po tom, ako príloha VI nadobudne platnosť.
- (11) Vzhľadom na globálny charakter námornej dopravy by sa malo vyvinúť maximálne úsilie na nájdenie medzinárodných riešení. Komisia a členské štáty by sa mali usilovať o zabezpečenie celosvetového zníženia maximálneho povoleného obsahu síry v lodných palivách na úrovni IMO, a to vrátane preskúmania prínosu označenia nových morských oblastí za kontrolné oblasti emisie SO_x podľa prílohy VI k MARPOL-u.
- (12) Na dosiahnutie cieľov tejto smernice je potrebné vynucovanie povinností vzhľadom na obsah síry v lodných palivách. Na zabezpečenie dôveryhodného vykonávania tejto smernice je potrebné zaviesť v celom Spoločenstve efektívny odber vzoriek a odrádzajúce sankcie. Členské štáty by mali prijať vynucovacie opatrenia vo vzťahu k plavidlám, ktoré plávajú pod ich vlajkou, a plavidlám pod všetkými vlajkami, pokiaľ sú v ich prístavoch. Okrem toho je vhodné, aby členské štáty úzko spolupracovali na ďalších vynucovacích opatreniach, aj pokiaľ ide o iné plavidlá podľa medzinárodného námorného práva.
- (13) Aby mal námorný priemysel dostatok času prispôbiť sa technicky maximálnej hodnote obsahu síry 0,1 % hmotnostných v lodných palivách, ktoré používajú plavidlá na vnútrozemských vodných cestách a lode kotviace v prístavoch Spoločenstva, je potrebné, aby bol dátum, od ktorého by sa mala táto požiadavka uplatňovať, 1. január 2010. Keďže tento termín by mohol predstavovať určité technické problémy pre Grécko, je vhodná dočasná úľava pre určité špecifické plavidlá prevádzkované na území Helénskej republiky.
- (14) Táto smernica by sa mala považovať za prvý krok v prebiehajúcom procese znižovania emisií z námornej dopravy, ktorý poskytuje vyhliadky ďalšieho znižovania emisií pomocou nižšieho povoleného maximálneho obsahu síry v palivách a technológií znižovania emisií, a na rozvoj ekonomických nástrojov, ktoré budú podnetom na dosiahnutie výrazných znížení.
- (15) Je veľmi dôležité posilniť pozície členských štátov na rokovaní IMO, najmä aby sa vo fáze preskúmania prílohy VI k MARPOL-u podporilo zväzovanie ambicioznejších opatrení vzhľadom na prísnejšie maximálne hodnoty síry pre ťažké vykurovacie oleje používané loďami, a využitie rovnocenných alternatívnych opatrení na zníženie emisií.
- (16) Zhromaždenie IMO vo svojom uznesení A.926(22) vyzvalo vlády, najmä vlády v regiónoch označenými kontrolnými oblasťami emisie SO_x, aby v oblastiach ich súdnej právomoci zabezpečili dostupnosť ťažkých vykurovacích olejov s nízkym obsahom síry a vyzvali predstaviteľov ropného priemyslu a priemyslu lodnej dopravy, aby uľahčili dostupnosť a použitie ťažkých vykurovacích olejov s nízkym obsahom síry. Členské štáty by mali prijať potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že miestni dodávatelia lodných palív sprístupnia vyhovujúce palivá v dostatočnom množstve na pokrytie dopytu.
- (17) IMO prijala usmernenia o odbere vzoriek palivového oleja s cieľom zistiť, či sa dodržiava príloha VI k MARPOL-u, a má vypracovať usmernenia o systémoch čistenia výfukových plynov a iných technologických metódach na obmedzenie emisií SO_x v kontrolovaných oblastiach emisie SO_x.
- (18) Smernica Rady 88/609/EHS ⁽¹⁾ bola prepracovaná smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/80/ES z 23. októbra 2001 o obmedzení emisií určitých znečisťujúcich látok do ovzdušia z veľkých spaľovacích zariadení ⁽²⁾. Podľa toho by mala byť prepracovaná aj smernica 1999/32/ES, ako je uvedené v jej článku 3 ods. 4.

(1) Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 1. Smernica zmenená a doplnená Aktom o pristúpení z roku 2003.

(2) Ú. v. ES L 336, 7.12.1988, s. 1.

- (19) Je vhodné, aby existujúci Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí, ktorý bol zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽¹⁾, pomáhal Komisii v súvislosti so schvaľovaním technológií znižovania emisií.
- (20) Technológie znižovania emisií môžu poskytnúť aspoň rovnaké alebo ešte výraznejšie zníženie emisií ako používanie palív s nízkym obsahom síry za predpokladu, že nemajú nepriaznivý vplyv na ekosystémy a že boli vyvinuté v rámci príslušných mechanizmov schvaľovania a kontroly. Je dôležité, aby existovali správne podmienky podporujúce vznik nových technológií znižovania emisií.
- (21) Európska námorná bezpečnostná agentúra by mala podľa potreby poskytovať Komisii a členským štátom pomoc pri monitorovaní vykonávania tejto smernice.
- (22) Opatrenia nevyhnutné na vykonanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy na výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽²⁾.
- (23) Smernica 1999/32/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

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

1. Článok 1 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Zníženie emisií oxidu siričitého vznikajúcich spaľovaním niektorých kvapalných palív vyrábaných z ropy sa dosahuje zavedením maximálnych hodnôt obsahu síry v týchto palivách ako podmienky ich používania na území členských štátov, v ich výsošných vodách, vo výlučných hospodárskych zónach alebo v zónach kontroly znečisťovania.

Obmedzenia obsahu síry v niektorých kvapalných palivách vyrábaných z ropy, stanovené v tejto smernici, sa však nevzťahujú na:

- a) palivá určené na výskum a testovanie;
- b) palivá určené na spracovanie pred ich konečným spálením;
- c) palivá určené na spracovanie v rafinárskom priemysle;
- d) palivá používané a uvedené na trh v najvzdialenejších regiónoch Spoločenstva za predpokladu, že príslušné členské štáty zabezpečia, aby sa v týchto regiónoch:
 - dodržiavali normy kvality ovzdušia,
 - nepoužívali ťažké vykurovacie oleje, ktorých obsah síry presahuje 3 % hmotnostné;
- e) palivá, ktoré používajú vojenské lode a iné vojenské plavidlá. Každý členský štát sa však snaží zabezpečiť prijatím vhodných opatrení neobmedzujúcich prevádzku alebo akcieschopnosť takýchto lodí, aby sa tieto lode prevádzkovali v súlade s touto smernicou, pokiaľ je to primerané a praktické;
- f) akékoľvek použitie palív v plavidle, potrebné na osobitný účel zaistenia bezpečnosti lode alebo záchrany života na mori;
- g) akékoľvek použitie palív na lodi, vynútené poškodením lode alebo jej zariadenia, ak sa po vzniku škody uskutočňujú všetky primerané opatrenia na vylúčenie alebo minimalizovanie nadmerných emisií a ak sa čo najskôr prijímajú opatrenia na odstránenie škody. Toto ustanovenie sa neuplatňuje v prípade, ak vlastník alebo veliteľ lode spôsobili škodu úmyselne alebo z nebanlivosti;
- h) palivá používané na palubách plavidiel, ktoré používajú schválené technológie znižujúce emisie v súlade s článkom 4c.“

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 415/2004 (Ú. v. EÚ L 68, 6.3.2004, s. 10).

⁽²⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

a) prvá zarážka v bode 1 sa nahrádza takto:

„— každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, na ktoré sa vzťahuje kód KN 2710 19 51 až 2710 19 69, alebo“;

b) prvý pododsek v bode 2 sa nahrádza takto:

„plynový olej znamená:

— každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, na ktoré sa vzťahuje kód KN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 alebo 2710 19 49, alebo

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

c) bod 3 sa nahrádza takto:

„3. lodné palivo znamená každé kvapalné palivo získané z ropy, určené na použitie pre plavidlá alebo používané na palube plavidla, vrátane palív definovaných v norme ISO 8217;“

d) vkladajú sa tieto body:

„3a. lodná motorová nafta znamená každé lodné palivo, ktorého viskozita alebo hustota patrí do kategórie viskozity alebo hustoty definovanej v tabuľke I normy ISO 8217 pre triedy DMB a DMC;

3b. lodný plynový olej znamená každé lodné palivo, ktorého viskozita alebo hustota patrí do kategórie viskozity alebo hustoty definovanej v tabuľke I normy ISO 8217 pre triedy DMX a DMA;

3c. MARPOL znamená Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania mora z lodí z roku 1973 v znení protokolu z roku 1978;

3d. príloha VI k MARPOL-u znamená prílohu s názvom Pravidlá zabránenia znečisťovania ovzdušia z lodí, ktorá je pripojená k dohovoru MARPOL protokolom z roku 1997;

3e. kontrolné oblasti emisií SO_x znamenajú morské oblasti vymedzené Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) v prílohe VI k dohovoru MARPOL;

3f. osobné lode znamenajú lode, ktoré prevážajú viac než 12 cestujúcich, pričom za cestujúceho sa považuje každá iná osoba než:

i) veliteľ lode a členovia posádky a iné osoby zamestnané alebo akokoľvek inak zúčastnené na palube lode v rámci jej prevádzky a

ii) dieťa mladšie než jeden rok;

3g. pravidelné služby znamenajú série ciest osobnej lode prevádzkovaných tak, aby obstarávali dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi, alebo série ciest z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzipristátí buď:

i) podľa uverejneného cestovného poriadku, alebo

ii) s takými pravidelnými alebo častými cestami, že v nich možno rozoznať cestovný poriadok;

3h. vojnová loď znamená loď patriacu ozbrojeným silám štátu, ktorá nesie vonkajšie znaky, podľa ktorých možno rozlíšiť štátnu príslušnosť tejto lode, pod velením dôstojníka náležito povereného vládou tohto štátu, ktorého meno sa nachádza v príslušnom zozname dôstojníkov alebo v rovnocennom zápise, s posádkou podliehajúcou riadnej vojenskej disciplíne;

3i. *kotviace lode znamenajú lode*, ktoré sú bezpečne priviazané alebo zakotvené v prístave Spoločenstva počas nakladania, vykladania alebo kým slúžia na ubytovanie cestujúcich, vrátane času, keď neprebiehajú operácie súvisiace s nákladom;

3j. *vnútrozemské plavidlo znamená plavidlo*, ktoré je osobitne určené na použitie na vnútrozemských vodných cestách v zmysle smernice Rady 82/714/EHS zo 4. októbra 1982, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy (*), vrátane všetkých plavidiel, ktoré majú:

i) osvedčenie Spoločenstva o vnútrozemskej plavbe podľa smernice 82/714/EHS;

ii) osvedčenie vydané podľa článku 22 revidovaného dohovoru o plavbe na Rýne;

3k. *uvedenie na trh znamená dodávanie alebo sprístupňovanie lodných palív určených na spaľovanie na palube tretím osobám, odplatne alebo bezodplatne, kdekoľvek v rámci súdnej právomoci členských štátov. Nepatrí sem dodávanie ani sprístupňovanie lodných palív na vývoz v nákladných cisternách lodí;*

3l. *najvzdialenejšie regióny znamenajú francúzske zámorské departementy, Azory, Madeiru a Kanárske ostrovy, ako sú uvedené v článku 299 zmluvy;*

3m. *technológia znižovania emisií znamená systém čistenia výfukových plynov alebo akúkoľvek inú technologickú metódu, ktorá je overiteľná a vynútiteľná.*

(*) Ú. v. ES L 301, 28.10.1982, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená Aktom o prístupení z roku 2003.“.

e) bod 6 sa vypúšťa.

3. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Maximálny obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že od 1. januára 2003 sa na ich územiach nepoužívajú ťažké vykurovacie oleje s obsahom síry vyšším než 1 % hmotnostné.

2. i) S výhradou vhodného monitorovania emisií príslušnými orgánmi sa táto požiadavka nevzťahuje na ťažké vykurovacie oleje použité:

a) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/80/ES z 23. októbra 2001 o obmedzení emisií určitých znečisťujúcich látok do ovzdušia z veľkých spaľovacích zariadení (*), ktoré sa považujú za nové v zmysle článku 2 ods. 9 uvedenej smernice a ktoré spĺňajú maximálne hodnoty emisií pre oxid siričitý, stanovené v prílohe IV k tejto smernici a uplatňované v súlade s jej článkom 4;

b) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa vzťahuje smernica 2001/80/ES, ktoré sa považujú za existujúce v zmysle článku 2 ods. 10 uvedenej smernice, a pritom emisie oxidu siričitého nepresahujú 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn, a kde od 1. januára 2008 emisie oxidu siričitého zo spaľovacích zariadení podľa článku 4 ods. 3 písm. a) smernice 2001/80/ES nepresahujú úroveň vyplývajúcu z dodržiavania maximálnych hodnôt emisií pre nové zariadenia, uvedených v časti A prílohy IV k tejto smernici a kde sa primerane uplatňujú články 5, 7 a 8 tejto smernice;

c) v iných spaľovacích zariadeniach, ktoré nie sú zahrnuté v písmenách a) a b), ak emisie oxidu siričitého z týchto spaľovacích zariadení nepresahujú 1 700 mg/Nm³ pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn;

d) pri spaľovaní v rafinériách, kde sa mesačný priemer emisií oxidu siričitého, vypočítaný pre všetky zariadenia v rafinérii bez ohľadu na typ použitého paliva alebo použitej kombinácie palív, pohybuje v medziach, ktoré si určí každý členský štát a ktoré nepresahujú 1 700 mg/Nm³. To sa nevzťahuje na spaľovacie zariadenia podľa písmena a) alebo od 1. januára 2008 na spaľovacie zariadenia podľa písmena b).

ii) Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby žiadne spaľovacie zariadenie používajúce ťažký vykurovací olej s obsahom síry, ktorý presahuje hodnotu podľa odseku 1, nebolo v prevádzke bez povolenia príslušného orgánu, ktorý stanovuje maximálne hodnoty emisií.

3. Ustanovenia odseku 2 sa skúmajú a v prípade potreby menia a dopĺňajú na základe každej budúcej zmeny alebo doplnenia smernice 2001/80/ES.

(*) Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 1. Smernica zmenená a doplnená Aktom o prístupení z roku 2003.“

4. Článok 4 sa mení a dopĺňa takto:

a) S účinnosťou od 1. januára 2010:

i) v odseku 1 sa vypúšťajú slová „vrátane lodných plynových olejov“;

ii) odsek 2 sa vypúšťa.

b) S účinnosťou od 11. augusta 2005 sa odseky 3 a 4 vypúšťajú.

5. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 4a

Maximálny obsah síry v lodných palivách používaných v kontrolných oblastiach emisie SO_x a osobnými loďami poskytujúcimi pravidelné služby do alebo z prístavov Spoločenstva

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsoštných vôd, v ich výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly

znečisťovania patriacich do kontrolných oblastí emisie SO_x sa nebudú používať lodné palivá s obsahom síry vyšším než 1,5 % hmotnostného. To sa vzťahuje na všetky plavidlá pod všetkými vlajkami vrátane tých plavidiel, ktorých cesta sa začala mimo Spoločenstva.

2. Dátumy na uplatňovanie odseku 1 sú tieto:

a) pre oblasť Baltského mora uvedenú v pravidle 14 ods. 3 písm. a) prílohy VI k MARPOL-u 11. augusta 2006;

b) pre oblasť Severného mora:

— 12 mesiacov po nadobudnutí platnosti označenia IMO v súlade s ustanovenými postupmi alebo

— 11. augusta 2007,

podľa toho, ktorý deň nastane skôr;

c) pre oblasti iných morských oblastí vrátane prístavov, ktoré IMO následne označí ako kontrolné oblasti emisie SO_x podľa pravidla 14 ods. 3 písm. b) prílohy VI k MARPOL-u: 12 mesiacov po nadobudnutí platnosti označenia.

3. Členské štáty zodpovedajú za vynucovanie odseku 1, prinajmenšom pokiaľ ide o:

— plavidlá plávajúce pod ich vlajkou a

— v prípade členských štátov, ktoré susedia s kontrolnými oblasťami emisií SO_x, plavidlá všetkých vlajok, pokiaľ sú v ich prístavoch.

Členské štáty môžu uskutočniť aj ďalšie vynucovacie opatrenia vo vzťahu k iným plavidlám v súlade s medzinárodným námorným právom.

4. Odo dňa uvedeného v odseku 2 písm. a) členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsoštných vôd, v ich výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania nepoužívajú osobné lode poskytujúce pravidelné služby do alebo z ktoréhokoľvek prístavu Spoločenstva

lodné palivá s obsahom síry vyšším než 1,5 % hmotnostného. Členské štáty zodpovedajú za vynucovanie tejto požiadavky, aspoň pokiaľ ide o plavidlá plávajúce pod ich vlajkou a plavidlá všetkých vlajok, pokiaľ sú v ich prístavoch.

5. Odo dňa uvedeného v odseku 2 písm. a) členské štáty vyžadujú ako podmienku vplávania lodí do prístavov Spoločenstva správne vedenie lodných denníkov vrátane údajov súvisiacich s výmenou paliva.

6. Odo dňa uvedeného v odseku 2 písm. a) a v súlade s pravidlom 18 prílohy VI k MARPOL-u členské štáty:

— vedú register miestnych dodávateľov lodných palív,

— zabezpečujú, aby bol obsah síry vo všetkých lodných palivách predávaných na ich území potvrdený dodávateľom na dodacom liste pre nádrž lode, s pripojením zapečatenej vzorky podpísanej zástupcom prijímajúcej lode,

— podnikajú potrebné kroky voči dodávateľom lodných palív, u ktorých bolo zistené, že dodávajú palivo, ktoré nezodpovedá údajom uvedeným na dodacom liste pre nádrž lode,

— zabezpečujú, že sa podniknú potrebné kroky na uvedenie zisteného nevyhovujúceho paliva do súladu s požiadavkami.

7. Odo dňa uvedeného v odseku 2 písm. a) členské štáty zabezpečujú, aby sa na ich území neuvádzala na trh lodná motorová nafta s obsahom síry vyšším než 1,5 % hmotnostného.

8. Komisia oznamuje členským štátom dátumy na uplatňovanie uvedené v odseku 2 písm. b) a uverejní ich v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4b

Maximálny obsah síry v lodných palivách, ktoré používajú plavidlá vnútrozemskej plavby a lode kotviace v prístavoch Spoločenstva

1. S účinnosťou od 1. januára 2010 členské štáty prijímajú všetky potrebné kroky na zabezpečenie toho, aby nasledujúce plavidlá nepoužívali lodné palivá s obsahom síry vyšším než 0,1 % hmotnostného:

a) plavidlá vnútrozemskej plavby a

b) lode kotviace v prístavoch Spoločenstva, pričom sa posádke poskytne dostatok času na dokončenie všetkých operácií súvisiacich s výmenou paliva čo najskôr po priplávaní do prístavu a čo najneskôr pred odplávaním z prístavu.

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 prístave menej než dve hodiny;

b) plavidlá vnútrozemskej plavby, ktoré majú osvedčenie potvrdzujúce dodržiavanie Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti života na mori z roku 1974 v znení neskorších predpisov, pokiaľ sa nachádzajú na mori;

c) do 1. januára 2012 na plavidlá uvedené v prílohe a prevádzkované výlučne na území Helénskej republiky;

d) lode, ktoré počas kotvenia v prístave vypnú všetky motory a používajú pobrežnú elektrickú energiu.

3. S účinnosťou od 1. januára 2010 členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území neuvádzali na trh lodné plynové oleje s obsahom síry vyšším ako 0,1 % hmotnostného.

Článok 4c

Skúšky a používanie nových technológií znižovania emisií

1. Členské štáty môžu, podľa potreby v spolupráci s inými členskými štátmi, povoliť skúšky technológií znižovania emisií lodí na plavidlách plávajúcich pod ich vlajkou alebo v morských oblastiach, ktoré patria do ich súdnej právomoci. Počas týchto skúšok nie je používanie lodných palív splňajúcich požiadavky článku 4a a 4b povinné za predpokladu, že:

- Komisia a ktorýkoľvek príslušný prístavný štát sú o týchto skúškach písomne informovaní najmenej 6 mesiacov pred začatím týchto skúšok,
- povolenia na skúšky netrvajú dlhšie než 18 mesiacov,
- všetky príslušné lode majú nainštalované zariadenia znemožňujúce ich svojvoľnú manipuláciu na nepretržité monitorovanie emisií spalín a používajú ich počas celej skúšobnej lehoty;
- všetky zúčastnené lode dosahujú zníženie emisií, ktoré sa rovná aspoň zníženiu, ktoré by sa dosiahlo uplatňovaním maximálnych hodnôt obsahu síry v palivách, uvedených v tejto smernici;
- na všetok odpad, ktorý tieto technológie znižovania emisií počas skúšobnej lehoty vygenerovali, sa používajú vhodné systémy odpadového hospodárstva;
- počas skúšobnej lehoty sa vyhodnocujú dosahy na morské prostredie, najmä na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek, a
- do šiestich mesiacov od skončenia skúšok sa Komisii poskytnú a verejnosti sprístupnia výsledky týchto skúšok v plnom rozsahu.

2. Technológie znižovania emisií pre lode plávajúce pod vlajkou členského štátu sa schvaľujú podľa postupu uvedeného 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 berú do úvahy:

- usmernenia, ktoré vypracuje IMO,

— výsledky všetkých skúšok uskutočnených podľa odseku 1,

— účinky na životné prostredie vrátane dosiahnuteľných obmedzení emisií a vplyvu na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek,

— uskutočniteľnosť monitorovania a overovania.

3. Kritériá používania technológií znižovania emisií loďami plávajúcimi pod ktoroukoľvek vlajkou v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek v Spoločenstve sa stanovujú v súlade s postupom podľa článku 9 ods. 2. Komisia oznámi tieto kritériá IMO.

4. Ako alternatívu používania lodných palív s nízkym obsahom síry, ktoré splňajú požiadavky článku 4a a 4b, členské štáty môžu povoliť lodiam používať schválenú technológiu znižovania emisií, ak tieto lode:

- nepretržite dosahujú zníženie emisií, ktoré sa rovná aspoň zníženiu, ktoré by sa dosiahlo uplatňovaním maximálnych hodnôt obsahu síry v palivách uvedených v tejto smernici,

- sú vybavené zariadením na nepretržité monitorovanie emisií a

- dôkladne zdokumentujú, že odpad vypustený v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek nemá vplyv na ekosystémy, a to podľa kritérií, ktoré orgány prístavných štátov oznámia IMO.

(*) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 415/2004 (Ú. v. EÚ L 68, 6.3.2004, s. 10).“

6. Článok 6 sa mení a dopĺňa takto:

a) Vkladá sa tento odsek:

„1a. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že obsah síry v lodných palivách spĺňa príslušné ustanovenia článkov 4a a 4b.

Podľa potreby sa použije každý z týchto prostriedkov odberu vzoriek, analýzy a kontroly:

- odber vzoriek lodného paliva určeného na spálenie na palube počas jeho dodávania na loď podľa usmernení IMO a analýza jeho obsahu síry,
- odber vzoriek a analýza obsahu síry v lodnom palive určenom na spaľovanie na palube, ktorý je uložený v cisternách, ak je tento postup uskutočniteľný, a v zapečatených vzorkách paliva z nádrže na palube lode,
- kontrola lodných denníkov a dodacích listov pre nádrž lode.

Odber vzoriek sa začína dňom nadobudnutia platnosti príslušnej hodnoty maximálneho obsahu síry v palive. Vykonáva sa dostatočne často, v dostatočnom rozsahu a takým spôsobom, aby boli vzorky reprezentatívnym vyjadrením skúmaného paliva a paliva, ktoré používajú lode, kým sú v príslušných oblastiach na mori, prístavoch a na vnútrozemských vodných cestách.

Členské štáty okrem toho prijímajú primerané opatrenia na monitorovanie obsahu síry v lodných palivách, na ktoré sa nevzťahujú články 4a a 4b.“

- b) V odseku 2 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) metóda ISO 8754 (1992) a PrEN ISO 14596 pre ťažký vykurovací olej a lodné palivá;“

7. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Podávanie správ a skúmanie

1. Na základe výsledkov odberu vzoriek, analýz a kontrol vykonaných v súlade s článkom 6 členské štáty predkladajú Komisii každoročne do 30. júna krátku správu o obsahu síry v kvapalných palivách, na ktoré sa vzťahuje táto smernica a ktoré sa používali na ich území počas predchádzajúceho kalendárneho roka. Táto správa obsahuje údaj o celkovom počte testovaných vzoriek podľa typu paliva a uvádza zodpovedajúce množstvo

použitého paliva a vypočítaný priemerný obsah síry. Členské štáty okrem toho uvádzajú v správe počet kontrol na palubách lodí a zaznamenávajú priemerný obsah síry v lodných palivách, ktoré sa používajú na ich území a na ktoré sa nevzťahuje táto smernica z 11. augusta 2005.

2. Okrem iného na základe:

- a) výročných správ predložených podľa odseku 1;
- b) pozorovaného vývoja kvality ovzdušia, acidifikácie, nákladov na palivo a prekládky na iné dopravné prostriedky;
- c) pokroku v znižovaní emisií oxidov síry z lodí cez mechanizmy IMO na základe iniciatívy Spoločenstva v tejto oblasti;
- d) opatrení novej analýzy efektívnosti nákladov uvedených v článku 4a ods. 4 vrátane priamych a nepriamych prínosov pre životné prostredie a možných ďalších opatrení na znižovanie emisií a
- e) vykonávania článku 4c

predloží Komisia najneskôr do roku 2008 správu Európskemu parlamentu a Rade.

Komisia môže predložiť spolu so svojou správou návrhy zmien a doplnení tejto smernice, a najmä pokiaľ ide o:

- druhú fázu maximálnych hodnôt síry stanovených pre jednotlivé kategórie palív a,
- berúc do úvahy prácu v IMO, pre tie oblasti mora, v ktorých sa majú používať palivá s nízkym obsahom síry.

Komisia osobitne zväži návrhy na:

- a) označenie ďalších kontrolných oblastí emisií SO_x;
- b) zníženie maximálneho obsahu síry v lodných palivách v kontrolných oblastiach emisií SO_x podľa možnosti na 0,5 hmotnostných %;
- c) alternatívne alebo doplnujúce opatrenia.

3. Do 31. decembra 2005 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o možnom použití ekonomických nástrojov vrátane takých mechanizmov, ako sú diferencované poplatky a poplatky za kilometre, obchodovateľné povolenia emisií a kompenzácia.

Komisia môže zväžiť predloženie návrhov ekonomických nástrojov ako alternatívnych alebo doplnujúcich opatrení v rámci preskúmania v roku 2008, pokiaľ možno jasne dokázať prínos pre životné prostredie a zdravie.

4. Všetky zmeny a doplnenia potrebné na technické úpravy článku 2 body 1, 2, 3a, 3b, 3c) a 4 alebo článku 6 ods. 2 vedeckému a technickému pokroku sa prijímajú postupom uvedeným v článku 9 ods. 2. Takéto úpravy neznamenaajú priame zmeny rozsahu pôsobnosti tejto smernice ani maximálnych hodnôt obsahu síry v palivách uvedených v tejto smernici.“

8. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Výbor

1. Komisii pomáha výbor.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 a 7 rozhodnutia Rady 1999/468/ES (*) so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie ustanovené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

(*) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.“

9. Vkladá sa text prílohy k tejto smernici.

Článok 2

Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 11. augusta 2006. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

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

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 6. júla 2005

Za Európsky parlament

Predseda

J. BORRELL FONTELLES

Za Radu

Predseda

J. STRAW

PRÍLOHA

„PRÍLOHA

GRÉCKE PLAVIDLÁ

NÁZOV PLAVIDLA	ROK DODANIA	ČÍSLO IMO
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA 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“