



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli, 15.7.2011  
KOM(2011) 439 v konečnom znení

2011/0190 (COD)

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

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

{SEK(2011) 918 v konečnom znení}

{SEK(2011) 919 v konečnom znení}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### Všeobecný kontext

Hlavným cieľom stratégie Európa 2020<sup>1</sup> je podpora energeticky účinnejšieho, ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva. Ďalšie znižovanie miery znečistenia ovzdušia je v tejto súvislosti dôležité pre zlepšenie ľudského zdravia a životného prostredia a prispieva k vytvoreniu udržateľnejšej Európy. Opatrenia EÚ, ktoré boli prijaté za posledné desaťročia, viedli k výraznému zníženiu emisií väčšiny látok znečisťujúcich ovzdušie vrátane oxidu siričitého (SO<sub>2</sub>), oxidov dusíka (NO<sub>x</sub>), prchavých organických zlúčenín, čpavku a emisií pevných častíc. Najväčšia miera tohto zníženia sa dosiahla v prípade pozemných zdrojov emisií, ako sú priemyselné zariadenia alebo cestná doprava. Ukázalo sa, že ďalšie zníženie týchto znečisťujúcich látok bude veľkým prínosom pre zdravie občanov EÚ, životné prostredie a hospodárstvo ako celok.

Z historického hľadiska sa menšia pozornosť venovala riešeniu problematiky zdrojov emisií v oblasti námornej dopravy v porovnaní s emisiami pochádzajúcimi z pozemných zdrojov. Keďže emisie znečisťujúcich látok z námornej dopravy môžu prekonávať veľké vzdialenosti, môžu mať vplyv na súši. Projekty z roku 2005 ukázali, že bez ďalších regulačných opatrení prekročí neustály rast emisií SO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub> v oblasti námornej dopravy do roku 2020 celkové množstvo emisií týchto znečisťujúcich látok zo všetkých pozemných zdrojov<sup>2</sup>.

#### Dôvody a ciele návrhu

Obsah síry v kvapalných palivách do veľkej miery podmieňuje emisie SO<sub>2</sub> súvisiace so spaľovaním tohto paliva, ako aj tvorbu (sekundárnych) emisií pevných častíc. Smernica 1999/32/ES v znení zmien a doplnení reguluje obsah síry v palivách využívaných v námornej doprave a zavádza konkrétne predpisy, ktoré boli schválené v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), do právnych predpisov EÚ. Konkrétne táto smernica obsahuje prísnejšie predpisy pre obsah síry v lodných palivách, ktoré sa používajú v oblastiach, ktoré si vyžadujú osobitnú environmentálnu ochranu, v oblastiach kontroly emisií síry<sup>3</sup> (SECA).

Od zmeny a doplnenia smernice v roku 2005 boli predpisy IMO s výraznou podporou EÚ, ktoré sa okrem iného týkali SO<sub>2</sub>, zrevidované v októbri 2008. Tieto pravidlá sa nachádzajú v prílohe VI Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí 73/78 (revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL)<sup>4</sup>. Už v čase prijatia zmenenej a doplnenej smernice z roku 2005 spoluzákonodarcovia EÚ, ktorí očakávajú potrebu ďalšieho zníženia emisií v oblasti

---

<sup>1</sup> Oznámenie Komisie „EURÓPA 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu“, KOM(2010) 2020 v konečnom znení.

<sup>2</sup> SEK (2005) 1133: Pracovný dokument útvarov Komisie pripojený k oznámeniu o tematickej stratégii o znečistení ovzdušia (KOM(2005) 446 v konečnom znení), smernica o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom vzduchu pre Európu (KOM(2005) 447 v konečnom znení) a pracovný dokument útvarov Komisie o vykonávaní politiky kvality ovzdušia EÚ a o príprave na jeho komplexné preskúmanie, SEK(2011) 342 v konečnom znení.

<sup>3</sup> Oblasť SECA zahŕňajú v EÚ Baltské a Severné more a Lamanšský prieliv.

<sup>4</sup> Uznesenie MEPC.176(58) prijaté 10. októbra 2008 (revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL).

dopravy, vyzvali Komisiu, aby preskúmala právne požiadavky týkajúce sa obsahu síry v tekutých palivách.

## **Súlad s inými politikami a cieľmi Únie**

Tento návrh je v súlade s článkom 191 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) a jeho cieľom je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany ľudského zdravia a životného prostredia. Je to navyše v súlade so stratégiou Európa 2020 a súvisiacimi hlavnými iniciatívami, najmä tými, ktoré sa týkajú plánov na nízkouhlíkovú spoločnosť a inovácií v Únii, ako aj existujúcich politik EÚ pre udržateľnú dopravu.

## **2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU**

### **Verejná konzultácia**

Komisia pri príprave tejto pozmeňujúcej a doplňujúcej smernice viedla online konzultácie otvorené všetkým zainteresovaným stranám (vrátane organizácií, členských štátov, MVO, širokej verejnosti), a to od 29. októbra 2010 do 5. januára 2011. Od zúčastnených strán sa požadovalo, aby vyjadrili svoje názory na prípadné začlenenie najnovších príslušných predpisov IMO do právnych predpisov EÚ. Komisia okrem verejnej konzultácie viedla konzultácie aj so zástupcami členských štátov a s ostatnými zúčastnenými stranami.

Verejná konzultácia priniesla 244 odpovedí od rôznych organizácií. Dôležitý prínos revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL k zlepšeniu kvality ovzdušia v EÚ uznali všetky zúčastnené strany. Podľa názoru väčšiny respondentov by ustanovenia EÚ týkajúce sa technológií znižovania emisií mali byť v súlade s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL. Široké spektrum technológií znižovania emisií by sa podľa ich názoru malo povoliť so súčasným zabezpečením primeraných záruk pre životné prostredie. Respondenti sa takisto zhodli na tom, že posilnenie a harmonizácia monitorovania a presadzovania noriem pre síru sú dôležitým nástrojom, ktorý zabezpečí dosiahnutie plánovaných environmentálnych zlepšení. Niektoré zúčastnené strany vyjadrili obavy týkajúce sa nákladov súvisiacich s novými požiadavkami a potenciálnym rizikom prekládky na iné dopravné prostriedky (z príbrežnej námornej dopravy na nákladné vozidlá), najmä v oblastiach, kde sú normy pre síru prísnejšie (SECA). Ostatní zdôrazňovali potrebu urýchlených opatrení EÚ na podporu reakcie priemyslu a zabezpečenie environmentálneho prínosu revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL.

Podrobnejšie informácie o výsledkoch verejnej konzultácie sa nachádzajú v posúdení vplyvu, ktorý je súčasťou tohto návrhu<sup>5</sup>.

### **Externá expertíza a informácie pre verejnosť**

Vykonalo sa niekoľko štúdií na podporu prípravnej práce, ktoré vyústili do súčasného návrhu. Tieto štúdie boli po svojom dokončení uverejnené na internetovej stránke Komisie venovanej politikám EÚ o emisiách z lodnej dopravy: [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships\\_directive.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm).

### **Výsledky posúdenia vplyvu**

---

<sup>5</sup> SEK [odkaz].

Očakáva sa, že nové medzinárodné maximálne hodnoty pre obsah síry v lodných palivách výrazne prispejú k zníženiu emisií oxidu siričitého v odvetví námornej dopravy. Do veľkej miery sa tým prispeje k dosiahnutiu všeobecných cieľov ochrany životného prostredia vytýčených v tematickej stratégii o znečistení ovzdušia z roku 2005, ako aj k dosiahnutiu konkrétnych cieľov uvedených v smernici. Zabezpečia sa aj ďalšie dôležité vedľajšie prínosy v podobe zníženia emisií pevných častíc a oxidov dusíka (čo je dôležitý prekursor prízemného ozónu). Je potrebné zabezpečiť, aby sa tieto predpokladané prínosy prejavili, a to minimálne v záujme podpory súladu s platnými limitnými hodnotami kvality ovzdušia.

Posúdenie vplyvu potvrdzuje nákladovú efektívnosť plného zosúladenia smernice s prísnejšími normami IMO pre palivá a s predpismi o metódach znižovania emisií. Na základe jeho zistení predstavuje revízia prílohy VI k dohovoru MARPOL z roku 2008 pre EÚ prínos z hľadiska zlepšenia zdravia a zníženia miery úmrtnosti, ktorý sa odhaduje na 15 až 34 miliárd EUR. Náklady na vykonanie revízie boli od 2,6 do 11 miliárd EUR. Revízia ako taká predstavuje prínos, ktorý je trinásťkrát vyšší ako náklady.

Okrem zosúladenia smernice s predpismi organizácie IMO sa v posúdení vplyvu odporúča zachovať spojenie medzi prísnejšími normami pre palivá v oblastiach SECA a normami, ktoré sa uplatňujú na osobné lode na pravidelných linkách, ktoré sa plavia mimo oblastí SECA. Zavedenie novej normy SECA pre osobné lode sa však odloží o 5 rokov, aby sa predišlo prípadným problémom s nedostatkom paliva. Pomer prínosov a nákladov pre túto možnosť je v rozmedzí od 1,5 do 6 (ak sa norma 0,1 % zavedie v roku 2020) a od 0,8 do 10 (ak sa norma 0,1 % zavedie v roku 2025).

Okrem toho sa v posúdení vplyvu analyzovali problémy zistené počas revízie smernice. Predovšetkým sa ukázalo, že pri uplatňovaní ustanovení smernice existujú isté nedostatky (najmä pri výbere vzoriek a predkladaní správ). V posúdení vplyvu sa navrhuje, aby sa najprv vypracovali usmernenia pre monitorovanie a vykonávanie tejto smernice a v prípade, že tento prístup zlyhá, aby sa zvažilo prijatie záväzných predpisov.

V posúdení vplyvu sa napokon odporúča, aby Európska komisia a členské štáty využívali a tam, kde je to možné a potrebné, aj prispôbili existujúce nástroje s cieľom pomôcť priemyslu pri prechode na nové a dostupné technologické normy vrátane noriem, ktoré schválila organizácia IMO alebo iné príslušné organizácie (najmä pre oxidy dusíka, pevné častice a skleníkové plyny).

### **3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU**

#### **Zhrnutie navrhovaného opatrenia**

Účelom tohto návrhu je prepracovať smernicu 1999/32/ES o obsahu síry v niektorých palivách s cieľom:

- 1) Zosúladiť smernicu s predpismi IMO pre palivové normy vrátane noriem uplatniteľných mimo oblastí SECA.
- 2) Zosúladiť smernicu s predpismi IMO pre metódy znižovania emisií.
- 3) Zachovať väzbu medzi prísnejšími palivovými normami v oblastiach SECA (ktoré v súčasnosti vyžadujú maximálny obsah síry v lodných palivách 1,5 % a od roku 2015 –

0,1 %) a normami, ktoré platia pre osobné lode plaviace sa po pravidelných linkách mimo oblastí SECA (v súčasnosti je to 1,5 %).

#### 4) Posilniť systém monitorovania a presadzovania EÚ.

Začlenenie medzinárodných palivových noriem do právnych predpisov EÚ posilní efektívnosť týchto noriem, pretože by sa monitorovali a presadzovali v rámci systému EÚ, ktorý je oveľa účinnejší ako medzinárodný systém kontroly. Navrhovaný rozšírený prístup k inovatívnym metódam znižovania emisií a podpora ich využívania ako ekvivalentná možnosť zosúladenia je riešením obáv z finančných dôsledkov vyplývajúcich z nových predpisov IMO pre niektoré priemyselné odvetvia. Do veľkej miery by sa tým znížili náklady na dodržiavanie predpisov IMO (o 50 % až 88 %) a podporili inovačné priemyselné riešenia v súlade s prioritami stratégie Európa 2020 a článkom 3 Zmluvy o EÚ. Prísnejšie palivové normy pre osobné lode plaviace sa na pravidelných linkách, ktoré väčšinou kotvia v prístavoch alebo blízko pri pobreží, by navyše zabezpečili zlepšenie kvality ovzdušia v pobrežných oblastiach. Zavedenie prísnejších palivových noriem pre osobné lode sa v porovnaní s oblasťami SECA odloží o 5 rokov, aby sa predišlo prípadným problémom s nedostatkom paliva. Posilnenie systému monitorovania a presadzovania EÚ má mimoriadny význam vzhľadom na skutočnosť, že výrazne prísnejšie palivové normy a súvisiace náklady na plnenie požiadaviek môžu viesť k zvýšeniu miery ich obchádzania.

Tieto opatrenia zabezpečia lepšie vykonávanie a presadzovanie smernice vnútroštátnymi orgánmi a jej ľahšie dodržiavanie subjektmi odvetvia, čo by malo viesť k vyššej miere ochrany životného prostredia.

#### **Právny základ**

Hlavným cieľom smernice je ochrana životného prostredia. Tento návrh sa preto zakladá na článku 192 ZFEÚ.

#### **Zásada subsidiarity**

Právo EÚ regulovať obsah síry v kvapalných palivách s významným vplyvom na vnútorný trh a životné prostredie je zakotvené v Zmluve o EÚ. V článku 3 Zmluvy o EÚ sa uvádza, že „Únia vytvára vnútorný trh. Usiluje sa o trvalo udržateľný rozvoj Európy založený na vyváženom hospodárskom raste a cenovej stabilite, o sociálne trhové hospodárstvo s vysokou konkurencieschopnosťou zamerané na dosiahnutie plnej zamestnanosti a sociálneho pokroku, ako aj o vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zlepšenie jeho kvality.“ Okrem toho, v článku 191 ZFEÚ sa uvádza, že „Politika Únie v oblasti životného prostredia prispieva k uskutočňovaniu nasledujúcich cieľov: udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia, ochrana ľudského zdravia, rozvážne a racionálne využívanie prírodných zdrojov, podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia [...]“.

Globálny rozmer námornej dopravy a cezhraničný vplyv znečisťovania ovzdušia v dôsledku spaľovania palív obsahujúcich síru si vyžaduje zavedenie spoločných predpisov pre všetky členské štáty. Pre neexistenciu takýchto predpisov by sa na lode plaviace sa vo vodách EÚ vzťahovali rôzne vnútroštátne normy. V dôsledku takejto právnej zmesi by fungovanie lodného priemyslu v EÚ bolo veľmi zložité a nákladné, čo by viedlo k narušeniu vnútorného trhu.

Iba harmonizované opatrenia na úrovni EÚ s intenzívnejším systémom monitorovania a presadzovania zabezpečí účinné vykonávanie a uplatňovanie medzinárodných palivových noriem v jednotlivých členských štátoch<sup>6</sup>.

## Podrobné vysvetlenie návrhu

### Článok 1

Tento článok obsahuje podrobné informácie o navrhovaných zmenách a doplneniach smernice 1999/32/ES.

- Článok 2 smernice 1999/32/ES bol zmenený a doplnený s cieľom prispôbiť definície lodnej motorovej nafty a lodného plynového oleja podľa najnovších noriem ISO, rozšíriť definíciu metódy znižovania emisií a zosúladiť ju s definíciou ekvivalentov v nariadení 4 revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL.
- Článok 3 bol zmenený a doplnený s cieľom prepracovať ustanovenia o maximálnom obsahu síry v ťažkých vykurovacích olejoch po prijatí smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách (integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania životného prostredia)<sup>7</sup>, ktorá je prepracovaním európskych právnych predpisov o priemyselných emisiách.
- Bol pridaný článok 3a s cieľom zabezpečiť, aby sa lodné palivá nepoužívali alebo aby boli uvedené na trh v členských štátoch v prípade, že obsah síry v nich presahuje všeobecnú normu 3,5 % hmotnostného. Toto ustanovenie sa zaoberá najmä rizikom, že možnosť používania ťažkých vykurovacích olejov v kombinácii s metódami znižovania emisií namiesto používania destilovaných palív s nízkym obsahom síry by mohlo viesť k používaniu a uvádzaniu na trh paliva nízkej kvality. Metódy znižovania emisií by umožnili odsírenie paliva s vysokým obsahom síry a zníženie emisií oxidu siričitého do vzduchu. Ak sa však na znižovanie emisií používa palivo nízkej kvality s vysokým obsahom síry, mohlo by to mať za následok únik odpadových vôd vysokej hustoty a negatívne ovplyvniť morské prostredie. Zabezpečením minimálnej kvality paliva sa zároveň zabráni riziku poruchy lodného motora.
- Článok 4 o maximálnom obsahu síry v plynových olejoch bol zmenený a doplnený s cieľom odstrániť odkazy na nadobudnutie účinnosti maximálnych hodnôt síry, ktoré medzičasom prestali byť aktuálne.
- Článok 4a bol zmenený a doplnený s cieľom:
  - zaviesť nové ustanovenie o normách pre palivá s obsahom síry, ktoré sa bude uplatňovať mimo oblastí SECA („všeobecná norma“);
  - zosúladiť normy pre palivá s obsahom síry uplatniteľné v oblastiach SECA s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL;

---

<sup>6</sup> Podrobnejšie vysvetlenie zásady subsidiarity sa nachádza v posúdení vplyvu, ktoré je súčasťou tohto návrhu.

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17.

- zaviesť maximálnu hodnotu síry 0,1 % pre osobné lode, ktoré sa plavia mimo oblastí SECA v roku 2020, čím sa obnoví prepojenie požiadaviek pre osobné lode prevádzkované mimo oblastí SECA s požiadavkami pre osobné lode prevádzkované v rámci oblastí SECA;
  - objasniť, že register miestnych dodávateľov lodných palív, ktorý musia členské štáty viesť, by mal byť verejne dostupný;
  - odstrániť zastarané odkazy;
  - poveriť Komisiu, aby stanovila nové oblasti SECA na základe rozhodnutia Medzinárodnej námornej organizácie (IMO).
- Článok 4b bol zmenený a doplnený s cieľom odstrániť výnimku z povinnosti stanovenej v článku 4b ods. 1 pre určité plavidlá prevádzkované na území Helénskej republiky, keďže obdobie, na ktoré bola udelená, už uplynulo, a odstrániť odkaz na nadobudnutie účinnosti maximálnych hodnôt pre síru, ktoré sú už zastarané.
  - Článok 4c bol zmenený a doplnený a boli pridané články 4d a 4e s cieľom zosúladiť smernicu s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL a prispôsobiť ju technickému pokroku. Navrhovaná smernica členským štátom predovšetkým ukladá, aby lodiam umožnili používať metódy znižovania emisií ako alternatívu k používaniu lodných palív s nízkym obsahom síry za predpokladu, že budú nepretržite znižovať emisie oxidu siričitého porovnateľné s tými, ktoré by dosiahli pri používaní palív s nízkym obsahom síry. Používanie metód znižovania emisií zároveň podlieha konkrétnym kritériám s cieľom zabezpečiť, aby tieto metódy nevedli k výraznému negatívnemu vplyvu a rizikám pre ľudské zdravie a životné prostredie. Tieto kritériá stanoví buď organizácia IMO na základe doplnkov alebo zmien a doplnení prostredníctvom rozhodnutia Komisie, alebo v prípade neexistencie nástrojov IMO ich stanoví Európska komisia. Metódy znižovania emisií, ktoré používajú lode plaviace sa pod vlajkou členských štátov, budú schválené buď na základe smernice 96/98/ES z 20. decembra 1996 o vybavení námorných lodí<sup>8</sup>, alebo na základe tejto smernice, a to prostredníctvom Výboru pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí, stanovený nariadením 2099/2002/ES. Postup a podmienky na testovanie nových metód znižovania emisií zostávajú nezmenené.
  - Článok 6 bol zmenený a doplnený s cieľom poskytnúť Komisii právomoc určovať frekvenciu odoberania vzoriek, metódy odoberania vzoriek a definíciu odberu reprezentatívnej vzorky skúmaných palív a prispôsobiť metódu na stanovenie obsahu síry a rozhodujúcu metódu najnovším medzinárodným technickým normám.
  - Článok 7 bol zmenený a doplnený s cieľom objasniť účel správy o obsahu síry v palivách, na ktorú sa vzťahuje smernica a ktorú majú Komisii predložiť členské štáty, a s cieľom previesť na Komisiu právomoc stanovovať formu a obsah tejto správy. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh má tiež zosúladiť odsek 4 článku 7 o prispôbení príslušných ustanovení smernice vedeckému a technickému pokroku s novými komitologickými predpismi podľa Lisabonskej zmluvy.
  - Článok 8 sa vypúšťa, pretože odkazuje na zrušenú smernicu.

<sup>8</sup> Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25.

- Článok 9 sa vypúšťa, pretože v smernici sa nepočíta s vykonávacími aktmi.
- S cieľom vytvoriť podmienky pre Európsku komisiu, aby mohla prijať delegované akty, sa pridáva článok 9a

## **Článok 2**

V tomto článku sa požaduje, aby členské štáty transponovali navrhovanú smernicu.

## **Článok 3**

V tomto článku sa objasňuje dátum nadobudnutia účinnosti navrhovanej smernice.

## **Článok 4**

V tomto článku sa stanovuje, že navrhovaná smernica je určená členským štátom.

## **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Návrh nemá žiaden vplyv na rozpočet Únie.

## **5. ĎALŠIE PRIPOMIENKY**

Návrh Komisie sprevádza oznámenie, ktoré v oddiele 4 obsahuje návrhy na stratégie súladu s predpismi a opis existujúcich nástrojov a prípadné budúce opatrenia, ktoré môžu priemyselnému odvetviu pomôcť čeliť jeho ťažkostiam v súvislosti so životným prostredím.

Komisia tiež počíta s kodifikáciou smernice 1999/32/ES v znení neskorších zmien a doplnení vrátane tohto návrhu na zmenu a doplnenie, po jej prijatí Európskym parlamentom a Radou. Smernica 1999/32/ES tak bude oveľa prehľadnejšia a právne transparentná, čo prispeje k dosiahnutiu lepšej regulačnej stratégie EÚ.



Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 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<sup>9</sup>,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>10</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>11</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Jedným z hlavných 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 1600/2002/ES<sup>12</sup>, je dosiahnuť takú úroveň kvality ovzdušia, ktorá nebude mať výrazný negatívny vplyv a riziká pre ľudské zdravie a životné prostredie.
- (2) Smernica Rady 1999/32/ES z 26. apríla 1999 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 93/12/EHS<sup>13</sup>, stanovuje maximálny povolený obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji, plynovom oleji a v lodnom plynovom oleji používanom v Únii.
- (3) 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 spôsobujú acidifikáciu.

---

<sup>9</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>10</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>11</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>12</sup> Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

<sup>13</sup> Ú. v. ES L 121, 11.5.1999, s. 13.

- (4) Podľa smernice 1999/32/ES musí Komisia predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní smernice a o predložených návrhoch na zmenu a doplnenie, najmä pokiaľ ide o zníženie maximálnych hodnôt síry pre lodné palivá patriace do oblastí kontroly emisií SO<sub>x</sub> (SECA), so zreteľom na činnosť v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO).
- (5) V roku 2008 bolo prijaté uznesenie 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, ktorý bol upravený protokolom z roku 1978 (ďalej len „MARPOL“), ktoré obsahuje pravidlá prevencie znečisťovania ovzdušia z lodí. Revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL nadobudla účinnosť 1. júla 2010.
- (6) Revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL zavádza, okrem iného, prísnejšie maximálne hodnoty pre síru 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 (3,5 % od 1. januára 2012 a v zásade 0,50 % od 1. januára 2020). Väčšina členských štátov je povinná vyžadovať, aby lode na základe svojich medzinárodných záväzkov od 1. júla 2010 používali v oblastiach SECA palivá s maximálnym obsahom síry 1,00 %. Na zabezpečenie súladu s medzinárodnými právnymi predpismi a zaistenie riadneho uplatňovania nových noriem pre síru stanovených globálne v Únii, by ustanovenia smernice 1999/32/ES mali byť v súlade s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL. Na zabezpečenie minimálnej kvality paliva používaného v lodiach, a to na základe súladu s palivami alebo technológiami, by sa nemalo povoliť používanie lodného paliva s obsahom síry vyšším, než je všeobecná norma 3,5 hmotnostného percenta, ani jeho uvádzanie na trh Únie.
- (7) Osobné lode sú prevádzkované väčšinou v prístavoch alebo blízko pobrežných oblastí a ich vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie je výrazný. Tieto lode sú povinné používať lodné palivo s rovnakým maximálnym obsahom síry, ako sa uplatňuje v oblastiach SECA (1,5 %). Vzhľadom na to, že v oblastiach SECA sa budú uplatňovať prísnejšie normy pre síru, uplatňovanie rovnakých noriem pre osobné lode je odôvodnené potrebou zlepšenia kvality ovzdušia v blízkosti prístavov a pobreží na územiach nepatriacich do oblastí SECA. Zavedenie novej normy SECA pre osobné lode sa však odloží o 5 rokov, aby sa predišlo prípadným problémom s nedostatkom paliva.
- (8) Na dosiahnutie cieľov smernice 1999/32/ES je potrebné riadne presadzovanie povinností vzhľadom na obsah síry v lodných palivách. Zo skúseností súvisiacich s vykonávaním tejto smernice vyplynulo, že je potrebné zabezpečiť účinnejší systém monitorovania a presadzovania s cieľom zaistiť riadne vykonávanie 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 zaviedli systém účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií za porušenie ustanovení smernice 1999/32/ES. Na zabezpečenie väčšej transparentnosti informácií je takisto vhodné zabezpečiť uverejnenie registra miestnych dodávateľov lodných palív.
- (9) Podávanie správ členskými štátmi podľa smernice 1999/32/ES sa na účely kontroly súladu s ustanoveniami smernice ukázalo ako nedostatočné z dôvodu nedostatku

harmonizovaných a dostatočne presných ustanovení o obsahu a forme správ členských štátov. Preto je podrobné uviesť podrobnejšie informácie o obsahu a forme správ, aby sa zabezpečila väčšia harmonizácia ich predkladania.

- (10) Po prijatí smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách (integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania životného prostredia)<sup>14</sup>, ktorá je prepracovaním právnych predpisov Únie o priemyselných emisiách, je potrebné primerane prepracovať ustanovenia smernice 1999/32/ES o maximálnom obsahu síry v ťažkých vykurovacích olejoch.
- (11) Dodržiavanie nízkych hodnôt síry v palivách, najmä v oblastiach SECA, môže viesť k výraznému zvýšeniu ceny lodných palív, aspoň v krátkodobom horizonte, a môže to mať negatívny vplyv na konkurencieschopnosť príbrežnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy, ako aj na konkurencieschopnosť priemyselných odvetví v krajinách susediacich s oblasťami SECA. Je potrebné priniesť vhodné riešenia v záujme zníženia nákladov na plnenie pre príslušné priemyselné odvetvia, ako napríklad schválenie alternatívnych, nákladovo efektívnejších spôsobov plnenia, ako sú palivá na báze zhody, a v prípade potreby poskytovanie pomoci. Komisia bude, okrem iného na základe správ od členských štátov, monitorovať dodržiavanie nových noriem kvality palív, najmä pokiaľ sa týka možnej spätnej zámery dopravy z mora za dopravu po pevnine.
- (12) Mal by sa uľahčiť prístup k metódam znižovania emisií. Tieto metódy môžu viesť k zníženiu emisií porovnateľnému, či dokonca vyššiemu ako zníženie, ktoré možno dosiahnuť prostredníctvom používania palív s nízkym obsahom síry za predpokladu, že nemajú žiadny negatívny vplyv na životné prostredie, ako sú morské ekosystémy, a že boli vyrobené v súlade s primeranými mechanizmami schvaľovania a kontroly. Kritériá na používanie metód na znižovanie emisií by mala stanoviť buď organizácia IMO na základe doplnkov alebo zmien a doplnení prostredníctvom rozhodnutia Komisie, alebo v prípade neexistencie nástrojov IMO ich stanoví Európska komisia.. Únia by mala uznať známe alternatívne metódy, ako je používanie palubných systémov čistenia výfukových plynov alebo zmes paliva a skvapalneného zemného plynu. Je dôležité podporiť testovanie a vývoj nových metód znižovania emisií.
- (13) S cieľom určiť dátum uplatňovania maximálnej hodnoty síry 0,50 %, určiť nové oblasti SECA, schváliť nové alternatívne metódy znižovania emisií a stanoviť vhodné podmienky na ich používanie, zabezpečiť primerané monitorovanie obsahu síry v palivách, harmonizovaný obsah a formát správ členských štátov a prispôbiť ustanovenia smernice vedeckému a technickému pokroku, právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by sa mala delegovať na Komisiu so zreteľom na určenie dátumu, od ktorého by sa v Únii mala uplatňovať maximálna hodnota obsahu síry 0,50 % hmotnostného, určenie nových oblastí SECA na základe rozhodnutia organizácie IMO, schválenie nových metód znižovania emisií, na ktoré sa nevzťahuje smernica Rady 96/98/ES<sup>15</sup> a stanovenie, doplnenie alebo zmenu podmienok ich používania, stanovenie spôsobov odberu vzoriek, monitorovanie emisií, obsah a formát správ a zmenu a doplnenie článku 2 bodov 1, 2, 3, 3a, 3b a 4, alebo článku 6 ods. 1 písm. a) a ods. 2 so zreteľom sa vedecký

---

<sup>14</sup> Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17.

<sup>15</sup> Ú. v. ES L 241, 29.8.1998, s. 27.

a technický pokrok, a v prípade potreby aj nástrojov organizácie IMO. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Komisia by pri príprave a tvorbe delegovaných aktov mala zaistiť súčasné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

- (14) Je vhodné, aby existujúci Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí, stanovený 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) a menia a dopĺňajú sa nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí<sup>16</sup> spolupracoval s Komisiou pri schvaľovaní technológií znižovania emisií, ktoré nie sú súčasťou smernice Rady 96/98/ES z 20. decembra 1996 o vybavení námorných lodí<sup>17</sup>. Smernica 1999/32/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

### Článok 1

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

1. Článok 1 ods. 2 písm. h) sa nahrádza takto:

h) palivá používané na palubách plavidiel, ktoré používajú schválené spôsoby znižujúce emisie v súlade s článkami 4c a 4e.

2. Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

- a) body 3a a 3b sa nahrádzajú takto:

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

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

- b) 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 metóda 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:

---

<sup>16</sup> Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

<sup>17</sup> Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25.

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich územiach nepoužívali ťažké vykurovacie oleje s obsahom síry vyšším než 1 % hmotnostné.

2. Do 31. decembra 2015 na základe vhodného monitorovania emisií príslušnými orgánmi sa požiadavka stanovená v odseku 1 nevzťahuje na ťažké vykurovacie oleje použité:

- a) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/80/ES<sup>18</sup>, ktoré sú predmetom článku 4 ods. 1, článku 4 ods. 2 alebo článku 4 ods. 3 písm. a) uvedenej smernice a ktoré spĺňajú maximálne hodnoty emisií pre oxid siričitý stanovené v uvedenej smernici;
- b) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa vzťahuje smernica 2001/80/ES, ktoré sú predmetom článku 4 ods. 3 písm. b) a článku 4 ods. 6 uvedenej smernice a kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn;
- c) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa nevzťahujú písmená a) alebo b) a kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn;
- d) pri spaľovaní v rafinériách, kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého, vypočítaný pre všetky 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/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn.

Od 1. januára 2016, s výhradou vhodného monitorovania emisií príslušnými orgánmi sa požiadavka stanovená v odseku 1 nevťahuje na ťažké vykurovacie oleje použité:

- a) v spaľovacích zariadeniach patriacich do pôsobnosti kapitoly III smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ<sup>19</sup>, ktoré sú v súlade maximálnymi hodnotami emisií oxidu siričitého pre takéto zariadenia stanovené v prílohe V k uvedenej smernici, alebo v prípade, keď sa v súlade s uvedenou smernicou neuplatňujú tieto maximálne hodnoty emisií, kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn;

---

<sup>18</sup> Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 1.

<sup>19</sup> Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17.

- b) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) a kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn;
- c) pri spaľovaní v rafinériách, kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého, vypočítaný pre všetky 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/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemových na suchý plyn.

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

b) odsek 3 sa vypúšťa.

4. Vkladá sa tento článok 3a:

*„Článok 3a*

**Maximálny obsah síry v lodných palivách**

Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich územiach nepoužívali alebo neuvádzali na trh lodné palivá s obsahom síry vyšším než 3,5 % hmotnostného.“

5. V článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali plynové oleje s obsahom síry vyšším než 0,10 % hmotnostného.

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 alebo v zónach kontroly znečisťovania členských štátov vrátane oblastí kontroly emisií SO<sub>x</sub> a v palivách 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, v ich výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania patriacich do kontrolných oblastí emisie SO<sub>x</sub> sa nebudú používať lodné palivá s obsahom síry vyšším než:

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

(b) 0,10 % hmotnostné od 1. januára 2015.

Tento odsek sa vzťahuje na všetky plavidlá pod všetkými vlajkami vrátane tých plavidiel, ktorých cesta sa začala mimo Únie.“

c) vkladá sa odsek 1a:

„1a. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsostných vôd, v ich výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania sa nebudú používať lodné palivá s obsahom síry vyšším než:

(a) 3,50 % hmotnostné od 1. januára 2012;

(b) 0,50 % hmotnostné od 1. januára 2020.

Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a tejto smernice v súvislosti s dátumom, od ktorého sa uplatňuje norma pre síru stanovená v písmene b) tohto odseku. Na základe posúdenia dostupnosti lodných palív organizáciou IMO v súlade s maximálnym obsahom síry vo výške 0,50 % hmotnostného, uvedeným v nariadení 14 ods. 8 prílohy VI k dohovoru MARPOL, je týmto dňom 1. január 2020 alebo 1. január 2025.

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

d) odsek 2 sa nahrádza takto:

„Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a tejto smernice o určení morských oblastí, ako sú kontrolné oblasti emisie SO<sub>x</sub> na základe rozhodnutia organizácie IMO v súlade s nariadením 14 ods. 3 bod 2 prílohy VI k dohovoru MARPOL.“

e) odseky 4, 5 a 6 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 patriacich do kontrolných oblastí emisií SO<sub>x</sub> osobnými loďami poskytujúcimi pravidelné služby medzi prístavmi Únie sa nebudú používať lodné palivá s obsahom síry vyšším než:

(c) 1,5 % hmotnostné;

(d) 0,10 % hmotnostné od 1. januára 2020.

5. Členské štáty vyžadujú ako podmienku vplávania lodí do prístavov Únie správne vedenie lodných denníkov vrátane údajov súvisiacich s výmenou paliva.

6. Členské štáty v súlade s nariadením 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 potvrdený dodávateľom na dodacom liste pre nádrž lode, s pripojením zapečatenej vzorky podpísanej zástupcom prijímajúcej lode;
- (c) podnikajú potrebné 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 potrebné kroky na uvedenie zisteného nevyhovujúceho paliva do súladu s požiadavkami.“
- (e) f)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 prijímú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby nasledujúce plavidlá nepoužívali lodné palivá s obsahom síry vyšším než 0,10 % hmotnostného:

- b) lode kotviace v prístavoch Únie, 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) a) prípady, keď podľa uverejneného cestovného poriadku má byť loď v prístave menej než dve hodiny;
- d) lode, ktoré počas kotvenia v prístave vypnú všetky motory a používajú pobrežnú elektrickú energiu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území neuvádzali na trh lodné plynové oleje s obsahom síry vyšším ako 0,10 % hmotnostného.“

*„Článok 4c*

**Metódy znižovania emisií**



1. Členské štáty umožnia používanie metód znižovania emisií lodí plaviacich sa pod všetkými vlajkami v ich prístavoch, výsostných vodách, vo výlučných hospodárskych zónach alebo zónach kontroly znečisťovania ako alternatívu voči používaniu lodných palív, ktoré spĺňajú požiadavky článkov 4a a 4b, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia odsekov 2 a 3.

2. Lode používajúce *metódy znižovania emisií* uvedené v odseku 1 budú nepretržite znižovať emisie oxidu siričitého porovnateľné s tými, ktoré by dosiahli pri používaní palív spĺňajúcich požiadavky článkov 4a a 4b. Emisie oxidu siričitého vznikajúce v dôsledku používania metód znižovania emisií nesmú presiahnuť maximálne hodnoty stanovené v prílohe 1.

3. Metódy znižovania emisií uvedené v odseku 1 musia byť v súlade s kritériami stanovenými v nástrojoch, na ktoré odkazuje príloha 2.1, pokiaľ nebude nahradená alebo doplnená kritériami stanovenými v prílohe 2.2.

4. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a, pokiaľ ide o :

- zmeny alebo doplnenia hodnôt stanovených v prílohe 1;
- zmeny alebo doplnenia zoznamu nástrojov uvedených v prílohe 2.1;
- stanovenia, zmeny alebo doplnenia kritérií uvedených v prílohe 2.2; a
- podrobné požiadavky na monitorovanie emisií tam, kde je to relevantné.

Komisia okrem iného zohľadní vedecký a technologický pokrok, ako aj príslušné nástroje a normy prijaté Medzinárodnou námornou organizáciou.“

8. Vkladajú sa tieto články 4d a 4e:

*„Článok 4d*

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

1. Metódy znižovania emisií patriace do pôsobnosti smernice Rady 96/98/ES<sup>20</sup> musia byť schválené v súlade s ustanoveniami uvedenej smernice.

2. Metódy znižovania emisií, ktoré nie sú zahrnuté v odseku 1, sa schvaľujú podľa postupu uvedeného v článku 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 2099/2002/ES z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS)<sup>21</sup>, pričom sa zohľadňujú:

- (a) usmernenia vypracované organizáciou IMO;

<sup>20</sup> Ú. v. ES L 241, 29.8.1998, s. 27.

<sup>21</sup> Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

- (b) výsledky všetkých skúšok uskutočnených podľa článku 4e;
- (c) účinky na životné prostredie vrátane dosiahnuteľných obmedzení emisií a vplyv na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek;
- (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 plávajúcich pod ich vlajkou alebo v morských oblastiach, ktoré patria do ich súdnej právomoci. Počas týchto skúšok nie je používanie lodných palív spĺňajúcich požiadavky článku 4a a 4b povinné za predpokladu, že boli splnené všetky nasledujúce podmienky:

- 1) Komisia a ktorýkoľvek príslušný prístavný štát sú o týchto skúškach písomne informovaní najmenej 6 mesiacov pred začatím týchto skúšok;
- 2) povolenia na skúšky netrvajú dlhšie než 18 mesiacov;
- 3) všetky príslušné lode majú nainštalované zariadenia znemožňujúce ich svojvoľnú manipuláciu na nepretržité monitorovanie emisií spalín a používajú ich počas celej skúšobnej lehoty;
- 4) 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;
- 5) na všetok odpad, ktorý tieto metódy znižovania emisií počas skúšobnej lehoty vygenerovali, sa používajú vhodné systémy odpadového hospodárstva;
- 6) počas skúšobnej lehoty sa vyhodnocujú dosahy na morské prostredie, najmä na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek;
- 7) do šiestich mesiacov od skončenia skúšok sa Komisii poskytnú a verejnosti prístupnía výsledky týchto skúšok v plnom rozsahu.“

9. Článok 6 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na overenie pomocou vzoriek, či obsah síry v používaných palivách spĺňa požiadavky článkov 3, 3a, 4, 4a a 4b. Odbery vzoriek sa začnú dňom nadobudnutia platnosti príslušnej hodnoty maximálneho obsahu síry v palive. Vykonávajú sa dostatočne často a takým spôsobom, aby vzorky reprezentovali skúmané palivo, a v prípade lodného paliva, aby reprezentovali palivo, ktoré používajú lode, kým sú príslušných oblastiach a v prístavoch.

Použije sa každý z týchto prostriedkov odberu vzoriek, analýzy a kontroly lodných palív:

- a) odber vzoriek lodného paliva určeného na spaľovanie na palube počas jeho dodávania na loď podľa usmernení pre odber vykurovacieho oleja na určenie súladu s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL<sup>22</sup> a na analýzu jeho obsahu síry;
- b) odber vzoriek a analýza obsahu síry v lodnom palive určenom na spaľovanie na palube, ktorý je uložený v cisternách a v zapečatených vzorkách paliva z nádrže na palube lode;
- c) kontrola lodných denníkov a dodacích listov pre nádrž lode.

Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a, pokiaľ ide o:

- i) frekvenciu odberu vzoriek;
  - ii) metódy odberu vzoriek;
  - iii) definície odberu reprezentatívnej vzorky skúmaného paliva;
  - (iv) informácie, ktoré sa majú uvádzať v lodných denníkoch a dodacích listoch pre nádrž lode.“
- b) odsek 1a sa vypúšťa.
  - c) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ako referenčná metóda na určovanie obsahu síry sa bude používať metóda ISO 8754 (2003).

Na zistenie, či lodné palivo, ktoré bolo dodané a používané na palubách lodí, neprekračuje maximálne hodnoty stanovené pre síru, požadované podľa článkov 3, 3a, 4, 4a a 4b, používa sa postup na kontrolu palív podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL s názvom vzorky vykurovacieho oleja<sup>23</sup>.“

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 za predchádzajúci rok o dodržiavaní noriem pre síru stanovených v tejto smernici.“

- b) vkladá sa odsek 1a:

---

<sup>22</sup> Uznesenie MEPC.182(59), prijaté 17. 7. 2009.

<sup>23</sup> Dodatok VI k uzneseniu MEPC.176(58), prijatý 10. októbra 2008 (revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL).

„1a. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a, pokiaľ ide o informácie, ktoré majú byť súčasťou správy, a o určenie formátu správy.“

c) vypúšťajú sa odseky 2 a 3.

d) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a o úprave článku 2, bodov 1, 2, 3, 3a, 3b a 4, článku 6 ods. 1 písm. a) a ods. 2 o vedeckom a technickom pokroku.“

11. článok 8 sa vypúšťa.

12. článok 9 sa vypúšťa.

13. vkladá sa tento článok 9a:

#### „Článok 9a

#### **Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
  2. Delegovanie právomocí uvedené v článku 4a ods. 1a a 2, v článku 4c ods. 4, v článku 6 ods. 1 a v článku 7 ods. 1a a 4 sa Komisii udeľuje na neurčitý čas od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice].
  3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomocí uvedené v článku 4a ods. 1a a 2, v článku 4c ods. 4, v článku 6 ods. 1 a v článku 7 ods. 1a a 4 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí v ňom uvedených. 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 4a ods. 1a a 2, článku 4c ods. 4, článku 6 ods. 1 a článku 7 ods. 1a a 4 nadobúda účinnosť iba vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada nevzniesli žiadne námietky v lehote dvoch mesiacov odo dňa jeho oznámenia Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu, že nemajú v úmysle vzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“
14. 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 najneskôr do [12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi uvedenými ustanoveniami a touto smernicou.  
  
Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú 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

Táto smernica je určená členským štátom.

V [...]

*Za Európsky parlament  
Predseda*

*Za Radu  
Predseda President*

## PRÍLOHA

### „PRÍLOHA I

#### Maximálne hodnoty emisií v prípade metód znižovania emisií uvedených v článku 4c ods. 2

Maximálne hodnoty síry v palive používanom na mori uvedené v článkoch 4a a 4b a v nariadeniach 14.1 a 14.4 prílohy VI k dohovoru MARPOL a zodpovedajúce maximálne hodnoty emisií uvedené v článku 4c ods. 2

Obsah síry v palive používanom na mori (% m/m)	Pomer emisií SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub> (% v/v)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Pozn.: - Používanie pomeru pre maximálne hodnoty emisií sa uplatňuje len pri používaní destilátov alebo zvyškových vykurovacích olejov vyrobených na báze ropy.  
- V prípade systémov čistenia výfukových plynov, ktoré absorbujú CO<sub>2</sub> počas procesu čistenia výfukových plynov je potreba zmerať CO<sub>2</sub> pred začatím procesu čistenia a použiť koncentráciu CO<sub>2</sub> pred čistením s koncentráciou SO<sub>2</sub> po čistení.“

## „PRÍLOHA 2

### Kritériá pre používanie metód znižovania emisií uvedených v článku 4c ods. 3

1. Metódy znižovania emisií uvedené v článku 4c spĺňajú podľa potreby minimálne kritériá špecifikované v týchto nástrojoch:

<i>Metóda znižovania emisií</i>	<i>Príslušné rozhodnutie Komisie</i>
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 kritériá 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 (Ú. v. EÚ L 328, 14.12.2010, s. 15).
Systémy čistenia výfukových plynov	UZNESENIE organizácie IMO MEPC.184(59) prijaté 17. júla 2009

### 2. Lode používajúce metódy znižovania emisií v súlade s článkom 4c musia:

- priebežne monitorovať a zaznamenávať emisie oxidu siričitého, a
- podrobne zdokumentovať, či tok odpadu vypusteného do mora vrátane uzavretých prístavov, prístavov a ústí riek nemá nijaký výrazný negatívny vplyv a či nepredstavuje riziko pre ľudské zdravie a životné prostredie.“