

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 13/2005**přijatý Radou dne 9. prosince 2004****s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/.../ES ze dne ..., kterou se mění směrnice 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech**

(2005/C 63 E/03)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Politika Společenství v oblasti životního prostředí, jak je stanovena v akčních programech pro životní prostředí, zejména v Šestém akčním programu Společenství pro životní prostředí přijatém rozhodnutím č. 1600/2002/ES ⁽⁴⁾, se na základě článku 174 Smlouvy zaměřuje na dosažení takové kvality ovzduší, která nepředstavuje pro lidské zdraví a životní prostředí nepřijatelné dopady nebo rizika.

(2) Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech ⁽⁵⁾ stanoví maximální přípustný obsah síry v těžkém topném oleji, plynovém oleji a lodním plynovém oleji používaném ve Společenství.

(3) Směrnice 1999/32/ES vyžaduje, aby Komise uvážila, která opatření by mohla být přijata ke snížení příspěvku spalování jiných lodních paliv než lodního plynového oleje k acidifikaci, a popřípadě předložila příslušný návrh.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 45 E, 25.2.2003, s. 277.

⁽²⁾ Úř. věst. C 208, 3.9.2003, s. 27.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 4. června 2003 (Úř. věst. C 68 E, 18.3.2004, s. 311), společný postoj Rady ze dne 9. prosince 2004 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13. Směrnice ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

(4) Emise z lodní dopravy pocházející ze spalování lodních paliv s vysokým obsahem síry přispívají k znečišťování ovzduší oxidem siřičitým a emisemi částic. To způsobuje acidifikaci, a tím škodí životnímu prostředí, poškozuje lidské zdraví a způsobuje škody na majetku a kulturním dědictví, zejména v blízkosti pobřežních oblastí a přístavů.

(5) Opatření uvedená v této směrnici ke snížení emisí z lodní dopravy v mezinárodních vodách doplňují vnitrostátní opatření členských států k dosažení souladu s emisními stropy pro látky znečišťující ovzduší stanovenými ve směrnici 2001/81/ES ⁽⁶⁾.

(6) Snížení obsahu síry v palivech představuje pro lodě určité výhody, co se týče provozního výkonu a nákladů na údržbu, a usnadňuje účinné využití některých technologií snižování emisí, například selektivní katalytické redukce.

(7) Smlouva vyžaduje, aby se přihlíželo ke zvláštnímu charakteru nejvzdálenějších regionů, totiž francouzských zámořských departementů, Azor, Madeiry a Kanárských ostrovů.

(8) V roce 1997 přijala diplomatická konference Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o zabránění znečištění z lodí z roku 1973 ve znění protokolu z roku 1978 (dále jen „MARPOL“). Uvedeným protokolem se k MARPOL připojuje nová příloha VI, která obsahuje předpisy pro zabránění znečištění ovzduší z lodí. Protokol z roku 1997 a v souvislosti s ním příloha VI MARPOL vstoupí v platnost dne 19. května 2005.

(9) Příloha VI MARPOL stanoví, že by některé oblasti měly být označeny jako kontrolní oblasti emisí oxidů síry (dále jen „kontrolní oblasti emisí SOx“). Baltské moře již bylo za takovou oblast označeno. Diskuse v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) vedly k dohodě o tom, že po vstupu přílohy VI v platnost bude Severní moře, včetně Lamanšského průlivu, označeno za kontrolní oblast emisí SOx.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 22. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

- (10) K dosažení cílů této směrnice je nezbytné vynucování plnění závazků, co se týče obsahu síry v lodních palivech. K zajištění důvěryhodného provedení této směrnice je nezbytný účinný odběr vzorků a odrazující sankce v rámci celého Společenství. Členské státy by měly přijmout donucovací opatření vůči plavidlům, která plují pod jejich vlajkou, a plavidlům, která vplouvají do jejich přístavů. Členské státy by také měly úzce spolupracovat za účelem přijetí dodatečných donucovacích opatření vůči ostatním plavidlům v souladu s mezinárodním námořním právem.
- (11) Námořnímu průmyslu by se měl poskytnout dostatečný čas k tomu, aby se mohl technicky přizpůsobit maximální mezní hodnotě 0,1 % hmotnostního obsahu síry v lodních palivech používaných plavidly vnitrozemské plavby a loděmi v kotvištích přístavů Společenství, a proto by dnem uplatnění tohoto požadavku měl být 1. leden 2010. Jelikož by tato lhůta mohla Řecku způsobovat technické obtíže, měla by pro některá plavidla provozovaná na území Řecka platit dočasná odchylka.
- (12) Je nezbytné posílit postavení členských států při jednáních v rámci IMO, zejména proto, aby byla ve fázi revize přílohy VI MARPOL zvážena ambicióznější opatření, co se týče přísnějších mezních hodnot síry v těžkých topných olejích používaných v lodích a využití rovnocenných alternativních opatření ke snižování emisí.
- (13) V rezoluci A.926(22) vyzvalo shromáždění IMO vlády, zejména v regionech, ve kterých byly určeny kontrolní oblasti emisí SO_x, aby v oblastech své působnosti zajišťily dostupnost lodních topných olejů s nízkým obsahem síry.
- (14) IMO přijala pokyny pro odběr vzorků topného oleje k určení shody s přílohou VI MARPOL a má vypracovat pokyny pro systémy čištění spalin a jiné technické postupy k omezení emisí SO_x v kontrolních oblastech emisí SO_x.
- (15) 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⁽¹⁾ přepracovala směrnici 88/609/EHS. V souladu s tím by měla být provedena revize směrnice 1999/32/ES, jak stanoví její čl. 3 odst. 4.
- (16) Komisi by měl být při schvalování technologií snižování emisí nápomocen stávající Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí, zřízený nařízením (ES) č. 2099/2002⁽²⁾.
- (17) Technologie snižování emisí, nemají-li žádný nepříznivý vliv na ekosystémy a byly-li při jejich vývoji dodrženy náležité schvalovací a kontrolní mechanismy, mohou zajistit přinejmenším rovnocenné nebo dokonce větší snížení emisí než použití paliva s nízkým obsahem síry. Je nezbytné, aby pro prosazování nových technologií snižování emisí existovaly správné podmínky.
- (18) Při sledování provádění této směrnice by měla být případně Komisi a členským státům nápomocna Evropská agentura pro námořní bezpečnost.
- (19) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽³⁾.
- (20) Směrnice 1999/32/ES by proto měla být změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/32/ES se mění takto:

1. V článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Snižování emisí oxidu siřičitého vznikajících spalováním některých kapalných paliv vyráběných z ropy se dosáhne zavedením mezních hodnot obsahu síry v takových palivech jako podmínky pro jejich používání na území jednotlivých členských států, v teritoriálních mořích a výlučných ekonomických zónách nebo kontrolních oblastech znečištění.

Mezní hodnoty obsahu síry v některých kapalných palivech vyráběných z ropy, jak jsou stanoveny touto směrnicí, se však nevztahují na:

- a) paliva určená k výzkumu a testování;
- b) paliva určená k přepracování před jejich konečným spálením;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 1. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

⁽²⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 415/2004 (Úř. věst. L 68, 6.3.2004, s. 10).

⁽³⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- c) paliva, která se budou dále zpracovávat v rafinérském průmyslu; (včetně ztrát) a při teplotě 350 °C nejméně 85 % objemových (včetně ztrát).“;
- d) paliva používaná a uváděná na trh v nejvzdálenějších regionech Společenství za předpokladu, že příslušné členské státy zajistí, aby v těchto regionech:
- byly dodržovány normy kvality ovzduší,
 - nebyly používány těžké topné oleje, jejichž obsah síry překračuje 3 % hmotnostní;
- e) paliva používaná válečnými loděmi a jinými vojenskými plavidly. Členské státy se však přijetím vhodných opatření, která neovlivní provoz nebo provozní schopnost těchto lodí, snaží zajistit, aby provoz těchto lodí byl v souladu s touto směrnicí, je-li to přiměřené a proveditelné;
- f) použití paliv v plavidle nezbytném pro zvláštní účel zajištění bezpečnosti lodi nebo záchranu života na moři;
- g) použití paliv na lodi, které je nezbytné kvůli poškození lodi nebo jejího vybavení, za předpokladu, že po vzniku škody jsou přijata veškerá přiměřená opatření, aby se zabránilo nadměrným emisím nebo aby se minimalizovaly, a že jsou co nejdříve přijata opatření k odstranění škody. Toto se nevztahuje na vlastníky nebo velitele lodí, kteří způsobí škodu úmyslně nebo z nedbalosti;
- h) paliva používaná na palubách plavidel, která používají schválené technologie snižování emisí v souladu s článkem 4c.“
2. Článek 2 se mění takto:
- a) v bodě 1 se první odrážka nahrazuje touto:
- „– kapalné palivo vyrobené z ropy kódů KN 2710 19 51 až 2710 19 69 vyjma lodní palivo nebo“;
- b) v bodě 2 se první pododstavec nahrazuje tímto:
- „plynovým olejem:
- kapalné palivo vyrobené z ropy kódů KN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 nebo 2710 19 49 vyjma lodní palivo nebo
 - kapalné palivo vyrobené z ropy vyjma lodní palivo, z něhož se při teplotě 250 °C vydestiluje za použití metody ASTM D86 méně než 65 % objemových
- c) bod 3 se nahrazuje tímto:
- „3. lodním palivem kapalné palivo vyrobené z ropy určené pro použití na lodi případně používané na palubě lodi, včetně paliv uvedených v normě ISO 8217.“;
- d) vkládají se nové body, které znějí:
- „3a) lodní motorovou naftou lodní palivo, jehož viskozita nebo hustota je v mezích rozsahu viskozity nebo hustoty definovaných pro třídy DMB a DMC v tabulce I normy ISO 8217;
- 3b) lodním plynovým olejem lodní palivo, jehož viskozita nebo hustota je v mezích rozsahu viskozity nebo hustoty definovaných pro třídy DMX a DMA v tabulce I normy ISO 8217;
- 3c) MARPOL Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí z roku 1973 ve znění protokolu z roku 1978;
- 3d) přílohou VI MARPOL příloha s názvem „Pravidla pro zabránění znečištění ovzduší z lodí“, která byla připojena k MARPOL protokolem z roku 1997;
- 3e) kontrolními oblastmi emisí SO_x oblasti definované Mezinárodní námořní organizací (IMO) v rámci přílohy VI MARPOL;
- 3f) osobními loděmi lodě, které převázejí více než 12 cestujících, přičemž cestujícím je každá osoba vyjma
- i) velitele lodi a členů posádky nebo jiné osoby zaměstnané v jakékoli funkci na palubě této lodi a
 - ii) dítěte mladšího jednoho roku;
- 3g) liniovou dopravou série plaveb osobních lodí provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo série plaveb z jednoho a téhož přístavu a do něj bez mezipřistání, buď
- i) podle zveřejněného jízdního řádu, nebo

- ii) s plavbami tak pravidelnými a časnými, že tvoří zřejmý časový rozvrh;
- 3h) válečnou loď jakákoli loď patřící ozbrojeným silám státu, která má vnější znaky válečných lodí dané státní příslušností, pod velením důstojníka řádně pověřeného vládou státu, jehož jméno je uvedeno v odpovídajícím seznamu důstojníků nebo rovnocenném seznamu, a s posádkou, která podléhá pravidlům vojenské kázně;
- 3i) loděmi v kotvištích lodě, které jsou bezpečně uvázány nebo zakotveny v přístavu Společenství za účelem nakládky, vykládky nebo ubytování cestujících, včetně doby, během níž se vykládka nebo nakládka neprovádí;
- 3j) plavidlem vnitrozemské plavby plavidlo zvlášť určené pro vnitrozemskou plavbu, jak je vymezeno ve směrnici Rady 82/714/EHS ze dne 4. října 1982, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby (*), včetně plavidel, která mají
- osvědčení vnitrozemské plavby Společenství, jak je vymezeno ve směrnici 82/714/EHS,
- osvědčení vydané podle článku 22 Revidované úmluvy pro plavbu na Rýně;
- 3k) uvedením na trh dodání nebo poskytnutí lodních paliv ke spalení na palubě třetím osobám, zdarma či za úplatu, kdekoli v oblasti působnosti členského státu. To nezahrnuje dodání nebo poskytnutí lodních paliv k vývozu na zásobníky lodí;
- 3l) nejvzdálenějšími regiony francouzské zámořské departementy, Azory, Madeira a Kanárské ostrovy, jak je stanoveno v článku 299 Smlouvy;
- 3m) technologií snižování emisí systém čištění spalin nebo jakýkoli jiný technický postup, který je ověřitelný a vynutitelný.
- (*) Úř. věst. L 301, 28.10.1982, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná aktem o přistoupení z roku 2003.“;
- e) bod 6 se zrušuje.
3. Článek 3 se nahrazuje tímto:
- „Článek 3
- Maximální obsah síry v těžkém topném oleji**
1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že se od 1. ledna 2003 nepoužívají na jejich územích těžké topné oleje, jejichž obsah síry překračuje 1 % hmotnostní.
2. i) S výhradou náležitého sledování emisí příslušnými orgány se tento požadavek nevztahuje 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 (*), která se v souladu s definicí v čl. 2 odst. 9 této směrnice pokládají za nová a která splňují mezní hodnoty emisí oxidu siřičitého stanovené pro taková zařízení stanovená v příloze IV uvedené směrnice a uplatňované v souladu s článkem 4 uvedené směrnice;
- b) ve spalovacích zařízeních spadajících do oblasti působnosti směrnice 2001/80/ES, která se v souladu s definicí v čl. 2 odst. 10 této směrnice pokládají za stávající, u nichž emise oxidu siřičitého nepřekračují 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalinách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn a u nichž od 1. ledna 2008 emise oxidu siřičitého s výhradou čl. 4 odst. 3 písm. a) směrnice 2001/80/ES nepřekračují emise vyplývající z dodržování mezních hodnot emisí pro nová zařízení uvedených v části A přílohy IV této směrnice, a případně použijí-li se články 5, 7 a 8 této směrnice;

c) v jiných spalovacích zařízeních neuvedených v písmenech a) a b), u nichž emise oxidu siřičitého nepřekračují 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;

d) pro spalování v rafineriích, kde je měsíční průměr emisí oxidu siřičitého vypočtený pro všechna zařízení v rafinerii, bez ohledu na druh paliva nebo kombinace používaných paliv, v rozmezí stanoveném každým členským státem, které však nepřekračuje 1 700 mg/Nm³. Toto se nevztahuje na spalovací zařízení uvedená v písmenu a) nebo od 1. ledna 2008 na zařízení uvedená v písmenu b).

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

3. Odstavec 2 bude přezkoumán a případně změněn s ohledem na každou budoucí změnu směrnice 2001/80/ES.

(*) Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 1. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.“

4. Článek 4 se mění takto:

a) s účinkem od 1. ledna 2010

i) se v odstavci 1 zruší slova „včetně lodních plynových olejů“;

ii) zrušuje se odstavec 2;

b) s účinkem od ... (*) se zruší odstavce 3 a 4.

5. Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 4a

Maximální obsah síry v lodních palivech používaných v kontrolních oblastech emisí SO_x a osobními lodmi provozujícími liniovou dopravu do přístavů Společenství nebo z nich

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že se v jejich teritoriálních mořích, výlučných ekonomických zónách a kontrolních zónách znečištění spadajících do kontrolních oblastí emisí SO_x nepoužívala žádná lodní paliva, jejichž obsah síry překračuje 1,5 % hmotnostních. To se vztahuje na všechna plavidla všech vlajek včetně plavidel, jež zahájila plavbu mimo území Společenství.

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

2. Lhůty pro použití odstavce 1 jsou

a) pro oblast Baltského moře uvedenou v pravidle 14 odst. 3 písm. a) přílohy VI MARPOL: ... (*);

b) pro Severní moře a jiné mořské oblasti, včetně přístavů, které IMO následně určí jako kontrolní oblasti emisí SO_x v souladu s pravidlem 14 odst. 3 písm. b) přílohy VI MARPOL:

— 12 měsíců po vstupu tohoto určení v platnost nebo

— ... (**),

podle toho, co nastane později.

3. Členské státy odpovídají za vynucování plnění odstavce 1, přinejmenším pokud jde o

— plavidla plující pod jejich vlajkou a

— v případě členských států, které sousedí s oblastmi kontroly emisí SO_x, plavidla jakékoli vlajky, nacházející-li se v jejich přístavech.

Členské státy mohou přijmout rovněž dodatečná donucovací opatření vůči ostatním plavidlům v souladu s mezinárodním námořním právem.

4. Ode dne uvedeného v odst. 2 písm. a) přijmou členské státy nezbytná opatření, aby v jejich teritoriálních mořích, výlučných ekonomických zónách a kontrolních zónách znečištění nepoužívaly osobní lodě provozující liniovou dopravu do přístavů Společenství nebo z nich lodní paliva s obsahem síry vyšším než 1,5 % hmotnostních. Členské státy odpovídají za vynucování dodržování tohoto požadavku, přinejmenším pokud jde o plavidla plující pod jejich vlajkou a plavidla jakékoli vlajky, nacházející-li se v jejich přístavech.

5. Ode dne uvedeného v odst. 2 písm. a) vyžadují členské státy správné vedení lodních deníků, včetně údajů o změně paliva, jako podmínku pro vstup lodí do přístavů Společenství.

6. Ode dne uvedeného v odst. 2 písm. a) zajistí členské státy, aby dodavatelé dokumentovali obsah síry ve všech lodních palivech prodávaných na území členských států na dodacím listu zásobníku doloženém zapečetěným vzorkem.

7. Ode dne uvedeného v odst. 2 písm. a) zajistí členské státy, aby se na jejich území neuváděla na trh lodní motorová nafta s obsahem síry vyšším než 1,5 % hmotnostních.

(*) 19. května 2006 nebo, nastane-li toto později, 12 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

(**) 12 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

8. Komise oznámí členským státům lhůty pro použití uvedené v odst. 2 písm. b) a zveřejní je v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4b

Maximální obsah síry v lodních palivech používaných plavidly vnitrozemské plavby a loděmi v kotvištích v přístavech Společenství

1. S účinkem od 1. ledna 2010 přijmou členské státy veškerá nezbytná opatření, aby níže uvedená plavidla nepoužívala lodní paliva s obsahem síry vyšším než 0,1 % hmotnostních:

- a) plavidla vnitrozemské plavby a
- b) lodě v kotvištích v přístavech Společenství, přičemž se posádce poskytne dostatečná doba, aby co nejdříve po příplutí do kotviště a co nejpozději před odplutím mohla provést potřebnou změnu paliva.

Členské státy vyžadují, aby byla doba změny paliva zaznamenána 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 plavidla vnitrozemské plavby, která mají osvědčení o shodě s Mezinárodní úmluvou o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 v platném znění, nacházejí-li se tato plavidla na moři;
- c) do 1. ledna 2012 pro plavidla uvedená v příloze, která jsou provozována výhradně na území Řecka.

3. S účinkem od 1. ledna 2010 členské státy zajistí, aby se na jejich území neuváděly na trh lodní plynové oleje s obsahem síry vyšším než 0,1 % hmotnostních.

Článek 4c

Zkoušky a použití nových technologií snižování emisí

1. Členské státy mohou ve spolupráci s ostatními členskými státy případně povolit zkoušky technologií 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

- Komise a každý dotčený přístavní stát je vyzooměn písemně nejméně šest měsíců před zahájením zkoušek,
- povolení ke zkouškám netrvá déle než 18 měsíců,
- na všech zúčastněných lodích jsou instalována zařízení znemožňující nedovolenou manipulaci k nepřetržitému monitorování emisí z komína a jsou používána po celou zkušební dobu,
- na všech zúčastněných lodích je dosaženo snížení emisí, které je přinejmenším rovnocenné snížení, jež by bylo dosaženo pomocí mezních hodnot síry v palivech stanovených v této směrnici,
- existují odpovídající systémy nakládání s odpadem, pokud jde o odpad, který vyprodukuje technologie snižování emisí během zkušební doby,
- během zkušební doby se posuzuje dopad na mořské prostředí, zejména na ekosystémy v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek, a
- do šesti měsíců po ukončení zkoušek jsou úplné výsledky předány Komisi a zpřístupněny veřejnosti.

2. Technologie snižování emisí pro lodě pod vlajkou členského státu se schvalují postupem podle čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) (*), při zohlednění

- pokynů vypracovaných IMO,
- výsledků zkoušek provedených podle odstavce 1,
- vlivů na životní prostředí, včetně dosažitelného snížení emisí a dopadů na ekosystémy v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek,
- proveditelnosti monitorování a ověření.

3. Kritéria pro používání technologií snižování emisí loděmi všech vlajek v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek ve Společenství budou stanovena postupem podle čl. 9 odst. 2. Komise oznámí tato kritéria IMO.

4. Jako alternativu k používání lodních paliv s nízkým obsahem síry, která splňují požadavky článků 4a a 4b, mohou členské státy povolit, aby lodě používaly schválené technologie snižování emisí, jestliže tyto lodě

— dosahují snížení emisí, které je přinejmenším rovnocenné snížení emisí, jehož by bylo dosaženo pomocí mezních hodnot obsahu síry v palivech stanovených v této směrnici, a

— řádně doloží, že odpady vypouštěné do uzavřených přístavů, přístavišť a ústí řek nemají žádný vliv na ekosystémy, na základě kritérií, které orgány přístavních států sdělí IMO.

(*) Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 415/2004 (Úř. věst. L 68, 6.3.2004, s. 10).“

6. Článek 6 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby byl obsah síry v lodních palivech v souladu s odpovídajícími ustanoveními článků 4a a 4b.

Případně se použije některý z těchto způsobů odběru vzorků, analýzy a kontroly:

— odběr vzorků lodního paliva pro spalování na palubě během dodávky na lodě podle pokynů IMO a analýza obsahu síry,

— odběr vzorků a analýza obsahu síry v lodním palivu pro spalování na palubě v zásobnících, lze-li to provést, a v zapečetěných vzorcích zásobníku na palubě lodí,

— kontrola lodních deníků a dodacích listů zásobníku.

Odběr vzorků začne dnem, ke kterému vstoupí v platnost daná mezní hodnota maximálního obsahu síry v palivech. Musí se provádět dostatečně často, v dostatečném množství a takovým způsobem, aby vzorky reprezentovaly zkoumané palivo a palivo, které lodě používají v dotýcných mořských oblastech, přístavech a na vnitrozemských vodních cestách.

Členské státy případně přijmou rovněž přiměřená opatření ke sledování obsahu síry v lodních palivech vyjma paliva, na něž se vztahují články 4a a 4b.“;

b) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) metoda ISO 8754 (1992) a PrEN ISO 14596 pro těžký topný olej a lodní paliva;“.

7. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Zprávy a přezkum

1. Na základě výsledků odběru vzorků a analýz provedených podle článku 6 předkládají členské státy každoročně do 30. června Komisi stručnou zprávu o obsahu síry v kapalných palivech spadajících do oblasti působnosti této směrnice a používaných na jejich území během předchozího kalendářního roku. Tato zpráva zahrnuje záznam o celkovém počtu testovaných vzorků podle typu paliva a uvádí odpovídající množství použitého paliva a průměrný vypočtený obsah síry. Členské státy rovněž nahlásí počet provedených kontrol na palubách lodí a průměrný obsah síry v lodních palivech, která se používají na jejich území a která nespádají do oblasti působnosti této směrnice k ... (*).

2. Na základě, mimo jiné,

a) výročních zpráv předkládaných podle odstavce 1,

b) pozorovaného vývoje kvality ovzduší, acidifikace, nákladů na palivo a překládky na jiné dopravní prostředky,

c) pokroku při snižování emisí oxidu siřičitého z lodí dosaženého prostřednictvím mechanismů IMO na základě podnětů Společenství v této oblasti,

d) nové analýzy nákladů a výnosů opatření uvedených v čl. 4a odst. 4, včetně přímých a nepřímých přínosů pro životní prostředí,

předloží Komisi do roku 2008 zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

(*) Datum vstupu v platnost této směrnice.

Komise může předložit se svou zprávou návrhy zaměřené na změnu této směrnice, zejména co se týče druhé fáze mezních hodnot obsahu síry stanovených pro každou kategorii paliva a, při zohlednění práce v rámci IMO, mořských oblastí, ve kterých se mají používat lodní paliva s nízkým obsahem síry.

3. Do 31. prosince 2005 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o možném využití ekonomických nástrojů, včetně takových mechanismů, jako jsou odstupňované poplatky a poplatky za kilometr, obchodovatelná povolení emisí a kompenzace.

4. Veškeré změny nezbytné k technickému přizpůsobení čl. 2 bodů 1, 2, 3, 3a, 3b a 4 nebo čl. 6 odst. 2 vědeckému a technickému pokroku jsou přijímány postupem podle čl. 9 odst. 2. Tato přizpůsobení nesmějí vést k přímé změně oblasti působnosti této směrnice nebo mezních hodnot obsahu síry v palivech stanovených v této směrnici.“

8. Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavce, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES (*) s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

(*) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.“

9. Připojuje se text obsažený v příloze této směrnice.

Článek 2

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (*). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

(*) 12 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA

ŘECKÁ PLAVIDLA

NÁZEV PLAVIDLA	ROK DODÁNÍ	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“

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

1. Komise dne 28. listopadu 2002 předložila Radě návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/32/ES, pokud jde o **obsah síry v lodních palivech**.
2. Evropský parlament přijal své stanovisko v prvním čtení na svém zasedání ve dnech 2. až 5. června 2003.
3. Hospodářský a sociální výbor předložil své stanovisko dne 14. května 2003.
4. Výbor regionů dne 20. ledna 2003 oznámil svůj úmysl nevydat stanovisko.
5. Komise přijala pozměněný návrh dne 1. srpna 2003.
6. V souladu s čl. 251 odst. 2 Smlouvy přijala Rada dne 9. prosince 2004 společný postoj.

II. CÍL

Navrhované změny směrnice 1999/32/ES usilují o rozšíření její působnosti na všechny typy kapalných paliv vyráběných z ropy používaných na palubě lodí a omezení obsahu síry v těchto lodních palivech, jsou-li používána lodmi v některých oblastech Evropské unie.

Cílem je snížit emise oxidu siřičitého a pevných částic z lodí, jak je stanoveno v paralelní strategii EU pro snížení atmosférických emisí z námořních lodí. Cílem uvedeného návrhu je zřídit oblasti kontroly emisí oxidů síry již stanovené Mezinárodní námořní organizací (IMO) v úmluvě MARPOL příloze VI o znečišťování ovzduší. Návrh mění ustanovení směrnice 1999/32/ES týkající se obsahu síry v lodních palivech takto:

- zavádí 1,5 % limit obsahu síry v lodních palivech používaných námořními plavidly v Baltském moři, Severním moři a Lamanšském průlivu v souladu s přílohou VI MARPOL, za účelem snížení vlivu emisí z lodí na acidifikaci v severní Evropě;
- zavádí 1,5 % limit obsahu síry v lodních palivech používaných plavidly pro přepravu osob zabezpečujícími pravidelnou dopravu mezi veškerými přístavy Společenství na 1,5 %, za účelem zlepšení kvality ovzduší, zejména v blízkosti přístavů a pobřeží, a vytvoření dostatečné poptávky k zajištění nabídky paliv s obsahem nejvýše 1,5 % síry v celé Evropské unii;
- mění stávající ustanovení pro lodní plynové oleje tak, že u lodí v kotvištích a plavidel na vnitrozemských vodních cestách vyžaduje používání paliv s obsahem síry nejvýše 0,1 % (od 1. ledna 2010), za účelem snížení místních emisí SO₂ a pevných částic a zlepšení kvality ovzduší; odchylka pro 16 určitých plavidel v Řecku platí do 1. ledna 2012;
- za účelem zajištění dostupnosti paliv, která splňují požadované podmínky, zakazuje počínaje rokem 2010 prodej lodních plynových olejů (třídy DMX a DMA) s obsahem síry vyšším než 0,1 %, zrušuje současný limit 0,2 % obsahu síry v lodní motorové naftě třídy DMB a DMC a následně zakazuje prodej těchto paliv s obsahem síry vyšším než 1,5 %.

III. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Obecně

Evropský parlament přijal 36 změn návrhu Komise.

Podle názoru Rady společný postoj představuje vyvážený kompromis,

- který stanovuje soudržný celek dat vstupu ustanovení směrnice v platnost, berouc v úvahu brzký vstup přílohy VI MARPOL v platnost (v květnu 2005);
- který neobsahuje žádné odchylky, které by byly v rozporu se vstupem přílohy VI MARPOL v platnost a s vytvořením oblastí kontroly emisí SO_x;
- ve kterém se v rozumné míře berou v úvahu technické a praktické problémy vyplývající z nových požadavků pro lodě v kotvištích, včetně konkrétní dočasné odchylky požadované Řeckem pro některé trajekty typu ro-ro.

Příloha VI MARPOL vstupuje v platnost na mezinárodní úrovni rok po její ratifikaci alespoň 15 státy představujícími alespoň 50 % hrubé prostornosti světové obchodní lodní dopravy. Do 15. října 2004 ji ratifikovalo 17 zemí – Švédsko, Norsko, Singapur, Bahamy, Marshallovy ostrovy, Libérie, Dánsko, Německo, Vanuatu, Panama, Řecko, Bangladěš, Španělsko, Barbados, Samoa, Ázerbajdžán a Spojené království – představujících více než 50 % světové hrubé prostornosti. Samoa ratifikovala přílohu VI MARPOL jakožto patnáctý stát dne 19. května 2004 a tím otevřela cestu vstupu přílohy VI v platnost ode dne 19. května 2005 a pravidla 14 (oblasti kontroly emisí Sox v Baltském moři) dne 19. května 2006. Šest členských států EU (Dánsko, Německo, Řecko, Španělsko, Švédsko, Spojené království) již MARPOL ratifikovalo a čtyři členské státy (Kypr, Nizozemsko, Polsko, Finsko) jsou v poslední fázi ratifikace očekávané v tomto roce.

Společný postoj je v souladu s postoji zaujatými Komisí a Evropským parlamentem pokud jde o cíl rozšířit působnost směrnice 1999/32/ES na všechny typy kapalných paliv vyráběných z ropy používaných na palubě lodí plavících se ve vodách členských států.

Rada:

a) zahrnula do společného postoje v plném rozsahu, částečně nebo v zásadě 21 změn:

Změna 1: podstata této změny je zpracována do 4. bodu odůvodnění.

Změna 3: podstata této změny je zpracována do 5. bodu odůvodnění.

Změna 4: podstata této změny je obsažena ve 4. bodu odůvodnění.

Změna 5: podstata této změny je zpracována do 6. bodu odůvodnění.

Změna 6: podstata této změny je vyjádřena v 6. a 17. bodu odůvodnění.

Změna 7: zpracována v plném rozsahu do 7. bodu odůvodnění.

Změna 8: podstata této změny je obsažena v 10. bodu odůvodnění.

Změna 40: podle obecných pravidel pro vypracovávání právních předpisů Společenství je účelem odůvodnění stanovit stručné důvody pro hlavní ustanovení výrokové části, přičemž nesmí obsahovat normativní ustanovení ani politické výzvy; podstata této změny je však vyjádřena ve 12. bodu odůvodnění.

Změna 18: záměr této změny je zpracován do čl. 1 odst. 1 písm. d).

- Změna 30: podstata této změny je uvedena v 19. bodu odůvodnění.
- Změna 38: definice stanovená v čl. 2 odst. 3 písm. j) je v souladu s podstatou této změny.
- Změna 39: definice stanovená v čl. 2 odst. 3 písm. k) podrobněji a konkrétněji vyjadřuje záměr této změny.
- Změna 10: tato změna je obsažena v článku 4 s následnými změnami časového harmonogramu.
- Změna 23: tuto změnu řeší nový článek 4b, který odkládá provádění do roku 2010 pro všechny typy plavidel.
- Změna 43: tuto změnu plně řeší nový článek 4c.
- Změna 27: tato změna je vyjádřena v přepracovaném článku 6, jehož znění bylo vyjasněno, aby se předešlo technickým obtížím při jeho používání.
- Změna 29: podstata této změny je dodržena v 10. bodu odůvodnění a rovněž ji řeší článek 11 směrnice 99/32.
- Změna 31: tento problém je vyřešen používáním výrazu „kapalná paliva“.
- Změna 32: podstata této změny je vyjádřena ve 4. a 6. bodu odůvodnění a v čl. 7 odst. 2.
- Změna 33: se přijímá.
- Změna 44: podstata této změny je vyjádřena v článku 7.

b) nezpracovala do společného postoje 15 změn (2, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 28, 41, 42, 24, 25, 26, 37):

- Změna 2: tato změna nemohla být zapracována, protože nebyla považována za významnou.
- Změna 14: tato změna nemohla být zapracována, protože odstavec, ke kterému se vztahuje, byl zrušen.
- Změny 15, 16, 17: tyto změny nemohly být zapracovány. Podstata těchto změn je však vyjádřena v čl. 4a odst. 2, jehož cílem je posunout vstup v platnost na květen roku 2006, aby byl v souladu se vstupem v platnost přílohy VI MARPOL.
- Změny 21 a 22: nemohly být zapracovány.
- Změna 28: nemohla být zapracována.
- Změna 41 a 42: tyto změny nemohly být přijaty, protože Rada usoudila, že je předčasné předjímat nové právní předpisy (druhou fází), které budou záviset na posouzení používání stávajících změn. Nový čl. 7 odst. 2 však uznává potřebu dalšího zlepšení v budoucnosti.
- Změna 24: nemohla být zapracována.
- Změna 25: nemohla být zapracována, protože nebyla považována za přiměřenou.
- Změna 26: nemohla být zapracována, jelikož změna 42 byla zamítnuta (nový čl. 4a písm. a)).
- Změna 37: nemohla být zapracována, jelikož Rada usoudila, že na převzetí do vnitrostátních právních předpisů by bylo třeba 12 měsíců.

c) Rada stanovila čl. 4a odst. 3 a 4, aby vyjasnila otázky spojené s vynucováním jednotlivých ustanovení směrnice.

IV. ZÁVĚR

Rada se navzdory skutečnosti, že nemůže přijmout veškeré změny přijaté Evropským parlamentem, domnívá, že tento společný postoj z velké části odpovídá na znepokojení Evropského parlamentu a je v souladu se změněným návrhem Komise, jelikož značně snižuje emise oxidu siřičitého v EU prostřednictvím opatření zaměřených na co nejvyšší přínos pro hustě zalidněné přístavy a pobřežní oblasti, jakož i ekosystémy citlivé na aciditu.

Tento postup stimuluje členské státy EU více pracovat na mezinárodní úrovni na zlepšení ekologických norem týkajících se lodí, a to zejména ratifikací a posílením přílohy VI MARPOL.
