

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/802**ze dne 11. května 2016****o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech****(kodifikované znění)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 1999/32/ES ⁽³⁾ byla několikrát podstatně změněna ⁽⁴⁾. Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by měla být tato směrnice kodifikována.
- (2) Jedním z cílů politiky Unie v oblasti životního prostředí, jak je stanovena v akčních programech pro životní prostředí, a zejména v šestém akčním programu pro životní prostředí přijatém Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ⁽⁵⁾ a v sedmém akčním programu pro životní prostředí přijatém Evropského parlamentu a Rady č. 1386/2013/EU ⁽⁶⁾, je dosáhnout takové úrovně kvality ovzduší, která nevede k významným nepříznivým dopadům a rizikům pro lidské zdraví a životní prostředí.
- (3) Čl. 191 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) stanoví, že politika Unie v oblasti životního prostředí je zaměřena na vysokou úroveň ochrany, přičemž přihlíží k rozdílné situaci v jednotlivých regionech Unie.
- (4) Tato směrnice stanoví maximální přípustný obsah síry v těžkém topném oleji, plynovém oleji, lodním plynovém oleji a lodní motorové naftě používaných v Unii.
- (5) Emise z námořní dopravy pocházející ze spalování lodních paliv s vysokým obsahem síry přispívají ke znečišťování ovzduší oxidem siřičitým a emisemi částic, které poškozují lidské zdraví a životní prostředí a přispívají ke vzniku kyselých srážek. Bez opatření stanovených v této směrnici by mohl být objem emisí z lodní dopravy brzy vyšší než množství emisí z pozemních zdrojů znečištění.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 12, 15.1.2015, s. 117.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 9. března 2016 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 11. dubna 2016.

⁽³⁾ Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech a o změně směrnice 93/12/EHS (Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13).

⁽⁴⁾ Viz příloha III, část A.

⁽⁵⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ze dne 22. července 2002 o šestém akčním programu Společenství pro životní prostředí (Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1386/2013/EU ze dne 20. listopadu 2013 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“ (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 171).

- (6) Acidifikace a atmosférický oxid siřičitý poškozují citlivé ekosystémy, omezují biologickou rozmanitost, hodnotu životních podmínek a škodlivě ovlivňují produkci plodin a růst lesů. Kyselý déšť může ve městech způsobovat významné škody na budovách a architektonickém dědictví. Znečištění oxidem siřičitým může také mít významný účinek na lidské zdraví, zvláště u skupin populace trpících respiračními chorobami.
- (7) Acidifikace je jev, který překračuje hranice, a vyžaduje řešení jak na úrovni Unie, tak i na vnitrostátní nebo místní úrovni.
- (8) Emise oxidu siřičitého přispívají k tvorbě částic v ovzduší.
- (9) Znečištění ovzduší, které způsobují lodě v kotvištích, představuje pro mnohá přístavní města v souvislosti s jejich snahou o dodržení Uníí stanovených mezních hodnot kvality ovzduší závažný problém.
- (10) Členské státy by měly vyzývat k využívání pobřežní elektřiny, jelikož v současnosti lodím obvykle elektřinu zajišťují pomocné motory.
- (11) Unie a jednotlivé členské státy jsou smluvními stranami Úmluvy EHK OSN ze dne 13. listopadu 1979 o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států. Druhý protokol EHK OSN o dálkovém znečišťování emisemi oxidu siřičitého stanoví, že smluvní strany by měly omezit emise oxidu siřičitého o 30 % nebo více, jak je stanoveno v prvním protokolu, a druhý protokol je založený na předpokladu, že bude pokračovat překračování kritických zatížení a limitů v některých citlivých oblastech. Ještě budou vyžadována další opatření ke snížení emisí oxidu siřičitého. Smluvní strany by proto měly uskutečnit další významné snížení emisí oxidu siřičitého.
- (12) Síra přítomná v malých množstvích v ropě a uhlí se po desetiletí pokládá za převládající zdroj emisí oxidu siřičitého, které jsou jednou z hlavních příčin „kyselého deště“ a jednou ze závažných příčin znečištění ovzduší v mnohých městských a průmyslových oblastech.
- (13) Studie prokázaly, že prospěch ze snižování emisí síry dosahovaný snížením obsahu síry v palivech bude často podstatně větší než průmyslem odhadované náklady uváděné v této směrnici. Existují úspěšně ověřené technologie pro snižování obsahu síry v kapalných palivech.
- (14) Tato směrnice, v souladu s článkem 193 Smlouvy o fungování EU, nebrání žádnému členskému státu v udržování nebo přijímání přísnějších ochranných opatření v zájmu podpory rychlého zavedení mezních hodnot pro maximální obsah síry v lodních palivech, např. prostřednictvím využívání metod pro snížení emisí mimo kontrolní oblasti emisí SO_x. Taková opatření musí být slučitelná se Smlouvami a být oznámena Komisi.
- (15) Členské státy mají před zavedením nových přísnějších ochranných opatření sdělit Komisi návrh opatření v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾.
- (16) Smlouva o fungování EU vyžaduje, aby se přihlédlo ke zvláštnímu charakteru nejbližších regionů Unie, totiž francouzských zámořských departementů, Azor, Madeiry a Kanárských ostrovů.
- (17) S ohledem na mezní hodnoty obsahu síry v těžkých topných olejích je prozíravé žádat o odchylky pro členské státy a regiony, kde to environmentální podmínky dovolují.
- (18) S ohledem na mezní hodnoty obsahu síry v těžkém topném oleji je také prozíravé žádat odchylky pro jejich používání ve spalovacích zařízeních, která dodržují mezní hodnoty emisí stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/80/ES ⁽²⁾ nebo přílohou V směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241, 17.9.2015, s. 1).

⁽²⁾ 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 (Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 1).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (integrované prevenci a omezování znečištění) (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17).

- (19) Pro rafinérská spalovací zařízení vyňatá z oblasti působnosti čl. 3 odst. 2 písm. d) nebo čl. 3 odst. 3 písm. c) této směrnice by emise oxidu siřičitého vypočtené jako průměr pro tato zařízení neměly překročit mezní hodnoty stanovené směrnicí 2001/80/ES nebo přílohou V směrnice 2010/75/EU nebo kteroukoliv budoucí změnou těchto směrnic. Členské státy by při uplatňování této směrnice měly mít na paměti, že nahrazení paliv jinými, než těmi, která jsou uvedena v článku 2, by nemělo způsobit přírůstek emisí škodlivin způsobujících acidifikaci.
- (20) V roce 2008 Mezinárodní námořní organizace (IMO) přijala usnesení o změně přílohy VI protokolu z roku 1997 k Mezinárodní úmluvě o zabránění znečištění z lodí z roku 1973, ve znění protokolu z roku 1978 (dále jen „úmluva MARPOL“), který obsahuje pravidla pro prevenci znečištění ovzduší z lodí. Revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL vstoupila v platnost dne 1. července 2010.
- (21) Revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL přináší mimo jiné přísnější mezní hodnoty pro obsah síry v lodních palivech v kontrolních oblastech emisí SO_x (1,00 % od 1. července 2010 a 0,10 % od 1. ledna 2015) a také v mořských oblastech mimo kontrolní oblasti emisí SO_x (3,50 % od 1. ledna 2012 a v zásadě 0,50 % od 1. ledna 2020). Většina členských států je v souladu se svými mezinárodními závazky povinna vyžadovat, aby lodě od 1. července 2010 používaly v kontrolních oblastech emisí SO_x paliva s maximálním obsahem síry 1,00 %. Pro zajištění souladu s mezinárodním právem a také pro zabezpečení řádného vynuocování nových celosvětově zavedených norem pro obsah síry v Unii by ustanovení této směrnice měla být v souladu s revidovanou přílohou VI úmluvy MARPOL. Pro zajištění minimální kvality paliva používaného v lodích k dosažení souladu buď na základě paliva, nebo na základě technologie, by lodní palivo s obsahem síry, který překračuje obecnou normu 3,50 % hmotnostních, nemělo být povoleno k použití v Unii, s výjimkou paliv dodávaných do lodí, které používají metody snižování emisí s uzavřenými systémy.
- (22) Změny přílohy VI úmluvy MARPOL týkající se kontrolních oblastí emisí SO_x lze provést na základě postupů IMO. V případě, že budou zavedeny další změny, včetně výjimek, v souvislosti s uplatňováním mezních hodnot stanovených pro kontrolní oblasti emisí SO_x v příloze VI úmluvy MARPOL, by měla Komise tyto změny zvážit a případně v souladu se Smlouvou o fungování EU bezodkladně předložit nezbytný návrh s cílem uvést tuto směrnici do naprostého souladu s pravidly IMO týkajícími se kontrolních oblastí emisí SO_x .
- (23) Zavedení jakékoli nové kontrolní oblasti emisí by mělo proběhnout postupem IMO na základě přílohy VI úmluvy MARPOL a mělo by se opírat o dostatečné důvody na environmentálním a ekonomickém základě a podpořené vědeckými údaji.
- (24) Členské státy by se měly v souladu s pravidlem 18 revidované přílohy VI úmluvy MARPOL pokusit zajistit dostupnost lodních paliv odpovídajících této směrnici.
- (25) S ohledem na globální rozměr environmentální politiky a problematiky emisí z lodní dopravy by se měly stanovit přísné emisní normy na celosvětové úrovni.
- (26) Unie se bude v IMO i nadále zasazovat o účinnější ochranu oblastí citlivých k emisím SO_x a o snížení obvyklých mezních hodnot pro lodní topný olej.
- (27) Osobní lodě jsou provozovány většinou v přístavech nebo v blízkosti pobřežních oblastí a jejich dopady na lidské zdraví a životní prostředí jsou významné. V zájmu zvýšení kvality ovzduší v okolí přístavů a pobřeží jsou tyto lodě povinny používat lodní palivo s maximálním obsahem síry 1,50 % do doby, než budou platit přísnější normy pro obsah síry pro všechny lodě v teritoriálních mořích, výlučných ekonomických zónách a kontrolních zónách znečištění členských států.
- (28) Za účelem usnadnění přechodu na nové technologie motorů, které by umožňovaly další výrazné snížení emisí v odvětví námořní dopravy, by se Komise měla dále zabývat tím, jak umožnit a podpořit používání lodních motorů na plynový pohon.
- (29) Za účelem dosažení cílů této směrnice je nezbytné řádné vynuocování povinností, pokud jde o obsah síry v lodních palivech. Zkušenosti z provádění směrnice 1999/32/ES ukázaly, že je potřebný silnější režim sledování a vynuocování předpisů, aby bylo zajištěno řádné provádění této směrnice. Za tímto účelem je nezbytné, aby členské státy zajistily dostatečně časté a přesné odběry vzorků lodního paliva uváděného na trh nebo používaného na palubách lodí, jakož i pravidelné kontroly lodních deníků a dodacích listů zásobníků. Je rovněž nutné, aby členské státy zavedly systém účinných, přiměřených a odrazujících sankcí za nedodržování ustanovení této směrnice. Pro zajištění větší transparentnosti informací je rovněž vhodné zajistit, aby seznam místních dodavatelů lodního paliva byl veřejně přístupný.

- (30) Dodržování nízkých mezních hodnot obsahu síry v lodních palivech, a to zejména v kontrolních oblastech emisí SO_x , může vést k výraznému zvýšení cen těchto paliv, přinejmenším v krátkodobém horizontu, a může mít negativní dopad na konkurenceschopnost pobřežní plavby ve srovnání s jinými druhy dopravy, jakož i na konkurenceschopnost průmyslu v zemích sousedících s kontrolními oblastmi emisí SO_x . Pro snížení nákladů na zajištění souladu pro dotčená odvětví jsou nezbytná vhodná řešení, například umožnění alternativních způsobů zajištění souladu, jež budou nákladově efektivnější než zajištění souladu na základě paliva, a v potřebných případech poskytnutí podpory. Komise by měla mimo jiné na základě zpráv členských států podrobně sledovat dopady, jež bude mít dodržování nových norem pro kvalitu paliv na odvětví námořní dopravy, zvláště pokud jde o možný odklon od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní, a případně by měla navrhnout vhodná opatření pro potlačení tohoto trendu.
- (31) Odklon od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní je třeba omezit, neboť rostoucí podíl zboží přepravovaného silniční dopravou by znemožňoval dosažení cílů, které si Unie stanovila v oblasti změny klimatu, a vedl by k větším dopravním zácpám.
- (32) Náklady spojené s novými požadavky na snížení emisí oxidu siřičitého by mohly vést k odklonu od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní a negativně ovlivnit konkurenceschopnost průmyslových odvětví. Komise by měla plně využívat nástroje, jako jsou např. Marco Polo a transevropské dopravní sítě, k poskytování cílené pomoci v zájmu minimalizace rizika odklonu k jinému druhu dopravy. Členské státy mohou považovat za nutné podpořit v souladu s platnými pravidly pro státní podporu ty subjekty, kterých se tato směrnice bude týkat.
- (33) V souladu se stávajícími pokyny k poskytování státní podpory na ochranu životního prostředí a aniž by byly dotčeny jejich budoucí změny, mohou členské státy poskytovat subjektům, na něž se vztahuje tato směrnice, státní podporu, a to včetně podpory na zakoupení dodatečného vybavení stávajících plavidel, pokud jsou taková opatření podpory považována za slučitelná s vnitřním trhem v souladu s články 107 a 108 Smlouvy o fungování EU, zejména s ohledem na platné pokyny k poskytování státní podpory na ochranu životního prostředí. Komise může v této souvislosti zohlednit, že používání některých metod na snižování emisí překračuje požadavky této směrnice tím, že snižuje nejen emise oxidu siřičitého, ale i emise jiné.
- (34) Měl by být usnadněn přístup k metodám snižování emisí. Tyto metody mohou zajistit snížení emisí přinejmenším rovnocenné, nebo dokonce větší, než jakého lze dosáhnout použitím paliva s nízkým obsahem síry, za předpokladu, že nemají žádné významné negativní dopady na životní prostředí, jako jsou mořské ekosystémy, a že při jejich vývoji jsou dodrženy náležitě schvalovací a kontrolní mechanismy. V Unii by měly být přijaty již známé alternativní metody, například použití palubních systémů čištění spalín, směsi paliva a zkapalněného zemního plynu nebo používání biopaliv. Je důležité podporovat testování a vývoj nových metod snižování emisí, mj. s cílem omezit odklon od námořní dopravy ve prospěch dopravy pozemní.
- (35) Metody snižování emisí mají velký potenciál. Komise by proto měla podporovat testování a rozvoj těchto technologií mj. tím, že zváží vytvoření programu, který bude stejně jako podobné programy, např. program Clean Sky, jejím společným projektem s průmyslovými subjekty, které se budou také podílet na jeho financování.
- (36) Komise by měla ve spolupráci s členskými státy a zainteresovanými stranami dále rozvíjet opatření uvedená v pracovním dokumentu útvarů Komise ze dne 16. září 2011 nazvaném „Snížení emisí znečišťujících látek z námořní dopravy a soubor nástrojů pro udržitelnou vodní dopravu“.
- (37) V případě přerušení dodávky ropy, ropných produktů nebo jiných uhlovodíků může Komise povolit členskému státu používat na svém území vyšší mezní hodnotu.
- (38) Členské státy by měly zavést vhodný mechanismus sledování souladu s požadavky této směrnice. Zprávy o obsahu síry v kapalných palivech mají být předkládány Komisi.
- (39) Aby byl zajištěn harmonizovaný způsob podávání zpráv, měla by tato směrnice obsahovat podrobné pokyny, pokud jde o obsah a formát zprávy.

- (40) Komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu rovnocenných emisních hodnot a kritérií pro používání metod snižování emisí stanovených v přílohách I a II této směrnice za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku při současném zachování přísného souladu s příslušnými nástroji IMO, a pokud jde o změnu čl. 2 písm. a) až e) a p), čl. 13 odst. 2 písm. b) bodu i) a čl. 13 odst. 3 této směrnice, za účelem přizpůsobení těchto ustanovení vědeckému a technickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (41) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽¹⁾.
- (42) Je vhodné, aby Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002⁽²⁾, byl Komisi nápomocen při schvalování metod snižování emisí, na něž se nevztahuje směrnice Rady 96/98/ES⁽³⁾.
- (43) Pro zajištění provádění této směrnice je nutné stanovit účinné, přiměřené a odrazující sankce. Členské státy by měly do systému sankcí začlenit pokuty, které budou vypočteny tak, aby se zajistilo, že ti, kteří porušili předpisy, přijdou o ekonomické výhody, jichž tímto způsobem nabyli, a že při opakovaném porušení předpisů se budou tyto pokuty postupně zvyšovat. Členské státy by měly tato ustanovení o sankcích oznámit Komisi.
- (44) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení uvedených směrnic ve vnitrostátním právu stanovených v příloze III části B,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Účelem této směrnice je snížit emise oxidu siřičitého vznikající spalováním určitých typů kapalných paliv a tím snížit škodlivé účinky těchto emisí na člověka a životní prostředí.
2. Snížení 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 vylučných 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;
- c) paliva, která se budou dále zpracovávat v rafinérském průmyslu;
- d) paliva používaná a uváděná na trh v nejvzdálenějších regionech Unie za předpokladu, že příslušné členské státy zajistí, aby v těchto regionech:
 - i) byly dodržovány normy kvality ovzduší,
 - ii) nebyly používány těžké topné oleje, jejichž obsah síry překračuje 3 % hmotnostní;

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) a kterým se mění nařízení o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění lodí (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1).

⁽³⁾ Směrnice Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení (Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 25).

- 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 lodí nebo záchranu života na moři;
- g) použití paliv na lodí, které je nezbytné kvůli poškození lodí 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) aniž je dotčen článek 5, paliva používaná na palubách plavidel, která používají metody snižování emisí v souladu s články 8 a 10.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se použijí tyto definice:

- a) „těžkým topným olejem“ se rozumí:
 - i) jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy, s výjimkou lodního paliva, spadající pod kód KN 2710 19 51 až 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 nebo 2710 20 39 nebo
 - ii) jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy, jiné než plynový olej definovaný v písmenu b) a jiné než lodní paliva definovaná v písmenech c), d) a e), které v důsledku svého destilačního rozmezí náleží do kategorie těžkých olejů určených k použití jako palivo a z něhož se při teplotě 250 °C vydestiluje s použitím metody ASTM D86 méně než 65 % objemových (včetně ztrát). Pokud není možno provést destilaci podle metody ASTM D86, pokládá se ropný produkt za těžký topný olej;
 - b) „plynovým olejem“ se rozumí:
 - i) jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy s výjimkou lodního paliva spadající pod kód KN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 nebo 2710 20 19 nebo
 - ii) jakékoli kapalné palivo vyrobené z ropy s výjimkou lodního paliva, z něhož se s použitím metody ASTM D86 vydestiluje při teplotě 250 °C méně než 65 % objemových (včetně ztrát) a při teplotě 350 °C nejméně 85 % objemových (včetně ztrát).
- Motorové nafty ve smyslu čl. 2 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES⁽¹⁾ se z této definice vylučují. Paliva používaná v nesilničních pojízdných strojích a v zemědělských traktorech se rovněž z této definice vylučují;
- c) „lodním palivem“ se rozumí kapalné palivo vyrobené z ropy určené pro použití na palubě plavidla, případně používané na palubě plavidla, včetně paliv definovaných v normě ISO 8217. Zahrnuje všechna kapalná paliva vyrobená z ropy používaná na palubě plavidel vnitrozemské plavby nebo rekreačních plavidel podle článku 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES⁽²⁾ a podle čl. 1 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/25/ES⁽³⁾, v případě, že se tato plavidla nacházejí na moři;
 - d) „lodní motorovou naftou“ se rozumí jakékoli lodní palivo, jež je definováno pro třídu DMB v tabulce I normy ISO 8217, s výjimkou odkazu na obsah síry;
 - e) „lodním plynovým olejem“ se rozumí jakékoli lodní palivo, jež je definováno pro třídy DMX, DMA a DMZ v tabulce I normy ISO 8217, s výjimkou odkazu na obsah síry;

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje (Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/25/ES ze dne 16. června 1994 o sbližování právních a správních předpisů členských států týkajících se rekreačních plavidel (Úř. věst. L 164, 30.6.1994, s. 15).

- f) „MARPOL“ se rozumí Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí z roku 1973 ve znění protokolu z roku 1978;
- g) „přílohou VI úmluvy MARPOL“ se rozumí příloha s názvem „Pravidla pro zabránění znečištění ovzduší z lodí“ která byla připojena k úmluvě MARPOL protokolem z roku 1997;
- h) „kontrolními oblastmi emisí SO_x“ se rozumí oblasti definované Mezinárodní námořní organizací (IMO) v rámci přílohy VI úmluvy MARPOL;
- i) „osobními loděmi“ se rozumí lodě, které převážejí více než 12 cestujících, přičemž cestujícím je každá osoba vyjma:
 - i) velitele lodi a členy posádky nebo jiné osoby zaměstnané v jakékoli funkci na palubě této lodi a
 - ii) dítěte mladšího jednoho roku;
- j) „liniovou dopravou“ se rozumí 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 četnými, že tvoří zřejmý časový rozvrh;
- k) „válečnou lodí“ se rozumí jakákoli loď patřící ozbrojeným silám státu, která má vnější znaky válečných lodí dané státní příslušnosti, 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;
- l) „loděmi v kotvištích“ se rozumí lodě, které jsou bezpečně uvázány nebo zakotveny v přístavu Unie za účelem nakládky, vykládky nebo ubytování cestujících, včetně doby, během níž se vykládka nebo nakládka neprovádí;
- m) „uvedením na trh“ se rozumí dodání nebo poskytnutí lodních paliv ke spálení na palubě třetím osobám, zdarma či za úplaty, kdekoli v oblasti působnosti členského státu. To nezahrnuje dodání nebo poskytnutí lodních paliv k vývozu na zásobníky lodí;
- n) „nejvzdálenějšími regiony“ se rozumí francouzské zámořské departementy, Azory, Madeira a Kanárské ostrovy, jak je stanoveno v článku 349 Smlouvy o fungování EU;
- o) „metodou snižování emisí“ se rozumí jakýkoli doplněk, materiál, přístroj nebo zařízení určené k montáži na loď nebo jiný postup, alternativní palivo nebo metoda zajištění souladu používané jako alternativa lodního paliva s nízkým obsahem síry splňující požadavky stanovené v této směrnici, které jsou ověřitelné, měřitelné a vynutitelné;
- p) „metodou ASTM“ se rozumí metoda zavedená Americkou společností pro zkoušení a materiály ve sbírce normovaných definic a specifikací pro ropné výrobky a maziva vydané roku 1976;
- q) „spalovacím zařízením“ se rozumí jakékoliv technické zařízení, v němž se oxidují paliva s cílem využití vzniklého tepla.

Článek 3

Maximální obsah síry v těžkém topném oleji

1. Členské státy zajistí, aby na jejich území nebyly používány těžké topné oleje, pokud jejich obsah síry překračuje 1,00 % hmotnostní.
2. Do 31. prosince 2015 a s výhradou náležitého sledování emisí příslušnými orgány se odstavec 1 nepoužije na těžké topné oleje používané:
 - a) ve spalovacích zařízeních spadajících do oblasti působnosti směrnice 2001/80/ES, na která se vztahuje čl. 4 odst. 1, čl. 4 odst. 2 nebo čl. 4 odst. 3 písm. a) uvedené směrnice a která splňují mezní hodnoty emisí oxidu siřičitého stanovené pro taková zařízení, jak je stanoveno v uvedené směrnici;
 - b) ve spalovacích zařízeních spadajících do oblasti působnosti směrnice 2001/80/ES, na která se vztahuje čl. 4 odst. 3 písm. b) a čl. 4 odst. 6 uvedené směrnice a jejichž měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí 1 700 mg/Nm³ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaheno na suchý plyn;

- c) ve spalovacích zařízeních, která nespádají pod písmena a) nebo b) a jejichž měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;
- d) pro spalování v rafineriích, kde měsíční průměr emisí oxidu siřičitého vypočtený pro všechna spalovací zařízení v rafinerii, bez ohledu na druh paliva nebo kombinaci používaných paliv, avšak s výjimkou zařízení, která spadají pod písmena a) a b), plynových turbín a plynových motorů, nepřekročí $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn.
3. Od 1. ledna 2016 a s výhradou náležitého sledování emisí příslušnými orgány se odstavec 1 nepoužije na těžké topné oleje používané:
- a) ve spalovacích zařízeních, která spadají do oblasti působnosti kapitoly III směrnice 2010/75/EU a která splňují mezní hodnoty emisí oxidu siřičitého stanovené pro taková zařízení, jak je uvedeno v příloze V uvedené směrnice, nebo pokud tyto mezní hodnoty emisí nejsou podle uvedené směrnice použitelné, pro která měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;
- b) ve spalovacích zařízeních, která nespádají pod písmeno a) a jejichž měsíční průměr emisí oxidu siřičitého nepřekročí $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn;
- c) pro spalování v rafineriích, kde měsíční průměr emisí oxidu siřičitého vypočtený pro všechna spalovací zařízení v rafinerii, bez ohledu na druh paliva nebo kombinaci používaných paliv, avšak s výjimkou zařízení spadajících pod písmeno a), plynových turbín a plynových motorů, nepřekročí $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ při obsahu kyslíku ve spalínách 3 % objemových vztaženo na suchý plyn.

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

Článek 4

Maximální obsah síry v plynovém oleji

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

Článek 5

Maximální obsah síry v lodním palivu

Členské státy zajistí, aby na jejich území nebyla používána lodní paliva, pokud jejich obsah síry překračuje 3,50 % hmotnostních, s výjimkou paliv dodávaných do lodí, které používají metody snižování emisí podle článku 8 s uzavřenými systémy.

Článek 6

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

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

- a) 3,50 % od 18. června 2014;
- b) 0,50 % od 1. ledna 2020.

Tento odstavec se vztahuje na všechna plavidla všech vlajek včetně plavidel, jež zahájila plavbu mimo území Unie, aniž jsou dotčeny odstavce 2 a 5 a článek 7.

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

- a) 1,00 % do 31. prosince 2014;
- b) 0,10 % od 1. ledna 2015.

Tento odstavec se vztahuje na všechna pravidla všech vlajek včetně plavidel, jež zahájila plavbu mimo území Unie.

Komise řádně zohlední veškeré budoucí změny požadavků podle přílohy VI úmluvy MARPOL, které se vztahují na kontrolní oblasti emisí SO_x, a případně bezodkladně předloží vhodné návrhy na příslušnou úpravu této směrnice.

3. Lhůty pro použití odstavce 2 jsou pro jakékoli další 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 úmluvy MARPOL, dvanáct měsíců po vstupu tohoto určení v platnost.

4. Členské státy odpovídají za vynucování dodržování odstavce 2, přinejmenším pokud jde o:

- pravidla plující pod jejich vlajkou a
- v případě členských států, které sousedí s kontrolními oblastmi emisí SO_x, pravidla 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.

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

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

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

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

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

- a) předložila záznamy opatření, jež byla přijata ve snaze zajistit soulad a
- b) prokázala, že se pokusila nakoupit lodní palivo vyhovující této směrnici v množství odpovídajícím jejímu plánu plavby a že se v případě, že nebylo v místě plánovaného nákupu dostupné, pokusila najít alternativní zdroje tohoto lodního paliva a že ani přes veškerou její snahu získat lodní palivo vyhovující této směrnici je nebylo možné získat.

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

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

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

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

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

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

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

Článek 7

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

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby plavidla kotvící v přístavech Unie nepoužívala lodní paliva s obsahem síry vyšším než 0,10 % hmotnostních, přičemž se posádce poskytne dostatečná doba, aby co nejdříve po příplutí do kotviště a co nejpozději před odplutím mohla provést potřebnou výměnu paliva.

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

2. Odstavec 1 se nepoužije:

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

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

Článek 8

Metody snižování emisí

1. Členské státy povolí použití metod snižování emisí loděmi všech vlajek ve svých přístavech, teritoriálních mořích, výlučných ekonomických zónách a kontrolních zónách znečištění jako alternativu k používání lodních paliv, která splňují požadavky článků 6 a 7, a to za podmínek odstavců 2 a 4 tohoto článku.

2. Na lodích používajících metody snižování emisí uvedené v odstavci 1 se nepřetržitě dosahuje snížení emisí oxidu siřičitého, které je přinejmenším rovnocenné snížení, jehož by bylo dosaženo použitím lodních paliv, která splňují požadavky článků 6 a 7. Rovnocenné emisní hodnoty se stanoví v souladu s přílohou I.

3. Členské státy vyzývají kotvící plavidla k používání pobřežních systémů pro dodávky elektřiny jako alternativního způsobu snižování emisí.

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

5. Je-li to opodstatněné z hlediska vědeckotechnického pokroku v oblasti alternativních metod snižování emisí a v zájmu zajištění přísného souladu s příslušnými nástroji a normami přijatými IMO, Komise:
- je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, kterými se mění přílohy I a II;
 - případně přijme prováděcí akty, které stanoví podrobné požadavky na sledování emisí. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 9

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

- Metody snižování emisí, které spadají do oblasti působnosti směrnice 96/98/ES, se schvalují v souladu s uvedenou směrnicí.
- Metody snižování emisí, na něž se nevztahuje odstavec 1 tohoto článku, se schvalují postupem uvedeným v čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 2099/2002, s přihlédnutím k:
 - pokynům vypracovaným IMO;
 - výsledkům zkoušek provedených podle článku 10;
 - vlivům na životní prostředí, včetně dosažitelného snížení emisí a dopadů na ekosystémy v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek a
 - proveditelnosti sledování a ověřování.

Článek 10

Zkoušky nových metod snižování emisí

Členské státy mohou, případně ve spolupráci s ostatními členskými státy, povolit zkoušky metod snižování emisí z lodí na plavidlech plujících pod jejich vlajkou nebo v mořských oblastech v jejich pravomoci. Během těchto zkoušek není používání lodních paliv, která vyhovují požadavkům článků 6 a 7, povinné za předpokladu, že jsou splněny všechny následující podmínky:

- Komise a každý dotčený přístavní stát je vyrozuměn písemně nejméně šest měsíců před zahájením zkoušek;
- doba platnosti povolení ke zkouškám nepřekročí osmnáct měsíců;
- na všech zúčastněných lodích jsou instalována zařízení znemožňující nedovolenou manipulaci k nepřetržitému sledování emisí z komína a jsou používána po celou zkušební dobu;
- na všech zúčastněných lodích je dosaženo snížení emisí, která jsou přinejmenším rovnocenná těm, kterých by bylo dosaženo pomocí mezních hodnot síry v palivech stanovených v této směrnici;
- existují odpovídající systémy nakládání s odpadem, pokud jde o odpad, který vyprodukuje metody snižování emisí během zkušební doby;
- po celou zkušební dobu 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.

Článek 11

Finanční opatření

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

Článek 12

Změna v dodávce paliv

Jestliže nastanou členskému státu následkem náhlé změny v dodávce ropy, ropných výroků nebo jiných uhlovodíků obtíže s dodržováním mezních hodnot maximálního obsahu síry podle článků 3 a 4, uvědomí o tom Komisi. Komise může povolit vyšší mezní hodnoty na území tohoto členského státu po dobu nepřesahující šest měsíců. Své rozhodnutí sdělí Radě a členským státům. Jakýkoliv členský stát může předložit toto rozhodnutí do jednoho měsíce Radě. Rada může do dvou měsíců kvalifikovanou většinou přijmout jiné rozhodnutí.

Článek 13

Odběr vzorků a analýza

1. Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k tomu, aby odběrem vzorků kontrolovaly, zda obsah síry v používaných palivech je v souladu s články 3 až 7. Odběr vzorků začne dnem, ke kterému vstoupí v platnost daná mezní hodnota maximálního obsahu síry v palivech. Musí se provádět v pravidelných intervalech, dostatečně často a v takovém množství, aby vzorky reprezentovaly zkoumané palivo a v případě lodního paliva palivo, které plavidla používají v dotyčných mořských oblastech a přístavech. Vzorky se analyzují bez zbytečného odkladu.
2. Použijí se následující způsoby odběru vzorků, analýzy a kontroly lodního paliva:
 - a) kontrola lodních deníků a dodacích listů zásobníků a
 - b) podle potřeby níže uvedené způsoby odběru vzorků a analýzy:
 - i) odběr vzorků lodního paliva pro spalování na palubě během dodávky na lodě v souladu s pokyny pro odběr vzorků topného oleje k určení shody s revidovanou přílohou VI úmluvy MARPOL, přijatou dne 17. července 2009 na základě rezoluce 182(59) Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC) IMO, a analýza obsahu síry nebo
 - ii) odběr vzorků a analýza obsahu síry v lodním palivu pro spalování na palubě v zásobnících, je-li to technicky a ekonomicky proveditelné, a v zapečetěných vzorcích zásobníku na palubě lodí.
3. Referenční metodou pro stanovení obsahu síry je metoda ISO 8754 (2003) nebo EN ISO 14596:2007.

S cílem stanovit, zda lodní palivo dodávané a používané na lodích je v souladu s mezními hodnotami obsahu síry požadovanými podle článků 4 až 7, použije se postup ověřování jakosti paliva podle dodatku VI k příloze VI úmluvy MARPOL.

4. Komise je zmocněna přijímat prováděcí akty týkající se:
 - a) četnosti odběru vzorků;
 - b) metod odběru vzorků;
 - c) definice reprezentativního vzorku zkoumaného paliva.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 14

Zprávy a přezkum

1. Každý rok do 30. června členské státy na základě výsledků odběru vzorků, analýzy a kontrol prováděných podle článku 13 předkládají Komisi zprávu o dodržování norem pro obsah síry stanovených v této směrnici za předchozí rok.

Na základě zpráv obdržných v souladu s prvním pododstavcem tohoto odstavce a oznámení týkajících se nedostupnosti lodního paliva, které vyhovuje této směrnici, podaných členskými státy v souladu s čl. 6 odst. 8 pátým pododstavcem Komise do 12 měsíců od data uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce vypracuje a zveřejní zprávu o uplatňování této směrnice. Komise posoudí nutnost dalšího posílení příslušných ustanovení této směrnice a předloží za tím účelem příslušné legislativní návrhy.

2. Do 31. prosince 2013 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu doplněnou případně o legislativní návrhy. Komise ve své zprávě zváží potenciál pro snížení znečištění ovzduší, přičemž vezme v úvahu zejména výroční zprávy předkládané v souladu s odstavci 1 a 3 a svá pozorování, pokud jde o kvalitu ovzduší a acidifikaci, náklady na paliva, potenciální ekonomický dopad, zjištěný odklon k jiným druhům dopravy a pokrok ve snižování emisí z lodí.

3. Komise může přijímat prováděcí akty, pokud jde o informace, které mají být zahrnuty do zprávy, a o formát zprávy uvedené v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 15

Přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku

Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, pokud jde o přizpůsobení čl. 2 písm. a) až e) a p), čl. 13 odst. 2 písm. b) bodu i) a čl. 13 odst. 3 vědeckému a technickému pokroku. Tato přizpůsobení nesmějí vést k žádné přímé změně oblasti působnosti této směrnice nebo mezních hodnot obsahu síry v palivech stanovených v této směrnici.

Článek 16

Výkon přenesené pravomoci

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

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 8 odst. 5 a článku 15 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 17. prosince 2012. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodloužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 8 odst. 5 a článku 15 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí uvedených v daném rozhodnutí. Toto rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění tohoto rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Rozhodnutí nemá vliv na platnost žádných aktů v přenesené pravomoci, které jsou již v platnosti.

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

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 8 odst. 5 a článku 15 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament a Rada nevysloví ve lhůtě tří měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitky nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitky nevysloví. Na žádost Evropského parlamentu nebo Rady bude tato lhůta prodloužena o tři měsíce.

Článek 17

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výběrem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

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

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

Článek 18

Sankce

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

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

Článek 19

Zrušení

Směrnice 1999/32/ES ve znění aktů uvedených v příloze III části A se zrušuje, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení uvedených směrnic ve vnitrostátním právu stanovených v příloze III části B.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze IV.

Článek 20

Vstup v platnost

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

Článek 21

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 11. května 2016.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předsedkyně
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

PŘÍLOHA I

ROVNOCENNÉ EMISNÍ HODNOTY PRO METODY SNIŽOVÁNÍ EMISÍ UVEDENÉ V ČL. 8 Odst. 2

Mezní hodnoty obsahu síry v lodním palivu uvedené v člancích 6 a 7 této směrnice a pravidlech 14.1 a 14.4 přílohy VI úmluvy MARPOL a odpovídající hodnoty emisí podle čl. 8 odst. 2:

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

Poznámka:

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

PŘÍLOHA II

KRITÉRIA PRO POUŽITÍ METOD SNIŽOVÁNÍ EMISÍ UVEDENÁ/ÝCH V ČL. 8 ODSŤ.4

Metody snižování emisí uvedené v článku 8, musí splňovat alespoň kritéria uvedená v těchto aktech, v použitelném rozsahu:

Metoda snižování emisí	Kritéria použití
Směs lodního paliva a odpařeného zemního plynu	Rozhodnutí Komise 2010/769/EU ⁽¹⁾ .
Systémy čištění spalin	<p>Rezoluce MEPC.184(59) přijatá dne 17. července 2009</p> <p>„Odpadní voda, která je produktem systémů čištění spalin, v nichž se používají chemické látky, přídatné látky a jiné chemické přípravky vytvořené na místě,“ jak se uvádí v bodě 10.1.6.1 rezoluce MEPC.184(59), se nesmí vypouštět do moře, a to ani v uzavřených přístavech, přístavištích a ústích řek, pokud provozovatel lodi neprokáže, že vypuštění takové vody do moře nebude mít žádný významný dopad na lidské zdraví a životní prostředí a ani je nijak neohrozí. Je-li použitou látkou hydroxid sodný, je dostačující, pokud odpadní voda splňuje kritéria stanovená v rezoluci MEPC.184(59) a její pH nepřesahuje hodnotu 8,0.</p>
Biopaliva	<p>Používání biopaliv ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ⁽²⁾, které vyhovují příslušným normám CEN a ISO.</p> <p>Směsi biopaliv a lodních paliv musí splňovat normy pro obsah síry stanovené v článku 5, čl. 6 odst. 1, 2 a 5 a v článku 7 této směrnice.</p>

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2010/769/EU ze dne 13. prosince 2010 o stanovení kritérií pro použití technických postupů tankery na zkapalněný zemní plyn jako alternativy k používání lodních paliv s nízkým obsahem síry, která splňují požadavky článku 4b směrnice Rady 1999/32/ES o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES o obsahu síry v lodních palivech (Úř. věst. L 328, 14.12.2010, s. 15).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16).

PŘÍLOHA III

ČÁST A

Zrušená směrnice a seznam jejích následných změn
(uvedených v článku 19)

Směrnice Rady 1999/32/ES

(Úř. věst L 121, 11.5.1999, s. 13)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003

(Úř. věst L 284, 31.10.2003, s. 1)

Pouze příloha I bod 19

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES

(Úř. věst L 191, 22.7.2005, s. 59)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 219/2009

(Úř. věst L 87, 31.3.2009, s. 109)

Pouze příloha bod 3.4

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/30/ES

(Úř. věst L 140, 5.6.2009, s. 88)

Pouze článek 2

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/33/EU

(Úř. věst L 327, 27.11.2012, s. 1)

ČÁST B

Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu
(uvedené v článku 19)

Směrnice	Lhůta pro provedení
1999/32/ES	1. července 2000
2005/33/ES	11. srpna 2006
2009/30/ES	31. prosince 2010
2012/33/EU	18. června 2014

PŘÍLOHA IV
SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 1999/32/ES	Tato směrnice
Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 návětí	Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 návětí
Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. a), b) a c)	Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. a), b) a c)
Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. d) návětí	Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. d) návětí
Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. d) první odrážka	Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. d) bod i)
Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. d) druhá odrážka	Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. d) bod ii)
Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. e) až h)	Čl. 1 odst. 2 pododstavec 2 písm. e) až h)
Čl. 2 návětí	Čl. 2 návětí
Čl. 2 bod 1	Čl. 2 písm. a)
Čl. 2 bod 1 první odrážka	Čl. 2 písm. a) bod i)
Čl. 2 bod 1 druhá odrážka	Čl. 2 písm. a) bod ii)
Čl. 2 bod 2	Čl. 2 písm. b)
Čl. 2 bod 2 první odrážka	Čl. 2 písm. b) bod i)
Čl. 2 bod 2 druhá odrážka	Čl. 2 písm. b) bod ii)
Čl. 2 bod 2 závěrečná slova	Čl. 2 písm. b) závěrečná slova
Čl. 2 bod 3	Čl. 2 písm. c)
Čl. 2 bod 3a	Čl. 2 písm. d)
Čl. 2 bod 3b	Čl. 2 písm. e)
Čl. 2 bod 3c	Čl. 2 písm. f)
Čl. 2 bod 3d	Čl. 2 písm. g)
Čl. 2 bod 3e	Čl. 2 písm. h)
Čl. 2 bod 3f	Čl. 2 písm. i)
Čl. 2 bod 3g	Čl. 2 písm. j)
Čl. 2 bod 3h	Čl. 2 písm. k)
Čl. 2 bod 3i	Čl. 2 písm. l)
Čl. 2 bod 3k	Čl. 2 písm. m)
Čl. 2 bod 3l	Čl. 2 písm. n)
Čl. 2 bod 3m	Čl. 2 písm. o)
Čl. 2 bod 4	Čl. 2 písm. p)
Čl. 2 bod 5	Čl. 2 písm. q)
Článek 3	Článek 3
Článek 3a	Článek 5

Směrnice 1999/32/ES	Tato směrnice
Článek 4	Článek 4
Čl. 4a odst. 1	Čl. 6 odst. 2
Čl. 4a odst. 1a	Čl. 6 odst. 1
Čl. 4a odst. 2	Čl. 6 odst. 3
Čl. 4a odst. 3	Čl. 6 odst. 4
Čl. 4a odst. 4	Čl. 6 odst. 5
Čl. 4a odst. 5	Čl. 6 odst. 6
Čl. 4a odst. 5a	Čl. 6 odst. 7
Čl. 4a odst. 5b	Čl. 6 odst. 8
Čl. 4a odst. 6	Čl. 6 odst. 9
Čl. 4a odst. 7	Čl. 6 odst. 10
Článek 4b	Článek 7
Čl. 4c odst. 1 a 2	Čl. 8 odst. 1 a 2
Čl. 4c odst. 2a	Čl. 8 odst. 3
Čl. 4c odst. 3	Čl. 8 odst. 4
Čl. 4c odst. 4	Čl. 8 odst. 5
Článek 4d	Článek 9
Článek 4e	Článek 10
Článek 4f	Článek 11
Článek 5	Článek 12
Čl. 6 odst. 1	Čl. 13 odst. 1
Čl. 6 odst. 1a	Čl. 13 odst. 2
Čl. 6 odst. 2	Čl. 13 odst. 3
Čl. 6 odst. 1b	Čl. 13 odst. 4
Čl. 7 odst. 1 a 2	Čl. 14 odst. 1 a 2
Čl. 7 odst. 1a	Čl. 14 odst. 3
Čl. 7 odst. 3	—
Čl. 7 odst. 4	Článek 15
Článek 9	Článek 17
Čl. 9a	Článek 16
Článek 10	—
Čl. 11 odst. 1	Článek 18 první pododstavec
Čl. 11 odst. 2	Článek 18 druhý pododstavec
—	Článek 19
Článek 12	Článek 20

Směrnice 1999/32/ES	Tato směrnice
Článek 13	Článek 21
Přílohy I a II	Přílohy I a II
—	Příloha III
—	Příloha IV