



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 15.7.2011
KOM(2011) 439 wersja ostateczna
2011/0190 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 1999/32/WE w odniesieniu do zawartości siarki w paliwach
żeglugowych**

{SEK(2011) 918 wersja ostateczna}
{SEK(2011) 919 wersja ostateczna}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Kontekst ogólny

Wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej leży u podstaw strategii „Europa 2020”¹. W tym świetle dalsza redukcja zanieczyszczeń powietrza jest istotna dla poprawy zdrowia ludzkiego i stanu środowiska oraz przyczynia się do realizacji celu związanego z przekształceniem Europy w społeczeństwo oparte o zasady zrównoważonego rozwoju. Działania UE podejmowane na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci przyczyniły się do znacznej redukcji poziomu emisji większości czynników zanieczyszczenia powietrza, w tym dwutlenku siarki (SO₂), tlenków azotu (NO_x), lotnych związków organicznych, amoniaku oraz pyłu zawieszonego (PM). Największą redukcję poziomu emisji udało się osiągnąć w przypadku naziemnych źródeł emisji, takich jak zakłady przemysłowe lub transport drogowy. Dowody wskazują, że dalsza redukcja poziomu emisji takich zanieczyszczeń przyczyni się do powstania istotnych korzyści dla zdrowia obywateli UE, środowiska, oraz całej gospodarki.

W przeszłości rozwiązywaniu kwestii związanych z morskimi źródłami emisji poświęcano mniej uwagi niż emisjom ze źródeł naziemnych. Ponieważ jednak czynniki zanieczyszczenia powietrza emitowane na morzu mogą pokonywać znaczne odległości, wywierają one wpływ na środowisko lądowe. Sporządzone w 2005 r. prognozy wykazały, że bez podejmowania dalszych działań regulacyjnych stały wzrost poziomu emisji SO₂ i NO_x pochodzących z sektora morskiego do 2020 r. przekroczy całkowity poziom emisji tych zanieczyszczeń ze wszystkich źródeł naziemnych.²

Podstawa i cele wniosku

Zawartość siarki w paliwach ciekłych w zasadniczy sposób wpływa na poziom emisji SO₂ powstających w wyniku spalania tego paliwa, a także na tworzenie (wtórny) pyłu zawieszonego (PM). Zmieniona dyrektywa 1999/32/WE reguluje kwestie związane z zawartością siarki w paliwach stosowanych w transporcie morskim oraz wprowadza pewne przepisy, uzgodnione w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), do prawa UE. W szczególności dyrektywa wprowadza bardziej rygorystyczne przepisy w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na obszarach wymagających szczególnej ochrony środowiskowej – Obszarach Kontroli Emisji Siarki (SECA)³.

Po wprowadzeniu zmian w dyrektywie w 2005 r. i przy silnym wsparciu ze strony UE, przepisy IMO, wraz z innymi przepisami dotyczącymi emisji SO₂, zostały zmienione w

¹ Komunikat Komisji, Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, COM(2010) 2020 wersja ostateczna.

² SEC (2005) 1133: dokument roboczy służb Komisji towarzyszący komunikatowi w sprawie strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza (COM(2005)446 wersja ostateczna), dyrektywa w sprawie jakości powietrza atmosferycznego i w sprawie czystszej powietrza dla Europy (COM(2005)447 wersja ostateczna) oraz dokument roboczy służb Komisji w sprawie wdrażania unijnej polityki jakości powietrza UE i przygotowań do przeprowadzenia jej kompleksowego przeglądu, SEC(2011)342 wersja ostateczna.

³ W UE Obszary Kontroli Emisji SO_x obejmują Bałtyk i Morze Północne oraz kanał La Manche.

październiku 2008 r. Przepisy te zostały zawarte w załączniku VI do konwencji w sprawie zanieczyszczenia środowiska morskiego 73/78 (zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL)⁴. Już w momencie przyjmowania zmiany dyrektywy w 2005 r. współprawodawcy UE, przewidując potrzebę dalszego zmniejszenia poziomu emisji pochodzących ze statków, wezwali Komisję do przeprowadzenia przeglądu wymogów prawnych dotyczących zawartości siarki w paliwach ciekłych.

Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Niniejszy wniosek jest zgodny z art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego oraz środowiska. Jest on ponadto zgodny ze strategią „Europa 2020” i związanymi z nią inicjatywami przewodnimi, w szczególności dotyczącymi planów działania na rzecz społeczeństwa niskoemisyjnego oraz Unii innowacji, a także istniejących strategii UE dotyczących transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA SKUTKÓW

Konsultacje społeczne

W trakcie przygotowywania niniejszej zmiany Komisja przeprowadziła w okresie od 29 października 2010 r. do 5 stycznia 2011 r. konsultacje internetowe, w których udział mogły wziąć wszystkie zainteresowane strony (w tym organizacje, państwa członkowskie, NGO, opinia publiczna). Zainteresowane strony zostały poproszone o wyrażenie swojej opinii na temat ewentualnego włączenia odpowiednich najnowszych przepisów IMO do prawodawstwa UE. Poza konsultacjami społecznymi Komisja prowadziła również regularne konsultacje z przedstawicielami państw członkowskich oraz innymi zainteresowanymi stronami.

W ramach konsultacji społecznych różne organizacje udzieliły łącznie 244 odpowiedzi. Wszystkie zainteresowane strony uznały, że załącznik VI do konwencji MARPOL w istotny sposób przyczynił się do poprawy jakości powietrza w UE. Zdaniem większości respondentów, przepisy UE dotyczące technologii ograniczających emisje powinny zostać dostosowane do postanowień zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL. W ich opinii należy dopuścić możliwość stosowania szerokiego spektrum technologii redukujących emisje, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiednich środków ochronnych dla środowiska. Respondenci wyrazili także powszechną zgodę co do tego, że wzmacnianie i harmonizowanie procesu monitorowania i egzekwowania prawa w dziedzinie emisji siarki stanowi ważne narzędzie, które pozwoli osiągnąć zamierzone pozytywne zmiany w środowisku. Niektóre zainteresowane strony zgłosiły obawy dotyczące kosztów wprowadzenia nowych wymagań oraz potencjalnego ryzyka związanego ze zmianami rodzaju transportu (z żeglugi morskiej krótkiego zasięgu na samochody ciężarowe), w szczególności na obszarach objętych bardziej rygorystycznymi normami w zakresie emisji siarki (SECA). Pozostałe zainteresowane strony podkreśliły potrzebę podjęcia szybkich działań na szczeblu UE w celu zachęcenia przemysłu do większego zaangażowania i ochrony korzyści środowiskowych wynikających z postanowień załącznika VI do konwencji MARPOL.

⁴ Rezolucja MEPC.176(58) przyjęta w dniu 10 października 2008 r. (zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL).

Bardziej szczegółowe informacje dotyczące wyników konsultacji społecznych zostały przedstawione w ocenie skutków załączonej do niniejszego wniosku⁵.

Pomoc ekspertów zewnętrznych oraz informacja publiczna

W celu wsparcia prac przygotowawczych przeprowadzono szereg badań, co doprowadziło do powstania niniejszego wniosku. Po zakończeniu tych badań ich wyniki zostały udostępnione na stronach internetowych Komisji poświęconych strategiom UE w zakresie emisji pochodzących ze statków: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Wyniki oceny skutków

Oczekuje się, że nowe międzynarodowe dopuszczalne poziomy zawartości siarki w paliwach żeglugowych w znacznym stopniu zredukują emisje dwutlenku siarki wytwarzane przez sektor morski. Przyczyni się to w bardzo dużym stopniu do osiągnięcia ogólnych celów w zakresie ochrony środowiska przedstawionych w Strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza z 2005 r., a także celów wyznaczonych w dyrektywie. Przyniesie również istotne dodatkowe korzyści, polegające na zmniejszeniu poziomu emisji pyłu zawieszonego i NO_x (ważnego prekursora ozonu w warstwie przyziemnej). Niezbędne jest urzeczywistnienie tych przewidywanych korzyści, między innymi w celu wspierania procesu zapewniania zgodności z istniejącymi dopuszczalnymi poziomami jakości powietrza atmosferycznego.

Ocena skutków potwierdza opłacalność pełnego dostosowania przepisów dyrektywy do bardziej rygorystycznych norm IMO dotyczących paliw oraz przepisów w zakresie metod redukcji emisji gazów cieplarnianych. Zgodnie z poczynionymi ustaleniami zmiana załącznika VI do konwencji MARPOL przyjęta w 2008 r. przyczynia się do wygenerowania w UE w przybliżeniu od 15 do 34 miliardów EUR w świadczeniach dzięki poprawie stanu zdrowia i zmniejszeniu współczynnika umieralności. Koszty wdrożenia zmiany wynoszą między 2,6 a 11 miliardów EUR. Z taką zmianą wiązą się zatem korzyści, których wartość jest od trzech do trzynastu razy wyższa niż wysokość ponoszonych kosztów.

Poza dostosowaniem przepisów dyrektywy do przepisów IMO, ocena skutków zaleca utrzymanie związku między wprowadzeniem bardziej rygorystycznych norm dotyczących paliwa na obszarach SECA a normami mającymi zastosowanie do statków pasażerskich wykonujących regularne usługi poza obszarami SECA. Wprowadzenie nowej normy SECA dla statków pasażerskich zostałoby jednak opóźnione o 5 lat, aby uniknąć potencjalnych problemów z dostępnością paliwa. Stosunek korzyści do kosztów wynikający z zastosowania tej opcji waha się między 1,5 a 6 (w przypadku, gdy norma 0,1 % zostanie wprowadzona w 2020 r.) oraz między 0,8 a 10 (w przypadku, gdy norma 0,1 % zostanie wprowadzona w 2025 r.).

Ponadto w ramach oceny skutków zbadano kwestie zidentyfikowane w trakcie dokonywania przeglądu dyrektywy. W szczególności wykazała ona, że przepisy wykonawcze dyrektywy zawierają pewne niedociągnięcia (w szczególności w zakresie pobierania próbek oraz sprawozdawczości). Ocena skutków zaleca, aby w pierwszej kolejności opracować wytyczne dotyczące monitorowania i wdrażania przepisów dyrektywy, a w przypadku, gdy

⁵ SEC [odniesienie].

zastosowanie tego podejścia nie przyniesie spodziewanych rezultatów, by rozważyć możliwość przyjęcia obowiązujących przepisów.

W ocenie skutków zaleca się również, aby Komisja Europejska i państwa członkowskie stosowały i, w miarę możliwości i potrzeby, dostosowywały istniejące instrumenty w taki sposób, by wspomagać przemysł w procesie dostosowywania do nowych, najlepszych dostępnych norm technologicznych, uwzględniając normy uzgodnione w ramach IMO lub normy uzgodnione z innymi stosownymi organizacjami (w szczególności dotyczące emisji NO_x, PM oraz emisji gazów cieplarnianych).

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Krótki opis proponowanych działań

Celem niniejszego wniosku jest dokonanie przeglądu dyrektywy 99/32/WE w sprawie zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych, aby:

- 1) Dostosować przepisy dyrektywy do przepisów IMO dotyczących norm paliwowych, w tym norm mających zastosowanie poza obszarami SECA.
- 2) Dostosować przepisy dyrektywy do przepisów IMO dotyczących metod redukcji emisji.
- 3) Podtrzymać związek między bardziej rygorystycznymi normami obowiązującymi na obszarach SECA (zgodnie z którymi maksymalna zawartość siarki w paliwie żeglutowym nie może przekraczać 1,5 %, a od 2015 r. – 0,1 %), a normami mającymi zastosowanie do statków pasażerskich wykonujących regularne usługi poza obszarami SECA (dopuszczającymi obecnie 1,5 % zawartości siarki w paliwie).
- 4) Wzmocnić system monitorowania i egzekwowania przepisów w UE.

Włączenie międzynarodowych norm dotyczących paliwa do prawa UE wzmocniłoby skuteczność tych norm, ponieważ byłyby one monitorowane i wdrażane w ramach systemu UE, który jest bardziej skuteczny niż międzynarodowy system egzekwowania prawa. Proponowane rozszerzenie dostępu do innowacyjnych metod redukcji emisji i promowanie ich stosowania jako opcji umożliwiającej uzyskanie równoważnej zgodności ma na celu odniesienie się do kwestii związanych z kosztami wynikającymi z zastosowania przepisów IMO w odniesieniu do niektórych branż. Spowodowałoby to znaczne obniżenie kosztów przestrzegania przepisów IMO (między 50 a 88 %), jednocześnie wspierając innowacyjne rozwiązania sektorowe, zgodnie z priorytetami strategii „Europa 2020” oraz postanowieniami art. 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Ponadto wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm w odniesieniu do statków pasażerskich wykonujących regularne usługi głównie w portach lub na wodach przybrzeżnych zapewniłoby poprawę jakości powietrza na obszarach przybrzeżnych. Wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm dotyczących paliwa w odniesieniu do statków pasażerskich byłoby jednak opóźnione o 5 lat w stosunku do obszarów SECA, aby uniknąć potencjalnych problemów z dostępnością paliwa. Wzmocnienie systemu monitorowania i egzekwowania prawa UE jest szczególnie istotne z uwagi na fakt, że wprowadzenie znacznie bardziej rygorystycznych norm dotyczących paliwa i powstanie powiązanych z nimi kosztów przestrzegania przepisów może stanowić dodatkową zachętę do ich obchodzenia.

Działania te przyczynią się do lepszego wdrażania dyrektywy i egzekwowania zawartych w niej przepisów przez organy krajowe, a także ułatwią branżom dostosowanie się do odpowiednich wymagań, co w rezultacie powinno zapewnić wysoki poziom ochrony środowiska.

Podstawa prawna

Podstawowym celem dyrektywy jest ochrona środowiska. Niniejszy wniosek opiera się zatem na postanowieniach art. 192 TFUE.

Zasada pomocniczości

Prawo UE do regulowania zawartości siarki w paliwach ciekłych mających istotny wpływ na rynek wewnętrzny i środowisko zostało ustanowione w TFUE. Art. 3 TUE stanowi, że „Unia ustanawia rynek wewnętrzny. Działa na rzecz trwałego rozwoju Europy, którego podstawą jest zrównoważony wzrost gospodarczy oraz stabilność cen, społeczna gospodarka rynkowa o wysokiej konkurencyjności zmierzająca do pełnego zatrudnienia i postępu społecznego oraz wysoki poziom ochrony i poprawy jakości środowiska”. Ponadto art. 191 TFUE stanowi, że „Polityka Unii w dziedzinie środowiska przyczynia się do [...] zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska, ochrony zdrowia ludzkiego, ostrożnego i racjonalnego wykorzystywania zasobów naturalnych, promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska [...]”.

Globalny wymiar żeglugi oraz transgraniczny wpływ zanieczyszczeń powietrza emitowanych w konsekwencji spalania paliw zawierających siarkę zobowiązuje wszystkie państwa członkowskie do ustanowienia wspólnych przepisów. Jeżeli takie przepisy nie zostaną ustanowione, statki pływające po wodach UE będą podlegały różnym normom krajowym. Taka mozaika przepisów prawnych znacznie skomplikowałaby funkcjonowanie sektora żeglugi w UE i wiązałoby się ze znacznymi kosztami, tym samym zakłócając działanie rynku wewnętrznego.

Tylko podjęcie zharmonizowanych działań na szczeblu UE z wykorzystaniem wzmocnionego systemu monitorowania i egzekwowania prawa zapewniłoby skuteczne wdrożenie i stosowanie międzynarodowych norm dotyczących paliwa we wszystkich państwach członkowskich.⁶

Szczegółowe wyjaśnienie wniosku

Artykuł 1

Artykuł ten wyszczególnia wszystkie proponowane zmiany w dyrektywie 1999/32/WE.

- 1) Artykuł 2 dyrektywy 1999/32/WE zostaje zmieniony w celu dostosowania definicji oleju żeglugowego typu diesel oraz oleju napędowego żeglugowego do najnowszej normy ISO oraz rozszerzenia definicji metody redukcji emisji i powiązania jej z definicją ekwiwalentów zawartą w prawie 4 zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL.

⁶ Bardziej szczegółowe wyjaśnienie dotyczące zasady pomocniczości zostało przedstawione w ocenie skutków dołączonej do niniejszego wniosku.

- 2) Artykuł 3 zostaje zmieniony w celu dokonania przeglądu przepisów dotyczących maksymalnej zawartości siarki w ciężkim oleju napędowym po przyjęciu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75 z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola)⁷, która przekształca europejskie prawodawstwo w zakresie emisji przemysłowych.
- 3) Artykuł 3a zostaje dodany w celu zagwarantowania, aby paliwa żeglugowe nie były wykorzystywane lub wprowadzane do obrotu w państwach członkowskich, jeżeli zawartość siarki przekracza w nich przyjętą ogólną normę wynoszącą 3,5 % na masę. W szczególności przepis ten odnosi się do kwestii ryzyka związanego z faktem, że możliwość stosowania ciężkiego oleju napędowego w połączeniu z metodami redukcji emisji zamiast niskosiarkowych destylatów paliwowych może skutkować wykorzystywaniem i wprowadzaniem do obrotu paliwa niskiej jakości. Metody redukcji emisji umożliwiłyby odsiarczenie paliwa o wysokiej zawartości siarki oraz zmniejszenie poziomu emisji dwutlenku siarki w atmosferze. Jeżeli jednak w celu redukcji emisji stosowane będzie paliwo niskiej jakości o wysokiej zawartości siarki, może to doprowadzić do uwolnienia ścieków o dużej gęstości, co będzie miało negatywny wpływ na środowisko morskie. Zapewnienie minimalnych wymogów dotyczących jakości paliwa ma na celu również wyeliminowanie ryzyka awarii silnika statku;
- 4) Artykuł 4 dotyczący maksymalnej zawartości siarki w olejach napędowych zostaje zmieniony w celu usunięcia odniesień do dat wejścia w życie wartości dopuszczalnych siarki, które stały się nieaktualne.
- 5) Artykuł 4a zostaje zmieniony w celu:
 - wprowadzenia nowego przepisu dotyczącego normy zawartości siarki w paliwie mającej zastosowanie poza obszarami SECA („norma ogólna”);
 - dostosowania norm dotyczących zawartości siarki w paliwie obowiązujących na obszarach SECA do postanowień zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL;
 - wprowadzenia wartości dopuszczalnej siarki w wysokości 0,1 % dla statków pasażerskich pływających poza obszarami SECA w 2020 r., przywracając tym samym powiązanie wymagań dotyczących statków pasażerskich pływających poza obszarami SECA z wymaganiami obowiązującymi na obszarach SECA;
 - wyjaśnienia, że rejestr lokalnych dostawców paliwa żeglugowego, który państwa członkowskie są zobowiązane prowadzić, powinien zostać udostępniony publicznie;
 - usunięcia nieaktualnych odniesień;
 - upoważnienia Komisji do wyznaczenia nowych obszarów SECA w oparciu o decyzję IMO.

⁷ Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.

- 6) Artykuł 4b zostaje zmieniony w celu usunięcia zwolnienia z obowiązku przewidzianego w art. 4b ust. 1 ustanowionego dla niektórych jednostek wykonujących usługi w Republice Greckiej z racji upływu okresu, na jaki zwolnienie to zostało udzielone, oraz usunięcia odniesienia do dat wejścia w życie wartości dopuszczalnych siarki, które stały się nieaktualne.
- 7) Artykuł 4c zostaje zmieniony, a artykuły 4d i 4e zostają dodane w celu dostosowania przepisów dyrektywy do postanowień zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL oraz do postępu technicznego. W szczególności proponowana dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek zezwolenia na stosowanie metod redukcji emisji na statkach jako rozwiązania alternatywnego wobec stosowania niskosiarkowych paliw żeglugowych pod warunkiem, że będą uzyskiwane w sposób ciągły redukcje emisji dwutlenku siarki równoważne redukcji, którą uzyskiwano by w wyniku stosowania paliw niskosiarkowych. Stosowanie metod redukcji emisji wymaga również spełnienia określonych kryteriów mających na celu zagwarantowanie, że metody te nie wywołają poważnych negatywnych skutków i ryzyka dla zdrowia ludzkiego i dla środowiska. Kryteria zostaną ustalone przez IMO, i będą mogły zostać rozszerzone lub zmienione decyzją Komisji, lub, w przypadku braku instrumentów IMO, przez Komisję Europejską. Metody redukcji emisji przeznaczone do stosowania przez statki pływające pod banderą któregośkolwiek z państw członkowskich zostaną zatwierdzone w oparciu o przepisy dyrektywy 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków⁸ lub w oparciu o przepisy niniejszej dyrektywy przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki ustanowiony na mocy rozporządzenia 2099/2002/WE. Procedura i warunki testowania nowych metod redukcji emisji pozostają niezmienione.
- 8) Artykuł 6 zostaje zmieniony w celu upoważnienia Komisji do określenia częstotliwości pobierania próbek, metod pobierania próbek oraz definicji reprezentatywnej próbki badanego paliwa, a także w celu dostosowania metody służącej ustaleniu zawartości siarki oraz procedury dotyczącej weryfikacji paliwa do najnowszych międzynarodowych norm technicznych.
- 9) Artykuł 7 zostaje zmieniony w celu wyjaśnienia kwestii związanych z zakresem sprawozdania dotyczącego zawartości siarki w paliwach objętych przepisami dyrektywy, które państwa członkowskie są zobowiązane przedstawić Komisji, oraz w celu upoważnienia Komisji do określenia wzoru i treści sprawozdania. Zmiana dostosowuje również art. 7 ust. 4, dotyczący dostosowania odpowiednich przepisów dyrektywy do postępu naukowo-technicznego, do nowych zasad komitologii przewidzianych w traktacie lizbońskim.
- 10) Artykuł 8 zostaje usunięty, ponieważ odnosi się do dyrektywy, która straciła moc.
- 11) Artykuł 9 zostaje usunięty, ponieważ dyrektywa nie przewiduje żadnych aktów wykonawczych.
- 12) Artykuł 9a zostaje dodany w celu ustanowienia warunków korzystania przez Komisję Europejską z uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych.

⁸ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.

Artykuł 2

Artykuł ten zobowiązuje państwa członkowskie do transpozycji proponowanej dyrektywy.

Artykuł 3

Artykuł ten dotyczy daty wejścia proponowanej dyrektywy w życie.

Artykuł 4

Artykuł ten kieruje proponowaną dyrektywę do państw członkowskich.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. POZOSTAŁE UWAGI

Do wniosku Komisji dołączony jest komunikat, w którym w sekcji 4 przedstawiono propozycje dotyczące strategii zgodności oraz pokrótce opisano istniejące narzędzia i ewentualne przyszłe środki pozwalające sektorowi żeglugi sprostać wyzwaniom w dziedzinie ochrony środowiska.

Komisja zamierza również ujednolicić tekst dyrektywy 1999/32/WE wraz z jej późniejszymi zmianami, uwzględniając niniejszy wniosek dotyczący zmiany, po jej przyjęciu przez Parlament Europejski i Radę. Dzięki temu dyrektywa 1999/32/WE stanie się bardziej czytelna i przejrzysta pod względem prawnym i przyczyni się do realizacji strategii UE w zakresie lepszego stanowienia prawa.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 1999/32/WE w odniesieniu do zawartości siarki w paliwach żeglugowych

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej⁹,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁰,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jednym z celów unijnej polityki ochrony środowiska, określonej w programach działań na rzecz środowiska, w szczególności w szóstym wspólnotowym programie działań w zakresie środowiska naturalnego przyjętym decyzją 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹², jest osiągnięcie poziomów jakości powietrza, które nie będą skutkowały powstaniem negatywnych skutków i ryzyka dla zdrowia ludzkiego i dla środowiska.
- (2) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę 93/12/EWG¹³ określa maksymalną dozwoloną zawartość siarki w ciężkim oleju napędowym, oleju napędowym oraz oleju napędowym żeglugowym stosowanym na terytorium Unii.

⁹ Dz.U. C , , s. .

¹⁰ Dz.U. C , , s. .

¹¹ Dz.U. C , , s. .

¹² Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1.

¹³ Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13.

- (3) Emisje pochodzące ze statków powstające w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza dwutlenkiem siarki i pyłem zawieszonym, które są szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i przyczyniają się do zakwaszania.
- (4) Zgodnie z postanowieniami dyrektywy 1999/32/WE Komisja jest zobowiązana do przedstawiania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań dotyczących procesu wdrażania dyrektywy oraz przedstawiania wniosków dotyczących zmian, w szczególności w zakresie redukcji wartości dopuszczalnych siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na Obszarach Kontroli Emisji SO_x (SECA), uwzględniając prace prowadzone w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).
- (5) W 2008 r. przyjęto rezolucję zmieniającą załącznik VI do Protokołu z 1997 r. uzupełniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokółem z 1978 r. (zwanej dalej „konwencją MARPOL”), zawierającym przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki. Zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL wszedł w życie w dniu 1 lipca 2010 r.
- (6) Zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL wprowadza między innymi bardziej rygorystycznie określone wartości dopuszczalne siarki w odniesieniu do paliwa żeglugowego stosowanego na obszarach SECA (1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10 % od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także na obszarach morskich poza obszarami SECA (3,5 % od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz, zasadniczo, 0,50 % od dnia 1 stycznia 2020 r.). Większość państw członkowskich jest zobowiązana do wprowadzenia wymagania mającego zastosowanie do statków, zgodnie z którym na obszarach SECA mogą one korzystać z paliwa o maksymalnej zawartości siarki w wysokości 1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. na podstawie podjętych przez te państwa zobowiązań międzynarodowych. W celu zapewnienia spójności z przepisami prawa międzynarodowego, a także w celu zabezpieczenia odpowiedniego egzekwowania nowych, globalnych norm dotyczących zawartości siarki w Unii, przepisy dyrektywy 1999/32/WE powinny zostać dostosowane do postanowień zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL. Aby zagwarantować minimalną jakość paliwa stosowanego na statkach w zakresie zgodności paliwa lub technologii, nie powinno być dozwolone stosowanie paliwa żeglugowego, którego zawartość siarki przekracza ogólną normę wynoszącą 3,5 % na masę, lub wprowadzanie takiego paliwa do obrotu na terytorium Unii.
- (7) Statki pasażerskie wykonują usługi głównie w portach lub na wodach przybrzeżnych, wywierając istotny wpływ na zdrowie ludzkie i na środowisko. Statki te są zobowiązane do korzystania z paliwa żeglugowego o takiej samej zawartości siarki jak ta obowiązująca na obszarach SECA (1,5 %). Biorąc pod uwagę fakt, że na obszarach SECA będą miały zastosowanie bardziej rygorystyczne normy dotyczące zawartości siarki, zastosowanie tych samych norm do statków pasażerskich jest uzasadnione koniecznością poprawy jakości powietrza wokół portów i na terenach przybrzeżnych znajdujących się poza obszarami SECA. Wprowadzenie nowej normy SECA dla statków pasażerskich byłoby jednak opóźnione o 5 lat, aby uniknąć potencjalnych problemów z dostępnością paliwa.
- (8) Należyte egzekwowanie zobowiązań dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych jest niezbędne do osiągnięcia celów dyrektywy 1999/32/WE.

Doświadczenie zgromadzone w trakcie wdrażania tej dyrektywy wskazuje na konieczność utworzenia wzmocnionego systemu monitorowania i egzekwowania przepisów, aby zagwarantować, że proces wdrażania dyrektywy zostanie przeprowadzony w należyty sposób. W tym celu państwa członkowskie powinny zapewnić odpowiednio częste i dokładne pobieranie próbek paliwa żeglugowego wprowadzanego do obrotu lub stosowanego na pokładzie statków, a także przeprowadzanie regularnych kontroli dzienników okrętowych statków oraz kwitów bunkrowych. Muszą one również ustanowić system skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar za niespełnienie wymagań przewidzianych w przepisach dyrektywy 1999/32/WE. W celu zapewnienia większej przejrzystości informacji należałoby również zapewnić publiczne udostępnienie rejestru lokalnych dostawców paliwa żeglugowego.

- (9) Sprawozdania przedstawiane przez państwa członkowskie zgodnie z przepisami dyrektywy 1999/32/WE okazały się być niewystarczające do zweryfikowania zgodności z przepisami dyrektywy z uwagi na brak zharmonizowanych i dostatecznie precyzyjnych przepisów w odniesieniu do zawartości i wzoru sprawozdań opracowywanych przez państwa członkowskie. W związku z tym należy opracować bardziej szczegółowe wskazówki dotyczące zawartości i wzoru sprawozdania w celu zapewnienia bardziej zharmonizowanej sprawozdawczości.
- (10) Po przyjęciu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola)¹⁴, która przekształca unijne prawodawstwo w zakresie emisji przemysłowych, należy dokonać odpowiedniego przeglądu przepisów dyrektywy 1999/32/WE dotyczących maksymalnej zawartości siarki w ciężkim oleju napędowym.
- (11) Zapewnienie zgodności z niskimi wartościami dopuszczalnymi siarki w paliwie, w szczególności na obszarach SECA, może skutkować znacznym wzrostem ceny paliw żeglugowych, przynajmniej w krótkim terminie, i może mieć negatywny wpływ na konkurencyjność żeglugi morskiej krótkiego zasięgu w porównaniu z innymi metodami transportu, a także na konkurencyjność branż w krajach sąsiadujących z obszarami SECA. W celu zmniejszenia kosztów przestrzegania przepisów ponoszonych przez zainteresowane branże konieczne jest wprowadzenie odpowiednich rozwiązań, takich jak umożliwienie stosowania paliwa alternatywnego, wprowadzenie bardziej opłacalnych metod zapewnienia zgodności niż zgodność wynikająca z rodzaju stosowanego paliwa oraz, w stosownych przypadkach, zapewnianie wsparcia. Komisja, między innymi w oparciu o sprawozdania państw członkowskich, będzie ściśle monitorowała wpływ na zachowanie przez sektor żeglugi zgodności z nowymi normami jakości paliwa, w szczególności w odniesieniu do ewentualnej zmiany rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy.
- (12) Powinno się ułatwić dostęp do metod redukcji emisji. Dzięki tym metodom stopień redukcji emisji może być co najmniej równorzędny z wynikami osiągalnymi dzięki zastosowaniu paliw niskosiarkowych, lub nawet wyższy, pod warunkiem że metody te nie mają poważnego niekorzystnego wpływu na środowisko, na przykład na ekosystemy morskie, oraz że zostały opracowane zgodnie z odpowiednimi

¹⁴

Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.

mechanizmami zatwierdzania i kontroli. Kryteria stosowania metod redukcji emisji powinny zostać ustalone przez IMO, przy czym podlegają one uzupełnieniu lub zmianie decyzją Komisji, lub, w przypadku braku instrumentów IMO, przez Komisję Europejską. Znane już metody alternatywne, takie jak zastosowanie pokładowych systemów oczyszczania gazów spalinowych lub mieszaniny paliwa i skroplonego gazu ziemnego (LNG), powinny zostać uznane w Unii. Ważne jest zachęcanie do testowania i opracowywania nowych metod redukcji emisji.

- (13) W celu ustalenia daty wprowadzenia wartości dopuszczalnej siarki na poziomie 0,50 %, wyznaczenia nowych obszarów SECA, zatwierdzenia nowych alternatywnych metod redukcji emisji oraz określenia odpowiednich warunków ich stosowania, zapewnienia właściwej kontroli zawartości siarki w paliwach oraz zharmonizowanej treści i formatu sprawozdań państw członkowskich, a także dostosowania przepisów dyrektywy do postępu naukowo-technicznego, uprawnienia do przyjęcia aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji w odniesieniu do ustalenia daty, od której powinno się wprowadzić w Unii maksymalną zawartość siarki w paliwach na poziomie 0,50 % na masę, wyznaczenia nowych obszarów SECA na podstawie decyzji IMO, zatwierdzenia nowych metod redukcji emisji nieobjętych dyrektywą Rady 96/98/WE¹⁵ oraz określenia, uzupełnienia lub zmiany warunków ich stosowania, ustalenia sposobów pobierania próbek i kontroli emisji, zawartości i formatu sprawozdania oraz zmiany art. 2 ust. 1, 2, 3, 3a, 3b i 4 lub art. 6 ust. 1 lit. a) i 2 w świetle postępu naukowo-technicznego oraz, w stosownych przypadkach, instrumentów IMO. Szczególnie ważne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, również z ekspertami. Podczas przygotowywania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić równoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (14) Właściwe jest, aby Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki, ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającym Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) i zmieniającym rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki¹⁶ wspomagał Komisję w zatwierdzaniu technologii redukcji emisji nieobjętych dyrektywą Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków¹⁷. Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę nr 1999/32/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 1999/32/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 ust. 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

¹⁵ Dz.U. L 241 z 29.8.1998, s. 27.

¹⁶ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

¹⁷ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.

„h) paliw stosowanych na pokładach statków stosujących metody redukcji emisji zgodnie z art. 4c i 4e.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3a i 3b otrzymują brzmienie:

„3a. *olej żeglugowy typu diesel* oznacza każde paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klasy DMB w tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki;

3b. *olej napędowy żeglugowy* oznacza każde paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas DMX, DMA i DMZ w tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki;”;

b) ust. 3m otrzymuje brzmienie:

„3m. *metoda redukcji emisji* oznacza każdy element instalacji, materiał lub każde urządzenie montowane na statku lub inną procedurę, alternatywne paliwo lub metodę zgodności, stosowane jako alternatywa dla niskosiarkowych paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w niniejszej dyrektywie, którą można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować;”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano ciężkich olejów napędowych, w których zawartość siarki przekracza 1 % na masę.

2. Do dnia 31 grudnia 2015 r., z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe organy, wymóg określony w ust. 1 nie ma zastosowania do ciężkich olejów napędowych stosowanych:

- a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*, które podlegają art. 4 ust. 1, art. 4 ust. 2 lub art. 4 ust. 3 lit. a) tej dyrektywy i które odpowiadają wartościom dopuszczalnym emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów, określonym w tej dyrektywie;
- b) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE, których dotyczą przepisy art. 4 ust. 3 lit. b) i art. 4 ust. 6 tej dyrektywy i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza 1 700 mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;

*

Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s.1.

- c) w obiektach energetycznego spalania, które nie dotyczą przepisów lit. a) ani b) i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;
- d) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki, uśredniona dla wszystkich obiektów energetycznego spalania danej rafinerii, niezależnie od rodzaju wykorzystanego paliwa lub mieszanki paliw, których emisja nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym, z wyjątkiem obiektów objętych lit. a) i b), turbin gazowych i silników gazowych.

Od dnia 1 stycznia 2016 r., z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe organy, wymóg określony w ust. 1 nie ma zastosowania do ciężkich olejów napędowych stosowanych:

- a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem rozdziału III dyrektywy 2010/75/WE Parlamentu Europejskiego i Rady^{**}, spełniających wymóg wartości dopuszczalnych emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów spalania określony w załączniku V do tej dyrektywy lub, jeżeli wartości dopuszczalne emisji nie mają zastosowania zgodnie z tą dyrektywą, w których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;
- b) w obiektach energetycznego spalania, których nie dotyczą przepisy lit. a) i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;
- c) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki, uśredniona dla wszystkich obiektów energetycznego spalania danej rafinerii, niezależnie od rodzaju wykorzystanego paliwa lub mieszanki paliw, których emisja nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym, ale z wyjątkiem obiektów objętych przepisami lit. a), turbin gazowych i silników gazowych.

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zagwarantowania, aby żaden obiekt energetycznego spalania, w którym stosuje się ciężkie oleje napędowe o zawartości siarki większej niż określona w ust. 1 nie był

^{**}

Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.

eksploatowany bez zezwolenia wydanego przez właściwe organy, które ustalają wartości dopuszczalne emisji.”;

b) skreśla się ust. 3;

4) dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Maksymalna zawartość siarki w paliwie żeglutowym

Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano ani nie wprowadzano do obrotu paliw żeglutowych, w których zawartość siarki przekracza 3,5 % na masę.”;

5) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano olejów napędowych, w których zawartość siarki przekracza 0,10 % na masę.”;

6) w art. 4a wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglutowych stosowanych na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń, w tym na Obszarach Kontroli Emisji SO_x oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Unii”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zagwarantowania, aby paliw żeglutowych nie stosowano na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SO_x, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza:

a) 1,00 % na masę do dnia 31 grudnia 2014 r.;

b) 0,10 % na masę od dnia 1 stycznia 2015 r.

Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Unią.”;

c) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zagwarantowania, aby paliw żeglutowych nie stosowano na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza:

a) 3,50 % na masę od dnia 1 stycznia 2012 r.;

- b) 0,50 % na masę od dnia 1 stycznia 2020 r.

Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a niniejszej dyrektywy w odniesieniu do daty, od której norma w zakresie emisji siarki określona w lit. b) niniejszego ustępu ma zastosowanie. Na podstawie oceny IMO dotyczącej dostępności paliw żeglugowych zgodnych z maksymalną zawartością siarki na poziomie 0,50 % na masę, o której mowa w prawie 14 ust. 8 załącznika VI do konwencji MARPOL, omawianą datę ustalono na dzień 1 stycznia 2020 r. lub dzień 1 stycznia 2025 r.

Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków pływających pod wszystkimi banderami, które rozpoczęły swój rejs poza Unią, bez uszczerbku dla art. 4b ust. 1 i 4.”;

- d) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a niniejszej dyrektywy w odniesieniu do wyznaczania obszarów morskich będących Obszarami Kontroli Emisji SO_x na podstawie decyzji IMO zgodnie z prawem 14 ust. 3 pkt 2 załącznika VI do konwencji MARPOL.”;

- e) ust. 4, 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zagwarantowania, aby w statkach pasażerskich wykonujących regularnie usługi do lub z portu Unii na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń niebędących Obszarami Kontroli Emisji SO_x nie stosowano paliw żeglugowych, w których zawartość siarki przekracza:

- c) 1,5 % na masę;

- d) 0,10 % na masę od dnia 1 stycznia 2020 r.

5. Państwa członkowskie wymagają prawidłowego prowadzenia dzienników okrętowych, z uwzględnieniem operacji wymiany paliwa, jako warunku wejścia statków do portów Unii.

6. Zgodnie z prawem 18 załącznika VI do konwencji MARPOL państwa członkowskie:

- a) prowadzą dostępny dla opinii publicznej rejestr lokalnych dostawców paliwa żeglugowego;

- b) dopilnowują, aby zawartość siarki we wszystkich paliwach żeglugowych sprzedawanych na ich terytorium była udokumentowana przez dostawcę w kwicie bunkrowym, do którego należy załączyć zalakowaną próbkę podpisaną przez przedstawiciela statku przyjmującego;

- c) podejmują działania wobec dostawców paliwa żeglugowego, co do których stwierdzono, że dostarczone przez nich paliwo jest niezgodne z danymi zawartymi w kwicie bunkrowym;

- d) zapewniają podjęcie działań zaradczych, mających na celu dostosowanie paliwa nieodpowiadającego przepisom do tych przepisów, jeżeli takie paliwo zostanie wykryte.”;
- e) skreśla się ust. 8;

7) art. 4b i 4c otrzymują brzmienie:

„Artykuł 4b

Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na statkach cumujących w portach Unii

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zagwarantowania, aby następujące statki nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,10 % na masę:

- b) statki cumujące w portach Unii, pozostawiając załodze dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa możliwie najszybciej po przybyciu na miejsce cumowania i możliwie najpóźniej przed odpłynięciem.

Państwa członkowskie wymagają, aby czas każdej operacji wymiany paliwa był zarejestrowany w dzienniku okrętowym.

2. Ustępu 1 nie stosuje się do statków:

- a) które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują krócej niż dwie godziny;
- d) które podczas cumowania w portach wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z lądu.

3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby oleju napędowego żeglugowego nie wprowadzano do obrotu na ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tym paliwie przekracza 0,10 % na masę.

Artykuł 4c

Metody redukcji emisji

1. Państwa członkowskie zezwalają na stosowanie metod redukcji emisji przez statki pływające pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach, na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 4a i 4b, zgodnie z przepisami ust. 2 i 3.

2. Statki stosujące metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 1, uzyskują w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej

równorzędną redukcji, który uzyskiwano by dzięki stosowaniu paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w art. 4a i 4b. Poziom emisji dwutlenku siarki związany ze stosowaniem metod redukcji emisji nie przekracza wartości dopuszczalnych określonych w załączniku 1.

3. Metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 1, spełniają kryteria określone w instrumentach, o których mowa w załączniku 2.1, chyba że zostały zastąpione kryteriami określonymi w załączniku 2.2 lub uzupełnione o te kryteria.

4. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a w odniesieniu do:

- zmiany lub uzupełnienia wartości określonych w załączniku 1,
- zmiany lub uzupełnienia wykazu instrumentów, o którym mowa w załączniku 2.1,
- ustanowienia, zmiany lub uzupełnienia kryteriów, o których mowa w załączniku 2.2; oraz
- szczegółowych wymogów dotyczących monitorowania emisji, w stosownych przypadkach.

Komisja bierze między innymi pod uwagę postęp naukowo-techniczny oraz odpowiednie instrumenty i normy przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską.”;

8) dodaje się art. 4d i 4e w brzmieniu:

„Artykuł 4d

Zatwierdzenie metod redukcji emisji stosowanych na pokładzie statków pływających pod banderą państwa członkowskiego

1. Metody redukcji emisji objęte zakresem dyrektywy Rady 96/98/WE^{*} zatwierdza się zgodnie z przepisami tej dyrektywy.

2. Metody redukcji emisji nieobjęte ust. 1 zatwierdza się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia 2099/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS)^{**}, z uwzględnieniem:

- a) wytycznych opracowanych przez IMO;
- b) wyników testów przeprowadzonych na mocy art. 4e;

^{*} Dz.U. L 241 z 29.8.1998, s. 27.

^{**} Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

- c) wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji, oraz wpływu na ekosystemy w portach zamkniętych i ujściach rzek;
- d) możliwości monitorowania i weryfikacji.

Artykuł 4e

Testy nowych metod redukcji emisji

Państwa członkowskie mogą, w razie potrzeby we współpracy z innymi państwami członkowskimi, zezwolić na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach pływających pod ich banderą lub na obszarach morskich w obrębie ich jurysdykcji. Podczas tych testów stosowanie paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 4a i 4b nie jest obowiązkowe, jeżeli zostaną spełnione wszystkie poniższe warunki:

- 1) Komisja oraz państwo, w którym znajduje się dany port, zostaną powiadomione na piśmie co najmniej 6 miesięcy przed rozpoczęciem testów;
 - 2) pozwolenie na testy będzie obowiązywało nie dłużej niż 18 miesięcy;
 - 3) wszystkie statki uczestniczące w testach będą miały zainstalowane zabezpieczone przed manipulacją urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, stosowane przez cały okres trwania testów;
 - 4) na wszystkich statkach uczestniczących w testach zostanie osiągnięta redukcja emisji, która będzie co najmniej równorzędna z wynikami, które uzyskano by w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki określonych w niniejszej dyrektywie;
 - 5) zostanie zapewniony właściwy system usuwania odpadów, które powstały w całym okresie trwania testów w wyniku zastosowania metod redukcji emisji;
 - 6) przez cały okres trwania testów będzie dokonywana ocena wpływu na środowisko morskie, w szczególności na ekosystemy w portach zamkniętych oraz ujściach rzek;
 - 7) w ciągu 6 miesięcy od zakończenia testów ich pełne wyniki zostaną udostępnione Komisji i opinii publicznej.”;
- 9) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne środki, aby sprawdzić przez pobieranie próbek, że zawartość siarki w stosowanych paliwach jest zgodna z art. 3, 3a, 4, 4a i 4b. Pobieranie próbek rozpoczyna się w dniu wejścia w życie wartości dopuszczalnej dla maksymalnej zawartości siarki w danym paliwie. Przeprowadza się je z odpowiednią częstotliwością i w

taki sposób, aby próbki były reprezentatywne dla badanego paliwa oraz, w przypadku paliwa żeglugowego, dla paliwa stosowanego przez statki na danych obszarach morskich i w danych portach.

Należy stosować każdą z następujących metod pobierania próbek, analizy oraz kontroli paliwa żeglugowego:

- a) pobieranie próbek paliwa żeglugowego w trakcie jego dostawy w celu jego spalania na pokładzie statku, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi oleju napędowego w zakresie sprawdzania zgodności ze zmienionym załącznikiem VI do konwencji MARPOL^{*}, oraz analiza zawartości siarki w paliwie;
- b) pobieranie próbek i analiza zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeznaczonym do spalania na pokładzie statku, znajdującym się w zbiornikach, oraz w zaplombowanych próbkach oleju bunkrowego na pokładzie statku;
- c) kontrola dzienników okrętowych oraz kwitów bunkrowych.

Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a w odniesieniu do:

- (i) częstotliwości pobierania próbek;
 - (ii) metod pobierania próbek;
 - (iii) definicji próbki reprezentatywnej dla badanego paliwa;
 - (iv) informacji, które należy zamieścić w dziennikach pokładowych i kwitach bunkrowych.”;
- b) skreśla się ust. 1a;
 - c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Metodą odniesienia przyjętą w celu określenia zawartości siarki jest metoda ISO 8754 (2003 r.).

W celu ustalenia, czy dostarczane i stosowane na pokładach statków paliwo żeglugowe odpowiada wartościom dopuszczalnym siarki zgodnym z wymogami określonymi w art. 3, 3a, 4, 4a i 4b, stosuje się procedurę weryfikacji paliwa dotyczącą próbek oleju napędowego, o której mowa w załączniku VI do konwencji MARPOL^{**}.”;

10) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

^{*} Rezolucja MEPC.182(59), przyjęta dnia 17 lipca 2009 r.

^{**} Załącznik VI do rezolucji MEPC.176(58) przyjętej dnia 10 października 2008 r. (zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL).

„1. Do dnia 30 czerwca każdego roku na podstawie wyników pobierania próbek, analizy i kontroli przeprowadzonych zgodnie z art. 6 państwa członkowskie dostarczają Komisji sprawozdanie dotyczące norm w zakresie emisji siarki określonych w niniejszej dyrektywie na rok poprzedni.”;

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a w odniesieniu do informacji, które należy zamieścić w sprawozdaniu, oraz do formatu sprawozdania.”;

c) skreśla się ust. 2 i 3;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a w odniesieniu do dostosowania art. 2 ust. 1, 2, 3, 3a, 3b i 4, art. 6 ust. 1 lit. a) i art. 6 ust. 2 do postępu naukowo-technicznego.”;

11) skreśla się art. 8;

12) skreśla się art. 9;

13) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Wykonanie przekazania

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Przewidziane w art. 4a ust. 1a i 2, art. 4c ust. 4, art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1a i 4 przekazanie uprawnień Komisji na czas nieokreślony następuje od dnia [*data wejścia w życie niniejszej dyrektywy*].
3. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 4a ust. 1a i 2, art. 4c ust. 4, art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1a i 4 może zostać odwołane w każdym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna od dnia następującego po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4a ust. 1a i 2, art. 4c ust. 4, art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1a i 4 wchodzi w życie wyłącznie, jeżeli nie został wyrażony sprzeciw Parlamentowi Europejskiemu ani Radzie w terminie 2 miesięcy od daty zgłoszenia tego aktu Parlamentowi Europejskiemu lub Radzie lub jeżeli przed

upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada zawiadomiły Komisję o braku sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o 2 miesiące.”;

- 14) załącznik do dyrektywy 1999/32/WE zastępuje się załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w [...] dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK 1

Maksymalne wartości emisji w odniesieniu do metod redukcji emisji, o których mowa w art. 4c ust. 2

Wartości dopuszczalne siarki w paliwie żeglugowym, o których mowa w art. 4a i 4b i w przepisach 14 ust. 1 i 14 ust. 4 załącznika VI do konwencji MARPOL, oraz odpowiadające im wartości dopuszczalne emisji, o których mowa w art. 4c ust. 2

Zawartość siarki w paliwie żeglugowym (% m/m)	Współczynnik emisji SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% obj.)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Uwaga: - wartość dopuszczalna współczynnika emisji ma zastosowanie wyłącznie w przypadku użycia destylatu naftowego lub pozostałościowych olejów napędowych,
- w przypadku systemów oczyszczania gazów spalinowych pochłaniających CO₂ podczas procesu oczyszczania gazów spalinowych konieczne jest dokonanie pomiaru CO₂ przed procesem oczyszczania gazów spalinowych oraz zastosowanie stężenia CO₂ przed oczyszczeniem i stężenia SO₂ po oczyszczeniu.”;

„ZAŁĄCZNIK 2

Kryteria stosowania metod redukcji emisji, o których mowa w art. 4c ust. 3

1. Metody redukcji emisji, o których mowa w art. 4c, odpowiadają co najmniej kryteriom określonym w następujących instrumentach, w stosownych przypadkach:

<i>Metoda redukcji emisji</i>	<i>Stosowna decyzja Komisji</i>
Mieszanina paliwa żeglugowego i oparów skroplonego gazu	Decyzja Komisji 2010/769/UE z dnia 13 grudnia 2010 r. w sprawie ustanowienia kryteriów stosowania przez gazowce LNG metod technicznych jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych o niskiej zawartości siarki spełniających wymogi art. 4b dyrektywy Rady 1999/32/WE odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych zmienionej dyrektywą 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 328 z 14.12.2010, s. 15).
Systemy oczyszczania gazów spalinowych	REZOLUCJA IMO MEPC.184(59) przyjęta dnia 17 lipca 2009 r.

2. Statki stosujące metody redukcji emisji zgodnie z art. 4c:

- monitorują i rejestrują w sposób ciągły emisje dwutlenku siarki, oraz
- prowadzą wyczerpującą dokumentację wskazującą na to, że żadne strumienie odpadów usuwanych w portach zamkniętych oraz ujściach rzek nie mają niekorzystnego wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko oraz nie stwarzają dla nich ryzyka.”