

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/802****z 11. mája 2016****o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách****(kodifikované znenie)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Smernica Rady 1999/32/ES <sup>(3)</sup> bola opakovane podstatným spôsobom zmenená <sup>(4)</sup>. V záujme jasnosti a prehľadnosti by sa mala uvedená smernica kodifikovať.
- (2) Jedným z cieľov politiky Únie v oblasti životného prostredia, ako je stanovené v akčných programoch pre životné prostredie, a najmä v šiestom environmentálnom akčnom programe prijatom rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES <sup>(5)</sup> a v siedmom environmentálnom akčnom programe prijatom rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1386/2013/EÚ <sup>(6)</sup>, je dosiahnuť takú úroveň kvality ovzdušia, ktorá nebude mať výrazne negatívny vplyv a nebude ohrozovať ľudské zdravie a životné prostredie.
- (3) V článku 191 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa uvádza, že politika Únie v oblasti životného prostredia sa zameriava na vysokú úroveň ochrany, pričom prihliada na rozmanité situácie v jednotlivých regiónoch Únie.
- (4) Táto smernica stanovuje maximálny povolený obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji, v plynovom oleji, v lodnom plynovom oleji a v lodnej motorovej naftě, ktoré sa používajú v Únii.
- (5) Emisie z lodnej dopravy vznikajúce v dôsledku spaľovania lodných palív s vysokým obsahom síry prispievajú k znečisteniu ovzdušia vo forme oxidu siričitého a pevných častíc, ktoré sú škodlivé pre ľudské zdravie a životné prostredie a prispievajú ku kyslým zrážkam. Bez opatrení stanovených v tejto smernici by emisie z lodnej dopravy boli čoskoro vyššie ako emisie zo všetkých pozemných zdrojov.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 12, 15.1.2015, s. 117.

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 9. marca 2016 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 11. apríla 2016.

<sup>(3)</sup> Smernica Rady 1999/32/ES z 26. apríla 1999 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 93/12/EHS (Ú. v. ES L 121, 11.5.1999, s. 13).

<sup>(4)</sup> Pozri prílohu III, časť A.

<sup>(5)</sup> Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES z 22. júla 2002, ktorým sa ustanovuje šiesty environmentálny akčný program spoločenstva) (Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1).

<sup>(6)</sup> Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1386/2013/EÚ z 20. novembra 2013 o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2020 „Dobrý život v rámci možností našej planéty“ (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 171).

- (6) Acidifikácia a oxid siričitý v ovzduší poškodzujú citlivé ekosystémy, znižujú biodiverzitu a regeneračnú prírodnú hodnotu a škodlivo pôsobia na pestovanie poľnohospodárskych plodín a rast lesov. Kyslý dážď v mestách môže spôsobiť značné škody na budovách a architektonických pamiatkach. Znečistenie oxidom siričitým môže výrazne ovplyvniť aj ľudské zdravie, najmä medzi tými skupinami obyvateľov, ktorí trpia respiračnými chorobami.
- (7) Acidifikácia je cezhraničným javom, vyžadujúcim riešenia na úrovni Únie, ale aj na vnútroštátnej a miestnej úrovni.
- (8) Emisie oxidu siričitého prispievajú k tvorbe určitých častíc v atmosfére.
- (9) Znečistenie ovzdušia spôsobované kotviacimi loďami je pre mnohé prístavné mestá veľkým problémom, pokiaľ ide o ich úsilie o dodržanie limitných hodnôt Únie v oblasti kvality ovzdušia.
- (10) Členské štáty by mali podporiť používanie pobrežnej elektriny, pretože elektrinu dnešným lodiam zvyčajne dodávajú pomocné motory.
- (11) Únia a jednotlivé členské štáty sú zmluvnými stranami dohody UN-ECE z 13. novembra 1979 o rozsiahlom cezhraničnom znečistení ovzdušia. Druhý protokol UN-ECE o cezhraničnom znečistení oxidom siričitým stanovuje, že zmluvné strany znížia emisie oxidu siričitého v súlade alebo nad rámec 30 % zníženia špecifikovaného v prvom protokole a druhý protokol UN-ECE vychádza z predpokladu, že kritické záťaž a úrovne budú ďalej prekračované v niektorých citlivých oblastiach. Budú potrebné ďalšie opatrenia na zníženie emisií oxidu siričitého. Zmluvné strany by mali z tohto dôvodu zabezpečiť ďalšie výrazné zníženia emisií oxidu siričitého.
- (12) Síra, ktorá sa prirodzene vyskytuje v malých množstvách v rope a uhlí, je už niekoľko desaťročí považovaná za hlavný zdroj emisií oxidu siričitého, ktoré sú jednou z príčin „kyslých dažďov“ a jednou z hlavných príčin znečistenia ovzdušia pozorovaného v mnohých mestských a priemyselných oblastiach.
- (13) Štúdie ukázali, že výhody znižovania emisií síry prostredníctvom obmedzenia obsahu síry v palivách budú často podstatne väčšie, než odhadované náklady vznikajúce priemyslu v tejto smernici. Existuje veľmi dobre vybudovaná technológia na znižovanie úrovne síry v kvapalných palivách.
- (14) Podľa článku 193 ZFEÚ táto smernica by nemala brániť žiadnemu z členských štátov v zachovaní alebo zavedení prísnejších ochranných opatrení s cieľom podporiť včasné vykonávanie ustanovení, pokiaľ ide o maximálny obsah síry v lodných palivách, napr. používaním metód znižovania emisií mimo kontrolných oblastí emisií SO<sub>x</sub>. Tieto opatrenia musia byť zlučiteľné so zmluvami a budú oznámené Komisii.
- (15) Členský štát pred zavedením nových prísnejších ochranných opatrení, by mal oznámiť návrhy opatrení Komisii v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 <sup>(1)</sup>.
- (16) ZFEÚ vyžaduje, aby sa brali do úvahy osobitné charakteristiky najvzdialenejších regiónov Únie, konkrétne francúzskych zámorských departementov, Azorov, Madeiry a Kanárskych ostrovov.
- (17) Vzhľadom na hodnoty limitov pre obsah síry v mazutoch, je potrebné poskytnúť výnimky v členských štátoch a regiónoch, kde to umožňujú environmentálne podmienky.
- (18) Vzhľadom na hodnoty limitov pre obsah síry v mazutoch je potrebné poskytnúť aj výnimky pre ich použitie v spaľovacích zariadeniach, ktoré splňajú emisné limity určené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/80/ES <sup>(2)</sup> alebo v prílohe V k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1).

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/80/ES z 23. októbra 2001 o obmedzení emisií určitých znečisťujúcich látok do ovzdušia z veľkých spaľovacích zariadení (Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 1).

<sup>(3)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách (integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania životného prostredia) (Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17).

- (19) Pre rafinárske spaľovacie zariadenia vylúčené z pôsobnosti článku 3 ods. 2 písm. d) alebo článku 3 ods. 3 písm. c) tejto smernice priemer emisií oxidu siričitého pre tieto zariadenia by nemal prekročiť hodnoty limitov určené v smernici 2001/80/ES alebo v prílohe V k smernici 2010/75/EÚ, alebo v ktorejkoľvek budúcej revízii týchto smerníc. Pri uplatňovaní tejto smernice si členské štáty musia uvedomiť, že nahradenie inými palivami, než sú tie uvedené v článku 2, by nemalo viesť k zvýšeniu emisií znečisťujúcich látok spôsobujúcich oxysľovanie.
- (20) V roku 2008 Medzinárodná námorná organizácia (IMO) prijala rezolúciu o zmene prílohy VI k protokolu z roku 1997 o zmenách Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973, zmeneného protokolom z roku 1978 (ďalej len „dohovor MARPOL“), ktorá obsahuje pravidlá prevencie znečisťovania ovzdušia z lodí. Revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL nadobudla účinnosť 1. júla 2010.
- (21) V revidovanej prílohe VI k dohovoru MARPOL sa okrem iného zavádzajú prísnejšie limitné hodnoty pre obsah síry v lodných palivách v kontrolných oblastiach emisií  $SO_x$  (1,00 % od 1. júla 2010 a 0,10 % od 1. januára 2015), ako aj v morských oblastiach nachádzajúcich sa mimo kontrolných oblastí emisií  $SO_x$  (3,50 % od 1. januára 2012 a v zásade 0,50 % od 1. januára 2020). Väčšina členských štátov je v súlade so svojimi medzinárodnými záväzkami povinná vyžadovať, aby lode od 1. júla 2010 používali v kontrolných oblastiach emisií  $SO_x$  palivá s maximálnym obsahom síry 1,00 %. S cieľom zabezpečiť súlad s medzinárodným právom a zaistiť riadne uplatňovanie nových, globálne stanovených noriem pre síru v Únii by táto smernica mala byť v súlade s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL. S cieľom zabezpečiť minimálnu kvalitu paliva používaného v lodiach na dosiahnutie súladu buď na základe paliva, alebo na základe technológií by sa v Únii nemalo povoliť používanie lodného paliva s obsahom síry vyšším než je všeobecná norma 3,50 % hmotnosti, s výnimkou palív dodávaných na lode, ktoré používajú metódy znižovania emisií fungujúce v uzavretom režime.
- (22) Prílohu VI k dohovoru MARPOL týkajúcu sa oblastí SECA je možné zmeniť na základe postupov IMO. V prípade, že sa vo vzťahu k uplatňovaniu limitných hodnôt pre kontrolné oblasti emisií  $SO_x$  v prílohe VI k dohovoru MARPOL zavedú ďalšie zmeny vrátane výnimiek, Komisia by mala takéto zmeny zvážiť a v prípade potreby bezodkladne predložiť potrebný návrh v súlade so ZFEÚ, s cieľom v plnej miere zosúladiť túto smernicu s predpismi IMO týkajúcimi sa kontrolných oblastí emisií  $SO_x$ .
- (23) Zavedenie akýchkoľvek nových oblastí kontroly emisií by malo podliehať postupu IMO podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL a malo by byť riadne podložené ekologickými a hospodárskymi dôvodmi a podporené vedeckými údajmi.
- (24) V súlade s pravidlom 18 revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL by sa členské štáty mali usilovať zabezpečiť dostupnosť lodných palív, ktoré sú v súlade s touto smernicou.
- (25) Vzhľadom na celosvetový rozmer environmentálnej politiky a emisií z lodnej dopravy by sa na celosvetovej úrovni mali stanoviť ambiciózne emisné normy.
- (26) Únia bude naďalej zastávať efektívnejšiu ochranu oblastí citlivých na emisie  $SO_x$  a zníženie normálnej limitnej hodnoty pre bunkrový vykurovací olej na IMO.
- (27) Osobné lode sú prevádzkované väčšinou v prístavoch alebo blízko pobrežných oblastí a ich vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie je výrazný. S cieľom zvýšiť kvalitu ovzdušia v okolí prístavov a pobrežia sú tieto lode povinné používať lodné palivo s maximálnym obsahom síry 1,50 %, kým sa na všetky lode vo výsostných vodách, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania členských štátov nebudú vzťahovať prísnejšie normy pre síru.
- (28) S cieľom uľahčiť prechod na nové motorové technológie s potenciálom ďalšieho výrazného zníženia emisií v námornom odvetví by Komisia mala ďalej preskúmať možnosti, ktorými sa umožní a podnieti využívanie plynových motorov v lodiach.
- (29) Na dosiahnutie cieľov tejto smernice je potrebné riadne presadzovanie povinností vzhľadom na obsah síry v lodných palivách. Zo skúseností súvisiacich s vykonávaním smernice 1999/32/ES vyplynulo, že je potrebné zabezpečiť účinnejší systém monitorovania a presadzovania s cieľom zaistiť riadne vykonávanie tejto smernice. Na tento účel je nevyhnutné, aby členské štáty zabezpečili dostatočne častý a presný odber vzoriek lodného paliva uvádzaného na trh alebo používaného na palube lode a pravidelne kontrolovali lodné denníky a dodacie listy pre lodné palivo. Takisto je nevyhnutné, aby členské štáty zaviedli systém účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií za nesúlad s ustanoveniami tejto smernice. S cieľom zabezpečiť väčšiu transparentnosť informácií je takisto vhodné zabezpečiť sprístupnenie registra miestnych dodávateľov lodných palív verejnosti.

- (30) Dodržiavanie nízkych limitných hodnôt pre obsah síry v lodných palivách, najmä v kontrolných oblastiach emisií  $\text{SO}_x$ , môže viesť k výraznému zvýšeniu ceny takýchto palív, aspoň v krátkodobom horizonte, a môže mať negatívny vplyv na konkurencieschopnosť príbrežnej námornej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy, ako aj na konkurencieschopnosť priemyselných odvetví v krajinách susediacich s kontrolnými oblasťami emisií  $\text{SO}_x$ . Pre dotknuté priemyselné odvetvia je potrebné priniesť vhodné riešenia v záujme zníženia nákladov na zabezpečenie súladu, napríklad schválenie alternatívnych, nákladovo efektívnejších spôsobov zabezpečenia súladu, než je zabezpečenie súladu podľa použitého paliva, a v prípade potreby poskytovanie pomoci. Komisia by mala, okrem iného na základe správ od členských štátov, dôkladne monitorovať vplyv dodržiavania nových noriem kvality palív na odvetvie lodnej dopravy, najmä pokiaľ ide o možný prechod z námornej dopravy na pozemnú dopravu, a v prípade potreby by navrhla vhodné opatrenia na potlačenie takéhoto trendu.
- (31) Obmedzenie prechodu z námornej dopravy na pozemnú dopravu je dôležité, pretože rastúci podiel tovaru prepravovaného cestnou dopravou by bol v mnohých prípadoch v rozpore s cieľmi Únie v oblasti zmeny klímy a viedol by k väčším dopravným zápcham.
- (32) Náklady spojené s plnením nových požiadaviek na zníženie emisií oxidu siričitého by mohli viesť k prechodu z námornej dopravy na pozemnú dopravu a mohli by mať negatívny vplyv na konkurencieschopnosť priemyselných odvetví. Komisia by mala na poskytovanie cielej pomoci v záujme minimalizácie rizika zmeny spôsobu dopravy v plnej miere využívať nástroje, ako sú Marco Polo a transeurópske dopravné siete. Členské štáty môžu považovať za potrebné poskytnúť podporu prevádzkovateľom dotknutým touto smernicou v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci.
- (33) Členské štáty môžu v súlade s existujúcimi usmerneniami pre štátnu pomoc v oblasti ochrany životného prostredia a bez toho, aby bola dotknutá možnosť ich budúcej zmeny, poskytovať štátnu pomoc prevádzkovateľom dotknutým touto smernicou, a to vrátane pomoci na modernizáciu vybavenia súčasných plavidiel, pokiaľ sa takéto opatrenia pomoci považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom v súlade s článkami 107 a 108 ZFEÚ, najmä s ohľadom na platné usmernenia pre štátnu pomoc v oblasti ochrany životného prostredia. Komisia môže v tejto súvislosti zohľadniť fakt, že používanie niektorých metód znižovania emisií presahuje rámec požiadaviek tejto smernice, pretože sa tým znižujú nielen emisie oxidu siričitého, ale aj iné druhy emisií.
- (34) Mal by sa uľahčiť prístup k metódam znižovania emisií. Tieto metódy môžu viesť k zníženiu emisií minimálne porovnateľnému či dokonca vyššiemu ako zníženie, ktoré možno dosiahnuť prostredníctvom používania palív s nízkym obsahom síry za predpokladu, že nemajú výrazne negatívny vplyv na životné prostredie, ako sú morské ekosystémy, a boli vyvinuté v súlade s primeranými mechanizmami schvaľovania a kontroly. Únia by mala uznať alternatívne metódy, ktoré sú už známe, ako je napríklad používanie palubných systémov čistenia výfukových plynov, zmesi paliva a skvapalneného zemného plynu alebo používanie biopalív. Je dôležité podporiť testovanie a vývoj nových metód znižovania emisií, okrem iného s cieľom obmedziť prechod z námornej dopravy na pozemnú dopravu.
- (35) Metódy znižovania emisií majú potenciál výrazného zníženia emisií. Komisia by preto mala podporiť testovanie a vývoj takýchto technológií okrem iného tým, že zväzi zriadenie spoločného programu, na ktorého financovaní by sa podieľal priemysel, a to na základe zásad, z ktorých vychádzajú podobné programy, napr. program Čisté nebo.
- (36) Komisia by mala v spolupráci s členskými štátmi a so zúčastnenými stranami ďalej vyvíjať opatrenia určené v pracovnom dokumente útvarov Komisie zo 16. septembra 2011 s názvom Zníženie emisií znečisťujúcich látok z námornej dopravy a súbor nástrojov pre udržateľnú vodnú dopravu.
- (37) V prípade prerušenia dodávky ropy, ropných produktov alebo iných uhlíkovdíkiv Komisia môže povoliť vyššie limitné hodnoty pre územia členských štátov.
- (38) Členské štáty by mali vytvoriť mechanizmy vhodné na monitorovanie plnenia ustanovení tejto smernice. Komisiai musia byť predkladané správy o obsahu síry v kvapalných palivách.
- (39) S cieľom zabezpečiť harmonizáciu podávania správ by táto smernica mala obsahovať podrobné informácie pokiaľ ide o obsah a formát správ.

- (40) Komisii by sa mala udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu ekvivalentných hodnôt emisií a kritérií pre používanie metód znižovania emisií uvedených v prílohách I a II k tejto smernici s cieľom prispôsobiť ich vedeckému a technickému pokroku takým spôsobom, ktorý zabezpečí prísny súlad s príslušnými nástrojmi IMO, a pokiaľ ide o zmenu článku 2 písm. a) až e) a p), článku 13 ods. 2 písm. b) bod i) a článku 13 ods. 3 tejto smernice s cieľom prispôsobiť tie ustanovenia vedeckému a technickému pokroku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (41) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (42) Je vhodné, aby Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí, zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 <sup>(2)</sup>, spolupracoval s Komisiou pri schvaľovaní metód znižovania emisií, na ktoré sa nevzťahuje smernica Rady 96/98/ES <sup>(3)</sup>.
- (43) Pre vykonávanie tejto smernice sú dôležité účinné, primerané a odrádzajúce sankcie. Členské štáty by mali medzi tieto sankcie zaviesť pokuty vypočítané tak, aby sa zabezpečilo, že pokuty prinajmenšom zbavia tých, ktorí sú zodpovední za porušenie, ekonomických výhod vyplývajúcich z porušenia a že tieto pokuty sa budú v prípade opakovaného porušenia postupne zvyšovať. Členské štáty by mali oznámiť ustanovenia o sankciách Komisii.
- (44) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov týkajúcich sa lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva tých smerníc, ktoré sú uvedené v prílohe III časti B,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## Článok 1

### Účel a rozsah

1. Cieľom tejto smernice je znížiť emisie oxidu siričitého vznikajúce spaľovaním určitých typov kvapalných palív a tým obmedziť škodlivé účinky týchto emisií na ľudí a životné prostredie.
2. Zníženie emisií oxidu siričitého vznikajúcich spaľovaním niektorých kvapalných palív vyrábaných z ropy sa dosahuje zavedením maximálnych hodnôt obsahu síry v týchto palivách ako podmienky ich používania na území členských štátov, v ich výsošných vodách, vo výlučných hospodárskych zónach alebo v zónach kontroly znečisťovania.

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

- a) palivá určené na výskum a testovanie;
- b) palivá určené na spracovanie pred ich konečným spálením;
- c) palivá určené na spracovanie v rafinárskom priemysle;
- d) palivá používané a uvedené na trh v najvzdialenejších regiónoch Únie za predpokladu, že príslušné členské štáty zabezpečia, aby sa v týchto regiónoch:
  - i) dodržiavali normy kvality ovzdušia;
  - ii) nepoužívali ťažké vykurovacie oleje, ktorých obsah síry presahuje 3 % hmotnostné;

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>(2)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) a menia a dopĺňajú sa nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1).

<sup>(3)</sup> Smernica Rady 96/98/ES z 20. decembra 1996 o vybavení námorných lodí (Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25).

- e) palivá, ktoré používajú vojenské lode a iné vojenské plavidlá. Každý členský štát sa však snaží zabezpečiť prijatím vhodných opatrení neobmedzujúcich prevádzku alebo akcieschopnosť takýchto lodí, aby sa lode prevádzkovali v súlade s touto smernicou, pokiaľ je to primerané a praktické;
- f) akékoľvek použitie palív v plavidle, potrebné na osobitný účel zaistenia bezpečnosti lode alebo záchrany života na mori;
- g) akékoľvek použitie palív na lodi, vynútené poškodením lode alebo jej zariadenia, ak sa po vzniku škody uskutočňujú všetky primerané opatrenia na vylúčenie alebo minimalizovanie nadmerných emisií a ak sa čo najskôr prijímajú opatrenia na odstránenie škody. Toto ustanovenie sa neuplatňuje v prípade, ak vlastník alebo veliteľ lode spôsobili škodu úmyselne alebo z nebanlivosti;
- h) bez toho, aby bol dotknutý článok 5, palivá používané na palubách plavidiel, ktoré používajú metódy znižovania emisií v súlade s článkami 8 a 10.

## Článok 2

### Definície

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- a) „ťažký vykurovací olej“ je:
    - i) každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, na ktoré sa vzťahujú kódy KN 2710 19 51 až 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 alebo 2710 20 39, alebo
    - ii) každé kvapalné palivo získané z ropy, iné ako plynový olej vymedzený v písm. b) a iné ako lodné palivo vymedzené v písm. c), d) a e), ktoré z dôvodu svojho destilačného rozsahu patrí do kategórie ťažkých olejov určených na použitie ako palivo, z ktorého sa pri teplote 250 °C vydestiluje metódou ASTM D86 menej ako 65 % objemu (vrátane strát). Ak nie je možné vykonať destiláciu pomocou metódy ASTM D86, pokladá sa ropný produkt rovnako za ťažký vykurovací olej;
  - b) „plynový olej“ je:
    - i) každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, na ktoré sa vzťahujú kódy KN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 alebo 2710 20 19, alebo
    - ii) každé kvapalné palivo získané z ropy okrem lodného paliva, z ktorého sa pri teplote 250 °C vydestiluje metódou ASTM D86 menej ako 65 % objemu (vrátane strát) a pri teplote 350 °C minimálne 85 % objemu (vrátane strát).
- Motorová nafta vymedzená v článku 2 bode 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES<sup>(1)</sup> je z tejto definície vylúčená. Palivá používané necestnými pojazdnými strojmi a poľnohospodárskymi traktormi sú z tejto definície tiež vylúčené;
- c) „lodné palivo“ je každé kvapalné ropné palivo určené na použitie alebo používané na palube plavidla vrátane palív uvedených v norme ISO 8217. Týka sa to aj každého kvapalného ropného paliva, ktoré používajú plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy alebo rekreačné plavidlá, v súlade s definíciou v článku 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES<sup>(2)</sup>, a v článku 1 odsek 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/25/ES<sup>(3)</sup>, ak sa tieto plavidlá nachádzajú na mori;
  - d) „lodná motorová nafta“ je každé lodné palivo vymedzené v tabuľke I normy ISO 8217 pre triedu DMB s výnimkou odkazu na obsah síry;
  - e) „lodný plynový olej“ je každé lodné palivo vymedzené v tabuľke I normy ISO 8217 pre triedy DMX, DMA a DMZ s výnimkou odkazu na obsah síry;

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/12/EHS (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58).

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES zo 16. decembra 1997 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení voči emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch (Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1).

<sup>(3)</sup> Smernica Európskeho Parlamentu a Rady 94/25/ES zo 16. júna 1994 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa rekreačných plavidiel (Ú. v. ES L 164, 30.6.1994, s. 15).

- f) „dohovor MARPOL“ je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania mora z lodí z roku 1973 v znení protokolu z roku 1978;
- g) „príloha VI k dohovoru MARPOL“ je príloha s názvom Pravidlá zabránenia znečisťovania ovzdušia z lodí, ktorá bola pripojená k dohovoru MARPOL protokolom z roku 1997;
- h) „kontrolné oblasti emisií SO<sub>x</sub>“ sú morské oblasti vymedzené Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) v prílohe VI k dohovoru MARPOL;
- i) „osobné lode“ sú lode, ktoré prevádzajú viac než 12 cestujúcich, pričom za cestujúceho sa považuje každá iná osoba než:
  - i) veliteľ lode a členovia posádky a iné osoby zamestnané alebo akokoľvek inak zúčastnené na palube lode v rámci jej prevádzky a
  - ii) dieťa mladšie než jeden rok;
- j) „pravidelné služby“ sú série ciest osobnej lode prevádzkovaných tak, aby obstarávali dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi, alebo série ciest z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzipristátí buď:
  - i) podľa uverejneného cestovného poriadku, alebo
  - ii) s takými pravidelnými alebo častými cestami, že v nich možno rozoznať cestovný poriadok;
- k) „vojnová loď“ je loď patriaca ozbrojeným silám štátu, ktorá nesie vonkajšie znaky, podľa ktorých možno rozlíšiť štátnu príslušnosť tejto lode, pod velením dôstojníka náležito povereného vládou tohto štátu, ktorého meno sa nachádza v príslušnom zozname dôstojníkov alebo v rovnocennom zápise, s posádkou podliehajúcou riadnej vojenskej disciplíne;
- l) „kotviace lode“ sú lode, ktoré sú bezpečne priviazané alebo zakotvené v prístave Únií počas nakladania, vykladania alebo kým slúžia na ubytovanie cestujúcich, vrátane času, keď neprebiehajú operácie súvisiace s nákladom;
- m) „uvedenie na trh“ je dodávanie alebo sprístupňovanie lodných palív určených na spaľovanie na palube tretím osobám, odplatne alebo bezodplatne, kdekoľvek v rámci súdnej právomoci členských štátov. Nepatrí sem dodávanie ani sprístupňovanie lodných palív na vývoz v nákladných cisternách lodí;
- n) „najvzdialenejšie regióny“ sú francúzske zámorské departementy, Azory, Madeiru a Kanárske ostrovy, ako sú uvedené v článku 349 ZFEÚ;
- o) „metóda znižovania emisií“ je akékoľvek zariadenie, materiál, prostriedok alebo prístroj, ktorý sa má umiestniť na loď, alebo iný postup, alternatívne palivo alebo metódu dodržiavania predpisov používané ako alternatíva voči lodným palivám s nízkym obsahom síry, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v tejto smernici, ktorá je overiteľná, kvantifikovateľná a vynúiteľná;
- p) „postup ASTM“ sú metódy určené Americkou spoločnosťou pre skúšanie a materiály v zbierke normovaných definícií a technických predpisov pre ropné výrobky a mazivá z roku 1976;
- q) „spaľovacie zariadenie“ je každé technické zariadenie, v ktorom prebieha spaľovanie palív s cieľom využitia vzniknutého tepla.

### Článok 3

#### Maximálny obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali ťažké vykurovacie oleje, ak majú obsah síry vyšší než 1,00 % hmotnosti.
2. Do 31. decembra 2015, s výhradou vhodného monitorovania emisií príslušnými orgánmi, sa odsek 1 nevzťahuje na ťažké vykurovacie oleje použité:
  - a) v spaľovacích zariadeniach, ktoré patria do pôsobnosti smernice 2001/80/ES, na ktoré sa vzťahuje článok 4 ods. 1 alebo 2 alebo článok 4 ods. 3 písm. a) uvedenej smernice a ktoré spĺňajú emisné limity pre oxid siričitý stanovené pre takéto zariadenia v uvedenej smernici;
  - b) v spaľovacích zariadeniach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2001/80/ES, na ktoré sa vzťahuje článok 4 ods. 3 písm. b) a článok 4 ods. 6 uvedenej smernice a ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn;

- c) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa nevzťahujú písmená a) alebo b) a ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn;
- d) pri spaľovaní v rafinériách, kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého, spriemerovaný pre všetky spaľovacie zariadenia v rafinérii bez ohľadu na typ použitého paliva alebo použitej kombinácie palív, ale s výnimkou zariadení, na ktoré sa vzťahujú písmená a) a b), plynových turbín a plynových motorov, nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn.
3. Od 1. januára 2016, s výhradou vhodného monitorovania emisií príslušnými orgánmi, sa odsek 1 nevzťahuje na ťažké vykurovacie oleje použité:
- a) v spaľovacích zariadeniach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti kapitoly III smernice 2010/75/EÚ a ktoré sú v súlade s emisnými limitmi oxidu siričitého pre takéto zariadenia stanovenými v prílohe V k uvedenej smernici, alebo v prípade, keď sa v súlade s uvedenou smernicou neuplatňujú tieto hodnoty emisných limitov, ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn;
- b) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) a ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn;
- c) pri spaľovaní v rafinériách, kde mesačný priemer emisií oxidu siričitého, spriemerovaný pre všetky spaľovacie zariadenia v rafinérii bez ohľadu na typ použitého paliva alebo použitej kombinácie palív, ale s výnimkou zariadení, na ktoré sa vzťahuje písmeno a), plynových turbín a plynových motorov, nepresahuje 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn.

Členské štáty prijímú potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby žiadne spaľovacie zariadenie používajúce ťažký vykurovací olej s obsahom síry, ktorý presahuje koncentrácie uvedené v odseku 1, nebolo v prevádzke bez povolenia vydaného príslušným orgánom, ktoré stanovuje emisné limity.

#### Článok 4

##### Maximálny obsah síry v plynovom oleji

Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali plynové oleje, ak je ich obsah síry vyšší než 0,10 % hmotnosti.

#### Článok 5

##### Maximálny obsah síry v lodných palivách

Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než 3,50 % hmotnosti s výnimkou palív, ktoré sú dodávané na lode používajúce metódy znižovania emisií podľa článku 8 v uzavretom režime.

#### Článok 6

##### Maximálny obsah síry v lodných palivách používaných vo výsostných vodách, vo výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania členských štátov vrátane kontrolných oblastí emisií SO<sub>x</sub> a používaných osobnými loďami poskytujúcimi pravidelné služby medzi prístavmi Únie

1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsostných vôd, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania sa nebudú používať lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než:

- a) 3,50 % hmotnosti od 18. júna 2014;
- b) 0,50 % hmotnosti od 1. januára 2020.

Tento odsek sa vzťahuje na všetky plavidlá plaviace sa pod všetkými vlajkami vrátane plavidiel, ktorých plavba sa začala mimo Únie, a to bez toho, aby boli dotknuté odseky 2 a 5 tohto článku a článok 7.



2. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsostných vôd, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania patriacich do kontrolných oblastí emisií SO<sub>x</sub> sa nebudú používať lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než:

- a) 1,00 % hmotnosti do 31. decembra 2014;
- b) 0,10 % hmotnosti od 1. januára 2015.

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

Komisia náležite zohľadní všetky budúce zmeny požiadaviek podľa prílohy VI k dohovoru MARPOL uplatniteľných v rámci kontrolných oblastí emisií SO<sub>x</sub> a v prípade potreby bez zbytočného odkladu predloží príslušné návrhy s cieľom zodpovedajúcim spôsobom zmeniť túto smernicu.

3. Dátum na uplatňovanie odseku 2 pre akékoľvek nové morské oblasti, vrátane prístavov, ktoré IMO označí ako kontrolné oblasti emisie SO<sub>x</sub> podľa pravidla 14 ods. 3 písm. b) prílohy VI k dohovoru MARPOL je 12 mesiacov po nadobudnutí platnosti označenia.

4. Členské štáty zodpovedajú za vynucovanie odseku 2, prinajmenšom pokiaľ ide o:

- plavidlá plávajúce pod ich vlajkou, a
- v prípade členských štátov, ktoré susedia s kontrolnými oblasťami emisií SO<sub>x</sub>, plavidlá všetkých vlajok, pokiaľ sú v ich prístavoch.

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

5. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v ich výsostných vodách, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania mimo kontrolných oblastí emisií SO<sub>x</sub> sa nebudú osobnými loďami poskytujúcimi pravidelné služby medzi prístavmi Únie používať lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než 1,50 % hmotnosti až do 1. januára 2020.

Členské štáty zodpovedajú za presadzovanie tejto požiadavky, aspoň pokiaľ ide o plavidlá plaviace sa pod ich vlajkou a plavidlá plaviace sa pod všetkými vlajkami, kým sú v ich prístavoch.

6. Členské štáty vyžadujú správne vedenie lodných denníkov vrátane údajov súvisiacich s výmenou paliva.

7. Členské štáty sa usilujú zabezpečiť dostupnosť lodných palív, ktoré sú v súlade s touto smernicou, a o dostupnosti týchto lodných palív vo svojich prístavoch a termináloch informujú Komisiu.

8. Ak členský štát zistí, že loď nespĺňa normy pre lodné palivá, ktoré sú v súlade s touto smernicou, príslušný orgán členského štátu je oprávnený požadovať, aby loď:

- a) predložila záznam krokov prijatých v snahe o dosiahnutie súladu a
- b) predložila dôkazy o tom, že sa pokúsila nakúpiť lodné palivo, ktoré je v súlade s touto smernicou, v súlade so svojím plánom plavby a v prípade, že nebolo k dispozícii v mieste plánovaného nákupu, sa pokúsila nájsť alternatívne zdroje tohto lodného paliva a že napriek maximálnemu úsiliu o získanie lodného paliva, ktoré je v súlade s touto smernicou, ho nebolo možné kúpiť.

Od lode sa nepožaduje, aby sa v záujme dosiahnutia súladu odchyľila od svojej plánovanej trasy alebo aby plavbu neprimerane odkladala.

Ak loď predloží informácie uvedené v prvom pododseku, príslušný členský štát zohľadní všetky náležité okolnosti a predložené dôkazy s cieľom určiť vhodné kroky, ktoré sa majú prijať vrátane upustenia od kontrolných opatrení.

Ak loď nemôže kúpiť lodné palivo, ktoré je v súlade s touto smernicou, oznámi to svojmu vlajkovému štátu a príslušnému orgánu daného cieľového prístavu.

Keď loď predloží dôkazy o nedostupnosti lodného paliva, ktoré je v súlade s touto smernicou, prístavný štát to oznámi Komisii.

9. Členské štáty v súlade s pravidlom 18 prílohy VI k dohovoru MARPOL:

- a) vedú verejne dostupný register miestnych dodávateľov lodných palív;
- b) zabezpečujú, aby bol obsah síry vo všetkých lodných palivách predávaných na ich území zaevidovaný dodávateľom na dodacom liste pre nádrž lode s pripojením zapečatenej vzorky podpísanej zástupcom prijímajúcej lode;
- c) podnikajú kroky voči dodávateľom lodných palív, u ktorých bolo zistené, že dodávajú palivo, ktoré nezodpovedá údajom uvedeným na dodacom liste pre nádrž lode;
- d) zabezpečujú, že sa podniknú nápravné kroky na uvedenie zisteného nevyhovujúceho lodného paliva do súladu s požiadavkami.

10. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území neuvádzala na trh lodná motorová nafta, ak je jej obsah síry vyšší než 1,50 % hmotnosti.

#### Článok 7

##### **Maximálny obsah síry v lodných palivách používaných loďami kotviacimi v prístavoch Únie**

1. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby lode kotviace v prístavoch Únie nepoužívali lodné palivá, ak je ich obsah síry vyšší než 0,10 % hmotnosti, pričom sa posádke poskytne dostatok času na dokončenie všetkých potrebných operácií súvisiacich s výmenou paliva čo najskôr po pripávaní do kotviska a čo najneskôr pred odplávaním.

Členské štáty vyžadujú, aby sa čas všetkých operácií súvisiacich s výmenou paliva zaznamenával do lodných denníkov.

2. Odsek 1 sa nevzťahuje na:

- a) prípady, keď podľa uverejneného cestovného poriadku má byť loď v kotvisku menej než dve hodiny;
- b) lode, ktoré počas kotvenia v prístave vypnú všetky motory a používajú pobrežnú elektrinu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území neuvádzali na trh lodné plynové oleje, ak je ich obsah síry vyšší než 0,10 % hmotnosti.

#### Článok 8

##### **Metódy znižovania emisií**

1. Členské štáty umožnia používanie metód znižovania emisií loďami plaviacimi sa pod všetkými vlajkami v ich prístavoch, výsostných vodách, výlučných hospodárskych zónach a zónach kontroly znečisťovania ako alternatívu k používaniu lodných palív, ktoré spĺňajú požiadavky článkov 6 a 7, a to za podmienok stanovených v odsekoch 2 a 4 tohto článku.

2. Lode používajúce metódy znižovania emisií uvedené v odseku 1 nepretržite dosahujú zníženie emisií oxidu siričitého, ktoré je prinajmenšom ekvivalentné zníženiu, ktoré by dosiahli pri používaní lodných palív spĺňajúcich požiadavky článkov 6 a 7. Ekvivalentné hodnoty emisií sa určujú v súlade s prílohou I.

3. Ako alternatívne riešenie znižovania emisií podporujú členské štáty používanie systémov na dodávku pobrežnej elektrickej energie plavidlami v dokoch.

4. Metódy znižovania emisií uvedené v odseku 1 musia byť v súlade s kritériami stanovenými v nástrojoch uvedených v prílohe II.

5. V prípadoch, ktoré sú odôvodnené z hľadiska vedeckého a technického pokroku v oblasti alternatívnych metód znižovania emisií a s cieľom zabezpečiť prísny súlad s príslušnými nástrojmi a normami prijatými organizáciou IMO, Komisia:

- a) je splnomocnená v súlade s článkom 16 prijať delegované akty na zmenu príloh I a II;
- b) prijíma vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné požiadavky na monitorovanie emisií tam, kde je to potrebné. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

#### Článok 9

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

1. Metódy znižovania emisií patriace do rozsahu pôsobnosti smernice 96/98/ES sa schvaľujú v súlade s uvedenou smernicou.
2. Metódy znižovania emisií, na ktoré sa nevzťahuje odsek 1 tohto článku, sa schvaľujú v súlade s postupom uvedeným v článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2099/2002, pričom sa zohľadňujú:
  - a) usmernenia vypracované organizáciou IMO;
  - b) výsledky všetkých skúšok uskutočnených podľa článku 10;
  - c) účinky na životné prostredie vrátane dosiahnuteľných znížení emisií a vplyv na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek a
  - d) uskutočniteľnosť monitorovania a overovania.

#### Článok 10

### Skúšky nových metód znižovania emisií

Členské štáty môžu, podľa potreby v spolupráci s inými členskými štátmi, povoliť skúšky metód znižovania emisií lodí na plavidlách plaviacich sa pod ich vlajkou alebo v morských oblastiach, ktoré patria do ich jurisdikcie. Počas týchto skúšok nie je povinné používanie lodných palív spĺňajúcich požiadavky článkov 6 a 7 za predpokladu, že boli splnené všetky tieto podmienky:

- a) Komisia a ktorýkoľvek dotknutý prístavný štát sú o týchto skúškach písomne informovaní najmenej šesť mesiacov pred začatím týchto skúšok;
- b) povolenia na skúšky nepresahujú dobu 18 mesiacov;
- c) všetky zúčastnené lode majú nainštalované zariadenia znemožňujúce ich svojvoľnú manipuláciu na nepretržité monitorovanie emisií spalín a používajú ich počas trvania skúšok;
- d) všetky zúčastnené lode dosahujú zníženie emisií, ktoré sa rovná aspoň zníženiu, ktoré by sa dosiahlo uplatňovaním limitných hodnôt pre obsah síry v palivách uvedených v tejto smernici;
- e) na všetok odpad, ktorý tieto metódy znižovania emisií počas trvania skúšok vyprodukovali, sa používajú vhodné systémy odpadového hospodárstva;
- f) počas trvania skúšok sa vyhodnocuje vplyv na morské prostredie, najmä na ekosystémy v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek a
- g) výsledky sa v plnom rozsahu poskytnú Komisii a sprístupnia verejnosti do šiestich mesiacov od skončenia skúšok.

### Článok 11

#### Finančné opatrenia

Členské štáty môžu prijať finančné opatrenia na podporu prevádzkovateľov, na ktorých má táto smernica dosah, pokiaľ sú takéto finančné opatrenia v súlade s pravidlami štátnej pomoci, ktoré v tejto oblasti platia či sa majú prijať.

### Článok 12

#### Zmena v dodávke palív

Ak v dôsledku náhlej zmeny v dodávke ropy, ropných produktov alebo iných uhľovodíkov vzniknú pre členský štát problémy s dodržiavaním limitov maximálneho obsahu síry, ktoré sú uvedené v článkoch 3 a 4, potom tento členský štát to oznámi Komisii. Komisia môže povoliť vyššiu hodnotu limitu, ktorá sa bude používať na území tohto členského štátu po dobu maximálne šiestich mesiacov. Oznámi svoje rozhodnutie Rade a členským štátom. Každý členský štát môže postúpiť toto rozhodnutie Rade do jedného mesiaca. Rada, konajúca na základe kvalifikovanej väčšiny, môže do dvoch mesiacov prijať iné rozhodnutie.

### Článok 13

#### Odoberanie vzoriek a analýza

1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na overenie pomocou vzoriek, či je obsah síry v používaných palivách v súlade s článkami 3 až 7. Odbery vzoriek sa začnú dňom nadobudnutia platnosti príslušnej limitnej hodnoty pre maximálny obsah síry v palive. Vykonávajú sa pravidelne, dostatočne často a v dostatočnom množstve tak, aby vzorky reprezentovali skúmané palivo, a v prípade lodného paliva, aby reprezentovali palivo, ktoré používajú plavidlá, kým sú v príslušných morských oblastiach a prístavoch. Vzorky sa bezodkladne analyzujú.

2. Použijú sa tieto spôsoby odberu vzoriek, analýzy a kontroly lodných palív:

a) kontrola lodných denníkov a dodacích listov pre nádrž lode, a

b) v prípade potreby tieto spôsoby odberu vzoriek a analýzy:

i) odber vzoriek lodného paliva určeného na spaľovanie na palube počas jeho dodávania na loď podľa Usmernení pre odber vzoriek vykurovacieho oleja na určenie súladu s revidovanou prílohou VI k dohovoru MARPOL prijatých 17. júla 2009 rezolúciou 182(59) Výboru IMO pre ochranu morského prostredia (MEPC) a na analýzu jeho obsahu síry, alebo

ii) odber vzoriek a analýza obsahu síry v lodnom palive určenom na spaľovanie na palube, ktoré je uložené v cisternách, pokiaľ je to technicky a ekonomicky možné, a v zapečatených vzorkách paliva z nádrže na palube lode.

3. Ako referenčná metóda na určovanie obsahu síry sa bude používať metóda ISO 8754 (2003) alebo EN ISO 14596:2007.

S cieľom určiť, či je lodné palivo, ktoré bolo dodané a používané na palubách lodí, v súlade s limitnými hodnotami pre obsah síry, požadovanými v článkoch 4 až 7, sa používa postup na kontrolu palív stanovený v dodatku VI k prílohe VI k dohovoru MARPOL.

4. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty týkajúce sa:

a) frekvencie odberu vzoriek;

b) metód odberu vzoriek;

c) vymedzenia reprezentatívnej vzorky skúmaného paliva.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

## Článok 14

**Podávanie správ a skúmanie**

1. Členské štáty predkladajú Komisii každoročne do 30. júna na základe výsledkov odberu vzoriek, analýz a kontrol vykonávaných v súlade s článkom 13 správu o dodržiavaní noriem pre síru stanovených v tejto smernici za predchádzajúci rok.

Na základe správ prijatých v súlade s prvým pododsekom tohto odseku a oznámení o nedostupnosti lodného paliva, ktoré spĺňa požiadavky tejto smernice, predložených členskými štátmi v súlade s článkom 6 ods. 8 piatym pododsekom Komisia do 12 mesiacov od dátumu uvedeného v prvom pododseku tohto odseku vypracuje a uverejní správu o vykonávaní tejto smernice. Komisia posúdi potrebu ďalšieho posilnenia príslušných ustanovení tejto smernice a na tento účel predloží príslušné legislatívne návrhy.

2. Komisia do 31. decembra 2013 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, ktorú v prípade potreby doplní o legislatívne návrhy. Komisia vo svojej správe posúdi potenciál zníženia znečistenia ovzdušia, pričom okrem iného zohľadní: výročné správy predložené v súlade s odsekmi 1 a 3, pozorovanú kvalitu ovzdušia a acidifikáciu, náklady na palivo, potenciálny ekonomický vplyv a pozorovaný prechod na iný spôsob dopravy a pokrok pri znižovaní emisií z lodí.

3. Komisia môže prijať vykonávacie akty týkajúce sa informácií, ktoré majú byť súčasťou správy, a formátu správy uvedenému v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

## Článok 15

**Prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku**

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16 týkajúce sa prispôsobenia článku 2 písm. a) až e) a p), článku 13 ods. 2 písm. b) bod i) a článku 13 ods. 3 vedeckému a technickému pokroku. Takéto prispôsobenia nesmú spôsobiť žiadne priame zmeny rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ani limitných hodnôt pre obsah síry v palivách uvedených v tejto smernici.

## Článok 16

**Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 8 ods. 5 a článku 15 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 17. decembra 2012. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 8 ods. 5 a článku 15 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 8 ods. 5 a článku 15 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote troch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o tri mesiace.

#### Článok 17

##### **Postup výboru**

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### Článok 18

##### **Sankcie**

Členské štáty stanovujú sankcie uplatniteľné pri porušení vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice.

Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce a môžu zahŕňať pokuty vypočítané tak, aby sa zabezpečilo, že pokuty prinajmenšom zbavia tých, ktorí sú zodpovední za porušenie, ekonomických výhod vyplývajúcich z porušenia vnútroštátnych ustanovení uvedených v prvom odseku a že tieto pokuty sa budú v prípade opakovaného porušenia postupne zvyšovať.

#### Článok 19

##### **Zrušenie**

Smernica 1999/32/ES, zmenená aktmi uvedenými v prílohe III, časť A, sa zrušuje bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu tých smerníc do vnútroštátneho práva, ktoré sú uvedené v prílohe III, časť B.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IV.

#### Článok 20

##### **Účinnosť**

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

## Článok 21

**Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 11. mája 2016

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
M. SCHULZ

*Za Radu*  
*predsedníčka*  
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

## PRÍLOHA I

## EKVIVALENTNÉ HODNOTY EMISÍ PRE METÓDY ZNIŽOVANIA EMISÍ UVEDENÉ V ČLÁNKU 8 ODS. 2

Limitné hodnoty pre obsah síry v lodnom palive uvedené v článkoch 6 a 7 tejto smernice a v pravidlách 14.1 a 14.4 prílohy VI k dohovoru MARPOL a zodpovedajúce hodnoty emisií uvedené v článku 8 ods. 2:

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

## Poznámka:

- Používanie pomeru pre emisné limity sa uplatňuje len pri používaní destilátov alebo zvyškových vykurovacích olejov vyrobených na báze ropy.
- V odôvodnených prípadoch, keď je koncentrácia CO<sub>2</sub> znížená pomocou jednotky na čistenie výfukových plynov, koncentráciu CO<sub>2</sub> možno merať na vstupe tejto jednotky, pokiaľ je možné jasne preukázať správnosť takejto metodiky.



## PRÍLOHA II

## KRITÉRIÁ PRE POUŽÍVANIE METÓD ZNIŽOVANIA EMISÍ UVEDENÝCH V ČLÁNKU 8 ODS. 4

Metódy znižovania emisií uvedené v článku 8 musia spĺňať podľa potreby aspoň kritériá stanovené v týchto nástrojoch:

Metóda znižovania emisií	Kritériá používania
Zmes lodného paliva a odpareného plynu	Rozhodnutie Komisie 2010/769/EÚ <sup>(1)</sup>
Systémy čistenia výfukových plynov	Rezolúcia MEPC.184(59) prijatá 17. júla 2009 „Preplachovacia voda zo systémov čistenia výfukových plynov, v ktorých sa používajú chemické látky, prídavné látky, prípravky a iné príslušné chemické látky vytvorené na mieste“, ako sa uvádza v bode 10.1.6.1 rezolúcie MEPC.184(59), sa nevypúšťa do mora, a to ani v uzavretých prístavoch, prístavoch a ústiach riek, pokiaľ prevádzkovateľ lode nepreukáže, že vypustenie takejto preplachovacej vody nemá žiadny výrazný negatívny vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie a nepredstavuje pre ne ani žiadne riziko. Ak je použitou chemickou látkou lúh sodný, postačuje, ak preplachovacia voda spĺňa kritériá stanovené v rezolúcii MEPC.184(59) a jej pH nepresahuje hodnotu 8,0.
Biopalivá	Používanie biopalív, ako sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES <sup>(2)</sup> , ktoré spĺňajú príslušné normy CEN a ISO. Zmesi biopalív a lodných palív musia byť v súlade s normami týkajúcimi sa obsahu síry stanovenými v článku 5, v článku 6 ods. 1, 2 a 5 a v článku 7 tejto smernice.

<sup>(1)</sup> Rozhodnutie Komisie 2010/769/EÚ z 13. decembra 2010 o stanovení kritérií používania technologických metód v cisternových lodiach na prepravu skvapalneného zemného plynu ako alternatívy k používaniu lodných palív s nízkym obsahom síry, ktoré spĺňajú kritériá článku 4b smernice Rady 1999/32/ES o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/33/ES o obsahu síry v lodných palivách (Ú. v. EÚ L 328, 14.12.2010, s. 15).

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie a o zmene a doplnení a následnom zrušení smerníc 2001/77/ES a 2003/30/ES (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16).

## PRÍLOHA III

## ČASŤ A

Zrušená smernica so zoznamom jej neskorších zmien  
(v zmysle článku 19)

Smernica Rady 1999/32/ES

(Ú. v. ES L 121, 11.5.1999, s. 13)

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003

iba príloha I, bod 19

(Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/33/ES

(Ú. v. EÚ L 191, 22.7.2005, s. 59)

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 219/2009

iba príloha, bod 3.4

(Ú. v. EÚ L 87, 31.3.2009, s. 109)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES

iba článok 2

(Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 88)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/33/EÚ

(Ú. v. EÚ L 327, 27.11.2012, s. 1)

## ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva  
(v zmysle článku 19)

Smernica	Lehota na transpozíciu
1999/32/ES	1. júla 2000
2005/33/ES	11. augusta 2006
2009/30/ES	31. decembra 2010
2012/33/EÚ	18. júna 2014

## PRÍLOHA IV

## TABUĽKA ZHODY

Smernica 1999/32/ES	Táto smernica
článok 1, odsek 1	článok 1, odsek 1
článok 1, odsek 2, pododsek 2, úvodná veta	článok 1, odsek 2, pododsek 2, úvodná veta
článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno a), b) a c)	článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno a), b) a c)
článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno d), úvodná veta	článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno d), úvodná veta
článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno d), prvá zarážka	článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno d), bod i)
článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno d), druhá zarážka	článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno d), bod ii)
článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno e) až h)	článok 1, odsek 2, pododsek 2, písmeno e) až h)
článok 2, úvodná veta	článok 2, úvodná veta
článok 2, bod 1	článok 2, písmeno a)
článok 2, bod 1, prvá zarážka	článok 2, písmeno a), bod i)
článok 2, bod 1, druhá zarážka	článok 2, písmeno a), bod ii)
článok 2, bod 2	článok 2, písmeno b)
článok 2, bod 2, prvá zarážka	článok 2, písmeno b), bod i)
článok 2, bod 2, druhá zarážka	článok 2, písmeno b), bod ii)
článok 2, bod 2, záverečná veta	článok 2, písmeno b), záverečná veta
článok 2, bod 3	článok 2, písmeno c)
článok 2, bod 3a	článok 2, písmeno d)
článok 2, bod 3b	článok 2, písmeno e)
článok 2, bod 3c	článok 2, písmeno f)
článok 2, bod 3d	článok 2 písmeno g)
článok 2, bod 3e	článok 2, písmeno h)
článok 2, bod 3f	článok 2, písmeno i)
článok 2, bod 3g	článok 2, písmeno j)
článok 2, bod 3 h	článok 2, písmeno k)
článok 2, bod 3i	článok 2, písmeno l)
článok 2, bod 3k	článok 2, písmeno m)
článok 2, bod 3l	článok 2, písmeno n)
článok 2, bod 3m	článok 2, písmeno o)
článok 2, bod 4	článok 2, písmeno p)
článok 2, bod 5	článok 2, písmeno q)
článok 3	článok 3
článok 3a	článok 5

Smernica 1999/32/ES	Táto smernica
článok 4	článok 4
článok 4a, odsek 1	článok 6, odsek 2
článok 4a, odsek 1a	článok 6, odsek 1
článok 4a, odsek 2	článok 6, odsek 3
článok 4a, odsek 3	článok 6, odsek 4
článok 4a, odsek 4	článok 6, odsek 5
článok 4a, odsek 5	článok 6, odsek 6
článok 4a, odsek 5a	článok 6, odsek 7
článok 4a, odsek 5b	článok 6, odsek 8
článok 4a, odsek 6	článok 6, odsek 9
článok 4a, odsek 7	článok 6, odsek 10
článok 4b	článok 7
článok 4c, odsek 1 a 2	článok 8, odsek 1 a 2
článok 4c, odsek 2a	článok 8, odsek 3
článok 4c, odsek 3	článok 8, odsek 4
článok 4c, odsek 4	článok 8, odsek 5
článok 4d	článok 9
článok 4e	článok 10
článok 4f	článok 11
článok 5	článok 12
článok 6, odsek 1	článok 13, odsek 1
článok 6, odsek 1a	článok 13, odsek 2
článok 6, odsek 2	článok 13, odsek 3
článok 6, odsek 1b	článok 13, odsek 4
článok 7, odsek 1 a 2	článok 14, odsek 1 a 2
článok 7, odsek 1a	článok 14, odsek 3
článok 7, odsek 3	—
článok 7, odsek 4	článok 15
článok 9	článok 17
článok 9a	článok 16
článok 10	—
článok 11, odsek 1	článok 18, prvý odsek
článok 11, odsek 2	článok 18, druhý odsek
—	článok 19
článok 12	článok 20

Smernica 1999/32/ES	Táto smernica
článok 13	článok 21
prílohy I a II	prílohy I a II
—	príloha III
—	príloha IV