Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►B

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)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 z 29. septembra 2003	L 284	1	31.10.2003
►M2	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/33/ES zo 6. júla 2005	L 191	59	22.7.2005
►M3	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 219/2009 z 11. marca 2009	L 87	109	31.3.2009
►M4	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES z 23. apríla 2009	L 140	88	5.6.2009
►M5	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/33/EÚ z 21. novembra 2012	L 327	1	27.11.2012

▼B

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

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 130s ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie ([1]),

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ([2]),

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 189c zmluvy ([3]),

(1) keďže ciele a zásady environmentálnej politiky spoločenstva stanovené v akčných programoch pre životné prostredie, a najmä v Piatom environmentálnom akčnom programe ([4]) na základe zásad definovaných v článku 130r zmluvy, majú zabezpečiť predovšetkým efektívnu ochranu všetkých ľudí pred známymi rizikami emisií oxidu siričitého a chrániť životné prostredie zabránením ukladaniu síry nad rámec kritických záťaží a úrovní;

(2) keďže článok 129 zmluvy stanovuje, aby požiadavky ochrany zdravia tvorili neoddeliteľnú súčasť ďalšej politiky spoločenstva; keďže článok 3 písm. o) zmluvy ďalej vyžaduje, aby činnosti spoločenstva zahŕňali príspevok k dosahovaniu vysokej úrovne ochrany zdravia;

(3) keďže emisie oxidu siričitého podstatne prispievajú k problému acidifikácie v spoločenstve; keďže oxid siričitý má aj priamy účinok na ľudské zdravie a životné prostredie;

(4) keďže 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; keďže kyslý dážď v mestách môže spôsobiť značné škody na budovách a architektonických pamiatkach; keďže znečistenie oxidom siričitým môže výrazne ovplyvniť aj ľudské zdravie, najmä medzi tými skupinami obyvateľov, ktorí trpia respiračnými chorobami;

(5) keďže acidifikácia je cezhraničným javom, vyžadujúcim riešenia na úrovni spoločenstva, ale aj na vnútroštátnej a miestnej úrovni;

(6) keďže emisie oxidu siričitého prispievajú k tvorbe určitých častíc v atmosfére;

([1]) Ú. v. ES C 190, 21.6.1997, s. 9 a Ú. v. ES C 259, 18.8.1998, s. 5.
([2]) Ú. v. ES C 355, 21.11.1997, s. 1.
([3]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 13. mája 1998 (Ú. v. ES C 167, 1.6.1998, s. 111), spoločné stanovisko Rady zo 6. októbra 1998 (Ú. v. ES C 364, 25.11.1998, s. 20) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 9. februára 1999 (ešte neuverejnené v úradnom vestníku).
([4]) Ú. v. ES C 138, 17.5.1993, s. 5.

▼B

(7) keďže spoločenstvo a jednotlivé členské štáty sú zmluvnými stranami dohody UN-ECE o rozsiahlom cezhraničnom znečistení ovzdušia; keďže druhý protokol UN-ECE o cezhraničnom znečistení oxidom siričitým predpokladá, že zmluvné strany znížia emisie oxidu siričitého v súlade alebo nad rámec 30 % zníženia špecifikovaného v prvom protokole, a keďže druhý protokol UN-ECE vychádza z predpokladu, že kritické záťaže a úrovne budú ďalej prekračované v niektorých citlivých oblastiach; keďže budú potrebné ďalšie opatrenia na zníženie emisií oxidu siričitého, aby bolo možné dosiahnuť ciele definované v Piatom environmentálnom akčnom programe; keďže zmluvné strany by mali z tohto dôvodu zabezpečiť ďalšie výrazné zníženia emisií oxidu siričitého;

(8) keďže 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;

(9) keďže Komisia nedávno zverejnila správu o hospodárnej stratégii boja proti okysľovaniu v spoločenstve; keďže kontrola emisií oxidu siričitého vznikajúcich spaľovaním určitých kvapalných palív bola identifikovaná ako neoddeliteľný prvok tejto hospodárnej stratégie; keďže spoločenstvo uznáva, že také opatrenia sú potrebné vo vzťahu ku všetkým ostatným palivám;

(10) keďže štúdie ukázali, že výhody znižovania emisií síry prostredníctvom obmedzenia obsahu síry v palivách budú podstatne väčšie, než odhadované náklady vznikajúce priemyslu v tejto smernici, a keďže existuje veľmi dobre vybudovaná technológia na znižovanie úrovne síry v kvapalných palivách;

(11) keďže v súlade s princípmi subsidiarity a proporcionality uvedených v článku 3b zmluvy, nemôžu cieľ zníženia emisií oxidu siričitého vznikajúceho pri spaľovaní určitých typov kvapalných palív účinne dosiahnuť členské štáty konajúce jednotlivo; keďže nekoordinovaná činnosť nie je zárukou dosiahnutia žiaduceho zámeru, ale môže byť kontraproduktívna a spôsobí značnú neistotu na trhu s príslušnými palivami; keďže z hľadiska potreby znižovania emisií oxidu siričitého v rámci celého spoločenstva je potom oveľa efektívnejšie prijať opatrenie na úrovni spoločenstva; keďže táto smernica sa obmedzuje na minimálne požiadavky nevyhnutné na dosiahnutie žiaduceho zámeru;

(12) keďže v smernici Rady 93/12/EHS z 23. marca 1993 týkajúcej sa obsahu síry v niektorých kvapalných palivách [1] bola Komisia požiadaná, aby predložila Rade návrh predpisujúci nižšie hodnoty limitov pre obsah síry v plynovom oleji a nové limity pre letecký benzín; keďže by bolo vhodné určiť limity pre obsah síry v iných

[1] Ú. v. ES L 74, 27.3.1993, s. 81.

▼B

kvapalných palivách, najmä v mazutoch, v ťažkých vykurovacích olejoch pre ťažké dieselové motory, vo vykurovacích olejoch pre lodné motory a plynových olejoch na základe štúdií efektívnosti nákladov;

(13) keďže podľa článku 130t zmluvy táto smernica by nemala brániť žiadnemu z členských štátov v zachovaní alebo zavedení prísnejších ochranných opatrení; keďže tieto opatrenia musia byť zlučiteľné so zmluvou, mali by byť oznámené Komisii;

(14) keďže členský štát pred zavedením nových, prísnejších ochranných opatrení, by mal oznámiť návrhy opatrení Komisii v súlade so smernicou Rady 83/189/EHS z 28. marca 1983 určujúcej postup pre poskytovanie informácií v oblasti technických noriem a predpisov ([1]);

(15) keďže vzhľadom na hodnoty limitov pre obsah síry v mazutoch, je potrebné poskytnúť výnimky v členských štátoch a regiónoch, kde to umožňujú environmentálne podmienky;

(16) keďže vzhľadom na hodnoty limitov pre obsah síry v mazutoch je potrebné poskytnúť aj výnimky pre ich použitie v spaľovacích zariadeniach, ktoré spĺňajú emisné limity určené v smernici Rady 88/609/EHS z 24. novembra 1988 ([2]) o obmedzení emisií určitých znečisťujúcich látok do ovzdušia z veľkých spaľovacích zariadení; keďže vzhľadom na pripravovanú revíziu smernice 88/609/EHS bude možno potrebné preskúmať a, v prípade potreby, revidovať niektoré ustanovenia tejto smernice;

(17) keďže pre rafinérske spaľovacie zariadenia vylúčené z pôsobnosti článku 3 ods. 3 bod i) písm. c) tejto smernice priemer emisií oxidu siričitého pre tieto zariadenia by nemal prekročiť odhadované hodnoty limitov určené v smernici 88/609/EHS alebo v ktorejkoľvek jej budúcej revízii; keďže pri uplatňovaní tejto smernice si členské štáty musia uvedomiť, že nahradenie inými palivami, než sú tie podľa článku 2, by nemalo viesť k zvýšeniu emisií znečisťujúcich látok spôsobujúcich okysľovanie;

(18) keďže už bol stanovený limit obsah síry v plynových olejoch smernicou 93/12/EHS na 0,2 %; keďže táto hodnota limitu by sa mala zmeniť do 1. januára 2008 na 0,1 %;

(19) keďže v súlade s Aktom o pristúpení z roku 1994 Rakúsko a Fínsko získali výnimku na obdobie štyroch rokov odo dňa vstupu, týkajúcu sa ustanovení smernice 93/12/EHS o obsahu síry v plynovom oleji;

(20) keďže limitné hodnoty 0,2 % (od roku 2000) a 0,1 % (od roku 2008) pre obsah síry v plynových olejoch určených pre použitie v námornej doprav na oceánskych lodiach môžu predstavovať technické a ekonomické problémy pre Grécko na celom jeho

([1]) Ú. v. ES L 109, 26.4.1983, s. 8. Smernica naposledy zmenená a doplnená rozhodnutím Komisie 96/139/ES (Ú v ES L 32, 10.2.1996, s. 31).

([2]) Ú. v. ES L 336, 7.12.1988, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 94/66/ES (Ú. v. ES L 337, 24.12.1994, s. 83).

▼B

území, pre Španielsko, pokiaľ ide o Kanárske ostrovy, pre Francúzsko, pokiaľ ide o francúzske zámorské departementy a pre Portugalsko, pokiaľ ide o súostrovia Madeira a Azor; keďže výnimka poskytnutá Grécku, Kanárskym ostrovom, francúzskym zámorským departementom a súostroviam Madeira a Azor by nemala nepriaznivo ovplyvniť trh s plynovým olejom pre lodné motory a vzhľadom na to, že export plynového oleja pre lodné motory z Grécka, Kanárskych ostrovov, francúzskych zámorských departementov a súostroví Madeira a Azor do iných členských štátov by mal spĺňať požiadavky v nich platné pre dovoz v členských štátoch; keďže z tohto dôvodu by mala byť poskytnutá Grécku, Kanárskym ostrovom, francúzskym zámorským departmentom a súostroviu Madeira a Azor výnimka z limitných hodnôt pre síru podľa hmotnosti pre plynový olej na účel námornej plavby;

(21) keďže emisie síry z lodnej dopravy v dôsledku spaľovania bunkrových palív s vysokým obsahom síry prispievajú k znečisťovaniu oxidom siričitým a k problémom acidifikácie; keďže spoločenstvo bude zastávať efektívnejšiu ochranu oblastí citlivých na emisie SO_x a zníženie normálnej limitnej hodnoty pre bunkrový vykurovací olej (zo súčasných 4,50) na pokračujúcich a budúcich rokovaniach o Marpolskej dohode (MARPOL) s Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO); keďže z podnetu spoločenstva vyhlásiť Severné more/kanál za oblasť so zvlášť nízkymi emisiami SO_x by mali pokračovať;

(22) keďže je potrebný dôkladnejší výskum účinkov acidifikácie na ekosystémy a ľudský organizmus; keďže spoločenstvo pomáha pri tomto výskume v rámci Piateho rámcového výskumného programu ([1]);

(23) keďže v prípade prerušenia dodávky ropy, ropných produktov alebo iných uhľovodíkov Komisia môže povoliť vyššie limitné hodnoty pre územia členských štátov;

(24) keďže členské štáty musia vytvoriť mechanizmy vhodné na monitorovanie plnenia ustanovení tejto smernice; keďže Komisii musia byť predkladané správy o obsahu síry v kvapalných palivách;

(25) keďže z dôvodov jasnosti bude potrebné novelizovať smernicu 93/12/EHS,

PRIJALA 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.

([1]) Ú. v. ES L 26, 1.2.1999, s. 1.

▼M2

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 výsostných 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 rafinérskom priemysle;

d) palivá používané a uvedené na trh v najvzdialenejších regiónoch Spoločenstva za predpokladu, že príslušné členské štáty zabezpečia, aby sa v týchto regiónoch:

— dodržiavali normy kvality ovzdušia,

— nepoužívali ťažké vykurovacie oleje, ktorých obsah síry presahuje 3 % hmotnostné;

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 tieto 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 prijmú opatrenia na odstránenie škody. Toto ustanovenie sa neuplatňuje v prípade, ak vlastník alebo veliteľ lode spôsobili škodu úmyselne alebo z nedbanlivosti;

▼M5

h) bez toho, aby bol dotknutý článok 3a, palivá používané na palubách plavidiel, ktoré používajú metódy znižovania emisií v súlade s článkami 4c a 4e.

▼B

Článok 2

Definície

Na účely tejto smernice:

▼M5

1. *ťažký vykurovací olej* znamená:

— 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, 2710 20 39, alebo

▼M5

— každé kvapalné palivo získané z ropy, iné ako plynový olej vymedzený v bodoch 2 a 3, 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;

2. *plynový olej* znamená:

— 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

— 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 bod 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív ([1]) je z tejto definície vylúčená. Palivá používané necestnými pojazdnými strojmi a poľnohospodárskymi traktormi sú z tejto definície tiež vylúčené;

▼M4

3. *lodné palivo* znamená 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 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES zo 16. decembra 1997 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení voči emisiám plynných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch ([2]), a smernice 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 ([3]), ak sa tieto plavidlá nachádzajú na mori;

▼M5

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

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

([1]) Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58.
([2]) Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1.
([3]) Ú. v. ES L 164, 30.6.1994, s. 15.

▼M2

3*c*. *MARPOL znamená* Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania mora z lodí z roku 1973 v znení protokolu z roku 1978;

3*d*. *príloha VI k MARPOL-u znamená* prílohu s názvom Pravidlá zabránenia znečisťovania ovzdušia z lodí, ktorá je pripojená k dohovoru MARPOL protokolom z roku 1997;

3*e*. *kontrolné oblasti emisií* SO_X znamenajú morské oblasti vymedzené Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) v prílohe VI k dohovoru MARPOL;

3*f*. *osobné lode znamenajú lode*, ktoré prevážajú 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;

3*g*. *pravidelné služby* znamenajú 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;

3*h*. *vojnová loď* znamená loď patriacu 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;

3*i*. *kotviace lode znamenajú lode*, ktoré sú bezpečne priviazané alebo zakotvené v prístave Spoločenstva počas nakladania, vykladania alebo kým slúžia na ubytovanie cestujúcich, vrátane času, keď neprebiehajú operácie súvisiace s nákladom;

▼M4

_____

▼M2

3*k*. *uvedenie na trh* znamená 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;

3*l*. *najvzdialenejšie regióny* znamenajú francúzske zámorské departementy, Azory, Madeiru a Kanárske ostrovy, ako sú uvedené v článku 299 zmluvy;

▼M5

3*m*. *metóda znižovania emisií* znamená 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 vynútiteľná;

▼B

4. *postup ASTM* znamená metódy určené Americkou spoločnosťou pre skúšanie a materiály v zbierke normovaných definícií a technických predpisoví pre ropné výrobky a mazivá z roku 1976;

5. *spaľovacie zariadenie* znamená každé technické zariadenie, v ktorom prebieha spaľovanie palív s cieľom využitia vzniknutého tepla.

▼M2

_____

Článok 3

Maximálny obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji

▼M5

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území nepoužívali ťažké vykurovacie oleje, ak majú obsah síry vyšší než 1 % 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 rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/80/ES z 23. októbra 2001 o obmedzení emisií určitých znečisťujúcich látok do ovzdušia z veľkých spaľovacích zariadení ([1]), 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^3 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^3 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^3 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 Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ ([2]) 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^3 pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn;

([1]) Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 1.
([2]) Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17.

▼M5

b) v spaľovacích zariadeniach, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) a ktorých mesačný priemer emisií oxidu siričitého nepresahuje 1 700 mg/Nm^3 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^3 pri obsahu kyslíka v spalinách 3 % objemu na suchý plyn.

Členské štáty prijmú 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 3a

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 4c v uzavretom režime.

▼B

Článok 4

Maximálny obsah síry v plynovom oleji

▼M5

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

▼M2

_____

_____

Článok 4a

▼M5

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 SOx a používaných osobnými loďami poskytujúcimi pravidelné služby medzi prístavmi Únie

1. Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsostných vôd, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania patriacich do kontrolných oblastí emisií SOx 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.

▼M5

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 SOx a v prípade potreby bez zbytočného odkladu predloží príslušné návrhy s cieľom zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť túto smernicu.

1a. Členské štáty prijmú 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 1 a 4 tohto článku a článok 4b.

▼M2

2. Dátumy na uplatňovanie odseku 1 sú tieto:

a) pre oblasť Baltského mora uvedenú v pravidle 14 ods. 3 písm. a) prílohy VI k MARPOL-u 11. augusta 2006;

b) pre oblasť Severného mora:

— 12 mesiacov po nadobudnutí platnosti označenia IMO v súlade s ustanovenými postupmi alebo

— 11. augusta 2007,

podľa toho, ktorý deň nastane skôr;

c) pre oblasti iných morských oblastí vrátane prístavov, ktoré IMO následne označí ako kontrolné oblasti emisie SOx podľa pravidla 14 ods. 3 písm. b) prílohy VI k MARPOL-u: 12 mesiacov po nadobudnutí platnosti označenia.

3. Členské štáty zodpovedajú za vynucovanie odseku 1, prinajmenšom pokiaľ ide o:

— plavidlá plávajúce pod ich vlajkou a

— v prípade členských štátov, ktoré susedia s kontrolnými oblasťami emisií SO_X, 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.

▼M5

4. Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v ich výsostných vodách, výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania mimo kontrolných oblastí emisií SOx 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.

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

▼M5

5a. 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.

5b. 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 odchýlila 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.

6. 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.

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

▼M5

Článok 4b

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

1. Členské štáty prijmú 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 priplávaní 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 4c

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 4a a 4b, a to za podmienok stanovených v odsekoch 2 a 3 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 4a a 4b. Ekvivalentné hodnoty emisií sa určia v súlade s prílohou I.

2a. Ako alternatívne riešenie znižovania emisií podporujú členské štáty používanie systémov na dodávku pobrežnej elektrickej energie plavidlami v dokoch.

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

4. 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 9a prijať delegované akty na zmenu a doplnenie príloh I a II;

▼M5

b) prijíma vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné požiadavky na monitorovanie emisií tam, kde je to potrebné. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9 ods. 2.

Článok 4d

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

1. Metódy znižovania emisií patriace do rozsahu pôsobnosti smernice Rady 96/98/ES ([1]) 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 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) ([2]), pričom sa zohľadňujú:

a) usmernenia vypracované organizáciou IMO;

b) výsledky všetkých skúšok uskutočnených podľa článku 4e;

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 4e

Skúšky nových metód znižovania emisií

Členské štáty môžu, podľa potreby v spolupráci s inými členskými štátmi, povoliť skúšky metód znižovania emisií lodí na plavidlách 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 4a a 4b 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;

([1]) Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 25.
([2]) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

▼M5

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 4f

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.

▼B

Článok 5

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.

▼M5

Článok 6

Odoberanie vzoriek a analýza

1. Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia na overenie pomocou vzoriek, či je obsah síry v používaných palivách v súlade s článkami 3, 3a, 4, 4a a 4b. 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 takým spôsobom, 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.

1a. Použijú sa tieto spôsoby odberu vzoriek, analýzy a kontroly lodných palív:

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

a v prípade potreby tieto spôsoby odberu vzoriek a analýzy:

▼M5

b) 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

c) 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.

1b. 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 prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9 ods. 2.

2. Ako referenčná metóda na určovanie obsahu síry sa bude používať metóda ISO 8754 (2003) alebo PrEN 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 3a, 4, 4a a 4b, sa používa postup na kontrolu palív stanovený v dodatku VI k prílohe VI k dohovoru MARPOL.

▼M2

Článok 7

Podávanie správ a skúmanie

▼M5

1. Členské štáty predkladajú Komisii každoročne do 30. júna na základe výsledkov odberu vzoriek, analýz a kontrol vykonávaných v súlade s článkom 6 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 4a ods. 5b 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.

1a. Komisia môže prijať vykonávacie akty týkajúce sa informácií, ktoré majú byť súčasťou správy, a formátu správy. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9 ods. 2.

▼M5

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 1a, 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 v spolupráci s členskými štátmi a zúčastnenými stranami do 31. decembra 2012 vypracuje náležité opatrenia vrátanie opatrení uvedených 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 s cieľom podporiť súlad s normami tejto smernice pre oblasť životného prostredia a minimalizovať možné negatívne vplyvy.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9a týkajúce sa prispôsobenia článku 2 bodov 1, 2, 3, 3a, 3b a 4, článku 6 ods. 1a písm. b) a článku 6 ods. 2 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 9

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia 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 ([1]).

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 9a

Vykonávanie delegovania právomoci

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

2. Právomoc prijímať delegové akty uvedené v článku 4c ods. 4 a článku 7 ods. 4 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

([1]) Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

▼M5

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 4c ods. 4 a článku 7 ods. 4 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 4c ods. 4 a článku 7 ods. 4 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.

▼B

Článok 10

Transpozícia

Členské štáty prijmú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 1. júla 2000. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

▼M5

Článok 11

Sankcie

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

2. 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 a že tieto pokuty sa budú v prípade opakovaného porušenia postupne zvyšovať.

▼B

Článok 12

Účinnosť

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.*

Článok 13

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼M5

PRÍLOHA I

EKVIVALENTNÉ HODNOTY EMISIÍ PRE METÓDY ZNIŽOVANIA EMISIÍ UVEDENÉ V ČLÁNKU 4c ODS. 2

Limitné hodnoty pre obsah síry v lodnom palive uvedené v článkoch 4a a 4b a v pravidlách 14.1 a 14.4 prílohy VI k dohovoru MARPOL a zodpovedajúce hodnoty emisií uvedené v článku 4c ods. 2:

Obsah síry v lodnom palive (% m/m)	Pomer emisií SO_2 (ppm)/CO_2 (% 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_2 znížená pomocou jednotky na čistenie výfukových plynov, koncentráciu CO_2 možno merať na vstupe tejto jednotky, pokiaľ je možné jasne preukázať správnosť takejto metodiky.

▼M5

PRÍLOHA II

KRITÉRIÁ PRE POUŽÍVANIE METÓD ZNIŽOVANIA EMISIÍ UVEDENÝCH V ČLÁNKU 4c ODS. 3

Metódy znižovania emisií uvedené v článku 4c 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 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 požiadavky 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 ([1]).
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 z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie ([2]), 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 3a, v článku 4a ods. 1, 1a a 4 a v článku 4b tejto smernice.

([1]) Ú. v. EÚ L 328, 14.12.2010, s. 15.
([2]) Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16.