

I

(Zakonodajni akti)

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2012/33/EU EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 21. novembra 2012

o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede vsebnosti žvepla v gorivih za plovila

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

raven varstva, pri čemer se upošteva raznolikost razmer v posameznih regijah Unije.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

- (3) Direktiva Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva ⁽⁴⁾ določa najvišjo dovoljeno vsebnost žvepla v težkem kurilnem olju, plinskem olju, plinskem olju za plovila in dizelskem olju za plovila, ki se uporabljajo v Uniji.

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

- (4) Emisije v ladijskem prometu, ki nastajajo pri izgorevanju goriv za plovila z visoko vsebnostjo žvepla, onesnažujejo zrak z žveplovim dioksidom in trdnimi delci, ki škodujejo zdravju ljudi in okolju ter prispevajo k oblikovanju kislih usedlin. Če ne bi izvajali ukrepov iz te direktive, bi bilo emisij v ladijskem prometu kmalu več kot je emisij iz vseh kopenskih virov.

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽²⁾,

- (5) Onesnaževanje zraka, ki ga povzročijo zasidrane ladje je velik izziv za pristaniška mesta pri njihovem prizadevanju za doseganje mejnih vrednosti Unije glede kakovosti zraka.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Namen okoljske politike Unije, ki jo določajo okoljski akcijski programi, zlasti šesti okoljski akcijski program, ki je bil sprejet s Sklepom št. 1600/2002/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾, je med drugim doseči kakovost zraka, ki ne bo imela večjih negativnih učinkov na zdravje ljudi in okolje ter ju ne bo ogrožala.

- (6) Države članice bi morale podpirati uporabo električne energije z obale, saj jo sodobne ladje ponavadi pridobivajo s pomožnimi motorji.

- (2) Člen 191(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) določa, da je cilj okoljske politike Unije doseči visoko

- (7) V skladu z Direktivo 1999/32/ES bi morala Komisija poročati Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju navedene direktive in lahko skupaj s svojim poročilom predloži predloge za spremembo navedene direktive, zlasti v zvezi z znižanjem mejnih vrednosti žvepla v gorivih za plovila v območjih nadzora nad emisijami SO_x (SECAs) skladno z delom Mednarodne pomorske organizacije (MPO).

⁽¹⁾ UL C 68, 6.3.2012, str. 70.

⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. septembra 2012 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 29. oktobra 2012.

⁽³⁾ UL L 242, 10.9.2002, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 121, 11.5.1999, str. 13.

- (8) Leta 2008 je MPO sprejela resolucijo o spremembi Priloge VI k protokolu iz leta 1997 za namen spremembe Mednarodne konvencije o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij iz leta 1973, kakor je bila spremenjena s protokolom iz leta 1978 (MARPOL), ki vsebuje določbe o preprečevanju onesnaževanja zraka z ladij. Spremenjena Priloga VI k MARPOL je začela veljati 1. julija 2010.
- (9) Spremenjena Priloga VI k MARPOL med drugim uvaja strožje mejne vrednosti za žveplo v gorivih za plovila v SECAs (1,00 % od 1. julija 2010 in 0,10 % od 1. januarja 2015) ter morskih območjih zunaj SECA (3,50 % od 1. januarja 2012 in načeloma 0,50 % od 1. januarja 2020). Večina držav članic mora skladno s svojimi mednarodnimi zavezami od 1. julija 2010 od ladij zahtevati, da v SECA uporabljajo gorivo z največ 1,00-odstotno vsebnostjo žvepla. Da se zagotovi skladnost z mednarodnim pravnim redom in ustrezno izvrševanje novih svetovnih standardov žvepla v Uniji, bi bilo treba določbe Direktive 1999/32/ES uskladiti s spremenjeno Prilogo VI k MARPOL. Da se zagotovi minimalna kakovost goriva, ki se uporablja na ladjah za doseganje skladnosti goriv ali tehnološke skladnosti, se v Uniji ne bi smela dovoliti uporaba goriv za plovila, katerih vsebnost žvepla presega splošni standard, tj. 3,50 % mase, razen če se ta goriva uporabljajo v povezavi z ustreznimi tehničnimi metodami za zmanjšanje emisij v zaprtih sistemih.
- (10) Po postopkih MPO je mogoče predlagati spremembe k Prilogi VI k MARPOL glede SECAs. Če bodo v zvezi z mejnimi vrednostmi SECA v Prilogo VI k MARPOL dodane nove spremembe in izjeme, bi jih morala Komisija preučiti in po potrebi nemudoma vložiti predlog v skladu s PDEU za uskladitev Direktive 1999/32/ES s pravili MPO glede SECAs.
- (11) Vsa nova območja nadzora nad emisijami bi se morala uvesti po postopku MPO iz Priloge VI k MARPOL in bi jih bilo treba dobro utemeljiti na podlagi meril te organizacije ter z okoljskimi in gospodarskimi razlogi, ki so podprti z znanstvenimi podatki.
- (12) Države članice bi morale v skladu s pravilom 18 spremenjene Priloge VI k MARPOL zagotoviti, da bodo na voljo goriva za ladje, skladna s to direktivo.
- (13) Glede na svetovno razsežnost okoljske politike in emisij v ladijskem prometu bi morali biti na svetovni ravni določeni ambiciozni emisijski standardi.
- (14) Potniške ladje opravljajo prevoze predvsem v pristaniščih ali blizu obalnih območij, zato močno vplivajo na zdravje ljudi in okolje. Da bi izboljšali kakovost zraka v bližini pristanišč in obale, morajo te ladje uporabljati gorivo za plovila z najvišjo vsebnostjo žvepla (1,50 %), dokler se ne bodo za vse ladje v ozemeljskih vodah držav članic, njihovih izključnih ekonomskih conah in območjih nadzora nad onesnaževanjem uporabljali strožji standardi.
- (15) V skladu s členom 193 PDEU ta direktiva ne bi smela onemogočati, da bi države članice ohranile ali uvedle strožje varstvene ukrepe, da bi spodbudile zgodnje izvajanje v zvezi z največjo vsebnostjo žvepla v gorivih za plovila, na primer z uporabo metod za zmanjšanje emisij zunaj SECAs.
- (16) Za lažji prehod na novo tehnologijo motorjev z možnostjo znatnega nadaljnjega zmanjšanja emisij v pomorskem sektorju bi morala Komisija preučiti še druge možnosti, da bi omogočila in spodbudila uporabo motorjev s plinskim pogonom v ladjah.
- (17) Da bo cilj Direktive 1999/32/ES mogoče doseči, je treba obveznosti glede vsebnosti žvepla v gorivih za plovila pravilno izvrševati. Izkušnje pri izvajanju Direktive 1999/32/ES so pokazale, da je za ustrezno izvajanje navedene direktive potrebna temeljitejša ureditev spremljanja in izvrševanja. Države članice morajo goriva za plovila, ki so dana v promet ali se uporabljajo na ladjah, dovolj pogosto in natančno vzorčiti ter redno preverjati ladijske dnevnik in dobavnice za gorivo. Države članice morajo določiti tudi sistem učinkovitih, sorazmernih in odvračalnih kazni za neskladnost z določbami Direktive 1999/32/ES. Da se zagotovi večja preglednost informacij, je tudi primerno, da se register lokalnih dobaviteljev goriv za plovila objavi.
- (18) Poročanje držav članic v okviru Direktive 1999/32/ES se je zaradi pomanjkanja usklajenih in dovolj natančnih določb o vsebini in obliki poročil držav članic izkazalo za neučinkovito za preverjanje skladnosti z navedeno direktivo. Da se zagotovi bolj usklajeno poročanje, so potrebne natančnejše določbe o vsebini in obliki poročil.
- (19) Zaradi sprejetja Direktive 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (celovito preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja) ⁽¹⁾, s katero je bila prenovljena zakonodaja Unije o industrijskih emisijah, je treba ustrezno spremeniti tudi določbe Direktive 1999/32/ES glede najvišje vsebnosti žvepla v težkem kurilnem olju.

(¹) UL L 334, 17.12.2010, str. 17.

- (20) Uskladitev z nizkimi mejnimi vrednostmi žvepla v gorivu za plovila, zlasti v SECAs, lahko vsaj kratkoročno povzroči precejšnje zvišanje cen teh goriv in negativno vpliva na konkurenčnost pomorskega prevoza na kratkih razdaljah v primerjavi z drugimi načini prevoza, pa tudi na konkurenčnost sektorjev v državah, ki mejijo na SECAs. Poiskati je treba ustrezne rešitve za zmanjšanje stroškov usklajevanja za zadevne sektorje, kot so alternativne metode za doseganje skladnosti, ki bi bile stroškovno učinkovitejše od doseganja skladnosti goriva, in zagotavljanje podpore, če je to ustrezno. Komisija bi med drugim tudi na podlagi poročil držav članic skrbno spremljala, kako upoštevanje novih standardov za kakovost goriva v ladijskem sektorju vpliva na ta sektor, zlasti na morebitni prehod s pomorskega na kopenski prevoz, in bo po potrebi sprejela ustrezne ukrepe proti tovrstnim težnjam.
- (21) Pomembno je omejiti prehod iz pomorskega na kopenski prevoz, saj bi bil porast prevoza blaga po cestah v nasprotju s cilji Unije glede podnebnih sprememb in bi povečal prometne zastoje.
- (22) Stroški novih zahtev za zmanjšanje emisij žveplovega dioksida bi lahko povzročili prehod s pomorskega na kopenski prevoz in bi lahko negativno učinkovali na konkurenčnost nekaterih panog. Komisija bi morala čim bolj izkoristiti obstoječe instrumente, kot sta Marco Polo in vseevropsko prometno omrežje, da bi zagotovila usmerjeno pomoč in čim bolj zmanjšala tveganje prehoda na druge oblike prevoza. Države članice bi lahko menile, da je treba gospodarskim subjektom, ki imajo posledice zaradi te direktive, v skladu z veljavnimi pravili o državni pomoči ponuditi podporo.
- (23) Države članice lahko v skladu s sedanjimi smernicami o državni pomoči za varstvo okolja in brez poseganja v prihodnje spremembe na tem področju zagotovijo državno pomoč gospodarskim subjektom, ki imajo zaradi te direktive posledice, tudi pomoč za posodobitev obstoječih plovil, če so ti ukrepi združljivi z notranjim trgov v skladu s členoma 107 in 108 PDEU, zlasti upoštevaje veljavne smernice o državni pomoči za varstvo okolja. Ob tem lahko Komisija upošteva, da uporaba nekaterih metod za zmanjšanje emisij presega zahteve te direktive, saj ne zmanjšujejo samo emisij žveplovega dioksida, temveč tudi druge emisije.
- (24) Olajšati bi bilo treba dostop do metod za zmanjšanje emisij. Te metode lahko zagotovijo, da bodo zmanjšanja emisij najmanj enaka ali celo večja od tistih, ki jih je mogoče doseči z uporabo goriv z nižjo vsebnostjo žvepla, vendar pod pogojem, da ne bodo negativno vplivala na okolje, na primer na morske ekosisteme, in da se pripravijo ob upoštevanju ustreznih mehanizmov odobritve in nadzora. Unija bi morala priznati že znane alternativne metode, kot je uporaba čistilnih sistemov za pline na ladjah ali mešanice goriv in utekočinjenega zemeljskega plina ali uporaba biogoriv. Pomembno je spodbujati preskušanje in razvoj novih metod za zmanjševanje emisij, da se med drugim prepreči okoljsko škodljivi prehod s pomorskega na kopenski prevoz.
- (25) Metode za zmanjšanje emisij imajo potencial za veliko zmanjšanje emisij. Komisija bi morala zato spodbujati preskušanje in razvoj teh tehnologij, med drugim tako, da bi razmislila o ustanovitvi sofinanciranega skupnega programa s panogo, in sicer na osnovi načel podobnih programov, kot je na primer Čisto nebo.
- (26) Komisija bi morala v sodelovanju z državami članicami in zainteresiranimi stranmi nadgraditi ukrepe, navedene v delovnem dokumentu služb Komisije z dne 16. septembra 2011 z naslovom „Zmanjševanje emisij onesnaževal iz pomorskega prometa in zbirka orodij za trajnostni promet po vodnih poteh“.
- (27) Alternativne metode za zmanjšanje emisij, kot so nekatere vrste pralnikov, bi lahko ustvarile odpadke, s katerimi bi bilo treba ustrezno ravnati in ki jih ne bi smeli izpuščati v morje. Do revizije Direktive 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora ⁽¹⁾ bi morale države članice v skladu s svojimi mednarodnim zavezami zagotoviti, da so pristaniške naprave ustrezne tudi za potrebe ladij, ki uporabljajo sisteme za čiščenje izpušnih plinov. Pri reviziji Direktive 2000/59/ES bi morala Komisija razmisliti o možnosti, da bi odpadke iz teh sistemov vključili tako, da ne bi povečevali pristaniških pristojbin za odpadke z ladij, ki so določene v navedeni direktivi.
- (28) Komisija bi morala v sklopu revizije politike za kakovost zraka leta 2013 razmisliti o možnosti za zmanjšanje onesnaževanja zraka, tudi na območjih teritorialnega morja držav članic.
- (29) Za izvajanje Direktive 1999/32/ES so pomembne učinkovite, sorazmerne in odvrčilne kazni. Države članice bi morale med te kazni vključiti tudi denarne kazni, izračunane tako, da bi prikrajšale vsaj tiste, ki imajo od kršitve gospodarsko korist, in da bi se te kazni za ponovne kršitve postopoma zviševale. Države članice bi morale določbe glede kazni uradno sporočiti Komisiji.

⁽¹⁾ UL L 332, 28.12.2000, str. 81.

- (30) Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastila, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembo enakovrednih emisijskih vrednosti in meril za uporabo metod za zmanjšanje emisij, da bi se določbe Direktive 1999/32/ES prilagodile znanstvenemu in tehničnemu napredku ob zagotavljanju strogega spoštovanja zadevnih instrumentov MPO, in za spremembo točk 1, 2, 3, 3a, 3b in 4 člena 2, točke (b) člena 6(1a) in člena 6(2) Direktive 1999/32/ES, da bi se določbe navedene direktive prilagodile znanstvenemu in tehničnemu napredku. Zlasti pomembno je, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (31) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Direktive 1999/32/ES, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije ⁽¹⁾.
- (32) Primerno je, da Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladj, ki je bil ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladj (COSS) ⁽²⁾, Komisiji pomaga pri odobritvi metod za zmanjšanje emisij, ki jih Direktiva Sveta 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi ⁽³⁾ ne ureja.
- (33) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitenih dokumentih ⁽⁴⁾ se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med sestavnimi elementi direktive in ustrežajočimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takšnih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.
- (34) Direktivo 1999/32/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 1999/32/ES

Direktiva 1999/32/ES se spremeni, kot sledi:

1. V členu 1(2) se točka (h) nadomesti z naslednjim:

„(h) brez poseganja v člen 3a goriva, ki se uporabljajo na plovilih, ki uporabljajo metode za zmanjšanje emisij v skladu s členoma 4c in 4e.“

2. Člen 2 se spremeni, kot sledi:

(a) točki 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„1. težko kurilno olje pomeni:

— katero koli naftno tekoče gorivo, razen goriv za plovila, ki sodi pod oznake KN 2710 19 51 do 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, ali

— katero koli naftno tekoče gorivo, razen plinskega olja, kot je opredeljeno v točkah 2 in 3, ki zaradi svojih destilacijskih mej sodi v razred težkih olj, namenjenih za uporabo kot gorivo, in pri katerem manj kot 65 % prostornine (skupaj z izgubami) destilira pri 250 °C po metodi ASTM D86. Če se destilacija ne more določiti z metodo ASTM D86, se naftni proizvod prav tako razvrsti v razred težkega kurilnega olja;

2. plinsko olje pomeni:

— katero koli naftno tekoče gorivo, razen goriv za plovila, ki sodi pod oznake KN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ali 2710 20 19, ali

— katero koli naftno tekoče gorivo, razen goriv za plovila, pri katerem manj kot 65 % prostornine (skupaj z izgubami) destilira pri 250 °C in pri katerem vsaj 85 % prostornine (skupaj z izgubami) destilira pri 350 °C po metodi ASTM D86.

Dizelsko gorivo, kot je določeno v točki 2 člena 2 Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ^(*), je izključeno iz te opredelitve. Iz te opredelitve je izključeno tudi gorivo za nepremične stroje in naprave ter kmetijske traktorje;

⁽¹⁾ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

⁽²⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

⁽³⁾ UL L 46, 17.2.1997, str. 25.

⁽⁴⁾ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

^(*) UL L 350, 28.12.1998, str. 58.“;

(b) točki 3a in 3b se nadomestita z naslednjim:

„(3a) dizelsko olje za plovila pomeni vsako gorivo za plovila, kakor je opredeljeno za stopnje DMB iz tabele I ISO 8217, razen sklicev na vsebnost žvepla;

(3b) plinsko olje za plovila pomeni vsako gorivo za plovila, kakor je opredeljeno za stopnje DMX, DMA in DMZ iz tabele I ISO 8217, razen sklicev na vsebnost žvepla;“;

(c) točka 3m se nadomesti z naslednjim:

„(3m) metoda za zmanjšanje emisij pomeni vsako opremo, material, napravo ali aparat, ki se vgradi v ladjo, ali drug postopek, alternativna olja ali metoda za doseganje skladnosti, ki se pri ladijskem gorivu z nizko vsebnostjo žvepla uporablja kot alternativa za doseganje zahtev iz te direktive, ter ki jo je mogoče preveriti, količinsko opredeliti in izvršiti.“

3. Člen 3 se spremeni, kot sledi:

(a) odstavka 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„1. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju ne uporabljajo težka kurilna olja z vsebnostjo žvepla več kot 1 % mase.

2. Do 31. decembra 2015 se pod pogojem, da pristojni organi emisije ustrezno spremljajo, odstavek 1 ne uporablja za težka kurilna olja, ki se sežigajo:

(a) v kurilnih napravah, ki spadajo v področje uporabe Direktive 2001/80/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2001 o omejevanju emisij nekaterih onesnaževal v zrak iz velikih kurilnih naprav (*), za katere velja člen 4(1) ali (2) ali člen 4(3)(a) navedene direktive ter katerih mejne vrednosti emisij žveplovega dioksida ustrezajo vrednostim za te naprave iz navedene direktive;

(b) v kurilnih napravah, ki spadajo v področje uporabe Direktive 2001/80/ES, za katere veljata člena 4(3)(b) in 4(6) navedene direktive ter katerih mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri triodstotnem prostorninskem deležu kisika v suhem odpadnem plinu ne presegajo 1 700 mg/Nm³;

(c) v kurilnih napravah, ki ne spadajo pod točko (a) ali (b) in katerih mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri triodstotnem prostorninskem deležu kisika v suhem odpadnem plinu ne presegajo 1 700 mg/Nm³;

(d) v rafinerijah, katerih mesečno povprečje emisij žveplovega dioksida iz vseh naprav v rafineriji, razen naprav, ki spadajo pod točki (a) in (b), plinskih turbin in plinskih motorjev, ne glede na uporabljeno vrsto goriva ali kombinacijo goriv pri triodstotnem prostorninskem deležu kisika v suhem odpadnem plinu ne presega 1 700 mg/Nm³.

3. Od 1. januarja 2016 se pod pogojem, da pristojni organi emisije ustrezno spremljajo, odstavek 1 ne uporablja za težka kurilna olja, ki se sežigajo:

(a) v kurilnih napravah, ki spadajo v področje uporabe poglavja III Direktive 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta (**) in katerih mejne vrednosti emisij žveplovega dioksida ustrezajo vrednostim za te naprave iz Priloge V k navedeni direktivi, ali – kadar se v skladu z navedeno direktivo navedene mejne vrednosti emisij ne uporabljajo – katerih mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri triodstotnem prostorninskem deležu kisika v suhem odpadnem plinu ne presegajo 1 700 mg/Nm³;

(b) v kurilnih napravah, ki ne spadajo pod točko (a) in katerih mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri triodstotnem prostorninskem deležu kisika v suhem odpadnem plinu ne presegajo 1 700 mg/Nm³;

(c) v rafinerijah, katerih mesečno povprečje emisij žveplovega dioksida iz vseh naprav v rafineriji, razen naprav, ki spadajo pod točko (a), plinskih turbin in plinskih motorjev, ne glede na uporabljeno vrsto goriva ali kombinacijo goriv pri triodstotnem prostorninskem deležu kisika v suhem odpadnem plinu ne presega 1 700 mg/Nm³.

Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da kurilne naprave, v katerih se sežiga težko kurilno olje z vsebnostjo žvepla, večjo od vsebnosti iz odstavka 1, ne obratujejo brez dovoljenja pristojnega organa, v katerem so določene mejne vrednosti emisij.

(*) UL L 309, 27.11.2001, str. 1.

(**) UL L 334, 17.12.2010, str. 17.“;

(b) odstavek 3 se črta.

4. Vstavi se naslednji člen:

„Člen 3a

Največja vsebnost žvepla v gorivih za plovila

Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju ne uporabljajo goriva za plovila z vsebnostjo žvepla več kot 3,50 % mase, razen če so namenjena uporabi na ladjah, ki uporabljajo metode za zmanjšanje emisij iz člena 4c v zaprtih sistemih.“

5. Odstavek 1 člena 4 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju ne uporablja plinsko olje z vsebnostjo več kot 0,10 % mase.“

6. Člen 4a se spremeni, kot sledi:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Največja vsebnost žvepla v gorivih za plovila, ki se uporabljajo v teritorialnem morju, izključnih ekonomskih conah in conah nadzora nad onesnaževanjem v državah članicah, vključno z območji nadzora nad emisijami SOx, ter na potniških ladjah v rednem prometu, ki plujejo v pristanišča Unije ali iz njih.“;

(b) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se v območjih njihovega teritorialnega morja, izključnih ekonomskih conah in conah nadzora nad onesnaževanjem, ki spadajo v območja nadzora nad emisijami SOx, ne uporabljajo goriva za plovila, katerih vsebnost žvepla presega:

(a) 1,00 % do 31. decembra 2014;

(b) 0,10 % od 1. januarja 2015 dalje.

Ta odstavek velja za vsa plovila ne glede na zastavo, pod katero plujejo, tudi za plovila, ki so potovanje začela zunaj Unije. Komisija ustrezno upošteva vse prihodnje spremembe glede zahtev iz Priloge VI k MARPOL, ki se nanašajo na območja nadzora nad emisijami SOx, po potrebi pa nemudoma vloži predloge za ustrezno spremembo te direktive.“;

(c) vstavi se naslednji odstavek:

„1a. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se v območjih njihovega teritorialnega morja, izključnih ekonomskih conah in conah

nadzora nad onesnaževanjem ne uporabljajo goriva za plovila, katerih vsebnost žvepla presega:

(a) 3,50 % od 18. junija 2014;

(b) 0,50 % od 1. januarja 2020.

Brez poseganja v odstavka 1 in 4 tega člena ter člen 4b se ta odstavek uporablja za vsa plovila ne glede na zastavo, pod katero plujejo, tudi za plovila, ki so potovanje začela zunaj Unije.“;

(d) odstavki 4, 5, 6 in 7 se nadomestijo z naslednjim:

„4. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se v njihovem teritorialnem morju, izključnih ekonomskih conah in conah nadzora nad onesnaževanjem, ki ne spadajo v območja nadzora nad emisijami SOx iz potniških ladij v rednem prometu, ki plujejo v pristanišča Unije ali iz njih, ne uporabljajo goriva za plovila, katerih vsebnost žvepla pred 1. januarjem 2020 presega 1,50 % mase.

Države članice so odgovorne za izvrševanje te zahteve vsaj na plovilih, ki plujejo pod njihovo zastavo in na plovilih, ki plujejo pod katero koli zastavo, dokler so v njihovih pristaniščih.

5. Države članice zahtevajo pravilno izpolnjevanje ladijskih dnevnikov, tudi pri menjavi goriva.

5a. Države članice si prizadevajo zagotoviti, da bodo na voljo goriva za plovila, ki so skladna s to direktivo, ter obvestijo Komisijo o razpoložljivosti tovrstnih goriv za plovila v svojih pristaniščih in na svojih terminalih.

5b. Če država članica ugotovi, da ladja ni skladna s standardi za goriva za plovila, ki so skladna s to direktivo, imajo pristojni organi države članice pravico od ladje zahtevati, da:

(a) predloži evidenco izvedenih ukrepov, s katerimi je poskušala doseči skladnost, ter

(b) predloži dokaze, da je skušala kupiti gorivo za plovila, ki je skladno s to direktivo, v skladu s svojim načrtom plovbe in, če ni bilo na voljo, kjer je bilo načrtovano, da je poskušala poiskati alternativne vire za to gorivo za plovila in da kljub prizadevanjem po najboljših močeh, da bi našla gorivo za plovila, ki je skladno s to direktivo, tega ni bilo mogoče kupiti.

Od ladje se ne zahteva, da bi odstopala od načrtovane plovbe, ali da bi zaradi namena doseči skladnost neupravičeno odložila plovbo.

Če ladja zagotovi informacije, določene v prvem pododstavku, zadevna država članica pri določanju primerne ukrepa, vključno z neizvajanjem ukrepov nadzora, upošteva vse okoliščine in predložene dokaze.

Če ladja ne more kupiti goriva za plovilo, ki je skladno s to direktivo, o tem obvesti svojo državo zastave in pristojni organ zadevnega namembnega pristanišča.

Država članica pristanišča obvesti Komisijo, kadar ladja predloži dokaze, da gorivo za plovila, ki je skladno s to direktivo, ni razpoložljivo.

6. Države članice v skladu s pravilom 18 Priloge VI k MARPOL:

- (a) vodijo objavljen register lokalnih dobaviteljev goriv za plovila;
- (b) zagotovijo, da vsebnost žvepla v vseh gorivih za plovila, ki se prodajajo na njihovem ozemlju, dobavitelj zabeleži na dobavnici, ki jo spremlja zapечат en vzorec s podpisom predstavnika namembne ladje;
- (c) ukrepajo proti dobaviteljem goriv za plovila, za katere je bilo ugotovljeno, da dobavljajo gorivo, ki ne ustreza podatkom na dobavnici;
- (d) zagotovijo, da se sprejmejo ukrepi, s katerimi se zagotovi, da se vsa neskladna goriva za plovila uskladijo.

7. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju ne dajejo na trg ladijska dizelska olja, katerih vsebnost žvepla presega 1,50 % mase.“;

(e) odstavek 8 se črta.

7. Člena 4b in 4c se nadomestita z naslednjim:

„Člen 4b

Največja vsebnost žvepla v gorivih za plovila, ki se uporabljajo na ladjah, zasidranih v pristaniščih Unije

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da v pristaniščih Unije zasidrane ladje ne uporabljajo goriv za plovila z vsebnostjo žvepla več kot

0,10 % mase pri tem, da posadki omogočijo dovolj časa, da čim prej po zasidranju in čim pozneje pred odhodom opravi potrebno zamenjavo goriva.

Države članice zahtevajo, da se čas vsake zamenjave goriva zabeleži v ladijskih dnevnikih.

2. Odstavek 1 se ne uporablja:

- (a) za ladje, ki nameravajo glede na objavljeni vozni red ostati zasidrane manj kot dve uri;
- (b) za ladje, ki po zasidranju izključijo vse motorje in uporabljajo električno energijo z obale.

3. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju ne dajejo na trg plinska olja za plovila, katerih vsebnost žvepla presega 0,10 % mase.

Člen 4c

Metode za zmanjšanje emisij

1. Države članice v svojih pristaniščih, teritorialnem morju, izključnih ekonomskih conah in conah nadzora nad onesnaževanjem omogočijo uporabo metod za zmanjšanje emisij na ladjah ne glede na zastavo, pod katero plujejo, in sicer kot alternativno možnost uporabi goriv za plovila, ki izpolnjujejo zahteve iz členov 4a in 4b, ob upoštevanju odstavkov 2 in 3 tega člena.

2. Ladje, ki uporabljajo metode za zmanjšanje emisij iz odstavka 1, dosegajo zmanjšanje emisij žveplovega dioksida, ki je enakovredno zmanjšanju, ki bi se doseglo z uporabo goriv za plovila, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 4a in 4b. Enakovredne emisijske vrednosti se določijo v skladu s Prilogo I.

2a. Države članice kot alternativno možnost za zmanjšanje emisij spodbujajo zasidrana plovila, da za oskrbo z električno energijo uporabljajo kopenske sisteme.

3. Metode za zmanjšanje emisij iz odstavka 1 izpolnjujejo merila, ki so določena v instrumentih iz Priloge II.

4. Kjer je to utemeljeno z znanstvenim in tehničnim napredkom na področju alternativnih metod za zmanjšanje emisij, in sicer z zagotavljanjem strogega spoštovanja zadevnih instrumentov MPO:

- (a) je Komisija pooblaščen za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 9a, s katerimi spremeni Prilogo I in II;

(b) Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi po potrebi določi podrobne zahteve za spremljanje emisij. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 9(2).“

8. Vstavijo se naslednji členi:

„Člen 4d

Odobritev metod za zmanjšanje emisij za uporabo na ladjah, ki plujejo pod zastavo države članice

1. Metode za zmanjšanje emisij, ki spadajo v področje uporabe Direktive Sveta 96/98/ES (*), se odobrijo v skladu z navedeno direktivo.

2. Metode za zmanjšanje emisij, za katere ne velja odstavek 1 tega člena se odobrijo v skladu s postopkom iz člena 3(2) Uredbe (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladj (COSS) (**), pri čemer se upoštevajo:

- (a) smernice, ki jih je oblikovala MPO;
- (b) rezultati preskusov, opravljenih na podlagi člena 4e;
- (c) učinki na okolje, vključno z dosegljivim zmanjšanjem emisij, in učinki na ekosisteme v zaprtih pristaniščih, lukah in estuarijih, ter
- (d) izvedljivost spremljanja in preverjanja.

Člen 4e

Preskus novih metod za zmanjšanje emisij

Države članice lahko, po potrebi v sodelovanju z drugimi državami članicami, odobrijo preskus metod za zmanjšanje ladijskih emisij na plovilih, ki plujejo pod njihovo zastavo ali v morskih območjih pod njihovo jurisdikcijo. Med navedenimi preskusi ni obvezna uporaba goriv za plovila, ki izpolnjujejo zahteve členov 4a in 4b, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- (a) Komisija in vsa zadevna pristanišča te države so pisno obveščena o teh preskusih vsaj šest mesecev, preden se pričnejo;
- (b) dovoljenja za preskuse ne veljajo več kot 18 mesecev;
- (c) v vse vključene ladje se vgradi pred nedovoljenimi posegi zavarovana oprema za neprekinjeno spremljanje emisij v izpušnem plinu, ki jo vključene ladje uporabljajo ves čas preskusnega obdobja;

(d) vse vključene ladje dosežejo zmanjšanje emisij, ki je vsaj enakovredno tistemu, ki bi bilo doseženo s spoštovanjem mejnih vrednosti žvepla v gorivu, določenih v tej direktivi;

(e) obstajajo ustrezni sistemi za ravnanje z odpadki, ki jih med preskusnim obdobjem povzročijo tehnologije za zmanjšanje emisij;

(f) se med preskusnim obdobjem ocenjujejo učinki na morsko okolje, zlasti na ekosisteme v zaprtih pristaniščih, lukah in estuarijih, ter

(g) vsi rezultati se predložijo Komisiji in najpozneje šest mesecev po koncu preskusov objavijo.

Člen 4f

Finančni ukrepi

Države članice lahko sprejmejo finančne ukrepe v korist gospodarskih subjektov, ki imajo zaradi te direktive posledice, če so ti finančni ukrepi v skladu z veljavnimi pravili o državni pomoči in pravili, ki jih je treba na tem področju še sprejeti.

(*) UL L 46, 17.2.1997, str. 25.

(**) UL L 324, 29.11.2002, str. 1.“

9. Člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Vzorčenje in analiza

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da z vzorčenjem preverijo, ali je vsebnost žvepla v uporabljenem gorivu v skladu s členi 3, 3a, 4, 4a in 4b. Vzorčenje se začne na dan začetka veljavnosti ustrezne mejne vrednosti za najvišjo vsebnost žvepla v gorivu. Opravlja se redno, dovolj pogosto in na zadostnih količinah ter tako, da so vzorci reprezentativni za pregledano gorivo, ter v primeru goriva za plovila se vzorci gorivo, ki ga uporabljajo, ko plujejo v zadevnih morskih območjih in pristaniščih. Vzorci se pregledajo brez nepotrebne odlašanja.

1a. Uporabijo se naslednji načini vzorčenja, analize in inšpekcijskih pregledov goriv za plovila:

- (a) inšpekcijski pregled ladijskih dnevnikov in dobavnic o oskrbi ladje z gorivom;

po potrebi pa naslednji načini vzorčenja in analize:

(b) vzorčenje goriva za plovila med dobavo za sežiganje na krovu v skladu s Smernicami za vzorčenje kurilnega olja za namen določitve skladnosti s spremenjeno Prilogo VI k MARPOL z dne 17. julija 2009 na podlagi Resolucije 182(59) odbora za varstvo morskega okolja MPO in analiza vsebnosti žvepla v tem gorivu, ali

(c) vzorčenje in analiza vsebnosti žvepla v gorivu za plovila za sežiganje na krovu v rezervoarjih, če je to tehnično in ekonomsko izvedljivo, ter zapečatenih vzorcih na krovu ladij.

1b. Komisijo se pooblasti, da sprejme izvedbene akte glede:

(a) pogostosti vzorčenja;

(b) metod vzorčenja;

(c) opredelitve reprezentativnega vzorca za pregledano gorivo.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 9(2).

2. Sprejeta referenčna metoda za ugotavljanje vsebnosti žvepla je metoda ISO 8754 (2003) ali PrEN ISO 14596 (2007).

Da se ugotovi, ali gorivo za plovila, ki je bilo dobavljeno ladjam in ki ga te uporabljajo, izpolnjuje mejne vrednosti za žveplo iz členov 3a, 4, 4a in 4b, se uporabi postopek za pregled goriva iz Dodatka VI Priloge VI k MARPOL.“

10. Člen 7 se spremeni, kot sledi:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice vsako leto do 30. junija na podlagi rezultatov vzorčenja, analize in inšpekcijskih pregledov, opravljenih v skladu s členom 6, Komisiji predložijo poročilo o skladnosti s standardi žvepla iz te direktive za predhodno leto.

Komisija na podlagi poročil, prejetih v skladu s prvim pododstavkom tega odstavka, in obvestil o tem, da gorivo za plovila, ki je skladno s to direktivo, ni razpoložljivo, ki jih države članice predložijo v skladu s petim pododstavkom člena 4a(5b), v 12 mesecih od

datuma iz prvega pododstavka tega odstavka pripravi in objavi poročilo o izvajanju te direktive. Pri tem Komisija oceni, ali je treba okrepiti zadevne določbe te direktive in v ta namen pripravi ustrezne zakonodajne predloge.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„1a. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi informacije, ki jih je treba navesti v poročilu, ter obliko poročila. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 9(2).“;

(c) odstavka 2 in 3 se nadomestita z naslednjim:

„2. Komisija do 31. decembra 2013 predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi skupaj z zakonodajnimi predlogi. Komisija v poročilu preuči potencial za zmanjšanje onesnaževanja zraka, pri čemer med drugim upošteva tudi: letna poročila, predložena v skladu z odstavkoma 1 in 1a, opaženo kakovost zraka in zakisljevanje, stroške goriva, morebitne gospodarske vplive in zaznani prehod na druge oblike prevoza ter napredek pri zmanjšanju ladijskih emisij.

3. Komisija do 31. decembra 2012 v sodelovanju z državami članicami in zainteresiranimi stranmi razvije ustrezne ukrepe, vključno s tistimi, ki so navedeni v delovnem dokumentu služb Komisije z dne 16. septembra 2011 z naslovom ‚Zmanjševanje emisij onesnaževal iz pomorskega prometa in zbirka orodij za trajnostni promet po vodnih poteh‘, za spodbuditev skladnosti z okoljskimi standardi iz te direktive in minimiziranje morebitnih negativnih vplivov.“;

(d) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Komisija se pooblasti za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9a, s katerimi točke 1, 2, 3, 3a, 3b in 4 člena 2 ali točko (b) člena 6(1a) in člen 6(2) prilagodi znanstvenemu in tehničnemu napredku. Te prilagoditve ne vplivajo neposredno na spremembe področja uporabe te direktive ali na mejne vrednosti žvepla v gorivih, določene v tej direktivi.“

11. Člen 8 se črta.

12. člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (*).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbene akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

(*) UL L 55, 28.2.2011, str. 13.“

13. Vstavi se naslednji člen:

„Člen 9a

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov iz člena 4c(4) in člena 7(4) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 17. decembra 2012. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje temu podalžanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Pooblastilo iz člena 4c(4) in člena 7(4) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati dan po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Takoj, ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 4c(4) in členom 7(4), začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku treh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za tri mesece.“

14. Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Kazni

1. Države članice določijo kazni, ki se uporabljajo za kršitev nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive.

2. Določene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne, in lahko vključujejo denarne kazni, ki se izračunajo na način, da zagotovijo, da se prikrajšajo vsaj tiste, ki imajo od kršitve gospodarsko korist, in da se te denarne kazni za ponovne kršitve postopoma zvišujejo.“

15. Priloga k Direktivi 1999/32/ES se nadomesti s prilogo k tej direktivi.

Člen 2

Prenos direktive

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 18. junija 2014. Komisiji sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

*Člen 3***Začetek veljavnosti**

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

*Člen 4***Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 21. novembra 2012

Za Evropski parlament
Predsednik
M. SCHULZ

Za Svet
Predsednik
A. D. MAVROYIANNIS

PRILOGA

„PRILOGA I

ENAKOVREDNE VREDNOSTI EMISIJ ZA METODE ZMANJŠANJA EMISIJ V SKLADU S ČLENOM 4c(2)

Mejne vrednosti za žveplo v gorivih za plovila iz člena 4a in 4b ter pravil 14.1 in 14.4 Priloge VI k MARPOL ter ustrezne vrednosti emisij iz člena 4c(2):

Vsebnost žvepla v gorivih za plovila (% m/m)	Razmerje med emisijami 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

Opomba:

- Mejne vrednosti za razmerje emisij veljajo samo pri uporabi destilatov ali mazuta na osnovi nafte.
- V utemeljenih primerih, ko naprava za čiščenje odpadnih plinov zmanjša koncentracijo CO₂, se ta lahko izmeri pri vstopu v napravo, pod pogojem, da je jasno dokazana pravilnost metode.

PRILOGA II

MERILA ZA UPORABO METOD ZA ZMANJŠANJE EMISIJ V SKLADU S ČLENOM 4c(3)

Metode za zmanjšanje emisij iz člena 4c izpolnjujejo najmanj merila iz naslednjih instrumentov, kakor je primerno:

Metoda za zmanjšanje emisij	Merila za uporabo
Mešanica goriva za plovila in uparjenega plina	Sklep Komisije 2010/769/EU z dne 13. decembra 2010 o določitvi meril za uporabo tehnoloških metod kot alternative uporabi goriva za plovila z nizko vsebnostjo žvepla za prevoznike utekočinjenega zemeljskega plina v skladu z zahtevami iz člena 4b Direktive Sveta 1999/32/ES o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2005/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede deleža žvepla v gorivih za plovila ⁽¹⁾ .
Sistemi za čiščenje plinov	Resolucija MEPC.184(59), sprejeta dne 17. julija 2009 Izpiralna voda iz sistemov za čiščenje odpadnih plinov, pri katerih se uporabljajo kemikalije, aditivi, preparati in sproti pripravljene kemikalije iz točke 10.1.6.1 resolucije MEPC.184(59), se ne izpušča v morje – niti v zaprtih pristaniščih, lukah in estuarijih, razen če upravljavec ladje dokaže, da te odplake ne povzročajo velikih negativnih vplivov na zdravje ljudi in na okolje in da zanju ne predstavljajo tveganja. Če je uporabljena kemikalija natrijev hidroksid, zadostuje, da te odplake izpolnjujejo merila iz resolucije MEPC.184(59) in da pH ne preseže 8,0.
Biogorivo	Uporaba biogoriva, kot je opredeljeno v Direktivi 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov ⁽²⁾ , ki je skladno z zadevnimi standardi CEN in ISO. Mešanice biogoriva in goriva za plovila so skladne s standardi za emisije žvepla, določenimi v členu 3a, členu 4a(1), (1a) in (4) ter členu 4b te direktive.

⁽¹⁾ UL L 328, 14.12.2010, str. 15.

⁽²⁾ UL L 140, 5.6.2009, str. 16.“