



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 15.7.2011
COM(2011) 439 konč.

2011/0190 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 1999/32/ES glede vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih

{SEC(2011) 918 konč.}
{SEC(2011) 919 konč.}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Splošno ozadje

Strategija Evropa 2020 se osredotoča na spodbujanje bolj zelenega in konkurenčnega gospodarstva, ki gospodarnejše izkorišča vire¹. Zato je pomembno, da se onesnaževanje zraka še naprej zmanjšuje, saj bo to prispevalo k izboljšanju zdravja ljudi in okolja ter obenem k bolj trajnostni Evropi. Ukrepi EU v zadnjih desetletjih so zagotovili precejšnje zmanjšanje emisij večine onesnaževal v zrak, vključno z žveplovim dioksidom (SO₂), dušikovimi oksidi (NO_x), hlapnimi organskimi spojinami, amoniakom in trdnimi delci. Najbolj so se emisije zmanjšale pri kopenskih virih, kot so industrijski obrati ali cestni promet. Obstajajo dokazi, da bo nadaljnje omejevanje takšnih onesnaževal ustvarilo velike koristi za zdravje ljudi v EU, okolje in gospodarstvo v celoti.

V preteklosti je bilo manj pozornosti namenjeno virom emisij iz pomorskega sektorja kot kopenskimi virom. Ker pa lahko emisije onesnaževal zraka iz pomorskega sektorja prepotujejo dolge razdalje, vplivajo tudi na kopno. Po napovedih iz leta 2005 bodo emisije SO₂ in NO_x iz pomorskega sektorja neprekinjeno naraščale in leta 2020 presegle skupno količino emisij teh onesnaževal iz vseh kopenskih virov, če ne bodo sprejeti nadaljnji regulativni ukrepi.²

Razlogi za predlog in njegovi cilji

Vsebnost žvepla v tekočem gorivu določa emisije SO₂, nastale pri izgorevanju navedenega goriva, kakor tudi nastanek (sekundarnih) trdnih delcev. Spremenjena direktiva 1999/32/ES ureja vsebnost žvepla v gorivih, ki se uporabljajo v pomorskem prometu, ter v pravni red EU uvaja določena pravila, dogovorjena v okviru Mednarodne pomorske organizacije (MPO). Direktiva vsebuje predvsem strožja pravila o vsebnosti žvepla v gorivih za uporabo v pomorskem prometu, ki se uporabljajo v območjih, kjer se okolje še posebej varuje, tj. v območjih nadzora nad emisijami žvepla³.

Po spremembi direktive v letu 2005 so bila oktobra 2008 pravila MPO spremenjena, med drugim tudi za SO₂. Ta pravila so določena v Prilogi VI h Konvenciji o preprečevanju onesnaženja morja 73/78 (spremenjena Priloga VI h Konvenciji MARPOL)⁴. Že med sprejetjem spremembe direktive iz leta 2005 sta zakonodajalca EU, ki sta pričakovala, da bo treba emisije iz ladijskega prometa nadalje zmanjšati, Komisijo pozvala, da pregleda pravne zahteve v zvezi z vsebnostjo žvepla v tekočih gorivih.

Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

¹ Sporočilo Komisije Evropa 2020 Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast, COM(2010) 2020 konč.

² SEC(2005) 1133: Delovni dokument služb Komisije, ki spremlja Sporočilo o tematski strategiji o onesnaževanju zraka (COM(2005)446 konč.), Direktiva o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (COM(2005)447 konč.) in delovni dokument služb Komisije o izvajanju politike EU za kakovost zraka in pripravi na njen celovit pregled, SEC(2011)342 konč.

³ Območja nadzora nad emisijami žvepla v EU zajemajo Baltsko in Severno morje ter Rokavski preliv.

⁴ Resolucija MEPC.176(58), sprejeta dne 10. oktobra 2008 (spremenjena Priloga VI h Konvenciji MARPOL).

Ta predlog je v skladu s členom 191 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), zagotovil pa naj bi višjo raven varstva zdravja ljudi in okolja. Poleg tega je v skladu tudi s strategijo EU 2020 in z njo povezanimi glavnimi pobudami, zlasti tistimi, ki se nanašajo na načrte za nizkoogljično družbo in Unijo inovacij, kakor tudi z obstoječimi politikami EU za trajnostni promet.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

Javno posvetovanje

Komisija je v okviru priprav na to spremembo med 29. oktobrom 2010 in 5. januarjem 2011 opravila spletno posvetovanje, ki je bilo odprto za vse zainteresirane strani (vključno za organizacije, države članice, NVO in javnost). Zainteresirane strani je pozvala, naj izrazijo mnenje o možni vključitvi najnovejših ustreznih pravil MPO v zakonodajo EU. Poleg javnega posvetovanja je opravila tudi redna posvetovanja s predstavniki držav članic in drugimi zainteresiranimi stranmi.

V okviru javnega posvetovanja je zbrala 244 odgovorov različnih organizacij. Vse zainteresirane strani so priznale pomemben prispevek spremenjene Priloge VI h Konvenciji MARPOL k izboljšanju kakovosti zraka v EU. Večina vprašanih je menilo, da je treba določbe EU o tehnologijah za zmanjševanje emisij uskladiti s spremenjeno Prilogo VI h Konvenciji MARPOL. Po njihovem mnenju bi bilo treba dopustiti širok nabor teh tehnologij, pri tem pa ustrezno zavarovati okolje. Vprašani so se na splošno tudi strinjali, da je krepitev in usklajevanje spremljanja in izvrševanja standardov žvepla pomemben instrument, s katerim bo mogoče izboljšati okolje kot načrtovano. Nekatere zainteresirane strani so izrazile pomisleke glede stroškov, ki bi jih povzročile nove zahteve in potencialno tveganje sprememb v načinu prevoza (prehod s pomorskega prevoza na kratkih razdaljah na tovornjake), in sicer zlasti v območjih, kjer veljajo strožji standardi za žveplo (območja nadzora nad emisijami žvepla). Druge strani so poudarile, da mora EU takoj ukrepati, saj bo s tem spodbudila odziv sektorja in zaščitila okoljske koristi spremenjene Priloge VI h Konvenciji MARPOL.

Podrobnejše informacije o rezultatih javnega posvetovanja so predstavljene v oceni učinka, ki je priložena temu predlogu⁵.

Zunanje strokovno mnenje in javne informacije

V podporo pripravam je bilo opravljenih več študij, iz katerih izhaja ta predlog. Te študije so od zaključka na voljo na spletišču Komisije, namenjenem politikam EU o emisijah v ladijskem prometu: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Rezultati ocene učinka

Nove mednarodne mejne vrednosti za vsebnost žvepla v ladijskih gorivih naj bi predvidoma bistveno zmanjšale emisije žveplovih dioksidov iz pomorskega sektorja ter tako močno prispevale k doseganju splošnih okoljskih ciljev iz tematske strategije o onesnaževanju zraka iz leta 2005 ter posebnih ciljev direktive. Poleg tega bodo ustvarile pomembne dodatne koristi v smislu zmanjšanja emisij trdnih delcev in NOx (pomembni predhodniki prizemnega ozona).

⁵ SEC [sklic]

Načrtovane koristi je treba uresničiti, ne nazadnje tudi zato, da se spodbudi usklajevanje z obstoječimi mejnimi vrednostmi za kakovost zunanjskega zraka.

Ocena učinka potrjuje stroškovno učinkovitost celovite uskladitve direktive s strožjim standardom za gorivo in pravilom o metodah za zmanjševanje emisij MPO. Sprememba Priloge VI h Konvenciji MARPOL iz leta 2008 naj bi po ugotovitvah ocene učinka EU zagotovila koristi v višini od 15 do 34 milijard EUR v smislu boljšega zdravja in manjše umrljivosti. Stroški izvajanja spremembe znašajo od 2,6 do 11 milijard EUR. Sprememba torej ponuja koristi, ki so tri- do trinajstkrat večje od stroškov.

Ocena učinka poleg uskladitve direktive s pravili MPO priporoča tudi ohranitev povezave med strožjimi standardi za goriva v območjih nadzora nad emisijami žvepla ter standardi za potniške ladje v rednem prometu zunaj navedenih območij. Vendar pa bi bil novi standard za območja nadzora nad emisijami žvepla uveden pet let pozneje, da bi se izognili možnim težavam z razpoložljivostjo goriva. Razmerja med koristmi in stroški za to možnost znašajo od 1,5 do 6 (če se do leta 2020 uvede 0,1-odstotni standard) in od 0,8 do 10 (če se 0,1-odstotni standard uvede do leta 2025).

Poleg tega so bili v oceni učinka analizirani problemi, ki so bili ugotovljeni med pregledom direktive. Iz nje je zlasti razvidno, da so izvedbene določbe direktive (predvsem o vzorčenju in poročanju) ponekod pomanjkljive. Zato je v oceni učinka predlagano, da se najprej oblikujejo smernice za spremljanje in izvajanje direktive in da se uvedba zavezujočih pravil preuči še, če ta pristop ne bi uspel.

V oceni učinka je tudi priporočeno, da Evropska komisija in države članice uporabijo in, kjer je možno in potrebno, prilagodijo obstoječe instrumente, da bi sektorju pomagale pri prehodu na nove najbolj razpoložljive tehnološke standarde, vključno s tistimi, ki jih je sprejela MPO ali druge ustrezne organizacije (predvsem za NO_x, trdne delce in emisije toplogrednih plinov).

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

Povzetek predlaganih ukrepov

Ta predlog naj bi spremenil Direktivo 99/32/ES o deležu žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva. Njegovi cilji so naslednji:

- (1) uskladiti direktivo s pravili MPO o standardih za gorivo, vključno s standardi, ki veljajo zunaj območij nadzora nad emisijami žvepla;
- (2) uskladiti direktivo s pravili MPO o metodah za zmanjševanje emisij;
- (3) ohraniti povezavo med strožjimi standardi za goriva v območjih nadzora nad emisijami žvepla (ki zdaj določajo, da mora biti najvišja vsebnost žvepla v ladijskem gorivu 1,5-odstotna, od leta 2015 pa 0,1-odstotna) in standardi, ki veljajo za potniške ladje v rednem prometu zunaj območij nadzora nad emisijami žvepla (trenutno 1,5 %);
- (4) okrepiti pravila EU o spremljanju in izvrševanju v EU.

Vključitev mednarodnih standardov za goriva v pravni red EU bi povečala učinkovitost teh standardov, saj bi se ti v okviru ureditve EU spremljali in izvrševali, kar bi bilo učinkoviteje

od mednarodnega sistema izvrševanja. Predlagani večji dostop do inovativnih metod za zmanjševanje emisij in spodbujanje njihove uporabe kot enakovrednih možnosti za uskladitev vzbujajo pomisleke glede stroškov, ki jih nova pravila MPO lahko ustvarijo v nekaterih sektorjih. S tem dostopom bi se v veliki meri zmanjšali stroški uskladitve s pravili MPO (od 50 % do 88 %), podprle pa bi se tudi inovativne sektorske rešitve v skladu s prednostnimi nalogami strategije Evropa 2020 in členom 3 Pogodbe o Evropski uniji (PEU). Poleg tega bi strožji standardi za goriva za potniške ladje v rednem prometu, ki opravljajo prevoze predvsem v pristaniščih ali v bližini obale, zagotovili boljšo kakovost zraka na obalnih območjih. Strožji standard za goriva za potniške ladje bi bil uveden pet let pozneje kot za območja nadzora nad emisijami žvepla, da bi se izognili morebitnim težavam z razpoložljivostjo goriva. Posebej pomembna pa je nenazadnje tudi okrepitev ureditve spremljanja in izvrševanja v EU, saj lahko bistveno strožji standardi za goriva in z njimi povezani stroški usklajevanja še bolj spodbujajo k nespoštovanju.

Ti ukrepi bodo zagotovili boljše izvajanje in izvrševanje direktive s strani nacionalnih organov in lažjo uskladitev znotraj sektorja, ustvariti pa bi morali visoko raven varstva okolja.

Pravna podlaga

Glavni cilj Direktive je varstvo okolja. Predlog temelji na členu 192 Pogodbe PDEU.

Načelo subsidiarnosti

Pravica EU, da ureja vsebnost žvepla v tekočih gorivih, s čimer močno vpliva na notranji trg in okolje, je določena v PDEU. Člen 3 PEU določa, da „Unija vzpostavi notranji trg. Prizadeva si za trajnostni razvoj Evrope, ki temelji na uravnoteženi gospodarski rasti in stabilnosti cen, za visoko konkurenčno socialno tržno gospodarstvo, usmerjeno v polno zaposlenost in socialni napredek, ter za visoko raven varstva in izboljšanje kakovosti okolja“. Poleg tega člen 191 PDEU določa, da „okoljska politika Unije prispeva k [...] ohranjanju, varstvu in izboljšanju kakovosti okolja, varovanju zdravja ljudi, skrbni in preudarni rabi naravnih virov, spodbujanju ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov [...]“.

Zaradi globalne razsežnosti ladijskega prometa in čezmejnega vpliva onesnaževanja zraka z izgorevanjem goriv, ki vsebujejo žveplo, je treba za vse države članice določiti skupna pravila. Če takšnih pravil ni, se za ladje, ki plujejo v vodah EU, uporabljajo različni nacionalni standardi. Takšna pravna razdrobljenost bi ovirala in podražila delovanje ladijskega sektorja v EU ter posledično povzročila izkrivljanja na notranjem trgu.

Učinkovito izvajanje in uporabo mednarodnih standardov za goriva v vseh državah članicah lahko zagotovi samo usklajeno ukrepanje na ravni EU z okrepljeno ureditvijo spremljanja in izvrševanja.⁶

Podrobna obrazložitev predloga

Člen 1

Ta člen vsebuje vse predlagane spremembe Direktive 1999/32/ES.

⁶ Podrobnejša pojasnila o načelu subsidiarnosti so na voljo v oceni učinka, ki je priložena k temu predlogu.

- (1) S spremembo člena 2 Direktive 1999/32/ES se opredelitev dizelskega in plinskega olja za goriva prilagodi zadnjemu standardu ISO, metoda za zmanjševanje emisij pa se razširi ter uskladi z opredelitvijo enakovrednih metod iz člena 4 spremenjene Priloge VI h Konvenciji MARPOL.
- (2) S spremembo člena 3 se spremenijo določbe o najvišji vsebnosti žvepla v težkem kurilnem olju po sprejetju Direktive 2010/75 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (celovito preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja)⁷, s katero je bila prenovljena evropska zakonodaja o industrijskih emisijah.
- (3) Doda se člen 3a, ki naj bi zagotovil, da se ladijska goriva v državah članicah ne bodo uporabljala ali dajala v promet, če vsebnost žvepla v teh gorivih presega splošni standard, tj. 3,5 masnega odstotka. Ta določba naj bi preprečila, da bi možnost uporabe težkega kurilnega olja v kombinaciji z metodami za zmanjševanje emisij namesto v kombinaciji z destilati z nizko vsebnostjo žvepla lahko privedla do uporabe goriv nizke kakovosti ali do njihovega dajanja na trg. Metode za zmanjševanje emisij bi omogočile razžveplanje goriv z visoko vsebnostjo žvepla in zmanjšanje emisij žveplovega dioksida v zraku. Vendar če se za zmanjševanje uporablja gorivo slabše kakovosti z visoko vsebnostjo žvepla, lahko to povzroči izpust odpadne vode visoke gostote in negativno vpliva na morsko okolje. Z zagotavljanjem najnižje kakovosti goriva naj bi se preprečilo tudi tveganje okvare ladijskega motorja;
- (4) S spremembo člena 4 o največji vsebnosti žvepla v plinskem olju se črtajo sklici na začetek veljavnosti že zastarelih mejnih vrednosti za žveplo.
- (5) S spremembo člena 4a se:
 - uvede nova določba o standardu za goriva z vsebnostjo žvepla, ki velja zunaj območij nadzora nad emisijami žvepla („splošni standard“);
 - standardi za goriva z vsebnostjo žvepla, ki veljajo v območjih nadzora nad emisijami žvepla, uskladijo s spremenjeno Prilogo VI h Konvenciji MARPOL;
 - se z letom 2020 uvede 0,1-odstotna mejna vrednost za žveplo za potniške ladje, ki plujejo zunaj območij nadzora nad emisijami žvepla, s čimer se ponovno vzpostavi povezava med zahtevami za potniške ladje, ki plujejo zunaj območij nadzora nad emisijami žvepla, in zahtevami, ki veljajo za to območje;
 - se natančneje določi, da morajo države članice objaviti registre lokalnih dobaviteljev ladijskih goriv;
 - se črta zastarele sklice;
 - se pooblasti Komisijo, da določi nova območja nadzora nad emisijami žvepla na podlagi sklepa MPO.
- (6) S spremembo člena 4b se črta izvzetje iz obveznosti iz člena 4b(1) za nekatera plovila, ki plujejo v Helenski republiki, saj se je obdobje, za katero je bila ta obveznost

⁷ UL L 334, 17.12.2010, str. 17.

določena, izteklo, črtajo pa se tudi sklici na začetek veljavnosti že zastarelih mejnih vrednosti za žveplo.

- (7) S spremembo člena 4c in dodajanjem členov 4d in 4e se direktiva uskladi s spremenjeno Prilogo VI h Konvenciji MARPOL ter prilagodi tehničnemu napredku. V skladu s predlogom direktive morajo držav članice ladjam omogočiti, da namesto ladijskih goriv z nižjo vsebnostjo žvepla uporabljajo metode za zmanjševanje emisij, če je zmanjšanje emisij žveplovega dioksida enako tistemu, ki bi ga dosegle, če bi uporabljale goriva z nizko vsebnostjo žvepla. Za uporabo metod za zmanjševanje emisij veljajo tudi nekatera merila, ki zagotavljajo, da te metode ne bodo imele večjih negativnih vplivov in tveganj za zdravje ljudi in okolje. Ta merila bo opredelila MPO (če bodo dopolnjene ali spremenjene s sklepom Komisije) oziroma v odsotnosti instrumentov MPO Evropska komisija. Metode za zmanjševanje emisij, ki jih uporabljajo ladje, ki potujejo pod zastavo države članice, na podlagi Direktive 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi⁸ oziroma na podlagi te direktive odobri Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij, ki je bil ustanovljen z Uredbo 2099/2002/ES. Postopki in pogoji za preskušanje novih metod za zmanjševanje emisij se ne spremenijo.
- (8) S spremembo člena 6 se Komisijo pooblasti, da določi pogostost vzorčenja in metode vzorčenja ter opredeli reprezentativni vzorec za pregledano gorivo ter metodo za ugotavljanje vsebnosti žvepla in postopek za pregledovanje goriva prilagodi najnovejšim mednarodnim tehničnim standardom.
- (9) S spremembo člena 7 se določi obseg poročila o vsebnosti žvepla v gorivih iz področja uporabe direktive, ki jih morajo države članice predložiti Komisiji, ter Komisijo pooblasti, da določi njegovo obliko in vsebino. Poleg tega se s spremembo odstavka 4 člena 7 o prilagoditvah ustreznih določb direktive znanstvenemu in tehničnemu napredku prilagodi novim komitološkim pravilom iz Lizbonske pogodbe.
- (10) Člen 8 se črta, saj se nanaša na direktivo, ki je bila razveljavljena.
- (11) Člen 9 se črta, saj direktiva ne določa izvedbenih aktov.
- (12) Doda se člen 9a, da se določijo pogoji za izvrševanje pristojnosti Evropske komisije za sprejemanje delegiranih aktov.

Člen 2

Ta člen od držav članic zahteva prenos predlagane direktive.

Člen 3

Ta člen določa začetek veljavnosti predlagane direktive.

Člen 4

Ta člen predlagano direktivo naslavlja na države članice.

⁸ UL L 46, 17.2.1997, str. 25.

4. POSLEDICE ZA PRORAČUN

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGE OPOMBE

Komisija predlogu prilaga sporočilo, v katerem v četrtem oddelku predlaga strategije za usklajevanje ter obstoječa orodja in možne prihodnje ukrepe, ki lahko sektorju pomagajo pri reševanju okoljskih izzivov.

Komisija predvideva tudi kodificiranje Direktive 1999/32/ES in njenih naknadnih sprememb, vključno s tem predlogom, ko ga bosta sprejela Evropski parlament in Svet. S tem bo Direktiva 1999/32/ES razumljivejša in pravno jasnejša ter bo prispevala k uresničevanju strategije EU za boljšo zakonodajo.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 1999/32/ES glede vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije⁹,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹⁰,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹¹,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Okoljska politika 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 Sveta¹², si med drugim prizadeva doseči kakovost zraka, ki ne bo imela velikih negativnih učinkov na zdravje ljudi in okolje ter zanju ne bodo predstavljale tveganj.
- (2) Direktiva Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, ki spreminja Direktivo 93/12/EGS¹³, določa najvišjo dovoljeno vsebnost žvepla v težkem kurilnem olju, plinskem olju in plinskem ladijskem olju, ki se uporabljajo v Uniji.
- (3) Emisije v ladijskem prometu, ki nastajajo pri izgorevanju ladijskih goriv z visoko vsebnostjo žvepla, onesnažujejo zrak z žveplovim dioksidom in trdnimi delci, ki škodujejo zdravju ljudi in prispevajo k zakisanju.
- (4) V skladu z Direktivo 1999/32/ES mora Komisija poročati Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju direktive in jima predložiti vse predloge sprememb, zlasti v zvezi z

⁹ UL C, , str. .

¹⁰ UL C, , str. .

¹¹ UL C, , str.

¹² UL L 242, 10.9.2002, str. 1.

¹³ UL L 121, 11.5.1999, str. 13.

znižanjem mejnih vrednosti žvepla v ladijskih gorivih v območjih nadzora nad emisijami SO_x, pri čemer mora upoštevati delo Mednarodne pomorske organizacije (MPO).

- (5) Leta 2008 je bila sprejeta resolucija 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 (v nadaljnjem besedilu: MARPOL), ki vsebuje določbo o preprečevanju onesnaževanja zraka z ladij. Spremenjena Priloga VI h Konvenciji MARPOL je začela veljati 1. julija 2010.
- (6) Spremenjena Priloga VI h Konvenciji MARPOL med drugim uvaja strožje mejne vrednosti za žveplo v ladijskih gorivih v območjih nadzora nad emisijami žvepla (1,00 % od 1. julija 2010 in 0,10 % od 1. januarja 2015) ter morskih območjih zunaj območij nadzora nad emisijami žvepla (3,5 % od 1. januarja 2012 in načeloma 0,50 % od 1. januarja 2020). Večina držav članic se je mednarodno zavezala, da bo od 1. julija 2010 od ladij zahtevala, da v območjih nadzora nad emisijami žvepla 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, je treba določbe Direktive 1999/32/ES uskladiti s spremenjeno Prilogo VI h Konvenciji MARPOL. Da se zagotovi minimalna kakovost goriva, ki se uporablja na ladjah za doseganje skladnosti goriv ali tehnološke skladnosti, se v Uniji ne smeta dovoliti uporaba ali dajanje v promet ladijskih goriv, katerih vsebnost žvepla presega splošni standard, tj. 3,5 masnega odstotka.
- (7) Potniške ladje opravljajo prevoze predvsem v pristaniščih ali blizu obalnih območij ter tako močno vplivajo na zdravje ljudi in okolje. Te ladje morajo uporabljati ladijsko gorivo z enako najvišjo vsebnostjo žvepla kot v območjih nadzora nad emisijami žvepla (1,5 %). Ker se bodo v območjih nadzora nad emisijami žvepla za žveplo uporabljali strožji standardi, se morajo zaradi potrebnega izboljšanja kakovosti zraka v okolici pristanišč in obal na ozemljih zunaj območja nadzora nad emisijami žvepla enaki standardi uporabljati tudi za potniške ladje. Vendar pa bi bil novi standard za območja nadzora nad emisijami žvepla uveden pet let pozneje, da bi se izognili morebitnim težavam z razpoložljivostjo goriva.
- (8) Da bo cilj Direktive 1999/32/ES možno doseči, je treba obveznosti glede vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih pravilno izvršiti. Izkušnje pri izvajanju navedene direktive so pokazale, da je za ustrezno izvajanje direktive potrebna temeljitejša ureditev spremljanja in izvrševanja. Države članice morajo ladijska goriva, ki so dana v promet ali se uporabljajo na ladjah, dovolj pogosto in natančno vzorčiti ter redno preverjati ladijske dnevnike in dobavnice za gorivo. Opredeliti morajo tudi sistem učinkovitih, sorazmernih in odvračilnih kazni za primer neskladnosti z določbami Direktive 1999/32/ES. Da se zagotovi večja preglednost, je treba tudi določiti, da se register lokalnih dobaviteljev ladijskih goriv objavi.
- (9) 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 določbami direktive. Da se zagotovi bolj usklajeno poročanje, so potrebne natančnejše določbe o vsebini in obliki poročil.
- (10) Zaradi sprejetja Direktive 2010/75 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (celovito preprečevanje in nadzorovanje

onesnaževanja)¹⁴, s katero je bila prenovljena evropska zakonodaja o industrijskih emisijah, je treba ustrezno spremeniti tudi določbe Direktive 1999/32/ES o najvišji vsebnosti žvepla v težkem kurilnem olju.

- (11) Uskladitev z nizkimi mejnimi vrednostmi žvepla v gorivu, zlasti v območjih nadzora nad emisijami žvepla, lahko vsaj kratkoročno povzroči precejšnje zvišanje cen ladijskih goriv in negativno vpliva na konkurenčnost pomorskega prevoza na kratkih razdaljah v primerjavi z drugimi načini prevoza kot tudi na konkurenčnost sektorjev v državah, ki mejijo na območja nadzora nad emisijami žvepla. 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 morebitna podpora. Komisija bo med drugim tudi na podlagi poročil držav članic skrbno spremljala, kako upoštevanje novih standardov za kakovost vpliva v ladijskem sektorju vpliva na sam sektor, zlasti na morebitni ponovni prehod s pomorskega na kopenski promet.
- (12) Olajšati je treba dostop do metod za zmanjševanje 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 nimajo negativnih vplivov na okolje, na primer na morske ekosisteme, in da se pripravijo ob upoštevanju ustreznih mehanizmov odobritve in nadzora. Merila za uporabo metod za zmanjševanje emisij mora opredeliti MPO (če bodo dopolnjena ali spremenjena s sklepom Komisije) oziroma v odsotnosti instrumentov MPO Evropska komisija. Unija mora priznati že znane alternativne metode, kot je uporaba čistilnih sistemov za pline na ladjah ali mešanice goriv in utekočinjenega zemeljskega plina (UZP). Pomembno je zagotoviti tudi podporo pri preskušanju in razvoju novih metod za zmanjševanje emisij.
- (13) Da se določi datum veljavnosti 0,50-odstotne mejne vrednosti za žveplo, opredelijo nova območja nadzora nad emisijami žvepla,odobrijo nove alternativne metode za zmanjševanje emisij, določijo ustrezni pogoji za njihovo uporabo, zagotovijo ustrezno spremljanje vsebnosti žvepla v gorivih ter usklajena vsebina in oblika poročil držav članic ter da se določbe direktive prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku, je treba v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije Komisijo pooblastiti za sprejemanje zakonov, s katerimi določi datum, od katerega v Uniji velja najvišja vsebnost žvepla v gorivu, tj. 0,50 masnega odstotka, opredeli nova območja nadzora nad emisijami žvepla na podlagi sklepa MPO, odobri nove metode za zmanjševanje emisij, ki jih Direktiva Sveta 96/98/ES¹⁵ ne ureja, ter določi, dopolni ali spremeni pogoje za njihovo uporabo, opredeli način vzorčenja in spremljanja emisij ter vsebino in obliko poročil ter točke 1, 2, 3, 3a, 3b in 4 člena 2 ali odstavka 1(a) in 2 člena 6 prilagodi znanstvenemu in tehničnemu napredku ter po potrebi instrumentom MPO. Zlasti je pomembno, da se Komisija med pripravami ustrezno posvetuje, med drugim tudi na strokovni ravni. Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti istočasno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

¹⁴ UL L 334, 17.12.2010, str. 17.

¹⁵ UL L 241, 29.8.1998, str. 27.

- (14) Obstoječi Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij, 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 ladij¹⁶, mora Komisiji pomagati pri odobritvi tehnologij za zmanjševanje emisij, ki jih Direktiva Sveta 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi¹⁷ ne ureja. Zato je treba Direktivo 1999/32/ES ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/32/ES se spremeni:

1. Točka (h) člena 1(2) se nadomesti z naslednjim:

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

2. Člen 2 se spremeni:

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

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

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

- (b) točka 3m se nadomesti z naslednjim:

„3m *metoda za zmanjševanje emisij* pomeni vsako opremo, material, napravo ali aparat, ki se vgradi v ladjo, ali drug postopek, alternativna olja ali metodo 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:

- (a) Odstavek 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 masni odstotek.

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

¹⁶ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

¹⁷ UL L 46, 17.2.1997, str. 25.

- (a) v kurilnih napravah, ki spadajo v področje uporabe Direktive 2001/80/ES Evropskega parlamenta in Sveta^{*}, za katere velja člen 4(1), 4(2) ali 4(3)(a) navedene direktive ter katerih mejne vrednosti emisij žveplovega dioksida ustrezajo vrednostim za takšne naprave iz navedene direktive;
- (b) v kurilnih napravah, ki spadajo v področje uporabe Direktive 2001/80/ES, za katere velja člen 4(3)(b) in 4(6) navedene direktive ter katerih mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri vsebnosti kisika v suhem odpadnem plinu s 3-odstotnim prostorninskim deležem ne presegajo 1700 mg/Nm³ ;
- (c) v kurilnih napravah, ki ne spadajo pod (a) ali (b) in katerih mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri vsebnosti kisika v suhem odpadnem plinu s 3-odstotnim prostorninskim deležem ne presegajo 1700 mg/Nm³ ;
- (d) v rafinerijah, katerih mesečno povprečje emisij žveplovega dioksida iz vseh naprav v rafineriji, razen naprav, ki spadajo pod (a) in (b), plinskih turbin in plinskih motorjev, ne glede na uporabljeno vrsto goriva ali kombinacijo goriv pri vsebnosti kisika v suhem odpadnem plinu s 3-odstotnim prostorninskim deležem ne presega 1 700 mg/Nm³.

Od 1. januarja 2016 se pod pogojem, da pristojni organi ustrezno spremljajo emisij, zahteva iz odstavka 1 ne uporablja za težka kurilna olja, ki se sežigajo:

- (a) v kurilnih napravah, ki spadajo v področje uporabe poglavja III Direktive 2010/75/ES Evropskega parlamenta in Sveta^{**}, če njihove mejne vrednosti emisij žveplovega dioksida ustrezajo vrednostim za takšne naprave iz Priloge V k navedeni direktivi, ali – kadar se v skladu z navedeno direktivo navedene mejne vrednosti emisij ne uporabljajo – če mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri vsebnosti kisika v suhem odpadnem plinu s 3-odstotnim prostorninskim deležem ne presegajo 1700 mg/Nm³ ;
- (b) v kurilnih napravah, ki ne spadajo pod (a) in katerih mesečne povprečne emisije žveplovega dioksida pri vsebnosti kisika v suhem odpadnem plinu s 3-odstotnim prostorninskim deležem ne presegajo 1700 mg/Nm³ ;
- (c) v rafinerijah, katerih mesečno povprečje emisij žveplovega dioksida iz vseh naprav v rafineriji, razen naprav, ki spadajo pod (a), plinskih turbin in plinskih motorjev, ne glede na uporabljeno vrsto goriva ali kombinacijo goriv pri vsebnosti kisika v suhem odpadnem plinu s 3-odstotnim prostorninskim deležem ne presegajo 1700 mg/Nm³ .

^{*} UL L 309, 27.11.2001, str. 1.

^{**} UL L 334, 17.12.2010, str. 17.

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.“

(b) odstavek 3 se črta.

4. Vstavi se člen 3a:

„Člen 3a

Največja vsebnost žvepla v ladijskih gorivih

Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju ne uporabljajo oziroma dajejo v promet ladijska goriva z vsebnostjo žvepla več kot 3,5 masnega odstotka.“

5. Člen 4(1) se nadomesti z naslednjim:

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

6. Člen 4a se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Največja vsebnost žvepla v ladijskih gorivih, ki se uporabljajo v teritorialnem morju, izključnih ekonomskih conah in conah nadzora nad onesnaževanjem v držav 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 con in conah nadzora nad onesnaževanjem, ki spadajo v območja nadzora nad emisijami Sox, ne uporabljajo ladijska goriva, katerih vsebnost žvepla presega:

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

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

Ta odstavek velja za vsa plovila ne glede na zastavo, pod katero plujejo, vključno s plovili, ki so potovanje začela zunaj Unije.

(c) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„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 ladijska goriva, katerih vsebnost žvepla presega:

- (a) 3,50 % od 1. januarja 2012;
- (b) 0,50 % od 1. januarja 2020.

Komisijo se pooblasti za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9a te direktive, s katerimi določi datum, od katerega se uporablja standard za žveplo iz točke (b) tega odstavka. Na podlagi ocene iz člena 14(8) Priloge VI h Konvenciji MARPOL, s katero se ugotovi, ali je za doseganje najvišje vsebnosti žvepla, tj. 0,50 masnega odstotka, na razpolago dovolj ladijskih goriv, se za ta datum določita 1. januar 2020 ali 1. januar 2025.

Ta odstavek se uporablja ne glede na odstavka 1 in 4 ter člen 4b za vsa plovila ne glede na zastavo, pod katero plujejo, vključno s plovili, ki so potovanje začela zunaj Unije.“

- (d) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

Komisijo se pooblasti za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9a te direktive, s katerimi na podlagi sklepa MPO v skladu s členom 14(3)(2) Priloge VI h Konvenciji MARPOL morska območja določi za območja nadzora nad emisijami SOx .“

- (e) odstavki 4, 5 in 6 se nadomestijo z naslednjim:

„4. Države članice sprejmejo 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 ladijska goriva, katerih vsebnost žvepla presega:

- (c) 1,5 %;
- (d) 0,10 % od 1. januarja 2020.

- 5. Države članice zahtevajo pravilno izpolnjevanje ladijskih dnevnikov, vključno z menjavo goriva, kot pogoj za vstop ladij v pristanišča Unije.
- 6. Države članice v skladu s členom 18 Priloge VI h Konvenciji MARPOL:

- (a) vodijo objavljen register lokalnih dobaviteljev ladijskih goriv;
- (b) zagotovijo, da vsebnost žvepla v vseh ladijskih gorivih, ki se prodajajo na njihovem ozemlju, dobavitelj zabeleži na dobavnici, ki jo spremlja zapečaten vzorec s podpisom predstavnika namembne ladje;
- (c) ukrepajo proti dobaviteljem ladijskih goriv, 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 neskladna ladijska goriva uskladijo.“
- (e) odstavek 8 se črta.

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

„Člen 4b

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

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da ladijskih goriv z vsebnostjo žvepla več kot 0,10 masnega odstotka ne uporabljajo naslednja plovila:

- (b) v pristaniščih Unije zasidrane ladje, pri čemer ima posadka dovolj časa, da gorivo zamenja čim prej po zasidranju in čim pozneje pred odhodom.

Države članice zahtevajo, da se čas menjave 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;
- (d) 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 ladijska olja, katerih vsebnost žvepla presega 0,10 masnega odstotka.

„Člen 4c

Metode za zmanjševanje emisij

1. Če se upoštevajo določbe iz odstavkov 2 in 3, države članice v svojih pristaniščih, teritorialnem morju, izključnih ekonomskih conah in conah nadzora onesnaževanja omogočijo uporabo metod za zmanjševanje emisij na ladjah ne glede na zastavo, pod katero plujejo, in sicer kot alternativnih možnosti za uporabo ladijskih goriv, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 4a in 4.

2. Ladje, ki uporabljajo metode za zmanjševanje emisij iz odstavka 1, emisije žveplovega dioksida zmanjšajo za najmanj toliko, kot bi jih zmanjšale z uporabo ladijskih goriv, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 4a in 4b. Emisije žveplovega dioksida, ki nastanejo zaradi uporabe metod za zmanjševanje emisij, ne smejo presegati mejnih vrednosti iz Priloge 1.

3. Metode za zmanjševanje emisij iz odstavka 1 izpolnjujejo merila, ki so določena v instrumentih iz Priloge 2.1, razen če so jih nadomestila ali dopolnila merila iz Priloge 2.2.

4. Komisijo se pooblasti, da v skladu s členom 9a sprejme delegirane akte, s katerimi:

- spremeniti ali dopolni vrednosti iz Priloge 1;
- spremeniti ali dopolni seznam instrumentov iz Priloge 2.1;
- določiti, spremeniti ali dopolni merila iz Priloge 2.2; in
- po potrebi natančneje določiti zahteve za spremljanje emisij.

Komisija med drugim upošteva znanstveni in tehnološki napredek ter ustrezne instrumente in standarde, ki jih sprejme Mednarodna pomorska organizacija.“

8. Vstavijo se naslednji členi 4d in 4e:

„Člen 4d

Odobritev metod za zmanjševanje emisij za uporabo na ladjah, ki plujejo

pod zastavo države članice

1. Metode za zmanjševanje emisij, ki spadajo v področje uporabe Direktive Sveta 96/98/ES^{*}, seodobrijo v skladu z določbami navedene direktive.

2. Metode za zmanjševanje emisij iz odstavka 1 seodobrijo 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 ladjami (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;
- (d) izvedljivost spremljanja in preverjanja.“

'Člen 4e

Preskus novih metod za zmanjševanje emisij

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

- (1) Komisija in vsa zadevna pristanišča te države so bila pisno obveščena o preskusihsaj šest mesecev pred začetkom;

^{*} UL L 241, 29.8.1998, str. 27.

^{**} UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

- (2) dovoljenja za preskuse ne veljajo več kot 18 mesecev;
- (3) se v vse vključene ladje vgradi zavarovana oprema pred nedovoljenimi posegi za neprekinjeno spremljanje emisij v dimnih plinih, te pa jo uporabljajo ves čas preskusnega obdobja;
- (4) vse vključene ladje emisije zmanjšajo za najmanj toliko, kot bi jih zmanjšale, če bi upoštevale mejne vrednosti žvepla v gorivu iz te direktive;
- (5) obstajajo ustrezni sistemi za ravnanje z odpadki, ki jih med preskusnim obdobjem povzročijo tehnologije za zmanjševanje emisij;
- (6) se med celotnim preskusnim obdobjem ocenjujejo učinki na morsko okolje, zlasti na ekosisteme v zaprtih pristaniščih, lukah in estuarijih, ter
- (7) se vsi rezultati predložijo Komisiji in objavijo najpozneje šest mesecev po koncu preskusov.“

9. Člen 6 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

‘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 dovolj pogosto in tako, da so vzorci pregledanega goriva – pri ladijskih gorivih goriva, ki ga uporabljajo ladje, ko plujejo v ustreznih morskih območjih in pristaniščih – reprezentativni.

Za vzorčenje, analize in inšpekcijske preglede ladijskih goriv se uporabijo vsa tri sredstva:

- (a) vzorčenje ladijskega goriva med dobavo za sežiganje na krovu v skladu s Smernicami za vzorčenje kurilnega olja za namen določitve skladnosti s spremenjeno Prilogo VI h Konvenciji MARPOL* in analiza vsebnosti žvepla v tem gorivu;
- (b) vzorčenje in analiza vsebnosti žvepla v ladijskem gorivu za sežiganje na krovu v rezervoarjih in zapečatenih vzorcih na krovu ladij;
- (c) inšpekcijski pregled ladijskih dnevnikov in dobavnic za gorivo.

Komisijo se pooblasti, da v skladu s členom 9a sprejme delegirane akte, s katerimi določi:

- (i) pogostost vzorčenja;
- (ii) metode vzorčenja;

* Resolucija MEPC.182(59), sprejeta 17. julija 2009.

(iii) reprezentativni vzorec za pregledano gorivo;

(iv) informacije, ki jih je treba navesti v ladijskih dnevnikih in na dobavnica
za gorivo.“

(b) odstavek 1a se črta.

(c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Sprejeta referenčna metoda za ugotavljanje vsebnosti žvepla je metoda ISO 8754 (2003).

Da se ugotovi, ali ladijsko gorivo, ki je bilo dobavljeno ladjam in ki ga te uporabljajo, izpolnjuje mejne vrednosti za žveplo iz členov 3, 3a, 4, 4a in 4b, se uporabi postopek za pregled goriva iz Priloge VI „Vzorčenje kurilnega olja“^{**} h Konvenciji MARPOL.“

10. Člen 7 se spremeni:

(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.“

(b) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a Komisija se pooblasti za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9a, s katerimi določi informacije, ki jih je treba navesti v poročilu, ter obliko poročila.“

(c) odstavek 2 in 3 se črtata.

(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 ter odstavek 1(a) in (2) člena 6 prilagodi znanstvenemu in tehničnemu napredku.“

11. Člen 8 se črta.

12. Člen 9 se črta.

13. Vstavi se člen 9a:

„Člen 9a

Izvajanje pooblastila

^{**}

Dodatek VI k resoluciji MEPC.176(58), sprejeti 10. oktobra 2008 (revidirana priloga VI MARPOL).

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji iz tega člena.
 2. Pooblastila iz členov 4a(1a) in (2), 4c(4), 6(1), 7(1a) in 7(4) se Komisiji prenesejo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te direktive].
 3. Evropski parlament ali Svet lahko kadar koli prekliče pooblastilo iz členov 4a(1a) in (2), 4c(4), 6(1), 7(1a) in 7(4). S sklepom o preklicu pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov ne vpliva.
 4. Takoj ko Komisija sprejme delegiran akt, o tem istočasno obvesti Evropski parlament in Svet.
 5. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 4a(1a) in (2), 4c(4), 6(1), 7(1a) in 7(4), začne veljati samo, če Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila o tem aktu nanj ne data pridržka ali če sta pred iztekom tega roka obvestila Komisijo, da nanj ne bosta dala pridržka. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“
14. 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, najpozneje do [12 mesecev po začetku veljavnosti te direktive]. Komisiji takoj sporočijo besedila navedenih predpisov ter korelacijsko tabelo med navedenimi predpisi in to direktivo.

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 glavnih določb nacionalne zakonodaje, ki jih sprejmejo 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

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V [...],

*Predsednik
predsednik*

*Za Svet
predsednik*

PRILOGA

„PRILOGA 1

Najvišje vrednosti emisij za metode za zmanjšanje v skladu s členom 4c(2)

Mejne vrednosti za žveplo v ladijskih gorivih iz člena 4a in 4b ter členov 14.1 in 14.4 Priloge VI h Konvenciji MARPOL ter ustrezne mejne vrednosti iz člena 4c(2)

Vsebnost žvepla v ladijskih gorivih (% m/m)	Razmerje med emisijami SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% v/v)
4,50	195,0
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.

- Pri čistilnih sistemih za pline, ki absorbirajo CO₂ med čiščenjem plinov, je treba CO₂ izmeriti pred čiščenjem ter uporabiti koncentracijo CO₂ pred čiščenjem s koncentracijo SO₂ po čiščenju.“

„PRILOGA 2

Merila za uporabo metod za zmanjševanje emisij v skladu s členom 4c(3)

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

<i>Metoda za zmanjševanje emisij</i>	<i>Ustrezen sklep Komisije</i>
Mešanica ladijskega goriva 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 (UL L 328, 14.12.2010, str. 15).
Sistemi za čiščenje plinov	MPO RESOLUCIJA MEPC.184(59), sprejeta dne 17. julija 2009

2. Ladje, ki uporabljajo metode za zmanjševanje emisij v skladu s členom 4c:

- nenehno spremljajo in beležijo emisije žveplovega dioksida ter
- natančno dokumentirajo, da vsi tokovi odpadkov, izpuščeni v morje, vključno z zaprtimi pristanišči, lukami in estuariji, nimajo večjih negativnih vplivov na zdravje ljudi in okolje ter zanju ne predstavljajo tveganja.“