

DYREKTYWA 2005/33/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 6 lipca 2005 r.****zmieniająca dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 175 ust. 1uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego, tak jak to ustanowiono w programach działania na rzecz środowiska naturalnego, a w szczególności w szóstym wspólnotowym programie działań na rzecz środowiska przyjętym decyzją nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾, na podstawie art. 174 Traktatu, stawia sobie za cel uzyskanie takich poziomów jakości powietrza, które nie powodują skutków nie do zaakceptowania oraz ryzyka dla zdrowia ludzi i dla środowiska.

⁽¹⁾ Dz.U. C 45 E z 25.2.2003, str. 277.

⁽²⁾ Dz.U. C 208 z 3.9.2003, str. 27.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 czerwca 2003 r. (Dz.U. C 68 E z 18.3.2004, str. 311), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. (Dz.U. C 63 E z 15.3.2005, str. 26), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 kwietnia 2005 (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 23 maja 2005 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 242 z 10.9.2002, str. 1.

(2) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych ⁽⁵⁾ ustala maksymalną dopuszczalną zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym, oleju napędowym oraz oleju napędowym żeglugowym, stosowanych we Wspólnocie.

(3) Dyrektywa 1999/32/WE zobowiązuje Komisję do rozważenia, jakie środki mogłyby zostać podjęte w celu zredukowania wpływu spalania paliw żeglugowych, innych niż oleje napędowe żeglugowe, na zakwaszenie i, jeżeli zachodzi taka potrzeba, do przedłożenia stosownej propozycji.

(4) Emisje ze statków pochodzące ze spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza w formie dwutlenku siarki oraz pyłów, szkodząc zdrowiu ludzkiemu, niszcząc środowisko, własność publiczną i prywatną oraz dziedzictwo kulturowe, a także przyczyniając się do zakwaszenia.

(5) Ludzie i środowisko naturalne w obszarach przybrzeżnych i w pobliżu portów są szczególnie narażeni na zanieczyszczenia pochodzące ze statków stosujących paliwa o wysokiej zawartości siarki. Dlatego też konieczne jest podjęcie szczególnych środków w tym zakresie.

(6) Środki zawarte w niniejszej dyrektywie uzupełniają środki krajowe Państw Członkowskich, mające na celu wprowadzenie poziomów zanieczyszczeń powietrza określonych w dyrektywie 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾.

(7) Redukcja zawartości siarki w paliwach ma pewne zalety dla statków, w zakresie efektywności ich eksploatacji oraz kosztów ich konserwacji, a także ułatwia efektywne wykorzystanie pewnych technologii ograniczających emisje, takich jak selektywna redukcja katalityczna.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 121 z 11.5.1999, str. 13. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, str. 22. Dyrektywa zmieniona Aktem o Przystąpieniu z 2003 r. (Dz.U. L 236 z 23.9.2003, str. 703).

- (8) Traktat wymaga uwzględnienia szczególnych cech regionów peryferyjnych Wspólnoty, a mianowicie francuskich departamentów zamorskich, Azorów, Madery i Wysp Kanaryjskich.
- (9) W 1997 r. konferencja dyplomatyczna przyjęła Protokół wprowadzający zmiany do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji (zwanej dalej „Konwencją MARPOL”). Na mocy tego Protokołu dodano do Konwencji MARPOL nowy załącznik VI, zawierający przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki. Protokół z 1997 r., a tym samym załącznik VI do Konwencji MARPOL, wszedł w życie w dniu 19 maja 2005 r.
- (10) Załącznik VI do Konwencji MARPOL uznaje pewne obszary za Obszary Kontroli Emisji Tlenku Siarki (zwane dalej „Obszarami Kontroli Emisji SOx”). Do takich obszarów zaliczono już Morze Bałtyckie. Dyskusja w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) doprowadziła do porozumienia w sprawie zasady uznania Morza Północnego wraz z Kanałem La Manche za Obszar Kontroli Emisji SOx po wejściu w życie załącznika VI.
- (11) Biorąc pod uwagę globalny charakter żeglugi morskiej, należy dołożyć wszelkich starań, aby znaleźć rozwiązania o zasięgu międzynarodowym. Zarówno Komisja, jak i Państwa Członkowskie powinny zmierzać do zapewnienia, w ramach działań IMO, ogólnoświatowej redukcji maksymalnej dopuszczalnej wartości siarki w paliwach żeglugowych, łącznie z analizą korzyści związanych z uznaniem nowych stref morskich za Obszary Kontroli Emisji SOx zgodnie z załącznikiem VI do Konwencji MARPOL.
- (12) Wprowadzenie w życie zobowiązań dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych jest niezbędne dla osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy. Wiarygodne wykonanie niniejszej dyrektywy wymaga wprowadzenia efektywnego systemu pobierania próbek oraz odstraszających sankcji na obszarze całej Wspólnoty. Państwa Członkowskie powinny podjąć działania wykonawcze w stosunku do statków pływających pod ich banderą oraz statków pływających pod wszelkimi banderami podczas pobytu w ich portach. Równie ważna dla Państw Członkowskich jest ścisła współpraca w celu podjęcia dodatkowych działań wykonawczych w stosunku do innych statków zgodnie z międzynarodowym prawem morskim.
- (13) Należy zapewnić przemysłowi morskemu odpowiednią ilość czasu na dokonanie technicznych adaptacji w celu uzyskania maksymalnej wartości dopuszczalnej 0,1 % wagowo siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w statkach żeglugi śródlądowej oraz w statkach cumujących w portach Wspólnoty. Z tego też względu termin wykonania tego wymogu należy ustalić na dzień 1 stycznia 2010 r. Ponieważ dotrzymanie tego terminu może wiązać się z technicznymi problemami dla Grecji, przewiduje się tymczasowe odstępstwo dla określonych statków pływających w obrębie terytorium Republiki Greckiej
- (14) Niniejsza dyrektywa powinna być postrzegana jako pierwszy krok w trwałym procesie redukcji emisji siarki do wód morskich, stwarzający widoki na dalsze redukcje emisji poprzez obniżenie wartości dopuszczalnych siarki w paliwach oraz technologii ograniczania emisji, a także stwarzający widoki na rozwój instrumentów ekonomicznych mających zachęcać do znacznej redukcji emisji.
- (15) Istotnym jest wzmocnienie pozycji Państw Członkowskich w negocjacjach w ramach IMO, tak aby w szczególności na etapie rewizji załącznika VI do Konwencji MARPOL dać asumpt do rozważenia bardziej ambitnych środków, zarówno w odniesieniu do niższych wartości dopuszczalnych zawartości siarki w ciężkich olejach opałowych stosowanych przez statki, jak i użycia równorzędnych, alternatywnych środków ograniczających emisje.
- (16) W swojej rezolucji A.926(22) Zgromadzenie IMO wezwało rządy, w szczególności tych regionów, w których wyznaczono Obszary Kontroli Emisji SOx, do zapewnienia dostępności bunkrowego oleju opałowego o niskiej zawartości siarki w obszarze ich jurysdykcji oraz do zwrócenia się do przedsiębiorstw przemysłu naftowego i żeglugowego o ułatwienie dostępu do bunkrowego oleju opałowego o niskiej zawartości siarki oraz o ułatwienie jego stosowania. Państwa Członkowskie powinny podjąć odpowiednie działania w celu zapewnienia, aby lokalni dostawcy paliwa żeglugowego udostępniali paliwo odpowiadające tym wymogom, w ilościach wystarczających do pokrycia zapotrzebowania.
- (17) IMO przyjęła wytyczne dotyczące pobierania próbek oleju opałowego w celu zweryfikowania jego zgodności z Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL. Ponadto IMO opracuje wytyczne dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych oraz innych metod technologicznych ograniczających emisje SOx w Obszarach Kontroli Emisji SOx.
- (18) Dyrektywa 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania⁽¹⁾ przekształca dyrektywę Rady 88/609/EWG⁽²⁾. Dyrektywa 1999/32/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona zgodnie z jej art. 3 ust. 4.

(1) Dz.U. L 309 z 27.11.2001, str. 1. Dyrektywa zmieniona Aktem o Przystąpieniu z 2003 r.

(2) Dz.U. L 336 z 7.12.1988, str. 1.

- (19) Właściwym jest, aby istniejący Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ wspierał Komisję w zakresie zatwierdzania technologii ograniczających emisje.
- (20) Technologie ograniczające emisje mogą zapewnić co najmniej równorzędną lub nawet większą redukcję emisji niż w przypadku użycia paliw o niskiej zawartości siarki, pod warunkiem że nie mają one ujemnego wpływu na ekosystemy i są opracowywane zgodnie z odpowiednimi mechanizmami zatwierdzania i kontroli. Istotnym jest, aby istniały odpowiednie warunki sprzyjające rozwojowi nowych technologii ograniczających emisje.
- (21) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu powinna w razie potrzeby wspierać Komisję oraz Państwa Członkowskie w monitorowaniu wykonania niniejszej dyrektywy.
- (22) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.
- (23) Dyrektywa 1999/32/WE powinna zostać zatem odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

- 1) artykuł 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Redukcje emisji dwutlenku siarki pochodzących ze spalania określonych rodzajów ropopochodnych paliw płynnych osiąga się przez wprowadzenie wartości dopuszczalnych zawartości siarki w tych paliwach jako warunku ich stosowania na terytorium, morskich wodach terytorialnych, wyłącznych strefach ekonomicznych oraz strefach kontroli zanieczyszczeń Państw Członkowskich.

Wartości dopuszczalne zawartości siarki w niektórych ropopochodnych paliwach płynnych, ustanowione w niniejszej dyrektywie, nie dotyczą jednak:

- a) paliw przeznaczonych do celów badawczych oraz do testowania;
- b) paliw przeznaczonych do przetworzenia przed ostatecznym spalaniem;
- c) paliw przeznaczonych do przetworzenia w przemyśle rafineryjnym;
- d) paliw stosowanych i wprowadzanych na rynek regionów peryferyjnych Wspólnoty, pod warunkiem że zainteresowane Państwa Członkowskie zapewnią, aby w tych regionach:
 - były przestrzegane normy jakości powietrza,
 - nie były stosowane ciężkie oleje opałowe, w których zawartość siarki przekracza 3 % na jednostkę masy,
- e) paliw stosowanych w okrętach wojennych oraz innych jednostkach sił zbrojnych. Jednakże każde Państwo Członkowskie podejmie starania w celu zapewnienia, poprzez przyjęcie odpowiednich środków niewpływających ujemnie na eksploatację oraz możliwości operacyjne takich statków, aby ich eksploatacja przebiegała w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą, jeżeli jest to uzasadnione i wykonalne;
- f) jakiegokolwiek stosowania paliwa w statkach, niezbędnego do szczególnych celów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu;
- g) jakiegokolwiek stosowania paliwa w statkach, które jest niezbędne ze względu na uszkodzenie samego statku lub jego oprzyrządowania, jeżeli po wystąpieniu szkody zostaną podjęte racjonalne środki przeciwdziałające lub minimalizujące nadmiar emisji i jeżeli środki zmierzające do usunięcia szkody zostały podjęte możliwie szybko. Nie dotyczy to przypadku, gdy właściciel lub kapitan statku działał z zamiarem wyrządzenia szkody lub lekkomyślnie;
- h) paliw stosowanych na pokładach statków, w odniesieniu do których zastosowano zatwierdzone technologie ograniczające emisje, zgodnie z art. 4c.”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 10).

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 1 pierwsze tiret otrzymuje brzmienie:
- „— każde ropopochodne paliwo płynne, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, wchodzące w zakres kodów CN od 2710 19 51 do 2710 19 69, lub”;
- b) w pkt 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- „olej napędowy’ oznacza:
- każde ropopochodne paliwo płynne, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 lub 2710 19 49, lub
- każde ropopochodne paliwo płynne, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, którego mniej niż 65 % objętości (włączając w to straty) destyluje w temperaturze 250 °C i którego co najmniej 85 % objętości (włączając w to straty) destyluje w temperaturze 350 °C, przy użyciu metody ASTM D86.”;
- c) punkt 3 otrzymuje następujące brzmienie:
- „3. ‘paliwo żeglugowe’ oznacza każde ropopochodne paliwo płynne przeznaczone do stosowania na statku lub stosowane na statku, w tym paliwo zdefiniowane w ISO 8217;”;
- d) dodaje się następujące punkty:
- „3a. ‘olej żeglugowy typu diesel’ oznacza każde paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas DMB i DMC w tabeli I ISO 8217;
- 3b. ‘olej napędowy żeglugowy’ oznacza każde paliwo żeglugowe, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresach lepkości oraz gęstości zdefiniowanych dla klas DMX i DMA w tabeli I ISO 8217;
- 3c. ‘Konwencja MARPOL’ oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmienioną Protokołem do niej z 1978 r.;
- 3d. ‘Załącznik VI do Konwencji MARPOL’ oznacza załącznik zatytułowany ‘Prawidła dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza przez statki’, dodany do Konwencji MARPOL przez Protokół z 1997 r.;
- 3e. ‘Obszary Kontroli Emisji SOx’ oznaczają obszary morskie uznane za takie przez IMO w załączniku VI do Konwencji MARPOL;
- 3f. ‘statki pasażerskie’ oznaczają statki przewożące więcej niż 12 pasażerów, przy czym pasażerem jest każda osoba z wyjątkiem:
- i) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na pokładzie statku w jego interesie, oraz
- ii) dzieci poniżej 1 roku;
- 3g. ‘regularne usługi’ oznaczają serie kursów statków pasażerskich obsługujących przewozy pomiędzy tymi samymi dwoma lub większą liczbą portów, lub serie podróży z oraz do tego samego portu bez przystanków pośrednich:
- i) zgodnie z opublikowanym rozkładem kursów, lub
- ii) o kursach tak regularnych lub częstych, że tworzą one rozpoznawalny harmonogram;
- 3h. ‘okręt wojenny’ oznacza statek należący do sił zbrojnych państwa noszący oznaczenia zewnętrzne wyróżniające przynależność państwową takiego statku, będący pod komendą oficera wyznaczonego odpowiednio przez władze państwa, którego nazwisko znajduje się na odpowiedniej liście oficerów lub jej odpowiednikach, obsługiwany przez załogę objętą regularną dyscypliną sił zbrojnych;

3i. 'statki cumujące' oznaczają statki, które są w bezpieczny sposób zacumowane lub zakotwiczone w porcie Wspólnoty podczas ich załadunku, rozładunku lub pobytu pasażerów w hotelu, z uwzględnieniem czasu, w którym nie przeprowadza się operacji cargo;

3j. 'statek żeglugi śródlądowej' oznacza statek przeznaczony w szczególności do eksploatacji w żegludze śródlądowej w sposób określony w dyrektywie Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (*), w tym wszystkie statki posiadające:

i) świadectwo wspólnotowe dla statków żeglugi śródlądowej, zdefiniowane w dyrektywie 82/714/EWG,

ii) świadectwo wystawione zgodnie z art. 22 znowelizowanej Konwencji o nawigacji po Renie;

3k. 'wprowadzenie na rynek' oznacza dostarczenie lub udostępnienie osobom trzecim, zarówno odpłatnie, jak i nieodpłatnie, w dowolnym miejscu na obszarze jurysdykcji Państw Członkowskich, paliwa żeglugowego w celu spalania go na pokładzie. Nie dotyczy to dostarczenia lub udostępnienia paliwa żeglugowego w celu jego eksportu w zbiornikach cargo statków;

3l. 'regiony peryferyjne' oznaczają francuskie departamenty zamorskie, Azory, Maderę i Wyspy Kanaryjskie, zgodnie z art. 299 Traktatu;

3m. 'technologia ograniczająca emisje' oznacza system oczyszczania gazów spalinowych lub jakąkolwiek inną metodę technologiczną, którą można zweryfikować i zastosować."

(*) Dz.U. L 301 z 28.10.1982, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r;

e) skreśla się pkt 6;

3) artykuł 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 3

Maksymalna zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby od dnia 1 stycznia

2003 r. w obrębie ich terytorium nie były stosowane ciężkie oleje opałowe, w których zawartość siarki przekracza 1 % na jednostkę masy.

2. i) Z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe władze powyższy wymóg nie ma zastosowania do ciężkich olejów opałowych stosowanych:

a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania (*), które zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 9 tej dyrektywy należy zakwalifikować jako nowe obiekty i które odpowiadają wartościom dopuszczalnym emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów określonym w załączniku IV do tej dyrektywy i stosowanym zgodnie z jej art. 4;

b) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE, które zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 10 tej dyrektywy należy zakwalifikować jako istniejące obiekty, jeżeli emisje dwutlenku siarki pochodzące z tych obiektów są równe lub niższe niż 1 700 mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym oraz jeżeli od dnia 1 stycznia 2008 r. emisje dwutlenku siarki z obiektów energetycznego spalania, objętych art. 4 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2001/80/WE są równe lub mniejsze niż wartości dopuszczalne emisji, obowiązujące dla nowych obiektów zgodnie z załącznikiem IV częścią A do dyrektywy 2001/80/WE i jeżeli w danym przypadku zastosowanie mają art. 5, 7 i 8 tej dyrektywy;

c) w innych obiektach energetycznego spalania, które nie są objęte lit. a) lub b), jeżeli emisje dwutlenku siarki pochodzące z tych obiektów nie przekraczają 1 700 mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;

d) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki, uśredniona dla wszystkich obiektów danej rafinerii, niezależnie od wykorzystanego rodzaju paliwa lub mieszanki paliw, mieści się w zakresie wartości dopuszczalnych, które zostaną wyznaczone przez każde Państwo Członkowskie i które nie mogą przekroczyć 1 700 mg/Nm³. Nie dotyczy to obiektów energetycznego spalania objętych zakresem lit. a) oraz od dnia 1 stycznia 2008 r. objętych zakresem lit. b).

ii) Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby żaden obiekt energetycznego spalania, w którym stosuje się ciężkie oleje opałowe o zawartości siarki większej niż określona w ust. 1 nie był eksploatowany bez zezwolenia wydanego przez właściwe władze, które ustalają wartości dopuszczalne emisji.

3. Przepisy ust. 2 zostaną poddane przeglądowi i, stosownie do potrzeb, zmienione w przypadku przyszłych zmian dyrektywy 2001/80/WE."

(*) Dz.U. L 309 z 27.11.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r;

4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r.:

i) w ust. 1 skreśla się słowa „również okrętowe oleje napędowe”;

ii) skreśla się ust. 2;

b) ze skutkiem od dnia 11 sierpnia 2005 r. skreśla się ust. 3 i 4;

5) dodaje się następujące artykuły:

„Artykuł 4a

Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w Obszarach Kontroli Emisji SO_x oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Wspólnoty

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby paliwa żeglugowe nie były stosowane na ich morskich wodach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz

w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SO_x, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza 1,5 % na jednostkę masy. Dotyczy to wszelkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Wspólnotą.

2. Daty stosowania ust. 1 są następujące:

a) dla obszaru Morza Bałtyckiego, o którym mowa w prawidło 14 ust. 3 lit. a) załącznika VI do Konwencji MARPOL, 11 sierpnia 2006 r.;

b) dla obszaru Morza Północnego:

— 12 miesięcy od dnia wejścia w życie wyznaczenia przez IMO zgodnie z ustalonymi procedurami, lub

— 11 sierpnia 2007 r.,

przy czym wiążąca jest data wcześniejsza;

c) dla wszystkich innych obszarów morskich, w tym portów, które IMO wyznacza następnie jako Obszary Kontroli Emisji SO_x zgodnie z prawidłem 14 ust. 3 lit. b) załącznika VI do Konwencji MARPOL: 12 miesięcy od wejścia w życie takiego wyznaczenia.

3. Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wykonanie ust. 1 co najmniej w odniesieniu do:

— statków pływających pod ich banderą oraz

— w przypadku Państw Członkowskich graniczących z Obszarami Kontroli Emisji SO_x, statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach.

Państwa Członkowskie mogą również podjąć dodatkowe działania wykonawcze w odniesieniu do innych statków zgodnie z międzynarodowym prawem morskim.

4. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby, począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit. a), w statkach pasażerskich wykonujących regularnie usługi do lub z portu Wspólnoty na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń nie były stosowane paliwa żeglugowe, w których zawartość siarki przekracza

1,5 % na jednostkę masy. Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wykonanie niniejszego postanowienia co najmniej w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą oraz statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach.

5. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit. a), Państwa Członkowskie wymagają prawidłowego prowadzenia dzienników okrętowych, z uwzględnieniem operacji wymiany paliwa, jako warunku wejścia statków do portów Wspólnoty.

6. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 a), oraz zgodnie z prawidłem 18 załącznika VI do Konwencji MARPOL, Państwa Członkowskie:

— prowadzą rejestr lokalnych dostawców paliwa żeglugowego,

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

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

— zapewniają podjęcie stosownych działań zaradczych, mających na celu dostosowanie paliwa nieodpowiadającego przepisom do tych przepisów, jeżeli takie paliwo zostanie wykryte.

7. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit. a), Państwa Członkowskie zapewnią, aby oleje żeglugowe typu diesel nie były wprowadzane na rynek w obrębie ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tym paliwie przekracza 1,5 % na jednostkę masy.

8. Komisja informuje Państwa Członkowskie o datach stosowania, o których mowa w ust. 2 lit. b), oraz publikuje je w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4b

Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w statkach żeglugi śródlądowej oraz w statkach cumujących w portach Wspólnoty

1. Państwa Członkowskie podejmą wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby, ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r., następujące statki nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,1 % na jednostkę masy:

- a) statki żeglugi śródlądowej; oraz
- b) statki cumujące w portach Wspólnoty, pozostawiając załozdze dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa możliwie najszybciej po przybyciu na miejsce cumowania i możliwie najpóźniej przed odpłynięciem.

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

2. Ustępu 1 nie stosuje się do statków:

- a) które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują krócej niż dwie godziny;
- b) żeglugi śródlądowej posiadających certyfikat zgodności z Międzynarodową Konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w każdorazowo obowiązującej wersji, w czasie, gdy znajdują się na morzu;
- c) wymienionych w załączniku i pływających wyłącznie w obrębie terytorium Republiki Greckiej, do dnia 1 stycznia 2012 r.;
- d) które podczas cumowania w portach wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z lądu.

3. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r. Państwa Członkowskie zapewnią, aby olej napędowy żeglugowy nie był wprowadzany na rynek w obrębie ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tym paliwie przekracza 0,1 % na jednostkę masy.

Artykuł 4c

Testy i stosowanie nowych technologii ograniczających emisje

1. Państwa Członkowskie mogą, w razie potrzeby we współpracy z innymi Państwami Członkowskimi, zezwolić na przeprowadzenie testów technologii ograniczających emisje na statkach pływających pod ich banderą lub na obszarach morskich w obrębie ich jurysdykcji. Podczas tych testów stosowanie paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 4a oraz 4b nie jest obowiązkowe, jeżeli:

- Komisja oraz Państwo, w którym znajduje się dany port zostaną powiadomione na piśmie co najmniej 6 miesięcy przed rozpoczęciem testów,
- pozwolenie na testy będzie obowiązywało nie dłużej niż 18 miesięcy,
- wszystkie statki uczestniczące w testach będą miały zainstalowane zabezpieczone przed manipulacją urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów kominowych, stosowane przez cały okres trwania testów,
- na wszystkich statkach uczestniczących w testach zostanie osiągnięta redukcja emisji, która będzie co najmniej równorzędna z wynikami, które zostałyby uzyskane w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki określonych w niniejszej dyrektywie,
- zostanie zapewniony właściwy system usuwania odpadów, które powstały w całym okresie trwania testów w wyniku zastosowania technologii ograniczania emisji,
- przez cały okres trwania testów będzie dokonywana ocena wpływu na środowisko morskie, w szczególności na ekosystemy w portach zamkniętych oraz ujściach rzek, oraz
- w ciągu 6 miesięcy od zakończenia testów ich pełne wyniki zostaną udostępnione Komisji i opinii publicznej.

2. Technologie ograniczania emisji dla statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego są zatwierdzone zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) (*), z uwzględnieniem:

- wytycznych, które zostaną opracowane przez IMO,

— wyników testów przeprowadzonych na mocy ust. 1,

— wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji oraz wpływu na ekosystemy w portach zamkniętych i ujściach rzek,

— możliwości monitorowania i weryfikacji.

3. Należy ustalić kryteria stosowania technologii ograniczających emisje na statkach pływających pod wszystkimi banderami w portach zamkniętych i ujściach rzek we Wspólnocie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2. Komisja informuje o tych kryteriach IMO.

4. Jako alternatywa do stosowania paliw żeglugowych niskosiarkowych spełniających wymogi określone w art. 4a i 4b, Państwa Członkowskie mogą zezwolić statkom na stosowanie zatwierdzonych technologii ograniczania emisji, jeżeli statki te:

- stale osiągają redukcję emisji, która jest co najmniej równorzędna z wynikami, które zostałyby uzyskane w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki w paliwie określonych w niniejszej dyrektywie,
- są wyposażone w urządzenia do stałego monitorowania emisji, oraz
- udokumentują wyczerpująco, że jakiegokolwiek strumienia odpadów usuwanych w portach zamkniętych oraz ujściach rzek nie mają wpływu na ekosystemy, opierając się na kryteriach przekazanych IMO przez Państwa, w których znajduje się dany port.

(*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 10).";

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się następujący ustęp:

„1a. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby zawartość siarki w paliwie żeglugowym była zgodna z odpowiednimi przepisami art. 4a i 4b.

Odpowiednio do potrzeb należy stosować każdą z następujących metod pobierania próbek, analiz oraz kontroli:

- pobieranie próbek paliwa żeglugowego w trakcie jego dostawy, w celu spalania na pokładzie statku zgodnie z wytycznymi IMO i analiza zawartości siarki w paliwie,
- pobieranie próbek i analiza zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeznaczonym do spalania na pokładzie statku, znajdującym się w zbiornikach, jeżeli jest to możliwe, oraz w zalakowanych zbiornikach na pokładzie statków,
- kontrola dziennika okrętowego oraz kwitów bunkrowych.

Pobieranie próbek rozpoczyna się w dniu, w którym wchodzi w życie odpowiednia wartość dopuszczalna dla zawartości siarki w paliwie. Pobieranie próbek musi odbywać się z wystarczającą częstotliwością, w wystarczających ilościach i w taki sposób, aby próbki były reprezentatywne dla badanego paliwa oraz dla paliwa stosowanego przez statki na danych obszarach morskich, w danych portach oraz na danych drogach żeglugi śródlądowej.

Stosownie do potrzeb Państwa Członkowskie podejmą również odpowiednie kroki w celu monitorowania zawartości siarki w paliwach żeglugowych innych niż te, do których stosuje się art. 4a i 4b.”;

b) ustęp 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) metoda ISO 8754 (1992 r.) i PrEN ISO 14596 dla ciężkiego oleju opałowego i paliw żeglugowych;”;

7) artykuł 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 7

Sprawozdania i przegląd

1. Na podstawie wyników pobierania próbek, analiz i kontroli przeprowadzonych zgodnie z art. 6, Państwa Członkowskie do dnia 30 czerwca każdego roku dostarczają Komisji krótkie sprawozdanie dotyczące zawartości siarki w paliwach płynnych objętych zakresem niniejszej dyrektywy i stosowanych na ich terytorium w poprzednim roku kalendarzowym. Sprawozdanie to zawiera informację o całkowitej liczbie przetestowanych próbek z podziałem na rodzaj paliwa oraz wskazuje każdorazowo użytą ilość paliwa

i wyliczoną średnią zawartość siarki. Państwa Członkowskie informują również o liczbie kontroli przeprowadzonych na pokładzie statków oraz o średniej zawartości siarki w paliwach żeglugowych, stosowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem niniejszej dyrektywy w dniu 11 sierpnia 2005 r..

2. Na podstawie, między innymi:

- a) rocznych sprawozdań przedstawianych zgodnie z ust. 1;
- b) zaobserwowanych trendów w zakresie jakości powietrza, zakwaszenia, kosztów paliwa i przesunąć modalnych;
- c) postępów w redukcji emisji tlenków siarki przez statki osiągniętych dzięki mechanizmom IMO odpowiednio do inicjatyw Wspólnoty w tym zakresie;
- d) nowej analizy kosztowej opłacalności środków zawartych w art. 4a ust. 4 oraz możliwych dalszych środków służących redukcji emisji, uwzględniającej pośrednie i bezpośrednie korzyści dla środowiska; oraz
- e) wdrożenia art. 4c;

Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, do 2008 r., sporządzone sprawozdanie.

Komisja może wraz ze sprawozdaniem przedłożyć propozycję zmian do niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do:

- drugiego etapu ograniczania wartości dopuszczalnych siarki w poszczególnych kategoriach paliwa oraz,
- obszarów morskich, na których należy stosować paliwo żeglugowe niskosiarkowe, z uwzględnieniem prac w ramach IMO.

Komisja poświęci szczególną uwagę propozycjom dotyczącym:

- a) wyznaczenia dodatkowych Obszarów Kontroli Emisji SOx;
- b) obniżenia wartości dopuszczalnych siarki w paliwach żeglugowych, stosowanych na Obszarach Kontroli Emisji SOx, w miarę możliwości do poziomu 0,5 %;
- c) podjęcia działań alternatywnych lub uzupełniających.

3. Do dnia 31 grudnia 2005 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie dotyczące możliwego stosowania instrumentów ekonomicznych, w tym mechanizmów takich jak zróżnicowane opłaty oraz opłaty za kilometr, zbywalne pozwolenia na emisję oraz potrącenia.

Komisja, może rozważyć, w ramach przeglądu w 2008 r., przedłożenie wniosków w sprawie instrumentów ekonomicznych jako środków alternatywnych lub uzupełniających, pod warunkiem że można będzie jednoznacznie wykazać korzyści, jakie niosą one dla środowiska naturalnego i zdrowia.

4. Wszelkie zmiany niezbędne do technicznego dostosowania do art. 2 pkt 1, 2, 3, 3a, 3b, oraz 4 lub art. 6 ust. 2 w świetle postępu naukowo-technicznego zostaną przyjęte zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2. Dostosowanie takie nie spowoduje jakiegokolwiek bezpośredniej zmiany zakresu obowiązywania niniejszej dyrektywy lub wartości dopuszczalnych siarki w paliwie określonych w niniejszej dyrektywie.”;

8) artykuł 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Procedura komitetu

1. Komisję wspiera komitet.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE (*) z uwzględnieniem jej art. 8.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 6 lipca 2005 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
J. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący

Termin ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet przyjmie swój regulamin wewnętrzny.

(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”;

9) do niniejszej dyrektywy dodaje się tekst zawarty w Załączniku.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do 11 sierpnia 2006 r. Niezwłocznie informują one o tym Komisję.

Środki przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

W imieniu Rady
J. STRAW
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

STATKI GRECKIE

NAZWA STATKU	ROK DOSTAWY	NUMER IMO
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607”