

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/802
z dnia 11 maja 2016 r.
odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych
(tekst jednolity)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 1999/32/WE ⁽³⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽⁴⁾. Dla zachowania przejrzystości i zrozumiałości należy ją ujednoczyć.
- (2) Jednym z celów unijnej polityki ochrony środowiska, określonej w programach działań na rzecz środowiska, w szczególności w szóstym programie działań w zakresie środowiska naturalnego przyjętym decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1600/2002/WE ⁽⁵⁾ oraz w siódmym programie działań w zakresie środowiska przyjętym decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE ⁽⁶⁾, jest osiągnięcie poziomów jakości powietrza, które nie będą skutkowały powstaniem znacznych negatywnych skutków i zagrożeń dla zdrowia ludzkiego i środowiska.
- (3) Zgodnie z art. 191 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) polityka Unii w dziedzinie środowiska stawia sobie za cel wysoki poziom ochrony, z uwzględnieniem różnorodności sytuacji w różnych regionach Unii.
- (4) Niniejsza dyrektywa określa maksymalną dopuszczalną zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym, oleju napędowym, oleju napędowym żeglugowym oraz oleju żeglugowym typu diesel stosowanych w Unii.
- (5) Emisje pochodzące ze statków powstające w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza dwutlenkiem siarki i cząstkami stałymi, które są szkodliwe dla zdrowia ludzkiego i środowiska oraz przyczyniają się do powstawania kwaśnych opadów. Bez środków określonych w niniejszej dyrektywie emisje pochodzące ze statków wkrótce stałyby się większe niż emisje ze wszystkich źródeł lądowych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 12 z 15.1.2015, s. 117.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 9 marca 2016 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 11 kwietnia 2016 r.

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę 93/12/EWG (Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13).

⁽⁴⁾ Zob. załącznik III, część A

⁽⁵⁾ Decyzja nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1).

⁽⁶⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety” (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 171).

- (6) Zakwaszenie i zawartość dwutlenku siarki w atmosferze niszczą wrażliwe ekosystemy, zmniejszają różnorodność biologiczną i użyteczność oraz mają niszczący wpływ na produkcję zbóż i wzrost lasów. Opady kwaśnego deszczu na miasta mogą powodować znaczące uszkodzenia budynków i dziedzictwa architektury. Zanieczyszczenie dwutlenkiem siarki może również znacząco wpływać na ludzkie zdrowie, szczególnie w przypadku osób cierpiących na choroby układu oddechowego.
- (7) Zakwaszenie jest zjawiskiem transgranicznym, wymagającym rozwiązań zarówno na poziomie unijnym, jak również krajowym i lokalnym.
- (8) Emisja dwutlenku siarki przyczynia się do tworzenia cząstek stałych w powietrzu.
- (9) Zanieczyszczenie powietrza powodowane przez statki podczas postoju w porcie jest głównym problemem wielu miast portowych przy podejmowaniu przez nie działań zmierzających do osiągnięcia unijnych dopuszczalnych poziomów jakości powietrza.
- (10) Państwa członkowskie powinny zachęcać do stosowania energii elektrycznej pobieranej z lądu, ponieważ obecnie jest ona zwykle wytwarzana na statkach przy wykorzystaniu silników pomocniczych.
- (11) Unia oraz poszczególne państwa członkowskie są umawiającymi się stronami Konwencji Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych z dnia 13 listopada 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości. Drugi protokół do konwencji EKG ONZ w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia dwutlenkiem siarki przewiduje, że umawiające się strony powinny zredukować emisje dwutlenku siarki o co najmniej 30 %, zgodnie z postanowieniami pierwszego protokołu; drugi protokół jest oparty na założeniu, że ładunki i poziomy krytyczne będą w dalszym ciągu przekraczane w niektórych wrażliwych regionach. Wymagane będzie stosowanie dalszych środków mających na celu redukcję emisji dwutlenku siarki. W związku z tym umawiające się strony powinny dokonywać dalszych znacznych redukcji emisji dwutlenku siarki.
- (12) Siarka, która występuje naturalnie w małych ilościach w ropie naftowej i węgla, jest od wielu lat uznawana za główne źródło emisji dwutlenku siarki będących jednym z podstawowych powodów powstawania kwaśnych deszczu i jednym z głównych powodów zanieczyszczenia powietrza w wielu obszarach miejskich i przemysłowych.
- (13) Badania wykazały, że korzyści z redukcji emisji dwutlenku siarki poprzez redukcję zawartości siarki w paliwach będą często znacznie większe niż szacowane koszty ponoszone przez branżę w niniejszej dyrektywie. Istnieją sprawdzone technologie pozwalające na redukcję poziomu siarki w paliwach ciekłych.
- (14) Zgodnie z art. 193 TFUE, niniejsza dyrektywa nie powinna stanowić przeszkody dla państw członkowskich w utrzymywaniu lub ustanawianiu bardziej rygorystycznych środków ochronnych w celu zachęcenia do wcześniejszego wdrożenia jej przepisów dotyczących maksymalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych, przykładowo poprzez stosowanie metod redukcji emisji poza obszarami kontroli emisji SO_x. Takie środki muszą być zgodne z Traktatami i należy o nich powiadomić Komisję.
- (15) Państwo członkowskie przed wprowadzeniem nowych, bardziej rygorystycznych środków ochronnych powinno poinformować o nich Komisję zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 ⁽¹⁾.
- (16) TFUE wymaga uwzględnienia szczególnych cech regionów najbardziej oddalonych Unii, a mianowicie francuskich departamentów zamorskich, Azorów, Madery i Wysp Kanaryjskich.
- (17) W odniesieniu do dopuszczalnej zawartości siarki w ciężkich olejach opałowych należy przewidzieć odstępstwa w państwach członkowskich oraz regionach, w których pozwalają na to warunki środowiskowe.
- (18) W odniesieniu do wartości dopuszczalnej zawartości siarki w ciężkich olejach opałowych należy również przewidzieć odstępstwa od ich użycia w obiektach energetycznego spalania, w których emisja jest zgodna z wartością dopuszczalną ustanowioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/80/WE ⁽²⁾, lub w załączniku V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 1).

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola) (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17).

- (19) W przypadku obiektów energetycznego spalania produktów rafineryjnych wyłączonych z zakresu stosowania art. 3 ust. 2 lit. d) lub art. 3 ust. 3 lit. c) niniejszej dyrektywy, średnia emisja dwutlenku siarki przez te obiekty nie powinna przekraczać wartości dopuszczalnych określonych w dyrektywie 2001/80/WE lub w załączniku V do dyrektywy 2010/75/UE, lub w przyszłych aktach zmieniających te dyrektywy. Stosując niniejszą dyrektywę państwa członkowskie powinny pamiętać, że stosowanie paliw zastępczych, innych niż te, o których mowa w art. 2, nie powinno prowadzić do zwiększenia emisji zanieczyszczeń zakwaszających środowisko.
- (20) W 2008 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła rezolucję zmieniającą załącznik VI do Protokołu z 1997 r. uzupełniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (zwaną dalej „konwencją MARPOL”), zawierający przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki. Zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL wszedł w życie w dniu 1 lipca 2010 r.
- (21) Zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL wprowadza między innymi bardziej rygorystyczne wartości dopuszczalne w odniesieniu do zawartości siarki w paliwie żegludowym stosowanym w obszarach kontroli emisji SO_x (1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10 % od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także w obszarach morskich poza obszarami kontroli emisji SO_x (3,50 % od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz, co do zasady, 0,50 % od dnia 1 stycznia 2020 r.). Większość państw członkowskich ma obowiązek, zgodnie z ciążącymi na nich zobowiązaniami międzynarodowymi, wprowadzić wymaganie, by w obszarach kontroli emisji SO_x statki stosowały paliwa o maksymalnej zawartości siarki w wysokości 1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. W celu zapewnienia spójności z przepisami prawa międzynarodowego, a także w celu zabezpieczenia odpowiedniego egzekwowania nowych, globalnych norm dotyczących zawartości siarki w Unii, przepisy niniejszej dyrektywy powinny być zgodne z postanowieniami zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL. Aby zapewnić minimalną jakość paliwa stosowanego na statkach w zakresie zgodności paliwa lub technologii, nie powinno być dozwolone stosowanie na terytorium Unii paliwa żegludowego, którego zawartość siarki przekracza ogólną normę wynoszącą 3,50 % na jednostkę masy, z wyjątkiem paliw dostarczanych na statki stosujące metody redukcji emisji działające w systemach zamkniętych.
- (22) W ramach procedur IMO możliwe jest wprowadzenie poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących obszarów kontroli emisji SO_x. W przypadku wprowadzenia dalszych zmian, w tym zwolnień, dotyczących stosowania maksymalnych wartości dopuszczalnych w obszarach kontroli emisji SO_x w załączniku VI do konwencji MARPOL, Komisja powinna rozpatrzyć takie zmiany oraz, w stosownych przypadkach, niezwłocznie przedstawić niezbędny wniosek zgodnie z TFUE, aby w pełni dostosować niniejszą dyrektywę do przepisów IMO dotyczących obszarów kontroli emisji SO_x.
- (23) Wyznaczenie każdego nowego obszaru kontroli emisji powinno podlegać procedurze IMO określonej w załączniku VI do konwencji MARPOL i opierać się na należycie uzasadnionych argumentach opartych na kryteriach środowiskowych i ekonomicznych, a także na danych naukowych.
- (24) Zgodnie z prawidem 18 zmienionego załącznika VI do konwencji MARPOL państwa członkowskie powinny dążyć do zapewnienia dostępności paliw żegludowych zgodnych z niniejszą dyrektywą.
- (25) Ze względu na globalny wymiar polityki środowiskowej i emisji pochodzących z żeglugi powinno się ustalić ambitne normy dotyczące emisji na poziomie globalnym.
- (26) Unia będzie nadal postulować, na forum IMO, o skuteczniejszą ochronę regionów wrażliwych na emisje SO_x i zmniejszenie normalnej wartości dopuszczalnej w odniesieniu do paliwa bunkrowego.
- (27) Statki pasażerskie wykonują usługi głównie w portach lub na wodach przybrzeżnych, wywierając istotny wpływ na zdrowie ludzkie i na środowisko. W celu poprawy jakości powietrza w sąsiedztwie portów i w obszarach przybrzeżnych statki te są zobowiązane do korzystania z paliwa żegludowego o maksymalnej zawartości siarki wynoszącej 1,50 % do czasu, gdy bardziej rygorystyczne normy dotyczące zawartości siarki zaczną być stosowane w odniesieniu do wszystkich statków na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń państw członkowskich.
- (28) Aby ułatwić przejście na nowe technologie budowy silników, umożliwiające dalsze znaczne ograniczenie emisji w sektorze morskim, Komisja powinna szerzej zbadać możliwości stosowania silników gazowych w statkach i zachęcać do tego.
- (29) Należyte egzekwowanie zobowiązań dotyczących zawartości siarki w paliwach żegludowych jest niezbędne do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy. Doświadczenie zgromadzone w trakcie wdrażania dyrektywy 1999/32/WE wskazuje na konieczność wzmocnienia systemu monitorowania i egzekwowania przepisów, aby zapewnić prawidłowe wdrażanie niniejszej dyrektywy. W tym celu konieczne jest, aby państwa członkowskie zapewniły odpowiednio częste i dokładne pobieranie próbek paliwa żegludowego wprowadzanego na rynek lub stosowanego na statkach, a także przeprowadzanie regularnych kontroli dzienników okrętowych statków oraz dokumentów dostawy paliwa. Państwa członkowskie powinny również ustanowić system skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji za niespełnienie wymagań przewidzianych w przepisach niniejszej dyrektywy. W celu zapewnienia większej przejrzystości informacji należy również zapewnić publiczne udostępnienie wykazu lokalnych dostawców paliwa żegludowego.

- (30) Zapewnienie zgodności z niskimi wartościami dopuszczalnymi siarki w paliwach żeglugowych, w szczególności w obszarach kontroli emisji SO_x , może skutkować znacznym wzrostem ceny tych paliw, przynajmniej w krótkim terminie, i może mieć negatywny wpływ na konkurencyjność żeglugi morskiej krótkiego zasięgu w porównaniu z innymi środkami transportu, a także na konkurencyjność gałęzi przemysłu w krajach sąsiadujących z obszarami kontroli emisji SO_x . W celu zmniejszenia kosztów zapewnienia zgodności z przepisami, ponoszonych przez zainteresowane gałęzie przemysłu, konieczne jest wprowadzenie odpowiednich rozwiązań, takich jak umożliwienie stosowania alternatywnych, bardziej opłacalnych metod zapewnienia zgodności niż zgodność wynikająca z rodzaju stosowanego paliwa oraz, w razie potrzeby, zapewnianie wsparcia. Komisja, między innymi w oparciu o sprawozdania państw członkowskich, powinna ściśle monitorować wpływ zachowania przez sektor żeglugi zgodności z nowymi normami jakości paliwa, w szczególności w odniesieniu do ewentualnej zmiany rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy, i w stosownych przypadkach powinna zaproponować właściwe działania w celu przeciwdziałania takiej tendencji.
- (31) Ograniczenie zmiany rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy jest ważne ze względu na to, że rosnący udział transportu drogowego w przewozie towarów byłby w wielu przypadkach sprzeczny z celami Unii w zakresie zmian klimatu i zwiększyłby zatory drogowe.
- (32) Koszty wprowadzenia nowych wymogów dotyczących zmniejszenia emisji dwutlenku siarki mogłyby wiązać się z ryzykiem zmiany rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy oraz mogłyby mieć negatywny wpływ na konkurencyjność gałęzi przemysłu. Komisja powinna w pełni wykorzystać instrumenty, takie jak Marco Polo i transeuropejska sieć transportowa, w celu udzielenia ukierunkowanego wsparcia, tak aby zminimalizować ryzyko zmiany rodzaju transportu. Państwa członkowskie mogą uznać za konieczne udzielenie wsparcia podmiotom, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, zgodnie z obowiązującymi zasadami pomocy państwa.
- (33) Zgodnie z aktualnymi wytycznymi w sprawie pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska, a także bez uszczerbku dla zmian tych wytycznych w przyszłości, państwa członkowskie mogą udzielać pomocy państwa podmiotom, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, w tym pomocy w celu modernizacji aktualnie wykorzystywanych statków, jeżeli takie działania pomocowe są uznawane za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 i 108 TFUE, a w szczególności w świetle obowiązujących wytycznych w sprawie pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska. W tym kontekście Komisja może wziąć pod uwagę fakt, że stosowanie niektórych metod redukcji emisji wykracza poza wymogi niniejszej dyrektywy poprzez redukcję nie tylko emisji dwutlenku siarki, ale również innych emisji.
- (34) Powinno się ułatwić dostęp do metod redukcji emisji. Dzięki tym metodom stopień redukcji emisji może być co najmniej równorzędny z wynikami osiągalnymi dzięki zastosowaniu paliw niskosiarkowych, lub nawet wyższy, pod warunkiem że metody te nie mają poważnego niekorzystnego wpływu na środowisko, na przykład na ekosystemy morskie, oraz że zostały opracowane zgodnie z odpowiednimi mechanizmami zatwierdzania i kontroli. Znane już metody alternatywne, takie jak stosowanie pokładowych systemów oczyszczania gazów spalinowych, mieszaniny paliwa i skroplonego gazu ziemnego lub stosowanie biopaliw, powinny zostać uznane w Unii. Ważne jest propagowanie testowania i opracowywania nowych metod redukcji emisji, aby m.in. ograniczyć zmianę rodzaju transportu z transportu morskiego na lądowy.
- (35) Metody redukcji emisji oferują możliwość znacznego zmniejszenia emisji. Komisja powinna zatem propagować testowanie i opracowywanie takich technologii, między innymi rozważając utworzenie programu finansowanego przy udziale przemysłu, który opierałby się na zasadach obowiązujących dla podobnych programów, takich jak program „Czyste niebo”.
- (36) Komisja we współpracy z państwami członkowskimi oraz zainteresowanymi podmiotami powinna dalej opracować środki wskazane w dokumencie roboczym służb Komisji z dnia 16 września 2011 r. zatytułowanym „Redukcja emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego i niezbędnik zrównoważonego transportu wodnego”.
- (37) W przypadku przerwania dostaw ropy naftowej, produktów ropopochodnych lub innych węglowodorów, Komisja może zezwolić na wprowadzenie wyższej wartości dopuszczalnej na terytorium danego państwa członkowskiego.
- (38) Państwa członkowskie powinny ustanowić właściwe mechanizmy monitorowania zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy. Sprawozdania w sprawie zawartości siarki w paliwach ciekłych powinny zostać przedstawione Komisji.
- (39) Niniejsza dyrektywa powinna zawierać szczegółowe wskazówki dotyczące zawartości i formatu sprawozdania w celu zapewnienia zharmonizowanej sprawozdawczości.

- (40) Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany równoważnych wartości emisji dla metod redukcji emisji oraz kryteriów stosowania tych metod określonych w załącznikach I i II do niniejszej dyrektywy, w celu dostosowania ich do postępu naukowo-technicznego w taki sposób, aby zapewnić ścisłą zgodność z odpowiednimi instrumentami IMO, a także w odniesieniu do zmiany art. 2 lit. a)–e) i p), art. 13 ust. 2 lit. b) ppkt (i) i art. 13 ust. 3 niniejszej dyrektywy w celu dostosowania tych przepisów do postępu naukowo-technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (41) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (42) Właściwe jest, aby Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki, ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002 ⁽²⁾, wspomagał Komisję w zatwierdzaniu metod redukcji emisji nieobjętych dyrektywą Rady 96/98/WE ⁽³⁾.
- (43) Dla wdrożenia niniejszej dyrektywy ważne są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające sankcje. Państwa członkowskie powinny uwzględnić w ramach tych sankcji kary pieniężne obliczone w taki sposób, aby pozbawiały one osoby odpowiedzialne przynajmniej korzyści gospodarczych płynących z popełnionego przez nie naruszenia oraz aby wysokość tych kar pieniężnych stopniowo wzrastała w przypadku powtarzania się naruszeń. Państwa członkowskie powinny powiadomić Komisję o przepisach dotyczących sankcji.
- (44) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel i zakres

1. Celem niniejszej dyrektywy jest redukcja emisji dwutlenku siarki wynikającej ze spalania niektórych rodzajów paliw ciekłych i przez to zredukowanie szkodliwego wpływu emisji tych zanieczyszczeń na człowieka i na środowisko.
2. Redukcje emisji dwutlenku siarki pochodzących ze spalania określonych rodzajów ropopochodnych paliw ciekłych osiąga się przez wprowadzenie wartości dopuszczalnych zawartości siarki w tych paliwach jako warunku ich stosowania na terytorium państw członkowskich, na ich morzach terytorialnych, w ich wyłącznych strefach ekonomicznych lub strefach kontroli zanieczyszczeń.

Wartości dopuszczalne zawartości siarki w niektórych ropopochodnych paliwach ciekłych 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 w regionach najbardziej oddalonych Unii i wprowadzanych tam na rynek, pod warunkiem że zainteresowane państwa członkowskie zapewnią, aby w tych regionach:
 - (i) były przestrzegane normy jakości powietrza;
 - (ii) nie były stosowane ciężkie oleje opałowe, w których zawartość siarki przekracza 3 % na jednostkę masy;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25).

- e) paliw stosowanych w okrętach wojennych oraz innych jednostkach pływających sił zbrojnych. Jednakże każde państwo członkowskie podejmie starania w celu zapewnienia, poprzez przyjęcie odpowiednich środków niewpływających ujemnie na eksploatację oraz możliwości operacyjne tych statków, aby ich eksploatacja przebiegała w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą, w zakresie, w jakim jest to uzasadnione i wykonalne;
- f) stosowania paliwa w statkach, niezbędnego do szczególnych celów dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu;
- g) 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 nadmierne emisje i jeżeli środki zmierzające do usunięcia szkody zostaną podjęte możliwie szybko. Nie dotyczy to przypadku, gdy właściciel lub kapitan statku działał z zamiarem wyrządzenia szkody lub lekkomyślnie;
- h) bez uszczerbku dla art. 5, paliw stosowanych na pokładach statków stosujących metody redukcji emisji zgodnie z art. 8 i 10.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „ciężki olej opałowy” oznacza:
 - (i) ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 51 – 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 lub 2710 20 39; lub
 - (ii) ropopochodne paliwo ciekłe, inne niż olej napędowy zdefiniowany w lit. b) i inne niż paliwa żeglugowe zdefiniowane w lit. c), d) i e), które, z powodu ograniczeń jego destylacji, zalicza się do kategorii ciężkich olejów przeznaczonych do użycia jako paliwo, i którego mniej niż 65 % objętości (w tym straty) destyluje w temperaturze 250 °C metodą ASTM D86. Jeśli destylacja nie może być ustalona metodą ASTM D86, produkt rafineryjny jest również zaliczany do kategorii ciężkich olejów opałowych;
- b) „olej napędowy” oznacza:
 - (i) ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 lub 2710 20 19; lub
 - (ii) ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, którego mniej niż 65 % objętości (w tym straty) destyluje w temperaturze 250 °C i którego co najmniej 85 % objętości (w tym straty) destyluje w temperaturze 350 C, przy użyciu metody ASTM D86.

Oleje napędowe do silników wysokoprężnych, zdefiniowane w art. 2 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE ⁽¹⁾, są wyłączone z niniejszej definicji. Paliwa stosowane w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach oraz ciągnikach rolniczych są również wyłączone z niniejszej definicji;
- c) „paliwo żeglugowe” oznacza ropopochodne paliwo ciekłe przeznaczone do stosowania na statku lub stosowane na statku, w tym paliwo zdefiniowane w ISO 8217. Obejmuje ono ropopochodne paliwo ciekłe stosowane na statkach żeglugi śródlądowej lub rekreacyjnych jednostkach pływających w rozumieniu odpowiednio art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 97/68/WE ⁽²⁾ oraz art. 1 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/25/WE ⁽³⁾, w przypadku gdy statki te znajdują się na morzu;
- d) „olej żeglugowy typu diesel” oznacza paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klasy DMB w tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki;
- e) „olej napędowy żeglugowy” oznacza paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas DMX, DMA i DMZ w tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki;

⁽¹⁾ Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58).

⁽²⁾ Dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających (Dz.U. L 164 z 30.6.1994, s. 15).

- f) „konwencja MARPOL” oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmienioną przynależnym do niej protokołem z 1978 r.;
- g) „załącznik VI do konwencji MARPOL” oznacza załącznik dodany do konwencji MARPOL protokołem z 1997 r., zatytułowany „Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki”;
- h) „obszary kontroli emisji SO_x” oznaczają obszary morskie uznane za takie przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w załączniku VI do konwencji MARPOL;
- i) „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;
- j) „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;
- k) „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 tego państwa, którego nazwisko znajduje się na odpowiedniej liście oficerów lub jej odpowiedniku, obsługiwany przez załogę objętą regularną dyscypliną sił zbrojnych;
- l) „statki podczas postoju w porcie” oznaczają statki, które są w bezpieczny sposób zacumowane lub zakotwiczone w porcie Unii podczas ich załadunku, rozładunku lub pobytu pasażerów w hotelu, z uwzględnieniem czasu, w którym nie przeprowadza się operacji cargo;
- m) „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;
- n) „regiony najbardziej oddalone” oznaczają francuskie departamenty zamorskie, Azory, Maderę i Wyspy Kanaryjskie zgodnie z art. 349 TFUE;
- o) „metoda redukcji emisji” oznacza element instalacji, materiał lub urządzenie montowane na statku lub inną procedurę, alternatywne paliwo lub metodę zgodności, stosowane jako alternatywa dla niskosiarkowych paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w niniejszej dyrektywie, które można zweryfikować, oznaczyć ilościowo i zastosować;
- p) „metoda ASTM” oznacza metody ustanowione przez Amerykańskie Towarzystwo Testujące Materiały (American Society for Testing and Materials) w 1976 r. w edycji standardowych definicji i specyfikacji ropy naftowej i smarów;
- q) „obiekt energetycznego spalania” oznacza urządzenie techniczne, w którym paliwo jest utleniane w celu użycia wydzielonego ciepła.

Artykuł 3

Maksymalna zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano ciężkich olejów opałowych, w których zawartość siarki przekracza 1,00 % na jednostkę masy.
2. Do dnia 31 grudnia 2015 r., z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe organy, ust. 1 nie ma zastosowania do ciężkich olejów opałowych stosowanych:
 - a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE, które podlegają art. 4 ust. 1 lub 2 lub art. 4 ust. 3 lit. a) tej dyrektywy i które zachowują dopuszczalne wartości emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów, określone w tej dyrektywie;
 - b) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE, które podlegają art. 4 ust. 3 lit. b) i art. 4 ust. 6 tej dyrektywy i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza 1 700 mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;

- c) w obiektach energetycznego spalania, które nie są objęte zakresem lit. a) lub b) i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ 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 energetycznego spalania danej rafinerii, niezależnie od rodzaju wykorzystanego paliwa lub mieszanki paliw, lecz z wyłączeniem obiektów objętych zakresem lit. a) i b), turbin gazowych i silników gazowych – nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym.
3. Od dnia 1 stycznia 2016 r., z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe organy, ust. 1 nie ma zastosowania do ciężkich olejów opałowych stosowanych:
- a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem rozdziału III dyrektywy 2010/75/UE, które zachowują wartości dopuszczalnej emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów określone w załączniku V do tej dyrektywy lub, jeżeli wartości dopuszczalne emisji nie mają zastosowania zgodnie z tą dyrektywą, których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;
- b) w obiektach energetycznego spalania, które nie są objęte zakresem lit. a) i których średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;
- c) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja dwutlenku siarki – uśredniona dla wszystkich obiektów energetycznego spalania danej rafinerii, niezależnie od rodzaju wykorzystanego paliwa lub mieszanki paliw, lecz z wyłączeniem obiektów objętych zakresem lit. a), turbin gazowych i silników gazowych – nie przekracza $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym.

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 zawartość, o której mowa w ust. 1, nie był eksploatowany bez zezwolenia wydanego przez właściwy organ, który ustala dopuszczalne wartości emisji.

Artykuł 4

Maksymalna zawartość siarki w olejach napędowych

Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano olejów napędowych, w których zawartość siarki przekracza 0,10 % na jednostkę masy.

Artykuł 5

Maksymalna zawartość siarki w paliwie żeglugowym

Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano paliw żeglugowych, w których zawartość siarki przekracza 3,50 % na jednostkę masy, z wyjątkiem paliw przeznaczonych do statków stosujących metody redukcji emisji zgodnie z art. 8, działające w systemach zamkniętych.

Artykuł 6

Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń państw członkowskich, w tym w obszarach kontroli emisji SO_x oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Unii

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń nie stosowano paliw żeglugowych, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza:

- a) 3,50 % na jednostkę masy od dnia 18 czerwca 2014 r.;
- b) 0,50 % na jednostkę masy od dnia 1 stycznia 2020 r.

Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków niezależnie od ich bandery, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Unią, bez uszczerbku dla ust. 2 i 5 niniejszego artykułu i art. 7.

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią obszarów kontroli emisji SO_x, nie stosowano paliw żeglugowych, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza:

- a) 1,00 % na jednostkę masy do dnia 31 grudnia 2014 r.;
- b) 0,10 % na jednostkę masy od dnia 1 stycznia 2015 r.

Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków niezależnie od ich bandery, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Unią.

Komisja bierze pod uwagę wszelkie przyszłe zmiany wymogów przewidzianych w załączniku VI do konwencji MARPOL, mające zastosowanie w obrębie obszarów kontroli emisji SO_x oraz, w stosownych przypadkach, bez zbędnej zwłoki składa niezbędne wnioski w celu dokonania odpowiedniej zmiany niniejszej dyrektywy.

3. Data stosowania ust. 2 dla nowych obszarów morskich, w tym portów, które IMO wyznaczyło jako obszary kontroli emisji SO_x zgodnie z prawidem 14 ust. 3 lit. b) załącznika VI do konwencji MARPOL przypada 12 miesięcy po wejściu w życie takiego wyznaczenia.

4. Państwa członkowskie są odpowiedzialne za egzekwowanie ust. 2 przynajmniej w odniesieniu do:

- statków pływających pod ich banderą, oraz
- w przypadku państw członkowskich graniczących z obszarami kontroli emisji SO_x, wszystkich statków niezależnie od ich bandery, podczas pobytu w ich portach.

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

5. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby w statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portu Unii na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, niebędących częścią obszarów kontroli emisji SO_x, nie stosowano do dnia 1 stycznia 2020 r. paliw żeglugowych, w których zawartość siarki przekracza 1,50 % na jednostkę masy.

Państwa członkowskie są odpowiedzialne za egzekwowanie tego wymogu przynajmniej w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą oraz statków pływających pod innymi banderami podczas pobytu w ich portach.

6. Państwa członkowskie wymagają prawidłowego prowadzenia dzienników okrętowych, z uwzględnieniem operacji wymiany paliwa.

7. Państwa członkowskie dążą do zapewnienia dostępności paliw żeglugowych zgodnych z niniejszą dyrektywą oraz informują Komisję o dostępności tych paliw żeglugowych w ich portach i terminalach.

8. Jeżeli państwo członkowskie ustali, że na danym statku nie przestrzega się zgodnych z niniejszą dyrektywą norm dotyczących paliwa żeglugowego, właściwy organ tego państwa członkowskiego ma prawo zażądać od tego statku:

- a) przedstawienia działań podjętych w ramach próby osiągnięcia zgodności; oraz
- b) przedstawienia dowodu na to, że podjęto próbę nabycia zgodnego z niniejszą dyrektywą paliwa żeglugowego zgodnie z planem podróży oraz – jeżeli paliwo to nie było dostępne w miejscu, w którym to zaplanowano – że podjęto próbę zlokalizowania alternatywnych źródeł takiego paliwa żeglugowego, a także że pomimo podjęcia wszelkich starań w celu zdobycia zgodnego z niniejszą dyrektywą paliwa żeglugowego nabycie takiego paliwa nie było możliwe.

Od statku nie wymaga się zmiany swojego ustalonego planu podróży ani zbyt długiego opóźniania podróży w celu doprowadzenia do zgodności z przepisami.

W przypadku gdy statek przekaże informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, zainteresowane państwo członkowskie bierze pod uwagę wszystkie stosowne okoliczności i przedstawione dowody w celu określenia odpowiednich działań, które należy podjąć, w tym decyzji o niestosowaniu środków kontroli.

Jeżeli statek nie może nabyć paliwa żeglugowego zgodnego z niniejszą dyrektywą, powiadamia on o tym państwo, pod którego banderą pływa, oraz właściwe władze portu przeznaczenia.

Państwo członkowskie, w którym znajduje się port, powiadamia Komisję o przedstawieniu przez statek dowodów na brak dostępności paliwa żeglugowego zgodnego z niniejszą dyrektywą.

9. Zgodnie z prawidłem 18 załącznika VI do konwencji MARPOL państwa członkowskie:

- a) prowadzą publicznie dostępny wykaz lokalnych dostawców paliwa żeglugowego;
- b) zapewniają, aby zawartość siarki we wszystkich paliwach żeglugowych sprzedawanych na ich terytorium była udokumentowana przez dostawcę w dokumencie dostawy paliwa, do którego załącza się zalakowaną próbkę podpisaną przez przedstawiciela statku przyjmującego;
- c) podejmują działania wobec dostawców paliwa żeglugowego, co do których stwierdzono, że dostarczone przez nich paliwo jest niezgodne z danymi zawartymi w dokumencie dostawy paliwa;
- d) zapewniają podjęcie działań zaradczych, mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do przepisów w razie wykrycia paliwa niezgodnego z przepisami.

10. Państwa członkowskie zapewniają, aby oleje żeglugowe typu diesel nie były wprowadzane na rynek na ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tych olejach przekracza 1,50 % na jednostkę masy.

Artykuł 7

Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na statkach podczas postoju w portach Unii

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby statki podczas postoju w portach Unii nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,10 % na jednostkę masy, pozostawiając załozce dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa możliwie najszybciej po przybyciu na miejsce postoju w porcie i możliwie najpóźniej przed odpłynięciem.

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

2. Ust. 1 nie stosuje się do statków, które:

- a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów mają znajdować się na postoju w porcie krócej niż dwie godziny;
- b) podczas postoju w portach wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z lądu.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby oleje napędowe żeglugowe nie były wprowadzane na rynek na ich terytorium, jeżeli zawartość siarki w tych olejach przekracza 0,10 % na jednostkę masy.

Artykuł 8

Metody redukcji emisji

1. Państwa członkowskie zezwalają na stosowanie metod redukcji emisji przez statki niezależnie od ich bandery podczas pobytu w ich portach, na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 6 i 7, z zastrzeżeniem ust. 2 i 4 niniejszego artykułu.

2. Statki stosujące metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 1, muszą uzyskiwać w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równorzędną redukcji, którą uzyskiwano by dzięki stosowaniu paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w art. 6 i 7. Równoważne wartości emisji określa się zgodnie z załącznikiem I.

3. Jako alternatywny sposób redukcji emisji państwa członkowskie zachęcają statki przebywające w porcie do korzystania z lądowych systemów zasilania.

4. Metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 1, spełniają kryteria określone w instrumentach, o których mowa w załączniku II.

5. W przypadku gdy jest to uzasadnione w świetle postępu naukowo-technicznego w dziedzinie alternatywnych metod redukcji emisji oraz aby zapewnić ścisłą zgodność z odnośnymi instrumentami i normami przyjętymi przez IMO, Komisja:

- a) jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 16 zmieniających załączniki I i II;
- b) w stosownych przypadkach przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi dotyczące monitorowania emisji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Artykuł 9

Zatwierdzenie metod redukcji emisji stosowanych na pokładzie statków pływających pod banderą państwa członkowskiego

1. Metody redukcji emisji objęte zakresem dyrektywy 96/98/WE zatwierdza się zgodnie z tą dyrektywą.
2. Metody redukcji emisji nieobjęte ust. 1 niniejszego artykułu zatwierdza się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002, z uwzględnieniem:
 - a) wytycznych opracowanych przez IMO;
 - b) wyników testów przeprowadzonych na podstawie art. 10;
 - c) wpływu na środowisko, w tym możliwej do uzyskania redukcji emisji, oraz wpływu na ekosystemy w portach osłoniętych, przystaniach i ujściach rzek; oraz
 - d) możliwości monitorowania i weryfikacji.

Artykuł 10

Testy nowych metod redukcji emisji

Państwa członkowskie mogą, w razie potrzeby we współpracy z innymi państwami członkowskimi, zezwolić na przeprowadzenie testów metod redukcji emisji na statkach pływających pod ich banderą lub na obszarach morskich w obrębie ich jurysdykcji. Podczas tych testów stosowanie paliw żeglugowych spełniających wymogi art. 6 i 7 nie jest obowiązkowe, jeżeli zostaną spełnione wszystkie poniższe warunki:

- a) Komisja oraz państwo, w którym znajduje się dany port, zostaną powiadomione na piśmie co najmniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem testów;
- b) pozwolenie na testy będzie obowiązywało nie dłużej niż 18 miesięcy;
- c) wszystkie statki uczestniczące w testach będą miały zainstalowane zabezpieczone przed manipulacją urządzenia zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów wylotowych, stosowane przez cały okres trwania testów;
- d) na wszystkich statkach uczestniczących w testach zostanie osiągnięta redukcja emisji, która będzie co najmniej równorzędna z wynikami, które uzyskano by w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki w paliwach określonych w niniejszej dyrektywie;
- e) zostanie zapewniony właściwy system gospodarowania odpadami, które powstały w wyniku zastosowania metod redukcji emisji w całym okresie trwania testów;
- f) przez cały okres trwania testów będzie dokonywana ocena wpływu na środowisko morskie, w szczególności na ekosystemy w portach osłoniętych, przystaniach i ujściach rzek; oraz
- g) w ciągu sześciu miesięcy od zakończenia testów ich pełne wyniki zostaną przekazane Komisji i udostępnione publicznie.

*Artykuł 11***Środki finansowe**

Państwa członkowskie mogą przyjąć środki przewidujące wsparcie finansowe na rzecz podmiotów, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, w przypadkach gdy środki takie są zgodne z zasadami pomocy państwa, które obowiązują lub które mają zostać przyjęte w tej dziedzinie.

*Artykuł 12***Zmiana zaopatrzenia w paliwa**

Jeśli w rezultacie nagłej zmiany zaopatrzenia w ropę naftową, produkty ropopochodne lub inne węglowodory okaże się, że państwo członkowskie ma trudności z zastosowaniem wartości dopuszczalnych dotyczących maksymalnej zawartości siarki, o których mowa w art. 3 i 4, powiadamia ono o tym fakcie Komisję. Komisja może zezwolić na wyższą wartość dopuszczalną, która będzie stosowana na terytorium danego państwa członkowskiego przez okres nieprzekraczający sześciu miesięcy. Komisja powiadamia Radę oraz państwa członkowskie o swojej decyzji. Każde państwo członkowskie może w terminie miesiąca przekazać tę decyzję do Rady. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w terminie dwóch miesięcy.

*Artykuł 13***Pobieranie próbek i analiza**

1. Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne środki, aby sprawdzić przez pobieranie próbek, że zawartość siarki w stosowanych paliwach jest zgodna z art. 3–7. Pobieranie próbek rozpoczyna się w dniu wejścia w życie danej wartości dopuszczalnej dla maksymalnej zawartości siarki w paliwie. Przeprowadza się je okresowo z odpowiednią częstotliwością i w odpowiedniej ilości w taki sposób, aby próbki były reprezentatywne dla badanego paliwa oraz, w przypadku paliwa żeglugowego, dla paliwa stosowanego przez statki w danych obszarach morskich i w danych portach. Próbki są poddawane analizie bez zbędnej zwłoki.
2. Zastosowanie mają następujące metody pobierania próbek, analizy oraz kontroli paliwa żeglugowego:
 - a) kontrola dzienników okrętowych oraz dokumentów dostawy paliwa; oraz
 - b) w stosownych przypadkach, następujące metody pobierania próbek i analizy:
 - (i) pobieranie próbek paliwa żeglugowego przeznaczonego do spalania na statku, w trakcie jego dostawy na statek, zgodnie z Wytycznymi w sprawie pobierania próbek paliwa celem określenia zgodności ze zmienionym załącznikiem VI do konwencji MARPOL, przyjętymi w dniu 17 lipca 2009 r. w drodze rezolucji 182(59) Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO, oraz analiza zawartości siarki w tym paliwie; lub
 - (ii) pobieranie próbek i analiza zawartości siarki w paliwie żeglugowym przeznaczonym do spalania na statku, znajdującym się w zbiornikach, tam gdzie jest to możliwe do zrealizowania z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia, oraz w zaplombowanych próbkach oleju bunkrowego na pokładzie statku.
3. Metodą odniesienia przyjętą w celu określenia zawartości siarki jest metoda ISO 8754 (2003) lub EN ISO 14596:2007.

W celu ustalenia, czy dostarczone i stosowane na statkach paliwo żeglugowe odpowiada wartościom dopuszczalnym siarki zgodnym z wymogami określonymi w art. 4–7, stosuje się procedurę weryfikacji paliwa określoną w uzupełnieniu VI do załącznika VI do konwencji MARPOL.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych w odniesieniu do:
 - a) częstotliwości pobierania próbek;
 - b) metod pobierania próbek;
 - c) definicji próbki reprezentatywnej dla badanego paliwa.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

*Artykuł 14***Sprawozdania i przegląd**

1. Do dnia 30 czerwca każdego roku na podstawie wyników pobierania próbek, analizy i kontroli przeprowadzonych zgodnie z art. 13 państwa członkowskie dostarczają Komisji sprawozdanie dotyczące przestrzegania norm dotyczących siarki określonych w niniejszej dyrektywie za rok poprzedni.

Na podstawie sprawozdań otrzymanych zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu oraz powiadomień dotyczących braku dostępności paliwa żeglugowego zgodnego z niniejszą dyrektywą, przedstawionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 8 akapit piąty, Komisja w terminie 12 miesięcy od daty, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, sporządza i publikuje sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy. Komisja ocenia potrzebę dalszego zaostżenia właściwych przepisów niniejszej dyrektywy oraz złożenia w związku z tym odpowiednich wniosków ustawodawczych.

2. Do dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, w stosownym przypadku wraz z wnioskami ustawodawczymi. W sprawozdaniu Komisja zbada potencjał ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, uwzględniając między innymi: roczne sprawozdania składane zgodnie z ust. 1 i 3; zaobserwowaną jakość powietrza i zakwaszenie; koszty paliw; potencjalny wpływ gospodarczy oraz zaobserwowane zmiany rodzaju transportu; a także postępy w ograniczaniu emisji ze statków.

3. Komisja może przyjąć akty wykonawcze w odniesieniu do informacji, które należy zamieścić w sprawozdaniu, oraz do formatu sprawozdania, o którym mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 17 ust. 2.

*Artykuł 15***Dostosowanie do postępu naukowego i technicznego**

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w odniesieniu do dostosowania art. 2 lit. a)–e) i p), art. 13 ust. 2 lit. b) ppkt (i) i art. 13 ust. 3 do postępu naukowego i technicznego. Dostosowanie takie nie może spowodować jakiegokolwiek bezpośredniej zmiany zakresu niniejszej dyrektywy lub wartości dopuszczalnych siarki w paliwie określonych w niniejszej dyrektywie.

*Artykuł 16***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 5 i art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 17 grudnia 2012 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 5 i art. 15, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 5 i art. 15 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie trzech miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o trzy miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 17

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 18

Kary

Państwa członkowskie określają sankcje, które stosuje się w przypadku naruszenia krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Ustalone sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające i mogą obejmować kary pieniężne obliczone w taki sposób, aby pozbawiały one osoby odpowiedzialne przynajmniej korzyści gospodarczych płynących z popełnionego przez nie naruszenia krajowych przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym, oraz aby wysokość tych kar pieniężnych stopniowo wzrastała w przypadku powtarzania się naruszeń.

Artykuł 19

Utrata mocy obowiązującej

Dyrektywa 1999/32/WE, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku III część A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IV.

Artykuł 20

Wejście w życie

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

*Artykuł 21***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 11 maja 2016 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

RÓWNOWAŻNE WARTOŚCI EMISJI DLA METOD REDUKCJI EMISJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 8 UST. 2

Wartości dopuszczalne siarki w paliwie żeglugowym, o których mowa w art. 6 i 7 niniejszej dyrektywy i w przepisach 14 ust. 1 i 14 ust. 4 załącznika VI do konwencji MARPOL, oraz odpowiadające im wartości emisji, o których mowa w art. 8 ust. 2:

Zawartość siarki w paliwie żeglugowym (% m/m)	Współczynnik emisji SO ₂ (ppm)/CO ₂ (% obj.)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Uwaga:

- Wartość dopuszczalna współczynnika emisji ma zastosowanie wyłącznie w przypadku użycia destylowanych lub pozostałościowych olejów napędowych.
- W uzasadnionych przypadkach, gdy stężenie CO₂ jest zmniejszone przez jednostkę oczyszczania gazów spalinowych (EGC), pomiaru stężenia CO₂ można dokonywać przy wlocie do jednostki EGC, pod warunkiem że można jednoznacznie dowieść prawidłowości tej metody.

ZAŁĄCZNIK II

KRYTERIA STOSOWANIA METOD REDUKCJI EMISJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 8 UST. 4

Metody redukcji emisji, o których mowa w art. 8, odpowiadają – w stosownych przypadkach – co najmniej kryteriom określonym w następujących instrumentach:

Metoda redukcji emisji	Kryteria stosowania
Mieszanina paliwa żeglugowego i oparów skroplonego gazu	Decyzja Komisji 2010/769/UE ⁽¹⁾
Systemy oczyszczania gazów spalinowych	<p>Rezolucja MEPC.184(59) przyjęta dnia 17 lipca 2009 r.</p> <p>„Ścieki pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych wykorzystujących substancje chemiczne, dodatki, preparaty i odnośne substancje chemiczne powstałe na miejscu”, o których mowa w pkt 10.1.6.1 rezolucji MEPC.184(59), nie są zrzucane do morza, w tym do portów osłoniętych, przystani i ujść rzek, chyba że operator statku dowiedzie, że zrzut takich ścieków nie wywiera znacznego negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko i nie stanowi dla nich zagrożenia. Jeżeli stosowaną substancją chemiczną jest soda kaustyczna, wystarczy że ścieki spełniają kryteria określone w rezolucji MEPC.184(59), a ich pH nie przekracza 8,0.</p>
Biopaliwa	<p>Zastosowanie biopaliw zdefiniowanych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE ⁽²⁾ zgodnych z odnośnymi normami CEN i ISO.</p> <p>Mieszaniny biopaliw i paliw żeglugowych muszą być zgodne z normami dotyczącymi zawartości siarki określonymi w art. 5, art. 6 ust. 1, 2 i 5 oraz art. 7 niniejszej dyrektywy.</p>

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 2010/769/UE z dnia 13 grudnia 2010 r. w sprawie ustanowienia kryteriów stosowania przez gazowce LNG metod technicznych jako alternatywy dla stosowania paliw żeglugowych o niskiej zawartości siarki spełniających wymogi art. 4b dyrektywy Rady 1999/32/WE odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych zmienionej dyrektywą 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 328 z 14.12.2010, s. 15).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16).

ZAŁĄCZNIK III

CZĘŚĆ A

Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian
(o których mowa w art. 19)

Dyrektywa Rady 1999/32/WE

(Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13.)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1882/2003

Tylko załącznik I pkt 19

(Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1.)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/33/WE

(Dz.U. L 191 z 22.7.2005, s. 59.)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009

Tylko załącznik pkt 3.4

(Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 109.)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE

Tylko art. 2

(Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 88.)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE

(Dz.U. L 327 z 27.11.2012, s. 1.)

CZĘŚĆ B

Terminy transpozycji do prawa krajowego
(o których mowa w art. 19)

Dyrektywa	Termin transpozycji
1999/32/WE	1 lipca 2000 r.
2005/33/WE	11 sierpnia 2006 r.
2009/30/WE	31 grudnia 2010 r.
2012/33/UE	18 czerwca 2014 r.

ZAŁĄCZNIK IV

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 1999/32/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1
art. 1 ust. 2 akapit drugi formuła wprowadzająca	art. 1 ust. 2 akapit drugi formuła wprowadzająca
art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. a), b) i c)	art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. a), b) i c)
art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. d) formuła wprowadzająca	art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. d) formuła wprowadzająca
art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. d) tiret pierwsze	art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. d) ppkt (i)
art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. d) tiret drugie	art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. d) ppkt (ii)
art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. e)–h)	art. 1 ust. 2 akapit drugi lit. e)–h)
art. 2 formuła wprowadzająca	art. 2 formuła wprowadzająca
art. 2 pkt 1	art. 2 lit. a)
art. 2 pkt 1 tiret pierwsze	art. 2 lit. a) ppkt (i)
art. 2 pkt 1 tiret drugie	art. 2 lit. a) ppkt (ii)
art. 2 pkt 2	art. 2 lit. b)
art. 2 pkt 2 tiret pierwsze	art. 2 lit. b) ppkt (i)
art. 2 pkt 2 tiret drugie	art. 2 lit. b) ppkt (ii)
art. 2 pkt 2 formuła końcowa	art. 2 lit. b) formuła końcowa
art. 2 pkt 3	art. 2 lit. c)
art. 2 pkt 3a	art. 2 lit. d)
art. 2 pkt 3b	art. 2 lit. e)
art. 2 pkt 3c	art. 2 lit. f)
art. 2 pkt 3d	art. 2 lit. g)
art. 2 pkt 3e	art. 2 lit. h)
art. 2 pkt 3f	art. 2 lit. i)
art. 2 pkt 3 g	art. 2 lit. j)
art. 2 pkt 3h	art. 2 lit. k)
art. 2 pkt 3i	art. 2 lit. l)
art. 2 pkt 3k	art. 2 lit. m)
art. 2 pkt 3 l	art. 2 lit. n)
art. 2 pkt 3 m	art. 2 lit. o)
art. 2 pkt 4	art. 2 lit. p)
art. 2 pkt 5	art. 2 lit. q)
art. 3	art. 3
art. 3a	art. 5

Dyrektywa 1999/32/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 4	art. 4
art. 4a ust. 1	art. 6 ust. 2
art. 4a ust. 1a	art. 6 ust. 1
art. 4a ust. 2	art. 6 ust. 3
art. 4a ust. 3	art. 6 ust. 4
art. 4a ust. 4	art. 6 ust. 5
art. 4a ust. 5	art. 6 ust. 6
art. 4a ust. 5a	art. 6 ust. 7
art. 4a ust. 5b	art. 6 ust. 8
art. 4a ust. 6	art. 6 ust. 9
art. 4a ust. 7	art. 6 ust. 10
art. 4b	art. 7
art. 4c ust. 1 i 2	art. 8 ust. 1 i 2
art. 4c ust. 2a	art. 8 ust. 3
art. 4c ust. 3	art. 8 ust. 4
art. 4c ust. 4	art. 8 ust. 5
art. 4d	art. 9
art. 4e	art. 10
art. 4f	art. 11
art. 5	art. 12
art. 6 ust. 1	art. 13 ust. 1
art. 6 ust. 1a	art. 13 ust. 2
art. 6 ust. 2	art. 13 ust. 3
art. 6 ust. 1b	art. 13 ust. 4
art. 7 ust. 1 i 2	art. 14 ust. 1 i 2
art. 7 ust. 1a	art. 14 ust. 3
art. 7 ust. 3	—
art. 7 ust. 4	art. 15
art. 9	art. 17
art. 9a	art. 16
art. 10	—
art. 11 ust. 1	art. 18 akapit pierwszy
art. 11 ust. 2	art. 18 akapit drugi
—	art. 19
art. 12	art. 20

Dyrektywa 1999/32/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 13	art. 21
załączniki I i II	załączniki I i II
—	załącznik III
—	załącznik IV