

## I

(Akty ustawodawcze)

## DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2012/33/UE

z dnia 21 listopada 2012 r.

## zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

z uwzględnieniem różnorodności sytuacji w różnych regionach Unii.

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

(3) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych<sup>(4)</sup> ustala maksymalną dopuszczalną zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym, oleju napędowym, oleju napędowym żeglugowym oraz oleju żeglugowym typu diesel stosowanych w Unii.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

(4) Emisje pochodzące ze statków powstające w wyniku spalania paliw żeglugowych o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczenia 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.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>(2)</sup>,

(5) Zanieczyszczenie powietrza powodowane przez cumujące statki jest głównym problemem wielu miast portowych przy podejmowaniu przez nie działań zmierzających do osiągnięcia innych dopuszczalnych poziomów jakości powietrza.

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) 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 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup>, jest osiągnięcie poziomów jakości powietrza, które nie będą skutkowały powstaniem znacznych negatywnych skutków i ryzyka dla zdrowia ludzkiego i dla środowiska.

(6) Państwa członkowskie powinny zachęcać do stosowania energii elektrycznej pobieranej z łądu, ponieważ obecnie statkom dostarczają ją zwykle silniki pomocnicze.

(2) Zgodnie z art. 191 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) polityka Unii w dziedzinie środowiska stawia sobie za cel wysoki poziom ochrony,

(7) Zgodnie z dyrektywą 1999/32/WE Komisja jest zobowiązana do przedstawiania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań dotyczących procesu wdrażania tej dyrektywy oraz może przedstawiać, wraz ze sprawozdaniami, wnioski dotyczące jej zmiany, w szczególności w zakresie redukcji wartości dopuszczalnych siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w Obszarach Kontroli Emisji SO<sub>x</sub> (SECA), zgodnie z pracami prowadzonymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 68 z 6.3.2012, s. 70.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 września 2012 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 29 października 2012 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13.

- (8) W 2008 r. IMO przyjęła rezolucję zmieniającą Załącznik VI do Protokołu z 1997 r. uzupełniającego Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną dotyczącą jej Protokołem z 1978 r. (zwaną dalej „konwencją MARPOL”), zawierający przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki. Zmieniony Załącznik VI do konwencji MARPOL wszedł w życie w dniu 1 lipca 2010 r.
- (9) Zmieniony załącznik VI do konwencji MARPOL wprowadza między innymi bardziej rygorystycznie określone wartości dopuszczalne w odniesieniu do zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w obszarach SECA (1,00 % od dnia 1 lipca 2010 r. oraz 0,10 % od dnia 1 stycznia 2015 r.), a także w obszarach morskich poza obszarami SECA (3,50 % od dnia 1 stycznia 2012 r. oraz, w zasadzie, 0,50 % od dnia 1 stycznia 2020 r.). Większość państw członkowskich ma obowiązki, zgodnie z ciążącymi na nich zobowiązaniami międzynarodowymi, wprowadzić wymagania, by w obszarach SECA 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 dyrektywy 1999/32/WE powinny zostać dostosowane do postanowień 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 żeglugowego, którego zawartość siarki przekracza ogólną normę wynoszącą 3,50 % na jednostkę masy, za wyjątkiem paliw dostarczanych na statki stosujące metody redukcji emisji działające w systemach zamkniętych.
- (10) W ramach procedur IMO możliwe jest wprowadzenie poprawek do załącznika VI do konwencji MARPOL dotyczących obszarów SECA. W przypadku wprowadzenia dalszych zmian, w tym zwolnień, dotyczących stosowania maksymalnych wartości dopuszczalnych w obszarach SECA w załączniku VI do konwencji MARPOL, Komisja powinna rozpatrzyć wszelkie takie zmiany oraz, w stosownych przypadkach, niezwłocznie złożyć niezbędny wniosek zgodnie z TFUE, aby w pełni dostosować dyrektywę 1999/32/WE do przepisów IMO dotyczących obszarów SECA.
- (11) 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.
- (12) Zgodnie z prawidem 18 zmienionego Załącznika VI do konwencji MARPOL państwa członkowskie powinny dążyć do zapewnienia dostępności paliw żeglugowych zgodnych z niniejszą dyrektywą.
- (13) Ze względu na globalny wymiar polityki środowiskowej i emisji pochodzących z żeglugi powinno się ustalić ambitne normy dotyczące emisji na poziomie globalnym.
- (14) 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 żeglugowego o maksymalnej zawartości siarki wynoszącej 1,5 % 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.
- (15) Zgodnie z art. 193 TFUE niniejsza dyrektywa nie powinna stanowić przeszkody dla państwa członkowskiego w utrzymaniu lub ustanowieniu bardziej rygorystycznych środków ochronnych, w celu zachęcenia go do wcześniejszego wdrożenia jej przepisów dotyczących maksymalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych, przykładowo poprzez stosowanie metod redukcji emisji poza obszarami SECA.
- (16) 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.
- (17) Należyte egzekwowanie zobowiązań dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych jest niezbędne do osiągnięcia celów dyrektywy 1999/32/WE. Doświadczenie zgromadzone w trakcie wdrażania dyrektywy 1999/32/WE wskazuje na konieczność wzmocnienia systemu monitorowania i egzekwowania przepisów, aby zapewnić prawidłowe wdrażanie tej dyrektywy. W tym celu konieczne jest, aby państwa członkowskie zapewniły odpowiednio częste i dokładne pobieranie próbek paliwa żeglugowego wprowadzanego do obrotu lub stosowanego na statkach, a także przeprowadzanie regularnych kontroli dzienników okrętowych statków oraz kwitów bunkrowych. Państwa członkowskie muszą również ustanowić system skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar za niespełnienie wymagań przewidzianych w przepisach dyrektywy 1999/32/WE. W celu zapewnienia większej przejrzystości informacji należy również zapewnić publiczne udostępnienie rejestru lokalnych dostawców paliwa żeglugowego.
- (18) Sprawozdania przedstawiane przez państwa członkowskie na podstawie dyrektywy 1999/32/WE okazały się być niewystarczające do zweryfikowania przestrzegania przepisów tej dyrektywy z uwagi na brak zharmonizowanych i dostatecznie precyzyjnych przepisów w odniesieniu do zawartości i wzoru sprawozdań opracowywanych przez państwa członkowskie. W związku z tym należy opracować bardziej szczegółowe wskazówki dotyczące zawartości i wzoru sprawozdania w celu zapewnienia bardziej zharmonizowanej sprawozdawczości.
- (19) Po przyjęciu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola) <sup>(1)</sup>, która przekształca unijne prawodawstwo dotyczące emisji przemysłowych, należy dokonać odpowiedniej zmiany przepisów dyrektywy 1999/32/WE dotyczących maksymalnej zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym.

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.

- (20) Zapewnienie zgodności z niskimi wartościami dopuszczalnymi siarki w paliwach żeglugowych, w szczególności w obszarach SECA, 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 SECA. 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, będzie ściśle monitorowała 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 zaproponuje właściwe działania w celu przeciwdziałania takiej tendencji.
- (21) 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.
- (22) Koszty wprowadzenia nowych wymogów 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 Trans-europejskie sieci transportowe, 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.
- (23) Zgodnie z aktualnymi wytycznymi w sprawie pomocy państwa na ochronę 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 na ochronę 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.
- (24) 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 (LNG) 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.
- (25) Metody redukcji emisji oferują potencjalnie znaczne ograniczenia emisji. Komisja powinna zatem propagować testowanie i opracowywanie tych technologii, między innymi rozważając utworzenie programu finansowanego przy udziale przemysłu, który opierałby się na zasadach obowiązujących dla podobnych programów, takich jak program „Czyste niebo”.
- (26) Komisja we współpracy z państwami członkowskimi oraz zainteresowanymi stronami 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”.
- (27) Alternatywne metody redukcji emisji, takie jak niektóre rodzaje skrubców, mogą powodować powstawanie odpadów, z którymi powinno się właściwie postępować i które nie powinny być zrzucane do morza. Do czasu zmiany dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku<sup>(1)</sup> państwa członkowskie powinny zapewnić, zgodnie z ciężącymi na nich zobowiązaniami międzynarodowymi, dostępność urządzeń odbiorczych w portach, które odpowiadają potrzebom statków wykorzystujących systemy oczyszczania gazów spalinowych. W procesie zmiany dyrektywy 2000/59/WE Komisja powinna rozważyć objęcie odpadów z systemów oczyszczania gazów spalinowych zasadą niedoliczania specjalnej opłaty do opłat portowych za odpady wytwarzane przez statki, o której mowa w tej dyrektywie.
- (28) W ramach przeglądu polityki jakości powietrza, który zostanie przeprowadzony w 2013 r., Komisja powinna rozważyć możliwość ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, w tym na morzach terytorialnych państw członkowskich.
- (29) Dla wdrożenia dyrektywy 1999/32/WE ważne są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary. Państwa członkowskie powinny uwzględnić w ramach tych kar grzywny obliczone w taki sposób, aby pozbawiały one osoby odpowiedzialne przynajmniej korzyści gospodarczych płynących z popełnionego przez nie naruszenia oraz aby wysokość tych grzywn stopniowo wzrastała w przypadku powtarzania się naruszeń. Państwa członkowskie powinny powiadomić Komisję o przepisach dotyczących kar.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81.

- (30) W celu dostosowania przepisów dyrektywy 1999/32/WE do postępu naukowo-technicznego w taki sposób, aby zapewnić ścisłą zgodność z odpowiednimi instrumentami IMO, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany równoważnych wartości emisji oraz kryteriów stosowania metod redukcji emisji oraz zmiany art. 2 pkt 1, 2, 3, 3a, 3b i 4, art. 6 ust. 1a lit. b) i art. 6 ust. 2 dyrektywy 1999/32/WE w celu dostosowania przepisów tej dyrektywy 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.
- (31) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania dyrektywy 1999/32/WE należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>(1)</sup>.
- (32) Właściwe jest, aby Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki, ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającym Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS)<sup>(2)</sup>, wspomagał Komisję w zatwierdzaniu metod redukcji emisji nieobjętych dyrektywą Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków<sup>(3)</sup>.
- (33) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających<sup>(4)</sup> państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związku pomiędzy elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (34) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 1999/32/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

#### Zmiany w dyrektywie 1999/32/WE

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

1) art. 1 ust. 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) bez uszczerbku dla art. 3a, paliw stosowanych na pokładach statków stosujących metody redukcji emisji zgodnie z art. 4c i 4e.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. ciężki olej opałowy oznacza:

— każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 51 do 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, lub

— każde ropopochodne paliwo ciekłe, inne niż olej napędowy określony w pkt 2 i 3, które, z powodu ograniczeń jego destylacji, zalicza się do kategorii ciężkich olejów opałowych przeznaczonych do użycia jako paliwo, gdzie mniej niż 65 % objętości (włączając 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;

2. olej napędowy oznacza:

— każde 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

— każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa żeglugowego, którego mniej niż 65 % objętości (włączając straty) destyluje w temperaturze 250 °C i którego co najmniej 85 % objętości (włączając straty) destyluje w temperaturze 350 °C, przy użyciu metody ASTM D86.

Oleje napędowe do silników wysokoprężnych, zdefiniowane w art. 2 pkt 2 dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (\*), są wyłączone z niniejszej definicji. Paliwa używane w maszynach niebędących pojazdami drogowymi oraz ciągnikach rolniczych są również wyłączone z niniejszej definicji;

(1) Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

(2) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

(3) Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.

(4) Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

(\*) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.”;

b) pkt 3a i 3b otrzymują brzmienie:

„3a. olej żeglugowy typu diesel oznacza każde paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klasy DMB w tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki;

3b. olej napędowy żeglugowy oznacza każde paliwo żeglugowe zdefiniowane dla klas DMX, DMA i DMZ w tabeli I ISO 8217 z wyjątkiem odniesienia do zawartości siarki;”;

c) pkt 3m otrzymuje brzmienie:

„3m. metoda redukcji emisji oznacza każdy element instalacji, materiał lub każde 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;”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w obrębie ich terytorium nie stosowano ciężkich olejów opałowych, w których zawartość siarki przekracza 1 % 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 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania (\*), które podlegają art. 4 ust. 1 lub 2 lub art. 4 ust. 3 lit. a) tej dyrektywy i które odpowiadają wartościom dopuszczalnym emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów, określonym 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  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$  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 Parlamentu Europejskiego i Rady (\*\*), które odpowiadają wartościom dopuszczalnym emisji dwutlenku siarki dla takich obiektów spalania, określonym 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 określona w ust. 1, nie był eksploatowany bez zezwolenia wydanego przez właściwy organ, który ustala wartości dopuszczalne emisji.

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

(\*\*) Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17.”;

b) skreśla się ust. 3;

4) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3a

#### **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. 4c, działające w systemach zamkniętych.”;

5) w art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

6) w art. 4a wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„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 SOx oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Unii”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby na ich morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych i w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SOx, 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 pływających pod wszystkimi banderami, 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 SOx oraz, w stosownych przypadkach, bez zbędnej zwłoki składa niezbędne wnioski w celu dokonania odpowiedniej zmiany niniejszej dyrektywy.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki 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 pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Unią, bez uszczerbku dla ust. 1 i 4 niniejszego artykułu i art. 4b.”;

d) ust. 4, 5, 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki 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 SOx, nie stosowano paliw żeglugowych, w których zawartość siarki przekracza 1,50 % na jednostkę masy do dnia 1 stycznia 2020 r.

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

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

5a. 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.

5b. Jeżeli państwo członkowskie ustali, że na danym statku nie przestrzega się określonych w niniejszej dyrektywie norm dotyczących paliwa żeglugowego, właściwy organ tego państwa członkowskiego ma prawo zażądać od tego statku:

a) okazania wykazu działań podjętych w ramach próby osiągnięcia zgodności; oraz

b) okazania 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.

Statek nie może być zmuszany do zmiany swojego ustalonego planu podróży ani do zbyteznego 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 podjęcia decyzji o niestosowaniu środków kontroli.

Jeżeli statek nie może nabyć paliwa żeglugowego zgodnego z niniejszą dyrektywą, powiadamia on o tym państwo, pod banderą którego 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.

6. Zgodnie z prawidłem 18 Załącznika VI do konwencji MARPOL państwa członkowskie:

- a) prowadzą publicznie dostępny rejestr lokalnych dostawców paliwa żeglugowego;
- b) 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;
- c) podejmują działania wobec dostawców paliwa żeglugowego, co do których stwierdzono, że dostarczone przez nich paliwo jest niezgodne z danymi zawartymi w kwicie bunkrowym;
- d) zapewniają podjęcie działań zaradczych, mających na celu dostosowanie paliwa żeglugowego do przepisów w razie wykrycia paliwa niezgodnego z przepisami.

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

e) skreśla się ust. 8;

7) art. 4b i 4c otrzymują brzmienie:

„Artykuł 4b

#### **Maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na statkach cumujących w portach Unii**

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby statki cumujące w portach Unii nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki

przekraczającej 0,10 % na jednostkę masy, pozostawiając załozde 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. Ust. 1 nie stosuje się do statków, które:

- a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów mają cumować krócej niż dwie godziny;
- b) podczas cumowania w portach wyłączają wszystkie silniki i pobierają energię elektryczną z lądu.

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

Artykuł 4c

#### **Metody redukcji emisji**

1. Państwa członkowskie zezwalają na stosowanie metod redukcji emisji przez statki pływające pod wszystkimi banderami 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. 4a i 4b, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 niniejszego artykułu.

2. Statki stosujące metody redukcji emisji, o których mowa w ust. 1, uzyskują w sposób ciągły redukcję emisji dwutlenku siarki co najmniej równorzędną redukcji, którą uzyskiwano by dzięki stosowaniu paliw żeglugowych spełniających wymogi określone w art. 4a i 4b. Równoważne wartości emisji określa się zgodnie z załącznikiem I.

2a. Jako rozwiązanie alternatywne w stosunku do redukcji emisji państwa członkowskie zachęcają statki przebywające w porcie do korzystania z lądowych systemów zasilania.

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

4. 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. 9a zmieniających załącznik I i II;

b) przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi dotyczące monitorowania emisji, w stosownych przypadkach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.”;

8) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 4d

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

1. Metody redukcji emisji objęte zakresem dyrektywy Rady 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 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) (\*\*), z uwzględnieniem:

- a) wytycznych opracowanych przez IMO;
- b) wyników testów przeprowadzonych na mocy art. 4e;
- c) wpływu na środowisko, w tym możliwych do uzyskania redukcji emisji, oraz wpływu na ekosystemy w portach osłoniętych, przystaniach i ujściach rzek; oraz
- d) możliwości monitorowania i weryfikacji.

Artykuł 4e

**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. 4a i 4b 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 4f

**Środki finansowe**

Państwa członkowskie mogą przyjąć środki finansowe na korzyść 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 tym zakresie.

(\*) Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.

(\*\*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.”;

9) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

**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, 3a, 4, 4a i 4b. Pobieranie próbek rozpoczyna się w dniu wejścia w życie wartości dopuszczalnej dla maksymalnej zawartości siarki w danym 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.

1a. Zastosowanie mają następujące metody pobierania próbek, analizy oraz kontroli paliwa żeglugowego:

- a) kontrola dzienników okrętowych oraz kwitów bunkrowych;

oraz, w stosownych przypadkach, następujące metody pobierania próbek i analizy:



b) 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

c) 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.

1b. 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. 9 ust. 2.

2. Metodą odniesienia przyjętą w celu określenia zawartości siarki jest metoda ISO 8754 (2003) lub PrEN ISO 14596 (2007).

W celu ustalenia, czy dostarczane i stosowane na pokładach statków paliwo żeglugowe odpowiada wartościom dopuszczalnym siarki zgodnym z wymogami określonymi w art. 3a, 4, 4a i 4b, stosuje się procedurę weryfikacji paliwa określoną w dodatku VI do Załącznika VI do konwencji MARPOL.”;

10) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dnia 30 czerwca każdego roku na podstawie wyników pobierania próbek, analizy i kontroli przeprowadzonych zgodnie z art. 6 państwa członkowskie dostarczają Komisji sprawozdanie dotyczące przestrzegania norm dotyczących siarki określonych w niniejszej dyrektywie na 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. 4a ust. 5b

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 zaostrzenia odnośnych przepisów niniejszej dyrektywy oraz złożenia w związku z tym odpowiednich wniosków ustawodawczych.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Komisja może przyjąć akty wykonawcze w odniesieniu do informacji, które należy zamieścić w sprawozdaniu, oraz do formatu sprawozdania. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.”;

c) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„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 1a; zaobserwowaną jakość powietrza i zakwaszenie; koszty paliw; potencjalny wpływ gospodarczy oraz zaobserwowane zmiany rodzaju transportu; a także postępy w ograniczaniu emisji ze statków.

3. We współpracy z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami Komisja opracuje do dnia 31 grudnia 2012 r. właściwe środki, w tym środki wyszczególnione w dokumencie roboczym służb Komisji z dnia 16 września 2011 r. zatytułowanym »Redukcja emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego i niezbędny zrównoważony transport wodny«, wspierające przestrzeganie norm środowiskowych określonych w niniejszej dyrektywie, a także minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływanie.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9a w odniesieniu do dostosowania art. 2 pkt 1, 2, 3, 3a, 3b i 4, art. 6 ust. 1a lit. b) i art. 6 ust. 2 do postępu naukowo-technicznego. Dostosowanie takie nie może spowodować jakiegokolwiek bezpośredniej zmiany zakresu niniejszej dyrektywy lub wartości dopuszczalnych siarki w paliwie określonych w niniejszej dyrektywie.”;

11) skreśla się art. 8;

12) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

#### **Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (\*).

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.

(\*) Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.”;

13) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 9a

#### **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. 4c ust. 4 i art. 7 ust. 4, 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 pięcioletniego okresu. 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. 4c ust. 4 i art. 7 ust. 4, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek 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. 4c ust. 4 i art. 7 ust. 4 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie trzech miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli 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.”;

14) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

#### **Kary**

1. Państwa członkowskie ustalają kary, które stosuje się w przypadku naruszenia krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Ustalone kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające i mogą obejmować grzywny obliczone w taki sposób, aby pozbawiały one osoby odpowiedzialne przynajmniej korzyści gospodarczych płynących z popełnionego przez nie naruszenia oraz aby wysokość tych grzywien stopniowo wzrastała w przypadku powtarzania się naruszeń.”;

15) załącznik do dyrektywy 1999/32/WE zastępuje się załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

#### **Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 18 czerwca 2014 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy 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.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 3***Wejście w życie**

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

*Artykuł 4***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 listopada 2012 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

M. SCHULZ

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

A. D. MAVROYIANNIS

*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK I

**RÓWNOWAŻNE WARTOŚCI EMISJI DLA METOD REDUKCJI EMISJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 4c  
UST. 2**

Wartości dopuszczalne siarki w paliwie żeglugowym, o których mowa w art. 4a i 4b i w przepisach 14.1 i 14.4 Załącznika VI do konwencji MARPOL, oraz odpowiadające im wartości emisji, o których mowa w art. 4c ust. 2:

Zawartość siarki w paliwie żeglugowym (% m/m)	Współczynnik emisji SO <sub>2</sub> (ppm)/CO <sub>2</sub> (% 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 CO<sub>2</sub> jest zmniejszone przez jednostkę oczyszczania gazów spalinowych (EGC), pomiaru stężenia CO<sub>2</sub> 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. 4c UST. 3**

Metody redukcji emisji, o których mowa w art. 4c, 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 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 <sup>(1)</sup> .
Systemy oczyszczania gazów spalinowych	Rezolucja MEPC.184(59) przyjęta dnia 17 lipca 2009 r. „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.
Biopaliwa	Zastosowanie biopaliw zgodnie z definicją w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych <sup>(2)</sup> zgodnych z odnośnymi normami CEN i ISO.  Mieszaniny biopaliw i paliw żeglugowych muszą być zgodne z normami dotyczącymi zawartości siarki określonymi w art. 3a, art. 4a ust. 1, 1a i 4 oraz art. 4b niniejszej dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 328 z 14.12.2010, s. 15.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.”