

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 13/2005**przyjęte przez Radę dnia 9 grudnia 2004 r.****w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia... zmieniającej dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwie do statków**

(2005/C 63 E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego, tak jak to ustanowiono w programach działania na rzecz środowiska naturalnego, a w szczególności w szóstym wspólnotowym programie działań na rzecz środowiska przyjętym decyzją nr 1600/2002/WE ⁽⁴⁾, na podstawie art. 174 Traktatu stawia sobie za cel uzyskanie poziomów jakości powietrza, które nie powodują skutków nie do zaakceptowania oraz ryzyka dla zdrowia ludzi i środowiska.
- (2) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych ⁽⁵⁾ ustala maksymalną dopuszczalną zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym, oleju napędowym oraz oleju napędowym do statków, stosowanych we Wspólnocie.
- (3) Dyrektywa 1999/32/WE zobowiązuje Komisję do rozważenia, jakie środki mogłyby zostać podjęte, aby zredukować przyczynianie się spalania paliw do statków, innych niż oleje napędowe do statków, do zakwaszania i, jeżeli zachodzi taka potrzeba, do przedłożenia stosownej propozycji.

- (4) Emisje ze statków pochodzące ze spalania paliw do statków o wysokiej zawartości siarki przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza w formie ditlenku siarki oraz pyłów. Powoduje to szkody dla środowiska poprzez zakwaszanie, jak również jest szkodliwe dla ludzkiego zdrowia, własności i dziedzictwa kulturowego, w szczególności w obszarach przybrzeżnych i portach.
- (5) Środki zawarte w niniejszej dyrektywie redukujące emisje pochodzące ze statków pływających po wodach międzynarodowych uzupełniają środki krajowe Państw Członkowskich, mające na celu zastosowanie poziomów zanieczyszczeń powietrza określonych w dyrektywie 2001/81/WE ⁽⁶⁾.
- (6) Redukcja zawartości siarki w paliwie ma pewne zalety dla statków, w zakresie efektywności ich eksploatacji oraz kosztów ich konserwacji, a także ułatwia efektywne wykorzystanie pewnych technologii ograniczających emisję, takich jak selektywnej redukcji katalitycznej.
- (7) Traktat wymaga uwzględnienia szczególnych cech regionów peryferyjnych Wspólnoty, do których zalicza się francuskie departamenty zamorskie, Azory, Maderę i Wyspy Kanaryjskie.
- (8) W 1997 r. konferencja dyplomatyczna przyjęła Protokół wprowadzający zmiany do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowanej Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji (zwanej dalej „Konwencją MARPOL”). Na mocy tego Protokołu dodano do Konwencji MARPOL nowy załącznik VI, zawierający przepisy dotyczące zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki. Protokół z 1997 r., a tym samym załącznik VI do Konwencji MARPOL, wejdzie w życie w dniu 19 maja 2005 r.
- (9) Załącznik VI do Konwencji MARPOL zawiera przepisy dotyczące pewnych obszarów, uznanych za Obszary Kontroli Emisji Tlenku Siarki (zwane dalej „Obszarami Kontroli Emisji SOx”). Do takich obszarów zaliczono już Morze Bałtyckie. Dyskusja w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) doprowadziła do porozumienia w sprawie zasady uznania Morza Północnego wraz z kanałem La Manche za Obszar Kontroli Emisji SOx po wejściu w życie załącznika VI.

⁽¹⁾ Dz.U. C 45 E z 25.2.2003, str. 277.⁽²⁾ Dz.U. C 208 z 3.9.2003, str. 27.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 czerwca 2003 r. (Dz.U. C 68 E z 18.3.2004, str. 311), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia...(-dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 242 z 10.09.2002, str. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 121 z 11.5.1999, str. 13. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str.1).⁽⁶⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, str. 22. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.

- (10) Wprowadzenie w życie zobowiązań dotyczących zawartości siarki w paliwach do statków jest niezbędne dla osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy. Wiarygodne wykonanie niniejszej dyrektywy wymaga wprowadzenia efektywnego systemu pobierania próbek oraz odstraszających kar na obszarze całej Wspólnoty. Państwa Członkowskie powinny podjąć działania wykonawcze w stosunku do statków pływających pod ich banderą oraz statków przebywających w ich portach. Równie ważna dla Państw Członkowskich jest ścisła współpraca w celu podjęcia dodatkowych działań wykonawczych w stosunku do innych statków zgodnie z międzynarodowym prawem morskim.
- (11) Należy pozostawić przemysłowi morskemu odpowiednią ilość czasu na dokonanie technicznych adaptacji w celu uzyskania maksymalnej granicy 0,1 % wagi siarki w paliwach do statków żeglugi śródlądowej oraz statków cumujących w portach Wspólnoty. Z tego też względu terminem obowiązywania tej granicy powinien być dzień 1 stycznia 2010 r. Ponieważ dotrzymanie tego terminu może stanowić techniczny problem dla Grecji, przewiduje się czasowe odstępstwo dla niektórych statków pływających po greckim terytorium państwowym.
- (12) Istotnym jest wzmocnienie pozycji Państw Członkowskich w negocjacjach w ramach IMO, tak aby w szczególności na etapie rewizji załącznika VI do Konwencji MARPOL dać asumpt do rozważenia bardziej ambitnych celów, zarówno w zakresie niższych wartości dopuszczalnych siarki w ciężkich olejach opałowych stosowanych przez statki, jak i użycia równorzędnych, alternatywnych środków ograniczających emisję.
- (13) W swojej rezolucji A.926(22), Zgromadzenie IMO wezwało Rządy, w szczególności tych regionów, w których wyznaczono Obszary Kontroli Emisji SO_x, do zapewnienia dostępności bunkrowego oleju opałowego o niskiej zawartości siarki w obszarze ich jurysdykcji.
- (14) IMO przyjęła wytyczne dotyczące pobierania próbek paliwa w celu określenia jego zgodności z załącznikiem VI do Konwencji MARPOL. Ponadto IMO opracuje wytyczne dotyczące systemów oczyszczania gazów spalinowych oraz innych metod technologicznych ograniczających emisję SO_x w Obszarach Kontroli Emisji SO_x.
- (15) Dyrektywa 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania⁽¹⁾ przekształca dyrektywę 88/609/EWG. Dyrektywa 1999/32/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona zgodnie z jej art. 3 ust. 4.
- (16) Właściwym jest, aby istniejący Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002⁽²⁾ wspierał Komisję w zakresie zatwierdzania technologii ograniczających emisję.
- (17) Technologie ograniczające emisję, pod warunkiem, że nie mają ujemnego wpływu na ekosystemy i są opracowywane zgodnie z odpowiednimi mechanizmami zatwierdzania i kontroli, mogą zapewnić co najmniej równorzędną lub nawet większą redukcję emisji niż w przypadku użycia paliw o niskiej zawartości siarki. Istotnym jest, aby istniały odpowiednie warunki sprzyjające rozwojowi nowych technologii ograniczających emisję.
- (18) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu powinna w razie potrzeby wspierać Komisję oraz Państwa Członkowskie w monitorowaniu wykonania niniejszej dyrektywy.
- (19) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽³⁾.
- (20) Dyrektywę 1999/32/WE należy zatem odpowiednio zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ

Artykuł 1

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

1) artykuł 1 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

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

Jednakże wartości dopuszczalne siarki w niektórych ropopochodnych paliwach ciekłych, ustanowione w niniejszej dyrektywie, nie dotyczą:

- a) paliw przeznaczonych do celów badawczych oraz testowania;
- b) paliw przeznaczonych do przetworzenia przed ostatecznym spalaniem;

⁽²⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004 r., str. 10).

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

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

- c) paliw przeznaczonych do przetworzenia w przemysle rafineryjnym;
- d) paliw stosowanych i wprowadzanych na rynek regionów peryferyjnych Wspólnoty, pod warunkiem, że Państwa Członkowskie zapewnią, aby w tych regionach:
- były przestrzegane normy jakości powietrza;
 - nie były używane ciężkie oleje opałowe, w których zawartość siarki przekracza 3 % na jednostkę masy;
- e) paliw stosowanych w okrętach wojennych oraz innych jednostkach sił zbrojnych. Jednakże, każde Państwo Członkowskie podejmie starania w celu zapewnienia, poprzez przyjęcie odpowiednich środków niewpływających ujemnie na eksploatację oraz możliwości operacyjne takich statków, aby ich eksploatacja przebiegała w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą, jeżeli jest to uzasadnione i wykonalne;
- f) jakiegokolwiek zastosowania paliwa w statkach, niezbędnego do szczególnych celów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu;
- g) jakiegokolwiek zastosowania paliwa w statkach, które jest niezbędne ze względu na awarię samego statku lub jego oprzyrządowania, jeżeli po wystąpieniu awarii zostaną podjęte racjonalne środki przeciwdziałające lub minimalizujące nadmiar emisji i jeżeli środki zmierzające do usunięcia awarii zostały podjęte możliwie szybko. Postanowienie to nie ma zastosowania, jeżeli właściciel lub kapitan statku działali z zamiarem wyrządzenia szkody lub można im przypisać niedbalstwo;
- h) paliw stosowanych na pokładach statków, w odniesieniu do których zastosowano zatwierdzone technologie ograniczające emisję, zgodnie z art. 4c.”;
- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 1 tiret pierwsze otrzymuje następujące brzmienie:
- „— każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa do statków, wchodzące w zakres kodów CN od 2710 19 51 do 2710 19 69 lub”;
- b) w pkt 2 tiret pierwsze i drugie otrzymują następujące brzmienie:
- „olej napędowy oznacza:
- każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa do statków, wchodzące w zakres kodów CN 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 lub 2710 19 49; lub
 - każde ropopochodne paliwo ciekłe, z wyjątkiem paliwa do statków, którego mniej niż 65 % objętości (włączając w to straty) destyluje w temperaturze 250 °C i którego co najmniej 85 % objętości (włączając w to straty) destyluje w temperaturze 350 °C, przy użyciu metody ASTM D86.”;
- c) pkt 3 otrzymuje następujące brzmienie:
- „3. paliwo do statków oznacza każde ropopochodne paliwo ciekłe przeznaczone do stosowania na statku lub stosowane na statku, w tym paliwo zdefiniowane w ISO 8217”;
- d) dodaje się następujące punkty:
- „3a olej napędowy typu diesel do statków oznacza każde paliwo do statków, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresie lepkości oraz gęstości zdefiniowanej dla klas DMB i DMC w tabeli I ISO 8217;
- 3b olej napędowy do statków oznacza każde paliwo do statków, którego lepkość i gęstość mieszczą się w zakresie lepkości oraz gęstości zdefiniowanej dla klas DMX i DMA w tabeli I ISO 8217;
- 3c Konwencja MARPOL oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmienioną Protokołem do niej z 1978 r.;
- 3d Załącznik VI do Konwencji MARPOL oznacza załącznik zatytułowany »Regulacje dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza przez statki«, dodany do Konwencji MARPOL przez Protokół z 1997 r.;
- 3e Obszary Kontroli Emisji SO_x oznaczają obszary morskie uznane za takie przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Załączniku VI do Konwencji MARPOL;
- 3f statki pasażerskie oznaczają statki przewożące więcej niż 12 pasażerów, przy czym pasażerem jest każda osoba z wyjątkiem:
- i) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na pokładzie statku w jego interesie, oraz
 - ii) dzieci poniżej 1 roku;
- 3g regularne usługi oznaczają serie kursów statków pasażerskich obsługujących przewozy pomiędzy tymi samymi dwoma lub większą liczbą portów, lub serie podróży z oraz do tego samego portu bez przystanków pośrednich:
- i) zgodnie z opublikowanym rozkładem kursów, lub

- ii) o kursach tak regularnych lub częstych, że tworzą one rozpoznawalny harmonogram;
- 3h okręt wojenny oznacza statek należący do sił zbrojnych Państwa noszący oznaczenia zewnętrzne wyróżniające przynależność państwową takiego statku, będący pod komendą oficera wyznaczonego odpowiednio przez władze Państwa, którego nazwisko znajduje się na odpowiedniej liście oficerów lub jej odpowiednikach, obsługiwany przez załogę objętą regularną dyscypliną sił zbrojnych;
- 3i statki cumujące oznaczają statki, które są w bezpieczny sposób zacumowane lub zakotwiczone w porcie Wspólnoty podczas ich załadunku, rozładunku lub pobytu pasażerów w hotelu, z uwzględnieniem czasu, w którym nie przeprowadza się operacji cargo;
- 3j statek żeglugi śródlądowej oznacza statek przeznaczony w szczególności do stosowania w żegludze śródlądowej w sposób określony w dyrektywie Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (*), w tym wszystkie statki posiadające:
- świadectwo wspólnotowe dla statków żeglugi śródlądowej, zgodnie z dyrektywą 82/714/EWG.
 - świadectwo wystawione zgodnie z art. 22 znowelizowanej Konwencji o nawigacji po Renie;
- 3k wprowadzenie na rynek oznacza dostarczenie lub udostępnienie osobom trzecim, zarówno odpłatnie, jak i nieodpłatnie, w dowolnym miejscu na obszarze jurysdykcji Państw Członkowskich, paliwa do statków w celu spalania go na pokładzie. Nie dotyczy to dostarczenia lub udostępnienia paliwa do statków w celu jego eksportu w zbiornikach cargo statków;
- 3l regiony peryferyjne oznaczają francuskie departamenty zamorskie, Azory, Maderę i Wyspy Kanaryjskie, zgodnie z art. 299 Traktatu;
- 3m technologia ograniczająca emisję oznacza system oczyszczania gazów spalinowych lub jakąkolwiek inną metodę technologiczną, która nadaje się do zweryfikowania i zastosowania.
- (*) Dz.U. L 301 z 28.10.1982, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.;
- e) skreśla się pkt 6;
- 3) artykuł 3 otrzymuje następujące brzmienie:
- „Artykuł 3
- Maksymalna zawartość siarki w ciężkim oleju opałowym**
1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby od dnia 1 stycznia 2003 r. na ich terytoriach nie były używane ciężkie oleje opałowe, w których zawartość siarki przekracza 1 % na jednostkę masy.
- 2 i) Z zastrzeżeniem odpowiedniego monitorowania emisji przez właściwe władze powyższy wymóg nie ma zastosowania do ciężkich olejów opałowych używanych:
- a) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania (*), które zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 9 tej dyrektywy należy zakwalifikować jako nowe obiekty i które odpowiadają dopuszczalnym wartościom emisji ditlenku siarki dla takich obiektów określonym w załączniku IV do tej dyrektywy i stosowanym zgodnie z jej art. 4;
 - b) w obiektach energetycznego spalania objętych zakresem dyrektywy 2001/80/WE, które zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 10 tej dyrektywy należy zakwalifikować jako istniejące obiekty, jeżeli emisje ditlenku siarki pochodzące z tych obiektów są równe lub niższe niż 1700mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym oraz jeżeli od dnia 1 stycznia 2008 r. emisja ditlenku siarki z obiektów energetycznego spalania, objętych art. 4 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2001/80/WE jest równa lub mniejsza niż wartości dopuszczalne, obowiązujące dla nowych obiektów zgodnie z załącznikiem IV częścią A do dyrektywy 2001/80/WE i jeżeli w danym przypadku zastosowanie mają art. 5, 7 i 8 tej dyrektywy;

- c) w innych obiektach energetycznego spalania, które nie są objęte lit. a) lub b), jeżeli emisje ditlenku siarki pochodzące z tych obiektów nie przekraczają 1700 mg/Nm³ przy zawartości tlenu w gazach spalinowych wynoszącej 3 % na jednostkę objętości w stanie suchym;
- d) w obiektach spalania w rafineriach, jeżeli średnia miesięczna emisja ditlenku siarki, uśredniona dla wszystkich obiektów danej rafinerii, niezależnie od wykorzystanego rodzaju paliwa lub mieszanki paliw, mieści się w zakresie wartości dopuszczalnych, który zostanie wyznaczony przez każde Państwo Członkowskie i który nie może przekroczyć 1700 mg/Nm³. Nie dotyczy to obiektów energetycznego spalania objętych zakresem lit. a) oraz od dnia 1 stycznia 2008 r. objętych zakresem lit. b);
- ii) Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby żaden obiekt energetycznego spalania, w którym stosuje się ciężkie oleje opałowe o zawartości siarki większej niż określona w ust. 1 nie był eksploatowany bez zezwolenia wydanego przez właściwe władze, które ustalają wartości dopuszczalne emisji.
3. Przepisy ust. 2 zostaną poddane przeglądowi i, stosownie do potrzeb, zmienione w przypadku przyszłych zmian dyrektywy 2001/80/WE.
- (*) Dz. U. L 309 z 27.11.2001, str.1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia.”;
- 4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r.:
- i) w ust. 1 skreśla się słowa „również okrętowe oleje napędowe”;
- ii) skreśla się ust. 2;
- b) ze skutkiem od... (*) skreśla się ust. 3 i 4;
- 5) dodaje się następujące artykuły:

„Artykuł 4a

Maksymalna zawartość siarki w paliwach do statków używanych w Obszarach Kontroli Emisji SOx oraz na statkach pasażerskich wykonujących regularne usługi do lub z portów Wspólnoty

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby paliwa do statków nie były stosowane na ich morskich wodach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SOx, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza 1,5 % na jednostkę masy. Dotyczy to wszelkich statków pływających pod wszystkimi banderami, w tym statków, które rozpoczęły swój rejs poza Wspólnotą.

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

2. Daty stosowania ust. 1 są następujące:
- a) dla obszaru Morza Bałtyckiego, o którym mowa w art. 14 ust. 3 lit. a) Załącznika VI do Konwencji MARPOL, ... (*);
- b) dla obszaru Morza Północnego i innych obszarów morskich, w tym portów, które IMO sukcesywnie uznaje za Obszary Kontroli Emisji SOx zgodnie z art.14 ust. 3 lit. b) Załącznika VI do Konwencji MARPOL:
- 12 miesięcy od dnia wejścia w życie takiego uznania, lub
- (**)
- przy czym wiążący jest dzień późniejszy.
3. Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wykonanie ust. 1 co najmniej w odniesieniu do:
- statków pływających pod ich banderą oraz
- w przypadku Państw Członkowskich graniczących z Obszarami Kontroli Emisji SOx, statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach.

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

4. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit. a), Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby w statkach pasażerskich wykonujących regularnie usługi do lub z portu Wspólnoty i na morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych oraz w strefach kontroli zanieczyszczeń Państw Członkowskich nie były stosowane paliwa do statków, jeżeli zawartość siarki w tych paliwach przekracza 1,5 % na jednostkę masy. Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wykonanie niniejszego postanowienia co najmniej w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą oraz statków pływających pod wszystkimi banderami podczas pobytu w ich portach.

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

6. Począwszy od dnia, o którym mowa w ust. 2 lit.a), Państwa Członkowskie zapewnią, aby zawartość siarki we wszystkich paliwach do statków, sprzedawanych na ich terytorium, była dokumentowana przez dostawcę w potwierdzeniu dostawy paliwa, do którego należy załączyć zalakowaną próbkę.

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

(*) 19 maja 2006 r. lub, jeżeli później, 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

(**) 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

8. Komisja poinformuje Państwa Członkowskie o terminach zastosowania, o których mowa w ust. 2 lit. b) oraz opublikuje je w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4b

Maksymalna zawartość siarki w paliwie do statków żeglugi śródlądowej oraz statków cumujących w portach Wspólnoty

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

a) statki żeglugi śródlądowej oraz

b) statki cumujące w portach Wspólnoty, pozostawiając załozde dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa możliwie najszybciej po przybyciu na miejsce cumowania i możliwie najpóźniej przed odplynięciem.

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

2. Ustęp 1 nie stosuje się do:

a) statków, które zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów cumują krócej niż dwie godziny;

b) statków żeglugi śródlądowej posiadających certyfikat zgodności z Międzynarodową Konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. w każdorazowo obowiązującej wersji, w czasie, gdy znajdują się na morzu;

c) statków wymienionych w załączniku i pływających wyłącznie w obrębie terytorium Grecji, do dnia 1 stycznia 2012 r.

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

Artykuł 4c

Testy i stosowanie nowych technologii ograniczających emisje

1. Państwa Członkowskie mogą, we współpracy z innymi Państwami Członkowskimi, w razie potrzeby, zezwolić na przeprowadzenie testów technologii ograniczających emisje na statkach pływających pod ich banderą lub na morzach w obrębie ich jurysdykcji. W trakcie tych testów stosowanie

paliw do statków spełniających wymogi art. 4a oraz 4b nie jest obowiązkowe, jeżeli:

— Komisja oraz Państwo, w którym znajduje się dany port zostaną powiadomione na piśmie co najmniej 6 miesięcy przed rozpoczęciem testów;

— pozwolenie na testy będzie obowiązywało nie dłużej niż 18 miesięcy;

— wszystkie statki uczestniczące w testach będą miały zainstalowane urządzenia zabezpieczone przed manipulacją zapewniające nieprzerwane monitorowanie emisji gazów kominowych, stosowane przez cały okres trwania testów;

— na wszystkich statkach uczestniczących w testach zostanie osiągnięta redukcja emisji, która będzie co najmniej równorzędna z wynikami, które zostałyby uzyskane w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki określonych w niniejszej dyrektywie;

— zostanie zapewniony właściwy system zarządzania odpadami dla odpadów, które powstały w całym okresie trwania testów w wyniku zastosowania technologii ograniczania emisji;

— w całym okresie trwania testów będzie dokonywana ocena oddziaływań na środowisko morskie, w szczególności na ekosystemy w portach zamkniętych oraz ujściach rzek oraz

— w ciągu 6 miesięcy od zakończenia testów ich pełne wyniki zostaną dostarczone Komisji i udostępnione opinii publicznej.

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

— wytycznych, które zostaną opracowane przez IMO;

— wyników testów przeprowadzonych na mocy ust. 1;

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

— możliwości monitorowania i weryfikacji.

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

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

- uzyskują redukcję emisji, która jest co najmniej równorzędna z wynikami, które zostałyby uzyskane w wyniku zastosowania wartości dopuszczalnych siarki określonych w niniejszej dyrektywie;
- udokumentują wyczerpująco, że jakiegokolwiek strumienie odpadów wypuszczanych w portach zamkniętych oraz ujściach rzek nie mają wpływu na ekosystemy, opierając się na kryteriach przekazanych IMO przez Państwa, w których znajduje się dany port.

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

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się następujący ustęp:

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

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

- pobieranie próbek paliwa do statków w trakcie jego dostawy, w celu spalania na pokładzie statku zgodnie z wytycznymi IMO i analiza zawartości siarki w paliwie;
- pobieranie próbek i analiza zawartości siarki w paliwie do statków przeznaczonym do spalania na pokładzie statku, znajdującym się w zbiornikach, jeżeli to możliwe, oraz w zalakowanych zbiornikach na pokładzie statków;
- kontrola dziennika okrętowego oraz dokumentów potwierdzających dostawę do zbiorników.

Pobieranie próbek rozpoczyna się w dniu, w którym wejdzie w życie odpowiednia wartość dopuszczalna dla maksymalnej zawartości siarki w paliwie. Pobieranie próbek musi odbywać się z wystarczającą częstotliwością, w wystarczającej ilości i w taki sposób, aby próbki były reprezentatywne dla badanego paliwa oraz dla paliwa stosowanego przez statki na odpowiednich akwenach morskich, w portach oraz w ramach żeglugi śródlądowej.

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

b) ustęp 2 lit. a) otrzymuje następujące brzmienie:

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

7) artykuł 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 7

Sprawozdania i przegląd

1. Na podstawie wyników pobierania próbek, analiz i inspekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 6, Państwa Członkowskie do dnia 30 czerwca każdego roku dostarczają Komisji krótkie sprawozdanie w sprawie zawartości siarki w paliwach ciekłych objętych zakresem niniejszej dyrektywy i używanych na ich terytorium w poprzednim roku kalendarzowym. Sprawozdanie to zawiera informację o całkowitej liczbie przetestowanych próbek z podziałem na rodzaj paliwa oraz wskazuje każdorazowo użytą ilość paliwa i wyliczoną średnią zawartość siarki. Państwa Członkowskie informują również o liczbie inspekcji przeprowadzonych na pokładzie statków oraz o średniej zawartości siarki w paliwach do statków, stosowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem niniejszej dyrektywy w dniu..... (*).

2. Do 2008 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone między innymi na podstawie:

- a) rocznych sprawozdań przedstawianych zgodnie z ust. 1;
- b) zaobserwowanych trendów w zakresie jakości powietrza, zakwaszenia, kosztów paliwa i przesunięć modalnych;
- c) postępów w redukcji emisji tlenków siarki przez statki osiągniętych dzięki mechanizmowi IMO odpowiednio do inicjatyw Wspólnoty w tym zakresie;
- d) nowej analizy zysków i strat w odniesieniu do środków zawartych w art. 4a ust. 4, uwzględniającej pośrednie i bezpośrednie korzyści dla środowiska.

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Komisja może wraz ze sprawozdaniem przedstawić propozycję zmian do niniejszej dyrektywy, w szczególności dotyczące drugiego etapu ograniczania wartości dopuszczalnych siarki w poszczególnych kategoriach paliwa oraz, biorąc pod uwagę prace w ramach IMO, dotyczące akwenów morskich, na których należy stosować niskosiar-kowe paliwo do statków.

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

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

8) artykuł 9 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 9

Procedura komitetu

1. Komisję wspiera komitet.

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

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

3. Komitet przyjmie swój regulamin wewnętrzny.

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

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

Artykuł 2

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą do dnia ... (*) Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w ,

W imieniu Parlamentu Europej-
skiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

STATKI GRECKIE

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

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 28 listopada 2002 r., Komisja przedłożyła Radzie wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do **zawartości siarki w niektórych paliwach okrętowych**.
2. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu na sesji w dniach 2–5 czerwca 2003 r.
3. Komitet Ekonomiczno-Społeczny przedłożył swoją opinię w dniu 14 maja 2003 r.
4. Komitet Regionów poinformował w dniu 20 stycznia 2003 r. o swoim zamiarze niewydawania opinii.
5. Komisja przyjęła zmieniony wniosek w dniu 1 sierpnia 2003 r.
6. W dniu 9 grudnia 2004 r., Rada przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 ust. 2 Traktatu.

II. CEL WNIOSKU

Proponowane zmiany do dyrektywy 1999/32/WE zmierzają do rozszerzenia jej zakresu na wszelkiego typu ropopochodne paliwa ciekłe używane na statkach oraz do ograniczenia zawartości siarki w tych paliwach okrętowych w czasie, kiedy są używane przez statki w określonych częściach Unii Europejskiej.

Celem jest redukcja emisji ditlenku siarki i cząstek stałych (PM) ze statków, jak zostało to określone w strategii równoległej UE zmierzającej do redukcji emisji do atmosfery ze statków dalekomorskich. Wniosek ma na celu wdrożenie Obszarów Kontroli Emisji Tlenku Siarki już wyznaczonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w jej konwencji o zanieczyszczaniu powietrza, załącznik VI do Konwencji MARPOL. Wniosek zmienia następujące przepisy dyrektywy 1999/32/WE dotyczącej zawartości siarki w paliwach okrętowych:

- wprowadza dopuszczalną zawartość siarki wynoszącą 1,5 % w paliwach okrętowych używanych do napędu statków dalekomorskich na Bałtyku, Morzu Północnym i kanale La Manche, zgodnie z załącznikiem VI do Konwencji MARPOL, w celu zmniejszenia wpływu emisji ze statków na zakwaszenie w Europie Północnej;
- wprowadza dopuszczalną zawartość siarki wynoszącą nie więcej niż 1,5 % w paliwach okrętowych stosowanych do napędu statków pasażerskich pływających regularnie do lub z któregośkolwiek wspólnotowego portu, w celu poprawy jakości powietrza, w szczególności wokół portów i wybrzeży oraz stworzenia wystarczającego popytu dla zapewnienia w całej UE podaży na paliwa z zawartością siarki wynoszącą 1,5 %;
- zmienia istniejący przepis dotyczący okrętowych olejów napędowych poprzez wprowadzenie wymogu polegającego na używaniu paliw z zawartością siarki nieprzekraczającą 0,1 % lub niższą przez statki zakotwiczone i jednostki pływające żeglugi śródlądowej (od dnia 1 stycznia 2010 r.) w celu zmniejszenia lokalnych emisji SO₂ i PM oraz poprawy jakości powietrza w otoczeniu. Odstępstwo w odniesieniu do 16 określonych statków w Grecji stosuje się do dnia 1 stycznia 2012 r.;
- w celu zapewnienia dostępności paliw zgodnych z przepisami, wprowadza do 2010 r. zakaz sprzedaży okrętowych olejów napędowych (stopnia DMA i DMX) z zawartością siarki przekraczającą 0,1 %, w celu zniesienia obecnie dopuszczalnej zawartości siarki wynoszącej 0,2 % w okrętowych olejach napędowych do silników typu diesel stopnia DMB i DMC, a następnie wprowadza zakaz sprzedaży takich paliw z zawartością siarki przekraczającą 1,5 %.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

Parlament Europejski przyjął 36 zmian do wniosku Komisji.

W opinii Rady, wspólne stanowisko stanowi zrównoważony kompromis, w którym:

- wprowadzono spójne daty wejścia w życie przepisów dyrektywy, uwzględniające zbliżające się wejście w życie załącznika VI do Konwencji MARPOL (w maju 2005 r.);
- nie przewidziano żadnych derogacji sprzecznych z wchodzącym w życie załącznikiem VI do Konwencji MARPOL i ustanowieniem SOxECAs;
- problemy natury technicznej i praktycznej związane z nowymi wymogami odnośnie do statków zakotwiczonych zostały w racjonalny sposób wzięte pod uwagę z uwzględnieniem określonej czasowej derogacji, wnioskowanej przez EL dla kilku promów typu ro-ro.

Załącznik VI do Konwencji MARPOL wchodzi w życie w skali międzynarodowej w rok po jego ratyfikacji przez przynajmniej 15 państw bandery, których floty handlowe stanowią łącznie przynajmniej 50 % tonażu brutto światowej floty handlowej. Łączny tonaż 17 państw, które do dnia 15 października 2004 r. go ratyfikowały – Szwecji, Norwegii, Singapuru, Bahamów, Wysp Marshalla, Liberii, Danii, Niemiec, Vanuatu, Panamy, Grecji, Bangladeszu, Hiszpanii, Barbadosu, Samoa, Azerbejdżanu i Zjednoczonego Królestwa - przekracza 50 % tonażu światowego. Samoa, 15-te państwo, które ratyfikowało załącznik VI do Konwencji MARPOL dnia 19 maja 2004 r., umożliwiło przyjęcie załącznika VI, który ma zacząć obowiązywać od dnia 19 maja 2005 r. oraz przepisy 14 - Obszary Kontroli Emisji Tlenku Siarki (SOxECA dla Morza Bałtyckiego), które ma zacząć obowiązywać od dnia 19 maja 2006 r. Sześć Państw Członkowskich UE (DK, DE, EL, ES, SE, UK) już ratyfikowało Konwencję MARPOL, a cztery Państwa Członkowskie (NL, FI, CY, PL) są na ostatnim etapie ratyfikacji, której zakończenie spodziewane jest tego roku.

Wspólne stanowisko jest zgodne ze stanowiskami zajętymi przez *Komisję i Parlament Europejski* w odniesieniu do celu, jakim jest rozszerzenie zakresu dyrektywy 1999/32/WE na wszelkie ropopochodne paliwa ciekłe używane na statkach pływających po wodach Państw Członkowskich.

Rada:

- a) wprowadziła do wspólnego stanowiska następujące 21 zmian w całości, w części lub co do zasady:

Zmiana 1: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 4.

Zmiana 3: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 5.

Zmiana 4: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 4.

Zmiana 5: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 6.

Zmiana 6: duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w motywach 6 i 17.

Zmiana 7: odzwierciedlona w całości w motywie 7.

Zmiana 8: duch niniejszej zmiany zawarty jest w motywie 10.

Zmiana 40: zgodnie z zasadami ogólnymi sporządzania prawodawstwa wspólnotowego celem motywu jest określenie zwięzłych przesłanek dla przepisu głównego dotyczącego warunków nadających moc prawną, nie powinny one zawierać przepisów normatywnych ani nawoływań politycznych; jednakże, duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w motywie 12.

Zmiana 18: cel niniejszej zmiany zawarty jest w art. 1 ust 1 lit. d).

- Zmiana 30: duch niniejszej zmiany określony jest w motywie 19.
- Zmiana 38: definicja określona w art. 2 ust. 3j podąża za duchem niniejszej zmiany.
- Zmiana 39: definicja określona w art. 2 ust. 3k odzwierciedla cel niniejszej zmiany bardziej szczegółowo i precyzyjnie.
- Zmiana 10: niniejsza zmiana zawarta jest w art. 4 wraz ze zmianami będącymi jej następstwem w odniesieniu do harmonogramu.
- Zmiana 23: uwzględniona jest w nowym art. 4b, który odracza wprowadzenie w życie załącznika do 2010 r. dla wszystkich typów statków.
- Zmiana 43: uwzględniona kompleksowo w nowym art. 4c.
- Zmiana 27: odzwierciedlona jest w nowym brzmieniu art. 6, gdzie wprowadzono jaśniejsze sformułowania w celu uniknięcia jakichkolwiek trudności technicznych w stosowaniu.
- Zmiana 29: za duchem niniejszej zmiany podąża motyw 10, jak również jest on uwzględniony w art. 11 dyrektywy 99/32.
- Zmiana 31: problem ten rozwiązany jest poprzez użycie wyrażenia „paliwa ciekłe”.
- Zmiana 32: duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w motywach 4 i 6 oraz art. 7 ust. 2.
- Zmiana 33: zostaje przyjęta.
- Zmiana 44: duch niniejszej zmiany odzwierciedlony jest w art. 7;
- b) do wspólnego stanowiska nie włączyła 15 zmian (2, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 28, 41, 42, 24, 25, 26, 37):
- Zmiana 2: niniejsza zmiana nie mogła zostać włączona, ponieważ nie została uznana za istotną.
- Zmiana 14: niniejsza zmiana nie mogła zostać włączona, ponieważ ustęp, do którego się odnosi został usunięty.
- Zmiany 15–17: niniejsze zmiany nie mogły zostać włączone. Jednakże, duch niniejszych zmian odzwierciedlony jest w art. 4a ust. 2, który ma na celu przesunięcie wejścia w życie na maj 2006 r., w celu dostosowania do załącznika VI Konwencji MARPOL.
- Zmiany 21 i 22: nie mogły zostać włączone.
- Zmiana 28: nie mogła zostać włączona.
- Zmiany 41 i 42: nie mogły zostać przyjęte, ponieważ Rada uznała za przedwczesne rozważania dotyczące przyszłego prawodawstwa (drugiego etapu), które zależałyby się na ocenie stosowania bieżących zmian. Niemniej jednak, potrzeba dalszych udoskonaleń w przyszłości została uznana w nowym art. 7 ust. 2.
- Zmiana 24: nie mogła zostać włączona.
- Zmiana 25: nie mogła zostać włączona, ponieważ nie została uznana za proporcjonalną.
- Zmiana 26: nie mogła zostać przyjęta, ponieważ zmiana 42 została odrzucona (nowy art. 4a lit. a).
- Zmiana 37: nie mogła zostać włączona, ponieważ Rada uznała, że okres 12 miesięcy byłoby konieczny dla dokonania transpozycji;
- c) Rada wprowadziła art. 4a ust. 3 i 4 w celu wyjaśnienia kwestii odnoszących się do wykonania różnych przepisów dyrektywy.

IV. WNIOSEK

Mimo, że Rada nie jest w stanie zaakceptować wszystkich zmian przyjętych przez Parlament Europejski, uważa, że wspólne stanowisko w dużym stopniu odzwierciedla stanowisko Parlamentu Europejskiego i jest zgodne ze zmienionym wnioskiem Komisji, którego celem jest znaczne zmniejszenie emisji dwutlenku siarki w UE, a który ma przyczynić się do zapewnienia jak największych korzyści na obszarach gdzie znajdują się porty i duże skupiska ludzkie wokół nich oraz linie brzegowe, a także ekosystemy wrażliwe na kwasy.

Takie działania stanowią bodziec dla Państw Członkowskich UE do zwiększenia wysiłków w skali międzynarodowej w celu podwyższenia norm środowiskowych dla statków, w szczególności poprzez ratyfikowanie i nadanie większej mocy załącznikowi VI do Konwencji MARPOL.
