EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 16.4.2018.
COM(2018) 188 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā ir īstenoti un ievēroti Direktīvā (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem, noteiktie flotes degvielu sēra satura standarti

1. Ziņošana par atbilstību sēra satura standartiem, vajadzības noteikt stingrākus direktīvas noteikumus izvērtēšana un turpmākas gaisa piesārņojuma samazināšanas potenciāla apsvēršana

Padomes Direktīva 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem[1], ir būtiski grozīta vairākas reizes, un jaunākie grozījumi izdarīti ar 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/33/ES attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā[2], kas stājās spēkā 2012. gada 17. decembrī un bija jātransponē līdz 2014. gada 18. jūnijam. Lai saglabātu skaidrību un racionalitāti pēc dažādiem būtiskiem grozījumiem Padomes Direktīvā 1999/32/EK, tā tika kodificēta kā 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem[3] (turpmāk "Sēra direktīva").

Sēra direktīvas pamatmērķis ir mazināt atsevišķu šķidrā kurināmā veidu sadegšanas rezultātā radušos sēra dioksīda (SO_2) emisiju radīto nelabvēlīgo ietekmi uz veselību un kaitējumu videi. Neatkarīgi no 3. un 4. panta, kuros reglamentēts sēra saturs smagajā degvieleļļā (*HFO*) un gāzeļļā, ko izmanto dažās sauszemē izvietotās sadedzināšanas iekārtās, direktīva pašreiz galvenokārt reglamentē sēra saturu kuģos izmantotajā šķidrajā kurināmajā (turpmāk "flotes degviela").

Direktīvas (ES) 2016/802 14. panta 1. punktā noteikts, ka dalībvalstīm katru gadu līdz 30. jūnijam jāiesniedz Komisijai ziņojums par atbilstību direktīvas darbības jomā ietilpstošā šķidrā kurināmā sēra satura standartiem, kas balstīts iepriekšējā gadā veiktajās pārbaudēs. Pamatojoties uz šiem valstu ziņojumiem un paziņojumiem par flotes degvielas nepieejamību, Komisija katru gadu ziņo par šīs direktīvas īstenošanu. Turklāt 14. panta 1. punkts paredz, ka Komisijai ir jāizvērtē nepieciešamība nostiprināt direktīvas attiecīgos noteikumus un šajā saistībā jāsagatavo attiecīgi leģislatīvie priekšlikumi.

Direktīvas 2012/33/ES transponēšanas termiņš bija 2014. gada 18. jūnijs. Tomēr galvenās ar Direktīvu 2012/33/ES ieviestās izmaiņas, proti, obligāta flotes degvielas ar zemu sēra saturu izmantošana Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, kas ir atzītas par sēra oksīdu emisijas kontroles zonām ("Eiropas SO_x-EKZ"), stājās spēkā tikai 2015. gada 1. janvārī. Tas nozīmē, ka Komisija pirmos dalībvalstu ziņojumus par atbilstību jaunajām sēra prasībām Eiropas SO_x-EKZ nesaņēma ātrāk kā 2016. gada 30. jūnijā. Tomēr, tā kā 2016. gada ziņojumiem jaunos ziņošanas rīkus un veidni bija izmantojusi tikai daļa dalībvalstu, 2016. gadā bija diezgan sarežģīti gūt priekšstatu par jauno sēra satura standartu izpildes un atbilstības līmeni ES mērogā. Tādēļ, lai Eiropas Parlamentam un Padomei sniegtu stabilu, agregētu pārskatu par to, kāds ir izpildes un atbilstības līmenis stingrākiem sēra satura standartiem flotes degvielai, kopš 2015. gada 1. janvārī stājās spēkā zema sēra satura prasības Eiropas SO_x-EKZ, Komisija nolēma laikposmu no 2015. gada līdz 2017. gadam aptvert vienā ziņojumā.

[1] OV L 121, 11.5.1999., 13. lpp.
[2] OV L 327, 27.11.2012., 1. lpp.
[3] OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.

Šajā ziņojumā arī sniegts pārskats par attiecīgajiem ES atbalsta mehānismiem, kas izveidoti, lai palīdzētu dalībvalstīm un Eiropas kuģniecības nozarei īstenot un izpildīt ar Direktīvu 2012/33/ES ieviestos grozījumus un nodrošināt atbilstību tiem. Visbeidzot, tajā aprakstīta kaimiņvalstīm sniegtā tehniskā palīdzība, starptautiskā sadarbība, kā arī sniegti daži ieteikumi atsevišķu direktīvas noteikumu nostiprināšanai.

Atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/802 14. panta 2. punktam Komisija jau 2013. gada decembra Tīra gaisa politikas pasākumu paketē[4,5], kas sekoja ES gaisa kvalitātes rīcībpolitiku padziļinātai pārskatīšanai, apsvēra izmaksas un ieguvumus, ko dotu varbūtēja Savienības papildu rīcība attiecībā uz gaisa piesārņojuma (tostarp kuģu emisiju) mazināšanu. Pēc šīs pārskatīšanas Komisija nolēma, ka šajā paketē nav vajadzības iekļaut leģislatīvā akta priekšlikumu, kas būtu veltīts tikai kuģu emisijām. Tomēr Komisija priekšlikumā direktīvai par dažu atmosfēru piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu[6] iekļāva noteikumu (5. panta 1. punkts), kas ļautu dalībvalstīm "izpildīt" kopējās valsts emisiju samazināšanas saistības, proti, SO_2, slāpekļa oksīdu (NO_x) un smalko daļiņu ($PM_{2,5}$) emisijas samazināt ar papildu pasākumiem, ar kuriem reglamentē kuģu radīto gaisa piesārņojumu. Tomēr Direktīvā (ES) 2016/2284 par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu[7] (turpmāk "jaunā *NEC* direktīva") netika iekļauts ne šis ierosinātais elastīgums, ne arī kāds cits noteikums, kas būtu vērsts uz kuģu emisiju samazināšanu.

Komisija turpina novērtēt kuģu radīto emisiju samazināšanā panākto progresu, tostarp ne tikai attiecībā uz SO_x emisijām, un izskata iespējas vēl vairāk samazināt šīs nozares radītās emisijas. Šajā ziņojumā īsi aprakstītas pašreiz notiekošās iniciatīvas šajā jomā.

2. Galvenās izmaiņas un rezultāti, kas panākti ar Direktīvu 2012/33/ES

2008. gadā Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) pieņēma grozījumus Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu VI pielikumā ("pārskatītais *MARPOL* VI pielikums"), kurā ietverti noteikumi par kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršanu. Pārskatītais *MARPOL* VI pielikums stājās spēkā 2010. gada 1. jūlijā, un ar Direktīvas 2012/33/ES 1. panta 6. punkta b) apakšpunktu Savienības tiesību aktos tika ieviests viens no pārskatītā pielikuma grozījumiem, proti, pienākums no 2015. gada 1. janvāra SO_x-EKZ obligāti izmantot tādu flotes degvielu, kurā sēra saturs nepārsniedz 0,10 % (Direktīvas (ES) 2016/802 6. panta 2. punkts).

Līdzīgi kā pārskatītajā *MARPOL* VI pielikumā, arī Direktīvas 2012/33/ES 1. panta 6. punkta c) apakšpunktā tika noteikts, ka no 2020. gada 1. janvāra visos SO_x-EKZ neietilpstošajos teritoriālajos ūdeņos, kas atrodas kādas dalībvalsts jurisdikcijā ("Eiropas teritoriālie ūdeņi"), jāizmanto degviela, kurā sēra saturs nepārsniedz 0,50 % (Direktīvas (ES) 2016/802 6. panta 1 punkts). Tomēr — pretēji pārskatītajam *MARPOL* VI pielikumam — attiecībā uz šīs prasības stāšanos spēkā ES 2020. gadā netika paredzēta vēlāka atbilstīgas degvielas

[4] Sk. VITO, "*Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas*", 2013. gada marts.
[5] Sk. http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm
[6] COM(2013) 920 final.
[7] OV L 344, 17.12.2016., 1. lpp.

pieejamības pārskatīšana, tādējādi no paša sākuma nodrošinot juridisko noteiktību un atvēlot nozarei pietiekami ilgu laiku, lai sagatavotos.

Līdz šim ir pierādījies, ka obligātā prasība no 2015. gada Eiropas SO_x-EKZ izmantot flotes degvielu ar sēra saturu 0,10 % ļauj rezultatīvi sasniegt direktīvas mērķi — samazināt kuģu radīto sēra dioksīda emisiju kaitīgo ietekmi uz cilvēkiem un vidi. Vairāk nekā 93 % no pārbaudītajiem kuģiem SO_x-EKZ ievēroja stingrākās prasības sēra koncentrācijai, kas ļāva ievērojami samazināt sēra dioksīdu koncentrāciju gaisā reģionos, kuri robežojas ar SO_x-EKZ (piem., līdz 60 % Dānijā[8], 50 % Vācijas Ziemeļjūras salā Noiverkā[9] un Zviedrijas salās — Ēlandē (Otenbija) un Gotlandē (Hoburgena)[10], kā arī vairāk par 20 % Roterdamas–Reinmondas reģionā[11]).

Pēc tam, kad 2020. gadā stāsies spēkā 0,50 % sēra satura nepārsniegšanas prasība, SO_2 koncentrācijas samazināšanās gaisā gaidāma arī pārējos ES piekrastes reģionos. Tomēr būs jānoskaidro, vai ieguvumi no 0,50 % sēra satura ierobežojuma būs tādi paši kā no 0,10 % sēra satura ierobežojuma Eiropas SO_x-EKZ, lai visi ES iedzīvotāji būtu vienādi aizsargāti pret kuģu radīto gaisa piesārņojumu.

3. Savienības atbalsts dalībvalstīm un nozarei, lai sekmētu stingrāko sēra satura standartu izpildes nodrošināšanu un ievērošanu

Neilgi pirms 2015. gada 1. janvāra tika prognozēts, ka flotes degvielas ar maksimālo sēra saturu 0,10 % ("flotes gāzeļļa" jeb *MGO*) cena būs par 65–80 % augstāka nekā līdz tam SO_x-EKZ izmantotās *HFO* cena[12]. Daudzi kuģu īpašnieki un operatori prognozēja, ka 0,10 % sēra satura prasības stāšanās spēkā radīs vērā ņemamu ekonomisko ietekmi, jo būtiski pieaugs darbības izmaksas, it sevišķi tiem kuģu īpašniekiem, kuri lielu daļu darbību veic Eiropas SO_x-EKZ. Komisija ierosināja vairākus papildu pasākumus un atbalsta mehānismus (sīkāk izklāstīti turpmāk), lai tādējādi atbalstītu stingrāko sēra satura standartu izpildes nodrošināšanu un ievērošanu un minimizētu nevēlamus blakusefektus.

Tomēr vairākos vēlākos pētījumos[13,14,15] tika secināts, ka zema sēra satura prasību ieviešana Eiropas SO_x-EKZ nenoveda pie mazākas satiksmes vai būtiskas pārejas uz sauszemes

[8] Dānijas Vides un pārtikas ministrija, "*Sulphur content in the air halved since 2014*", 2016. gada novembris. Sk.: http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/

[9] Kattner et al., "*Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions*", 2015; Seyler et al., "*Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements*", 2017.

[10] IVL — Zviedrijas vides pētniecības institūts, "*Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations*", 2015. gada novembris. Sk.: http://www.ivl.se/

[11] Roterdamas-Reinmondas Vides aizsardzības aģentūra (*DCMR*), "*Cleaner air from cleaner shipping*", 2015. gada jūlijs, sk.: http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html

[12] Sk. Eiropas Jūras drošības aģentūra, "*The 0,1% sulphur in fuel requirement as from 1 January 2015 in SECAs – An assessment of available impact studies and alternative means of compliance*", 2010. gada decembris.

[13] CE Delft, "*SECA Assessment: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits — First drawings from European experiences*", 2016. gada aprīlis.

[14] *ESSF* apakšgrupas "Konkurence" kontekstā veiktais Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (EKKĪA) apsekojums (prezentēts *ESSF* plenārsēdē 2016. g. 26. janvārī).

transportu. Netika konstatēta neviena uzņēmuma vai jūras pakalpojumu sniedzēja slēgšana vai kravu apgrozījuma samazināšanās Ziemeļeiropas ostās, kas būtu tieši saistāma ar SO_x-EKZ prasībām, kā arī netika ziņots par nopietniem atbilstīgu degvielu nepieejamības gadījumiem. Lai gan uzskata, ka galvenais iemesls tam, kāpēc netika novērots, ka SO_x-EKZ noteiktās zema sēra satura prasības būtu izraisījušas negatīvas sekas, bija naftas cenu pazemināšanās, jānorāda, ka arī ES atbalsts dalībvalstīm un kuģniecības nozares ieinteresētajām personām palīdzēja minimizēt zema sēra satura prasību ietekmi uz nozares konkurētspēju un modālo īpatsvaru.

3.1 Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forums (*ESSF*)

Turpinot darbu, kas tika aizsākts ar 2011. gada septembra ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopumu[16], Komisija 2013. gadā izveidoja *ESSF*[17], kas ir īpašs forums, kas sekmē strukturēta dialoga veidošanu un sadarbību starp dažādiem Komisijas dienestiem, dalībvalstīm un jūrniecības ieinteresētajām personām, lai labāk risinātu vides ilgtspējas problēmas, ar kurām saskaras ES jūras transporta nozare. Līdztekus tehniskiem jautājumiem saistībā ar zema sēra satura atbilstības nodrošināšanas iespējām *ESSF* pievēršas arī ES kuģniecības nozares konkurētspējai un jauniem ilgtspējīga jūras transporta finansēšanas veidiem.

ESSF veido plenārsēde un tehnisko ekspertu grupas ("apakšgrupas"), un to vada Komisija, savukārt Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) veic tehniskā sekretariāta funkcijas. *ESSF* patlaban ir četras specializētas apakšgrupas[18], katrā no tām piedalās dalībvalstu eksperti un ieinteresētās personas, kā arī tās kopīgi vada Komisija, dalībvalstu un/vai ieinteresēto personu pārstāvji. Apakšgrupa "Sēra direktīvas īstenošana", kuru vēlāk aizstāja apakšgrupa "Kuģu radītās emisijas gaisā", sniedza galveno atbalstu sagatavošanās darbos saistībā ar 0,10 % sēra satura prasības stāšanos spēkā Eiropas SO_x-EKZ, un patlaban tā palīdz sagatavoties 0,50 % sēra satura prasības īstenošanai[19]. *ESSF* darbības joma neaprobežojas ar Sēra direktīvas īstenošanu — forums ir pievērsies arī kuģu radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām un kuģu radītajiem atkritumiem[20].

ESSF sniedz konkrētu un individualizētu atbalstu dalībvalstīm un nozarei attiecīgajās apakšgrupu jomās. Tā paveiktais palīdzēja izstrādāt Komisijas un *EMSA* vadlīnijas, Komisijas īstenošanas un deleģētos aktus, SJO iesniegtos (ES) dokumentus un caurskatīt Savienības tiesību aktus[21]. *ESSF* atspoguļo ražīgo sadarbību starp Komisijas dienestiem, valstu ekspertiem un ieinteresētajām personām, kura vērsta uz to, lai ES kuģniecības nozare būtu ilgtspējīga un konkurētspējīga. Ņemot vērā gūtos panākumus, *ESSF* pilnvarojums tika

---

[15] Dānijas Tehniskā universitāte, "*Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern EuropeRoRo SECA*"; pētījums īstenots no 2015. g. 15. jūnija līdz 2017. g. 14. jūnijam.
[16] COM(2013) 475 final.
[17] Komisijas 2013. gada 24. septembra Lēmums par ekspertu grupas izveidošanu jūras transporta ilgtspējības jautājumos — Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forums (*ESSF*), C(2013) 5984 final.
[18] Kuģu radītās emisijas gaisā; Flotes sašķidrinātā dabasgāze; Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas; Konkurētspēja
[19] Sk. Komisijas Ekspertu grupu reģistru, Nr. E02869, http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm
[20] Apakšgrupas, kas pēc mandāta izpildes slēgtas: Finansējums; Pētniecība un attīstība; Ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas; Kuģu radīto CO_2 emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija.
[21] Sk. sasniedzamo rezultātu sarakstu: http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html

pagarināts līdz 2018. gada 30. jūnijam[22], un pēdējā *ESSF* plenārsēdē 2017. gada 16. oktobrī tika ieteikts to pagarināt vēlreiz.

3.2 ES finansiālais atbalsts tīro kuģu tehnoloģiju izvēršanai

Komisija aktīvi atbalsta jūras transporta ilgtspējības uzlabošanu ES, izmantojot dažādus finanšu instrumentus, kas ir vērsti uz inovatīvu tehnoloģiju vai tīro degvielu pētniecības, izstrādes un ieviešanas projektiem.

Ar programmu "Apvārsnis 2020"[23] tiek līdzfinansēti pētniecības un inovācijas projekti, kuri vērsti uz tehnoloģiskiem uzlabojumiem ilgtspējīgas kuģniecības atbalstam (piem., izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas, tīri un efektīvi dzinēji, jaunas tehnoloģijas, piem., kurināmā elementi, elektrifikācija, ar atjaunojamo enerģiju (piem., vēja enerģiju) darbināmi dzinēji, uzlabota hidrodinamika) un ES kuģniecības nozares sagatavošanu Savienības un starptautisko saistību un mērķu izpildi vides jomā.

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) atbalsta videi draudzīgas kuģniecības veicināšanu, finansējot "zaļo" infrastruktūru un kuģu aprīkojumu. 2014. un 2015. gadā vien no EISI līdzekļiem (tostarp programmas "Jūras maģistrāles"[24]) pētījumiem, pilotpasākumiem un infrastruktūras projektiem piešķirti vairāk nekā EUR 185 miljoni[25].

Lai risinātu Eiropas kuģniecības nozares problēmas piekļūt komercbanku finansiālajam atbalstam videi draudzīgo kuģu tehnoloģiju finansēšanai, Komisija, par pamatu izmantojot *ESSF* veikto sagatavošanās darbu, ciešā sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku izstrādāja Zaļās kuģniecības garantiju (ZKG) programmu. ZKG programmu finansē no EISI un Eiropas Stratēģisko investīciju fonda (ESIF) līdzekļiem, un tās kopējais finansējums sasniedz EUR 750 miljonus. Paredzams, ka programma Eiropas kuģniecības nozarē piesaistīs investīcijas EUR 3 miljardu apmērā. 2017. gada decembrī tika parakstīta vienošanās par pirmo ZKG programmas darījumu, lai finansētu ar *LNG* darbināma prāmja būvniecību[26].

3.3 Eiropas Jūras drošības aģentūras sniegtais atbalsts dalībvalstīm

Komisija uzdeva *EMSA*[27] veikt papildu darbības, kas sekmētu zema sēra satura prasību īstenošanu un izpildes panākšanu. Šajā saistībā *EMSA* dalībvalstu iestādēm sniedz pielāgotu tehnisko palīdzību, izmantojot darbseminārus, mācību seminārus[28], paraugprakses apmaiņu, kā arī citus tehniskos norādījumus un rīkus.

---

[22] Komisijas 2016. gada 7. janvāra Lēmums C(2015) 9741.

[23] ES Pētniecības un inovācijas pamatprogramma (2014–2020), sk. arī https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport

[24] Sk. arī https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea

[25] Sk. arī Komisijas dienestu 2016. gada 30. septembra darba dokumentu par ES Jūras transporta stratēģijas 2009.–2018. gadam īstenošanu, SWD(2016) 326 final, 52. punkts.

[26] Sk. https://ec.europa.eu/commission/news/juncker-plan-france-signature-first-green-financing-maritime-sector-2017-dec-12_en

[27] Pamatojoties uz Vides ĢD un *EMSA* sadarbības līgumiem, sk. http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html

[28] Sk. pilnu *EMSA* mācību plānu dalībvalstīm par Savienības tiesību aktiem: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html

Komisija arī uzdeva *EMSA* veikt "vizīšu ciklu" dalībvalstīs, lai uzraudzītu direktīvas un attiecīgo īstenošanas tiesību aktu[29] faktisko īstenošanu. *EMSA* vizītes pārsvarā ilgst vairākas dienas, kuru laikā ar dažādām kompetentajām iestādēm (piemēram, ministrijām, krasta apsardzi, kā arī vietējām iestādēm, piemēram, ostas iestādēm) tiek sīki apspriesti valstu tiesību akti un procedūras. Vizīšu cikls sākās 2016. gada nogalē, un paredzams, ka tas noslēgsies 2021. gadā. Līdz 2017. gada beigām *EMSA* bija apmeklējusi septiņas dalībvalstis. Pirmajās dalībvalstu atsauksmēs ir uzsvērts, ka vizītes ir pārdomātas, un apstiprināts, ka *EMSA* konstatējumi uzlabo savstarpējo sapratni un kalpo kā katalizators valsts mēroga dialogam un turpmākām darbībām, kuru mērķis ir nodrošināt valsts īstenošanas pasākumu rezultativitāti. *EMSA* plāno 2019. gadā organizēt starpposma darbsemināru, lai apspriestu starpposma rezultātus. Kad būs apmeklētas visas dalībvalstis, *EMSA* Komisijai iesniegs horizontālo ziņojumu, kurā būs iekļauti vispārīgi konstatējumi un secinājumi par direktīvas īstenošanu.

3.4 Dalībvalstu komiteja Sēra direktīvas īstenošanai

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/802 17. pantu Komisija izveidoja Sēra direktīvas īstenošanas komiteju, lai sekmētu tās konsekventu un rezultatīvu īstenošanu (turpmāk "komiteja")[30]. Tā pirmo reizi sanāca 2014. gada oktobrī, un kopumā līdz šim notikušas piecas sanāksmes. Komiteja palīdz Komisijai realizēt īstenošanas pilnvaras, izstrādājot dokumentus iesniegšanai SJO un caurskatot *ESSF* apakšgrupu "Īstenošana" un "Kuģu radītās emisijas gaisā" sagatavotos dokumentus. Tā kā komitejā ir aktīvi iesaistītas dalībvalstis, tai ir svarīga loma direktīvas konsekventas un izmaksu ziņā efektīvas īstenošanas un izpildes nodrošināšanā visā ES, turklāt tai ir būtiska loma, gatavojoties 2020. gadam, kad stāsies spēkā prasība par 0,50 % sēra saturu.

4. Atbalsts flotes degvielas sēra satura ierobežojumu atbilstības pārbaudei

Pirms 2012. gada, kad direktīvā nebija iekļauti precīzi noteikumi par ikgadējo kuģu inspekciju un ņemamo degvielas paraugu skaitu, kāds jāievēro dalībvalstīm, to kopējais skaits bija relatīvi zems un dalībvalstu starpā ievērojami atšķīrās. Lai mainītu situāciju, Komisija ar Direktīvu 2012/33/ES tika pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus attiecībā uz flotes degvielu paraugu ņemšanas metodēm, reprezentatīva parauga definīciju un flotes degvielu paraugu ņemšanas biežumu (Direktīvas (ES) 2016/802 13. panta 4. punkts).

Komisija 2015. gada 16. februārī pieņēma Īstenošanas lēmumu (ES) 2015/253[31] (turpmāk "īstenošanas akts"), ar ko paredz noteikumus par paraugu ņemšanas uz kuģa procedūru, flotes piegādātāju kontroli, kā arī saistošu kuģu inspekciju un degvielas paraugu skaitu, kas katrai

[29] Regulas (EK) Nr. 1406/2002 3. pantā paredzēts, ka *EMSA* apmeklē dalībvalstis, lai palīdzētu Komisijai uzraudzīt un verificēt Savienības tiesību aktu pareizu īstenošanu un piemērošanu. Sk. http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html

[30] Informāciju par Komiteju Flotes degvielas sēra satura direktīvas īstenošanai meklējiet Komisijas Komitoloģijas reģistrā, http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm

[31] Komisijas 2015. gada 16. februāra Īstenošanas lēmums (ES) 2015/253, ar ko attiecībā uz sēra saturu flotes degvielās paredz noteikumus par paraugu ņemšanu un ziņošanu saskaņā ar Padomes Direktīvu 1999/32/EK (OV L 41, 17.2.2015., 55. lpp.).

dalībvalstij katru gadu jāveic, lai verificētu sēra saturu flotes degvielās, ko izmanto to kompetencē esošajos teritoriālajos ūdeņos peldošie kuģi.

Pēc apspriešanās ar dalībvalstīm un *ESSF* 2015. gada jūlijā *EMSA* publicēja "Sēra inspekciju norādījumus"[32], kuri papildina īstenošanas aktu, tādējādi veicinot saskaņotu pieeju sēra satura standartu verifikācijai. Norādījumos izvērsti skaidrots, piemēram, kā atbilstības pārbaudes veikšanai sekmīgi izmantot pieejamos kuģa dokumentus (piem., degvielas piegādes pavaddokumentus, kuģa žurnālu, tostarp naftas produktu operāciju žurnālu un dzinēja žurnālu, tilpnes zondēšanas un degvieleļļas maiņas žurnālu, tilpnes plānus vai cauruļu shēmas). *EMSA* arī izstrādāja direktīvas izpildes panākšanas mācību paraugkursu, kuru kopš 2015. gada apguvuši vairāk nekā 200 dalībvalstu inspektoru.

4.1 Kuģos izmantoto flotes degvielu paraugu ņemšana

Kuģos izmantoto flotes degvielu paraugu ņemšanu, lai verificētu sēra saturu, veic, vai nu analizējot noplombēto "degvielas paraugu" vai "reprezentatīvo paraugu", kas pievienots degvielas piegādes pavaddokumentam un ir pieejams uz kuģa, vai iegūstot un analizējot "punktparaugu", kas ņemts no kuģa degvielas padeves sistēmas

Lai gan jau pastāvēja SJO procedūra degvielas paraugu analīzei saskaņā ar *MARPOL* VI pielikuma 18. noteikuma 8.1. un 8.2. punktu, īstenošanas aktā tika noteikta procedūra punktparauga ņemšanai no kuģa degvielas padeves sistēmas. Pirms īstenošanas akta ES inspektori paraugus ņēma no dažādām vietām kuģa cauruļvadu sistēmā, un tas varēja ietekmēt paraugos konstatēto sēra saturu. Lai veicinātu starptautiski saskaņotas procedūras izstrādi, Savienības punktparaugu ņemšanas procedūra tika iesniegta SJO, kā rezultātā tapa dokuments "Vadlīnijas par kuģos izmantotās degvielas paraugu ņemšanu un sēra satura verifikāciju"[33], kurā lielā mērā pārņemta īstenošanas aktā noteiktā procedūra.

4.2 Citas atbilstības pārbaudes tehnoloģijas

Aizvien vairāk dalībvalstu izmanto atbilstības pārbaudes tehnoloģijas, kas nav dokumentu pārbaudes un fiziska degvielas paraugu ņemšana, lai ātri konstatētu, vai kuģis varētu atbilst sēra satura standartiem vai arī pastāv pamatotas šaubas, uz kuru pamata kuģī jāveic oficiāla inspekcija, lai izmantotajā degvielā pārbaudītu sēra saturu.

Dalībvalstīs izmanto vai izmēģina dažādas uz tiltiem, ienākšanas ostā punktos, uz patruļkuģu un mazu lidmašīnu klāja uzstādītas alternatīvas atbilstības pārbaudes tehnoloģijas, piemēram, pārnēsājamas paraugu ņemšanas ierīces (kas gandrīz nekavējoties spēj uzrādīt sēra saturu uz kuģa esošajā degvielā), tālizpētes tehnoloģijas un izplūdes gāzu analizatorus, kas var noteikt sēra saturu, mērot kuģa izplūdes gāzes tā ekspluatācijas laikā. Arī ES ir piešķīrusi finansējumu šo tehnoloģiju izstrādes un izmantošanas atbalstam[34]. Turklāt *EMSA* ir nesen noslēgusi līgumu par dronu / tālvadības gaisa kuģa sistēmu (*RPAS*)[35] izmantošanu, kas var

[32] "*EMSA Sulphur Inspection Guidance under Council Directive 1999/32/EC*", 2015. gada jūlijs.
[33] MEPC.1/Circ.864, 2016. gada 9. decembris.
[34] Sk., piemēram, projektu *COMPMON*: https://compmon.eu/
[35] Sk. http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html

palīdzēt dalībvalstu iestādēm konstatēt jūras piesārņojumu (piemēram, naftas noplūdes) vai monitorēt emisijas gaisā.

Šādu alternatīvu tehnoloģiju izmantošana dalībvalstīm var samazināt ar sēra satura standartu atbilstības pārbaudi saistītās kopējās izmaksas un laiku. Komiteja ir apmainījusies ar pieredzi šo atbilstības pārbaudes tehnoloģiju izmantošanā, un ar konstatējumiem tika iepazīstināta SJO [36]. Īstenošanas aktā ir īpaši atzīts novatorisku atbilstības verifikācijas tehnoloģiju potenciāls, un dalībvalstis ir mudinātas tās izmantot.

4.3 Obligāts inspekciju un degvielas paraugu ņemšanas biežums

Lai nodrošinātu vienlīdzīgu izpildes panākšanas slogu visām dalībvalstīm un vienlīdzīgus konkurences apstākļus ES ostām un operatoriem, Direktīvā 2012/33/ES Komisija tika pilnvarota noteikt saistošu inspekciju un flotes degvielas paraugu ņemšanas biežumu (Direktīvas (ES) 2016/802 13. panta 4. punkts), kas tika noteikts īstenošanas aktā.

Šo biežumu galvenokārt nosaka dalībvalsts ostās ienākošo kuģu skaits gadā. Atbilstīgi Īstenošanas lēmuma (ES) 2015/253 3. panta 1. punktam visas dalībvalstis veic kuģu dokumentu inspekcijas vismaz 10 % kuģu no to individuālo kuģu kopskaita, kas gadā ienāk to ostās. Dalībvalstīm papildus dokumentu pārbaudei jāveic degvielas paraugu ņemšana un sēra satura analīze 20–40 % no pārbaudītajiem kuģiem atkarībā no tā, vai dalībvalsts (daļēji) robežojas ar SO_x-EKZ vai ne. Paraugu ņemšana SO_x-EKZ notiek biežāk nekā citos Eiropas teritoriālajos ūdeņos, ņemot vērā, ka augstākā zema sēra satura flotes degvielas cena varētu pamudināt operatorus riskēt tikt sodītiem par neatbilstīgas degvielas izmantošanu. Kuģus, kuriem tiek veikta inspekcija un/vai degvielas paraugu ņemšana, izvēlas paši valstu inspektori. Saskaņā ar īstenošanas aktu dalībvalsts kopējo gadā ņemamo degvielas paraugu skaitu drīkst koriģēt, ja dalībvalsts izmanto alternatīvu atbilstības pārbaudes tehnoloģiju.

Komisija varētu apsvērt inspekciju un paraugu ņemšanas biežuma pārskatīšanu nākotnē, ņemot vērā, ka 2020. gadā spēkā stāsies prasība par 0,50 % sēra saturu, kā arī lai ieviestu riskbalstītu Savienības pieeju inspekcijām nolūkā vairāk pievērsties tiem, kam ir lielāks risks kļūt par pārkāpējiem. Šāda mehānisma izstrādei nepieciešama apjomīga informācija par kuģu veidu, operatoru, maršrutu un degvielas piegādātāju atbilstības tendencēm.

4.4 Flotes degvielas paraugu ņemšana tās piegādes brīdī kuģim

Tā kā flotes degvielas sēra satura atbilstības pārbaude galvenokārt ir orientēta uz "kuģī notiekošo", ar Direktīvu 2012/33/ES tika ieviesti arī noteikumi degvielas piegādātāju kontroles pastiprināšanai, t. i, "sauszemes pusē" (Direktīvas (ES) 2016/802 6. panta 9. punkts). Dalībvalstīm tagad ir jāvēršas pret degvielas piegādātājiem, kuri pieķerti piegādājam degvielas piegādes pavaddokumentā norādītajai specifikācijai neatbilstīgu flotes degvielu, un pārredzamības palielināšanai jāuztur publiski pieejams flotes degvielas piegādātāju reģistrs. Dalībvalstīm ir arī jākontrolē flotes degvielas piegādātāji, ņemot paraugus no to produktiem pirms to piegādes kuģim, ja ir saņemti atkārtoti ziņojumi par

[36] SJO PPR 5/13/5 par priekšlikumu *MARPOL* VI pielikuma 14.3.1. noteikuma konsekventai īstenošanai

iespējamām kvalitātes problēmām (“reklamācijas”) (Īstenošanas lēmuma (ES) 2015/253 4. pants).

2016. gadā Komisija sāka pētījumu[37], lai turpinātu degvielas piegādātāju pārraudzības un licencēšanas procedūru novērtēšanu dalībvalstīs. Pētījums arī sniegs norādes par to, kuros posmos vajadzētu pastiprināt flotes degvielas piegādātāju kontroli, lai nodrošinātu augstas kvalitātes atbilstīgas degvielas piegādi kuģiem, kas piestāj ES ostās[38].

5. Dalībvalstu ziņojumi un *THETIS-EU*

Iepriekš tika konstatēts, ka dalībvalstu ziņojumi nesniedz pietiekamu informāciju, lai ES līmenī gūtu pārskatu par atbilstību sēra satura standartiem, jo nepastāvēja saskaņoti noteikumi par dalībvalstu ziņojumu saturu un formātu[39]. Tādēļ ar 2012. gadā pārskatīto Sēra direktīvu Komisija tika pilnvarota pieņemt sīkāk izstrādātus noteikumus par dalībvalstu ikgadējo ziņojumu saturu un formātu.

Šajā saistībā Īstenošanas lēmuma (ES) 2015/253 7. pantā uzskaitīta visa informācija par flotes degvielas sēra satura izpildes nodrošināšanu, kas dalībvalstīm jāiekļauj ikgadējos ziņojumos. Dalībvalstu ikgadējie ziņojumi par darbībām, kas veiktas, lai verificētu sadedzināšanas iekārtās izmantoto degvielu sēra saturu, notiek saskaņā ar veidni, par kuras brīvprātīgu izmantošanu komitejā 2016. gadā tika panākta vienošanās.

Ņemot vērā, ka 2015. gada 1. janvārī stājās spēkā prasības par zemu sēra saturu SO_x-EKZ, Komisija uzdeva *EMSA* izstrādāt Savienības informācijas sistēmu, kurā reģistrēt un apmainīties ar informāciju un konstatējumiem, kas gūta kuģu inspekcijās, tostarp degvielas paraugu ņemšanā un analīzē. *EMSA* izstrādāja sistēmu “*THETIS-EU*”, kas pilnvērtīgi sāka darboties 2015. gada 1. janvārī.

THETIS-EU satur visus Īstenošanas lēmuma (ES) 2015/253 7. pantā norādītos obligātos ziņošanas laukus un ļauj gandrīz reāllaikā monitorēt atsevišķu kuģu atbilstības datus visās dalībvalstīs. *THETIS-EU* izmanto visas dalībvalstis (brīvprātīgi), un tuvākajā nākotnē piekļuves tiesības varētu tikt piešķirtas arī ES kaimiņvalstīm. Ar *THETIS-EU* palīdzību ziņojumi par kuģu atbilstību sēra satura standartiem visā ES ir kļuvuši ievērojami kvalitatīvāki un konsekventāki. Patlaban notiek diskusijas ar dalībvalstīm par to, kā vēl vairāk uzlabot *THETIS-EU* lietderīgumu un lietotājdraudzīgumu, kā arī to, kā pielāgot sistēmu direktīvas izpildes panākšanas vajadzībām nākotnē.

Saskaņā ar Īstenošanas lēmuma (ES) 2015/253 8. pantu un nolūkā samazināt administratīvo slogu dalībvalstīm, *THETIS-EU* var nodrošināt dalībvalstīm kopsavilkumu par iepriekšējā gada laikā ievadītajiem datiem, ko tās var izmantot, lai sagatavotu ikgadējo ziņojumu, kas

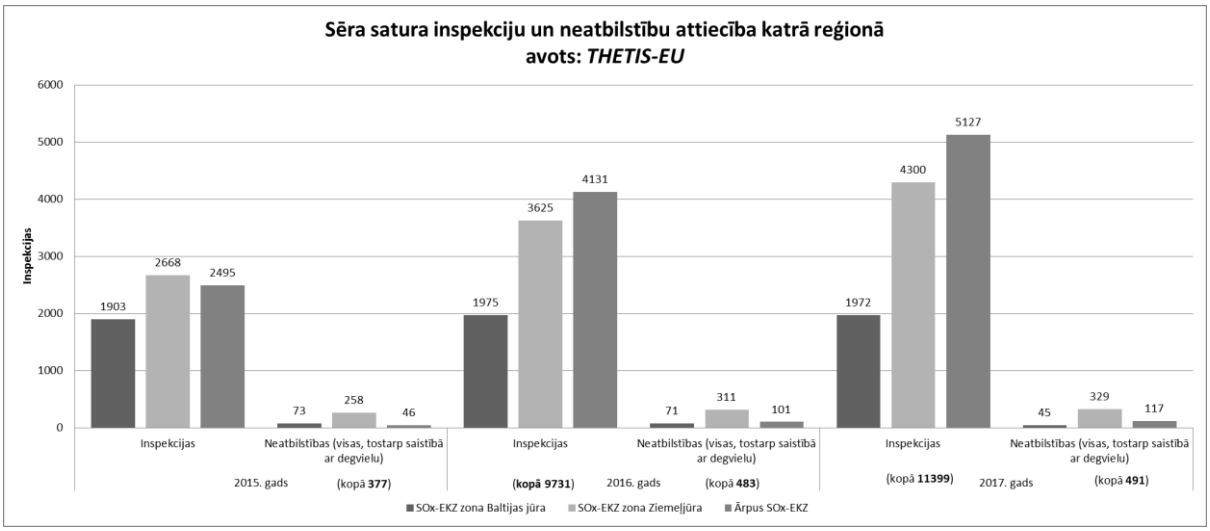
[37] Sk. līguma paziņojumu 2016/S 130 — 232460, 8.7.2016.
[38] Flotes degvielas patlaban neietilpst Degvielu kvalitātes direktīvas (Direktīva 98/70/EK) darbības jomā. Tomēr, ņemot vērā, ka 2020. gadā maksimālais sēra saturs būs 0,50 %, tiek izstrādāti jauni degvielu veidi (tostarp uz naftu bāzētu produktu maisījumi), un šajās jaunajās degvielās būtu lietderīgi kontrolēt arī citus degvielas kvalitātes parametrus, ne tikai sēra saturu.
[39] Sk. arī Direktīvas 2012/33/ES 18. apsvērumu.

jāiesniedz Komisijai. Pēc komitejas lēmuma no 2017. gada jūnija *THETIS-EU* pieejamie sēra satura inspekciju dati ir agregētā veidā publiski pieejami arī *EMSA THETIS-EU* portālā[40].

6. Flotes degvielu sēra satura standartu atbilstības līmenis

Laikā no 2015. gada 1. janvāra (kad sistēma sāka darboties) līdz 2017. gada 31. decembrim *THETIS-EU* ir reģistrēti vairāk nekā 28 000 konkrētu inspekciju[41] (vidēji aptuveni 700–900 mēnesī). Salīdzinājumā ar laiku pirms īstenošanas akta pieņemšanas un *THETIS-EU* ieviešanas ir audzis inspekciju skaits — ja iepriekš inspicēja vienu kuģi no tūkstoš ES ostās ienākušajiem kuģiem, tad šobrīd inspicē aptuveni katru desmito kuģi. Aptuveni 60 % šo inspekciju (ap 16 500) tika veiktas Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionā, bet pārējās — citās Eiropas jūras teritorijās. Šajā laikposmā reģistrēti aptuveni 1350 neatbilstības gadījumi[42] (aptuveni 5 % no kopējā inspekciju skaita). Vairāk nekā 80 % šo gadījumu konstatēti SO_x-EKZ, bet atlikusī daļa (visbiežāk saistībā ar neatbilstīgas degvielas izmantošanu noenkurotos kuģos) pārējās Eiropas jūras teritorijās.

Kā redzams grafikā, kopējais paziņoto ikgadējo inspekciju skaits laikā no 2015. gada līdz 2017. gadam ir būtiski audzis, savukārt paziņoto neatbilstības gadījumu skaits gadā ir šķietami stabilizējies un samazinājies proporcionāli ikgadējo inspekciju skaita pieaugumam.



Saistošais ikgadējais inspekciju un degvielas paraugu skaits kopā ar saistošo ziņošanas formātu un *THETIS-EU* izmantošanu ir nodrošinājis daudz sīkākus un pilnīgākus ziņojumus, kas ļaujot labāk salīdzināt dalībvalstu centienus. Augstais atbilstības rādītājs liecina par nozares centieniem palīdzēt samazināt jūras transporta radīto gaisa piesārņojumu, taču

[40] Sk. https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home
[41] 2017. gada 30. decembra dati.
[42] Identificēti dokumentu pārbaudēs, kurās konstatēti nepareizi vai nepilnīgi aizpildīti kuģa žurnāli, degvielas maiņas procedūras, degvielas piegādes pavaddokumenti un ieraksti par emisiju samazināšanas metožu darbību, vai degvielas paraugu analīzēs, kurā konstatēts, ka pārsniegts maksimāli pieļaujamais sēra saturs.

ievērojami pastiprinātajiem dalībvalstu sēra satura standartu monitoringa un izpildes nodrošināšanas pasākumiem ir bijis arī jūtams atturošais efekts.

Lai gan kopumā ir palielinājušies centieni panākt izpildi, dažas dalībvalstis nav veikušas inspekcijas un paņēmušas degvielas paraugus tādā skaitā, kāds prasīts īstenošanas aktā. Komisija patlaban analizē dalībvalstu centienus, taču tā ir informēta, ka dažas (vietējās inspekcijas) iestādes saskārās ar aizkavējumiem sēra inspekciju konstatējumu reģistrēšanā *THETIS-EU*. Komisija vajadzības gadījumā veiks turpmākus pasākumus attiecībā uz dalībvalstīm, kas neizpilda inspekciju un degvielas paraugu ņemšanas biežuma prasības.

Paziņotie dati arī liecina, ka dalībvalstīm jāveic papildu izpildes nodrošināšanas pasākumi un jāpārbauda atbilstība dažiem citiem sēra satura standartiem, jo īpaši attiecībā uz 1,50 % maksimālo līmeni "pasažieru kuģiem, kas veic regulārus reisus" (Direktīvas (ES) 2016/802 6. panta 5. punkts), kas principā varētu ietvert arī kruīza kuģus, ārpus SO_x-EKZ (piemēram, Vidusjūrā), ciktāl šādus kuģus var uzskatīt par ekspluatētiem regulāros pārvadājumos[43], kā arī flotes degvielu sēra saturu un kopējo kvalitāti piegādes brīdī (Direktīvas (ES) 2016/802 13. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) punkts).

7. Alternatīvas atbilstības nodrošināšanas metodes

Direktīvas (ES) 2016/802 8. pantā ir atļauts izmantot "emisiju samazināšanas paņēmienus", piemēram, alternatīvas degvielas, īpašu aprīkojumu vai iekārtas uz kuģiem kā alternatīvas zema sēra satura flotes degvielu izmantošanai, ja to lietošana dod vismaz līdzvērtīgu vai pat lielāku emisiju samazinājumu un ja tiek izpildīti visi attiecīgie direktīvā paredzētie nosacījumi.

Tomēr, kā norādīts arī Direktīvas (ES) 2016/802 34. apsvērumā, alternatīvu paņēmienu izmantošana, lai nodrošinātu atbilstību sēra satura ierobežojumiem dalībvalstu ūdeņos, nedrīkstētu radīt nelabvēlīgu ietekmi citās jomās, piemēram, ūdens vidē, ko radītu piesārņojuma novadīšana jūrā vai cieto atkritumu plūsmas, vai būtisks siltumnīcefekta gāzu emisiju pieaugums[44]. Ciktāl iespējams, Komisija palīdz dalībvalstīm nodrošināt atbilstību Savienības tiesību aktos noteiktajām saistībām, kas šķietami pārklājas[45].

7.1 Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas

Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas (*EGCS*) jeb "skruberi" ļauj turpināt izmantot *HFO*, jo tās atbrīvo izplūdes gāzes no sēra daļiņām, izvadot tās caur sālsūdens vai saldūdens kontūru. Attiecībā uz izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu apstiprināšanu un lietošanu Direktīvas

[43] 2014. gada 23. janvāra spriedumā lietā C-537/11 par *Tribunale di Genova* (Itālija) lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu Eiropas Savienības Tiesa paredzēja konkrētus nosacījumus, pēc kuriem noteikt, vai konkrēts kruīza kuģis uzskatāms par pasažieru kuģi, kas veic regulārus pārvadājumus.

[44] Atļauja izmantot alternatīvus atbilstības nodrošināšanas paņēmienus, lai izpildītu direktīvā noteiktās saistības, neatbrīvo dalībvalstis no pienākumiem, kas tām noteikti citos Savienības tiesību aktos, piemēram, Ūdens pamatdirektīvā (Direktīva 2000/60/EK), Jūras stratēģijas pamatdirektīvā (Direktīva 2008/56/EK) vai Ostu atkritumu uzņemšanas iekārtu direktīvā (Direktīva 2000/59/EK).

[45] Viena no šīm problēmām ir mazgāšanas ūdens izplūšana no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām. Sk. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf

(ES) 2016/802 9. pantā un II pielikumā ir minēti attiecīgie SJO noteikumi, savukārt kuģiem, kas kuģo ar ES dalībvalsts karogu, *EGCS* jābūt apstiprinātām saskaņā ar Direktīvu 2014/90/ES par kuģu aprīkojumu[46]. Izmantojot *ESSF* tehnisko palīdzību, ES palīdz virzīt diskusijas SJO par izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu apstiprināšanas un izmantošanas tiesisko regulējumu[47].

Ir nepieciešama iedarbīga aiz borta novadītā ūdens (piemēram, mazgāšanā izmantotā ūdens, notecinātā ūdens) kontrole, lai mazinātu iespējamo negatīvo ietekmi uz jūras vidi, ko izraisa paskābināšanās (pH vērtību izmaiņas) vai smago metālu noplūde un kas kavē dalībvalstis sasniegt Savienības tiesību aktos virszemes ūdeņu kvalitātes jomā noteiktos mērķus[48]. Lai vēl vairāk mazinātu *EGCS* negatīvo ietekmi uz jūras vidi un nodrošinātu saskaņotību ar *MARPOL* VI pielikumu, Komisija nesen priekšlikumā "jaunai" direktīvai par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai[49] ierosināja klasificēt atliekas un notecināto ūdeni kā atkritumu veidus.

7.2 Sašķidrināta dabasgāze (*LNG*)

Salīdzinājumā ar smago degvieleļļu *LNG* izmantošana par alternatīvu degvielu varētu ne tikai samazināt SO_x emisijas, bet arī būtiski samazināt NO_x un cieto daļiņu emisijas. Patlaban pasaulē ir vairāk nekā 200 visdažādākā lieluma un veidu kuģu (kas jau tiek ekspluatēti vai ir pasūtīti), kas kā alternatīvu degvielu izmanto *LNG*. Tomēr, lai no *LNG* izmantošanas par flotes degvielu kopumā rastos vidiskais labums, ir jākontrolē iespējamā metāna (CH_4) emisija, ko rada dabasgāzes izmantošana kuģu dzinējos.

ESSF apakšgrupa "*LNG* izmantošana par flotes degvielu" pašreiz izstrādā vienotus noteikumus, kas nodrošinātu drošu un ilgtspējīgu *LNG* izmantošanu ES un starptautiski[50]. 2018. gada februārī *EMSA* publicēja vadlīnijas ostu iestādēm un administrācijām par drošu *LNG* bunkurēšanu[51], un to pamatā lielākoties ir *ESSF* darbs un tā ekspertu pieredze. Direktīvā 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[52] (II pielikuma 3.1. punkts) noteikts, ka uzpildes punkti, kas paredzēti jūras kuģiem un iekšējo ūdensceļu kuģiem, Eiropas ostās turpmāk tiks vēl vairāk standartizēti, lai atvieglotu to darbību visā ES. Turklāt vairākas dalībvalstis saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES[53] pieņemtajā valsts politikas

[46] OV L 257, 28.8.2014., 146.–185. lpp.

[47] ES iesniedza SJO dažādus dokumentus par *EGCS*, piemēram, IMO MEPC 71/9/1 par SJO izplūdes gāzu tīrīšanas sistēmu vadlīniju pārskatīšanu, IMO 5/11 par globāli saskaņotu notekūdeņu paraugu ņemšanas procedūru un IMO 5/11/1 par kuģu, kas aprīkoti ar skruberiem, nejaušu sabojāšanos, instrumentu kļūdām un šķietami īslaicīgu neatbilstību un pagaidu veiktspēju.

[48] Piemēram, Direktīvā 2000/60/EK, ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā ("Ūdens pamatdirektīva"), un Direktīvā 2008/56/EK, ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā ("Jūras stratēģijas pamatdirektīva").

[49] COM(2018) 33 final.

[50] Sk., piem., iesniegumus SJO: MSC 94/11/1 par standarta *LNG* degvielas piegādes pavaddokumentu un IMO MSC 94/11/2 par standarta savienotājiem.

[51] Sk. http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3207-guidance-on-lng-bunkering-to-port-authorities-and-administrations.html

[52] OV L 307, 28.10.2014., 1.–20. lpp.

[53] Sk. arī Komisijas kopsavilkumu par valstu plāniem alternatīvo degvielu infrastruktūrai: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf

regulējumā izziņojušas papildu pasākumus, ar ko veicinās alternatīvu degvielu izmantošanu jūras transportā.

7.3 Elektrifikācija

Tā kā piestātnē noenkuroti kuģi atrodas pilsētu teritoriju tuvumā, tie var būtiski veicināt gaisa piesārņojumu ostas pilsētās un tādējādi kavēt centienus sasniegt Direktīvā 2008/50/EK par apkārtējā gaisa kvalitāti[54] noteiktos Savienības gaisa kvalitātes standartus. Lai vēl vairāk mazinātu kaitīgās SO_x emisijas, ko rada kuģi piestātnē, direktīva mudina dalībvalstis atļaut pietauvotajiem kuģiem izmantot "krasta elektroenerģijas pieslēgumu" vai "krasta elektroapgādi" (*OPS*). Kuģu savienošana ar *OPS* arī veicinātu NO_x un PM emisiju samazināšanu, un, lai uzlabotu gaisa kvalitāti ostas pilsētās, to varētu veicināt vairāk, nekā šobrīd paredzēts Direktīvas 2014/94/ES 4. panta 5. punktā.

Saskaņā ar 19. pantu Direktīvā 2003/96/EK par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai[55] dalībvalstīm var atļaut piemērot samazinātu nodokļa likmi elektroenerģijai, ko nodrošina kuģiem piestātnē, jo tas var mudināt kuģu īpašniekus investēt nepieciešamajās uz klāja esošajās iekārtās, lai izmantotu elektroenerģiju, ko iegūst no sauszemes elektrotīkla, nevis flotes degvielas. Vairākas dalībvalstis šādu atļauju jau ir izmantojušas[56].

7.4 Jaunu emisijas samazināšanas paņēmienu apstiprināšana un izmēģināšana

Lai veicinātu jaunu emisijas samazināšanas tehnoloģiju izmēģināšanu un izstrādi, direktīva ļauj dalībvalstīm apstiprināt un pirms apstiprināšanas piešķirt izmēģinājumu laiku jauniem emisijas samazināšanas paņēmieniem uz kuģiem, kas kuģo ar šo valstu karogu. Direktīvas (ES) 2016/802 10. pantā noteikts, ka dalībvalstīm ir rakstiski jāinformē Komisija un ikviena attiecīgās ostas valsts par izmēģinājumu laika noteikšanu vismaz sešus mēnešus pirms izmēģinājumu sākuma, kā arī par to pilniem rezultātiem — pēc to beigām. Tā kā kopš 2014. gada 18. jūnija (Direktīvas 2012/33/ES transponēšanas termiņš) piecas dalībvalstis saskaņā ar 10. pantu ir paziņojušas par nodomu noteikt izmēģinājumu laiku 26 kuģiem, diemžēl šķiet, ka ne visas dalībvalstis ir paziņojušas par plānotajiem izmēģinājumiem un to rezultātiem direktīvā noteiktajos termiņos.

Komisija vajadzības gadījumā veiks turpmākus pasākumus saistībā ar dalībvalstu atbilstību prasībām par izmēģinājumiem, tostarp attiecībā uz tādiem kuģiem bez ES karoga, kuri darbojas to ūdeņos, lai nodrošinātu pilnīgu pārredzamību par vides ieguvumiem, ko dod jauni emisijas samazināšanas paņēmieni, un izvairītos no tā, ka daži kuģi var izmantot nelikumīgi ilgu izmēģinājumu laiku. Papildus varētu pielāgot *THETIS-EU*, lai to izmantotu dalībvalstu paziņojumiem par izmēģinājumu atļaujām.

[54] OV L 152, 11.6.2008., 1.–44. lpp.
[55] OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.
[56] Piemēram, Vācija, Zviedrija un Dānija (attiecīgie Padomes Īstenošanas lēmumi: 2014/722/ES (2014. gada 14. oktobris), 2014/725/ES (2014. gada 14. oktobris) un (ES) 2015/993 (2015. gada 19. jūnijs)).

8. Papildu atbalsts kuģu radītā gaisa piesārņojuma samazināšanai

8.1 Gatavošanās sēra satura globālās maksimālās vērtības 0,50 % izpildes panākšanai

2016. gada oktobrī, ņemot vērā atbilstīgu degvielu globālās pieejamības izvērtējuma secinājumus, SJO pieņēma nozīmīgu lēmumu atstāt spēkā 2020. gadu kā sēra satura globālās maksimālās vērtības 0,50 % spēkā stāšanās brīdi[57]. Lai panāktu to, ka tiek pieņemts šis lēmums, kas palīdzēs samazināt kuģu radītā gaisa piesārņojuma nelabvēlīgo ietekmi uz visas pasaules iedzīvotājiem, liela nozīme bija ES un dalībvalstu atbalstam.

Ņemot vērā dažādos šajā ziņojumā aprakstītos Savienības atbalsta mehānismus, ES dalībvalstis ir labi sagatavojušās nodrošināt, ka no 2020. gada sekmīgi tiks izpildīta prasība par maksimālo sēra saturu 0,50 %. Tomēr starptautiskā līmenī vēl daudz jāpaveic, lai globāli sagatavotos atbilstībai un panāktu izpildi attiecībā uz *MARPOL* VI pielikumā noteikto sēra satura maksimālo vērtību 0,50 %. Lai visā pasaulē nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus operatoriem un samazinātu kuģu radīto gaisa piesārņojumu, jo īpaši piekrastes reģionos, kas atrodas intensīvi izmantotu starptautiskās kuģu satiksmes maršrutu tuvumā, ir svarīgi tam pienācīgi sagatavoties.

Komisija un ES dalībvalstis ar *ESSF* apakšgrupas "Kuģu radītās emisijas gaisā" atbalstu aktīvi veicina diskusijas SJO par to, kā notiek gatavošanās tam, ka stāsies spēkā sēra satura globālā maksimālā vērtība, tostarp stāsta par savu plašo pieredzi zema sēra satura prasību īstenošanā Eiropas SO_x-EKZ gan no pārvaldes, gan operatora skatpunkta[58].

8.2 Sēra direktīvas ārējā dimensija

EMSA nodrošina spēju veidošanas pasākumus, piemēram, kandidātvalstu, iespējamo kandidātvalstu un Eiropas kaimiņattiecību instrumenta valstu jūras iestādēm un inspektoriem īpašas apmācības par ES tiesību aktiem vides jomā, tostarp attiecībā uz kuģu radītām emisijām gaisā, lai uzlabotu sēra satura standartu izpildi un tuvinātu tiesību aktus Savienības *acquis* (atbalstot to šābrīža vai plānoto iestāšanās procesu[59,60]). Ar *EMSA* atbalstu tiek atvieglota arī turpmāka piekļuve *THETIS-EU*.

[57] Sk. http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/mepc-70-2020sulphur.aspx

[58] ES un tās dalībvalstis ir iesniegušas īpašus dokumentus SJO (piemēram, MEPC 70/INF.41 un PPR 5/13/5), kā arī plāno iesniegt papildu informāciju.

[59] 2014. gada maijā kandidātvalstīm un iespējamām kandidātvalstīm notika īpašas mācības par gaisa piesārņojumu. 2018. gada pirmajā ceturksnī ir paredzētas vēl divu dienu mācības. Sk. http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html

[60] *EMSA* projekta *TRACECA* ietvaros sniedz tehnisko palīdzību saņēmējām valstīm, kas robežojas ar Melno jūru un Kaspijas jūru, kā arī projekta *SAFEMED IV* ietvaros — saņēmējām valstīm Dienvidu kaimiņreģionā. Abus projektus (katru EUR 4 miljonu apmērā) finansē no Eiropas kaimiņattiecību instrumenta (EKI).
Sk. http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html

2016. gada 14. oktobrī Enerģētikas kopienas Ministru padome[61] nolēma grozīt Līgumu, iekļaujot tajā Sēra direktīvu un īstenošanas aktu[62]. Šī regulatīvā saskaņošana palīdzēs vēl vairāk samazināt SO_X emisiju kaimiņreģionos.

Krievijas Federācijai, kas ir *MARPOL* VI pielikuma, Konvencijas par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību ("Helsinku konvencija") dalībvalsts un Baltijas jūras SO_x-EKZ piekrastes valsts, ir svarīga nozīme attiecībā uz zema sēra satura prasību atbilstības ievērošanas pārbaudi kuģiem, kas iekuģo Krievijas ostās Baltijas jūrā vai kuģo ar Krievijas karogu. Šie centieni ir būtiski svarīgi vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanā, jo īpaši Baltijas jūras SO_x-EKZ, un piekļuve *THETIS-EU* varētu palīdzēt nodrošināt izpildi.

8.3 Slāpekļa oksīdu emisiju kontroles zonas Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā

Papildus Komisijas 2013. gada Tīra gaisa politikas pasākumu kopumam un atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/802 14. panta 2. punktam Komisija turpina izvērtēt kuģu radīto emisiju samazināšanas progresu, tostarp attiecībā uz emisijām, kas nav SO_x, un iespējas vēl vairāk samazināt nozares radīto gaisa piesārņojumu. Šajā saistībā jānorāda, ka slāpekļa oksīda (NO_x) emisijas no kuģiem pastiprina vietējās gaisa kvalitātes problēmas ES (ko izraisa palielināta slāpekļa dioksīda (NO_2) koncentrācija gaisā) un Eiropas jūru eitrofikāciju.

Reaģējot uz Baltijas jūras un Ziemeļjūras piekrastes valstu kopīgu lūgumu, SJO 2017. gada jūlijā noteica, ka abas jūras ir "Slāpekļa oksīdu emisiju kontroles zonas" (NO_x-EKZ)63. Tas nozīmē, ka dzinējam, kas uzstādīts pēc 2021. gada 1. janvāra uzbūvētam kuģim, ko ekspluatē Baltijas jūrā vai Ziemeļjūrā, būs jāatbilst *MARPOL* VI pielikumā noteiktajām prasībām III pakāpes dzinējiem. Bez šiem kontroles pasākumiem NO_x emisijas, kas saistītas ar kuģošanu Ziemeļjūrā, līdz 2030. gadam radītu 7–24 % no gada vidējās NO_2 koncentrācijas gaisā Ziemeļjūras piekrastes valstīs, savukārt III pakāpes dzinēju prasību piemērošana vairākos Baltijas jūras reģionos varētu mazināt eitrofikāciju pat par 20–30 %64.

8.4 Turpmākas darbības kuģu radītā gaisa piesārņojuma mazināšanai

Daudzās ES piekrastes pilsētās un reģionos joprojām tiek pārsniegti Savienības gaisa kvalitātes standarti, tāpēc ir jārīkojas un jāveic pasākumi, lai samazinātu atmosfēru piesārņojošo vielu emisijas no visiem piesārņojuma avotiem, tostarp kuģiem. No 2020. gada pēc 0,50 % sēra satura standarta stāšanās spēkā visi Eiropas iedzīvotāji izjutīs uzlabojumus no samazinātām kuģu SO_x emisijām, taču tuvākajā laikā nav plānots samazināt kuģu radītās NO_x

[61] Enerģētikas kopiena ir starptautiska organizācija, kurā ietilpst ES, Albānija, Bosnija un Hercegovina, Gruzija, bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Kosova, Moldova, Melnkalne, Serbija un Ukraina. Tās mērķis ir paplašināt ES iekšējo enerģijas tirgu, aptverot Dienvidaustrumeiropu un Melnās jūras reģionu.

[62] Ministru Padomes 2016. gada 14. oktobra lēmums 2016/15/MC-EnC.

[63] Sk. http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-70th-session.aspx

[64] Sk. arī Komisijas 2016. gada 22. septembra priekšlikumu Padomes lēmumam par nostāju, kura Eiropas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā Jūras vides aizsardzības komitejas 70. un 71. sesijā saistībā ar tādu *MARPOL* VI pielikuma grozījumu apstiprināšanu un pieņemšanu, kuri attiecas uz Baltijas jūras un Ziemeļjūras noteikšanu par slāpekļa oksīdu emisijas kontroles zonu (*NECA*) un šīs noteikšanas stāšanos spēkā, COM(2016) 617 final.

emisijas, izņemot Baltijas jūras un Ziemeļjūras NO_x-EKZ, lai gan ES gaisa kvalitātes standarti attiecībā uz NO_2 regulāri tiek pārsniegti arī Dienvideiropas piekrastes reģionos[65].

Komisija 2017. gadā sāka pētījumu, lai noteiktu ieguvumus veselībai un saistītās izmaksas, ko radītu papildu emisijas kontroles zonu noteikšana (gan SO_x, gan NO_x emisijām) Eiropas jūrās, izņemot Baltijas jūru un Ziemeļjūru. Pētījumā tiks arī izvērtēti iespējamie ieguvumi, kas rastos, ja no 2020. gada Eiropas jūrās ārpus SO_x-EKZ sēra saturs flotes degvielās tiktu samazināts no 0,50 % līdz 0,10 %. Komisija arī uzdeva *EMSA* izveidot pārskatus par kuģu emisiju (SO_x, NO_x un PM) kopējo daudzumu visos Eiropas teritoriālajos ūdeņos, par pamatu izmantojot datus par kuģu aktivitāti.

Abiem uzdevumiem vajadzētu būt pabeigtiem 2018. gadā. Tas ļaus Komisijai un dalībvalstīm labāk novērtēt kuģu radīto emisiju ietekmi uz gaisa kvalitāti piekrastes reģionos, un tas savukārt palīdzēs izstrādāt atbilstošas rīcībpolitikas un pasākumus, ar ko vēl vairāk varētu samazināt kuģošanas ietekmi uz gaisa piesārņojumu Savienībā. Tas varētu arī sniegt informāciju, kas varētu būt noderīga diskusijām sakarā ar Barselonas konvenciju, kuras līgumslēdzēja puse ir Savienība, par iespējamību Vidusjūru vai tās daļu atzīt par SO_x-EKZ.

9. Secinājumi par īstenošanu, atbilstību un turpmākajām darbībām

Ņemot vērā šajā ziņojumā aprakstīto rūpīgo gatavošanos un sekmīgo sadarbību ar dalībvalstīm un nozari, kā arī to starpā, var secināt, ka Direktīvas 1999/32/EK īstenošana kopš tās pēdējās pārskatīšanas 2012. gadā (patlaban kodificēta kā Direktīva (ES) 2016/802) ir pārliecinoši pavirzījusies uz priekšu. Tā kā sēra satura standartu atbilstības līmenis ir labs un ir uzlabota izpilde, SO_2 koncentrācija piekrastes reģionos, jo īpaši SO_x-EKZ, ir būtiski pazeminājusies, savukārt kopējā ekonomiskā ietekme uz nozari joprojām ir minimāla.

Nozares un dalībvalstu pieredze, kas gūta, gatavojoties pārejai uz 0,10 % sēra saturu flotes degvielā Eiropas SO_x-EKZ no 2015. gada 1. janvāra, kā arī atbilstības pārbaudēs, ir sniegusi vērtīgu mācību, ko ir iespējams reproducēt citos Eiropas reģionos un starptautiskā mērogā, ņemot vērā, ka 2020. gadā stāsies spēkā sēra satura globālā maksimālā vērtība 0,50 %.

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/802 14. panta 1. punktu Komisija, pamatojoties uz izpildes nodrošināšanas ziņojumiem, kas saņemti par 2015.–2017. gadu, un šajā ziņojumā aprakstītajiem citiem relevantajiem notikumiem, izvērtēja nepieciešamību stiprināt attiecīgos direktīvas noteikumus vai iesniegt attiecīgus leģislatīvos priekšlikumus. Komisija secināja, ka, lai nākotnē nodrošinātu tikpat augstu Direktīvas (ES) 2016/802 6. panta 1. punktā noteiktās 0,50 % robežvērtības izpildes nodrošināšanas un atbilstības līmeni, kāds tas ir pašreiz SO_x-EKZ teritorijās, tā izvērtēs nepieciešamību pārskatīt inspekciju un paraugu ņemšanas biežumu, uzlabot *THETIS-EU*, lai to varētu izmantot paziņošanai par izmēģinājumiem un modernu atbilstības pārbaudes tehnoloģiju (piemēram, izplūdes gāzu analizatoru vai dronu) izmantošanu, kā arī palielināt flotes degvielu piegādātāju kontroli, lai veicinātu mērķorientētāku iespējami neatbilstīgo kuģu pārbaudi, pamatojoties uz risku novērtējumu. Lai ņemtu vērā šīs iespējamās izmaiņas, Komisija cita starpā apsvērs iespēju

[65] Eiropas Vides aģentūra (EVA), "*Air quality in Europe - 2017 report*", 2017. gada oktobris.

grozīt Komisijas Īstenošanas lēmumu un noteikt *THETIS-EU* izmantošanu par obligātu. Komisija arī pētīs dalībvalstu uzliktos sodus neatbilstīgiem operatoriem un izvērtēs, vai tiem ir reāls atturošais efekts. Turklāt kopā ar dalībvalstīm un izmantojot *EMSA* atbalstu, Komisija turpinās aktīvi atbalstīt ES kaimiņvalstis attiecībā uz kuģu SO_x emisiju samazināšanu un SJO gatavošanos tam, ka spēkā stāsies sēra satura globālā maksimālā vērtība.

Atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/802 14. panta 2. punktam Komisija arī turpinās izvērtēt iespējas (tostarp izmaksas un ieguvumus) samazināt kuģu radīto gaisa piesārņojumu, aptverot arī emisijas, kas nav SO_x.

Šīs paredzētās darbības ļaus visiem ES iedzīvotājiem gūt labumu no samazināta kuģu radītā gaisa piesārņojuma, vēl vairāk uzlabos direktīvā noteikto sēra satura standartu izpildes nodrošināšanas izmaksu lietderību, veicinās starptautisko dialogu un nodrošinās virzību uz ilgtspējīgu un konkurētspējīgu ES kuģniecības nozari ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un jūrniecības jautājumos ieinteresētajām personām.