EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 16.4.2018
COM(2018) 188 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění a dodržování norem pro obsah síry v lodních palivech stanovených směrnicí 2016/802/EU o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech

1. Podávání zpráv o dodržování norem pro obsah síry v lodních palivech, hodnocení potřeby dalšího posílení ustanovení směrnice a zvážení potenciálu dalšího snižování znečištění ovzduší

Směrnice Rady 1999/32/ES o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech[1] byla několikrát podstatně změněna, naposledy směrnicí 2012/33/EU ze dne 21. listopadu 2012, pokud jde o obsah síry v lodních palivech[2], která vstoupila v platnost dne 17. prosince 2012 a musela být provedena do 18. června 2014. Pro zachování srozumitelnosti a přehlednosti po jednotlivých podstatných změnách byla směrnice Rady 1999/32/ES kodifikována jako směrnice EU 2016/802 ze dne 11. května 2016 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech[3] (dále jen „směrnice o obsahu síry“).

Hlavním cílem směrnice o obsahu síry je snížit škodlivé zdravotní účinky a poškození životního prostředí způsobované emisemi oxidu siřičitého (SO_2), které způsobuje spalování některých druhů kapalných paliv. Bez ohledu na články 3 a 4, které se týkají obsahu síry v těžkém topném oleji a plynových olejích používaných v některých spalovacích zařízeních na pevnině, upravuje směrnice nyní většinou obsah síry v kapalných palivech, která používají lodě (dále jen „lodní paliva“).

Podle čl. 14 odst. 1 směrnice EU 2016/802 musí členské státy předložit každý rok do 30. června Komisi zprávu o dodržování norem pro obsah síry v kapalných palivech spadajících do oblasti působnosti směrnice, a to na základě kontrol provedených v předchozím roce. Na základě těchto vnitrostátních zpráv a oznámení týkajících se nedostupnosti lodních paliv podává Komise každý rok zprávu o provádění směrnice. Ustanovení čl. 14 odst. 1 dále požadují, aby Komise posoudila nutnost dalšího posílení příslušných ustanovení směrnice a předložila za tím účelem příslušné legislativní návrhy.

Termínem pro provedení směrnice 2012/33/EU byl 18. červen 2014. Nicméně hlavní změna, kterou přinesla směrnice 2012/33/EU, konkrétně povinné používání lodních paliv s nízkým obsahem síry v Baltském a Severním moři označených jako oblasti kontroly emisí oxidů síry (dále jen „evropské oblasti kontroly emisí SO_x), nabyla účinnosti až dne 1. ledna 2015. V důsledku toho Komise obdržela první zprávy členských států o plnění nových požadavků na obsah síry v evropských oblastech kontroly emisí SO_x až 30. června 2016. Avšak vzhledem k tomu, že pro své zprávy za rok 2016 ne všechny členské státy již využily nové výkaznické nástroje a šablonu, byl celounijní obraz úrovně prosazování a dodržování nových norem pro obsah síry v roce 2016 stále poněkud složitý. Aby tedy Evropský parlament a Rada získaly vyváženější a celistvější přehled úrovně prosazování a dodržování přísnějších norem pro obsah síry v lodních palivech od vstupu požadavků na nízký obsah síry v platnost v evropských oblastech kontroly emisí SO_x dne 1. ledna 2015, rozhodla se Komise, že do této jediné zprávy zahrne společně roky 2015 až 2017.

[1] Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13.
[2] Úř. věst L 327, 27.11.2012, s. 1.
[3] Úř. věst. L 132, 21.5.2016, s. 58.

Tato zpráva poskytuje též přehled příslušných podpůrných mechanismů EU zavedených na podporu členských států a evropského odvětví lodní dopravy při provádění, prosazování a dodržován změn, které přinesla směrnice 2012/33/EU. Zaměřuje se též na technickou pomoc poskytnutou sousedním zemím a mezinárodní spolupráci a předkládá určitá doporučení ohledně dalšího posílení některých ustanovení směrnice.

V souladu s čl. 14 odst. 2 směrnice EU 2016/802 Komise již zvážila náklady a přínosy případného dalšího opatření Unie ke snížení emisí do ovzduší z lodní dopravy ve svém balíčku politických opatření Čisté ovzduší[4] [5] z prosince 2013, který následoval po důkladném přezkumu politiky kvality ovzduší v EU. Po tomto přezkumu se Komise rozhodla, že nepředloží specifický legislativní návrh řešící emise z lodí jako součást svého balíčku politických opatření Čisté ovzduší. Nicméně do svého návrhu směrnice o snižování národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší[6] zahrnula ustanovení (čl. 5 odst. 1), který by členským státům umožnil „vyrovnat" jejich závazky ohledně snížení celkových národních emisí snížením emisí SO_2, oxidů dusíku (NO_x) a jemných částic ($PM_{2,5}$), které by dosáhly pomocí dalších opatření upravujících znečištění ovzduší z lodí. Tato navržená flexibilita ani žádné jiné ustanovení týkající se snížení emisí z lodí se nestaly součástí směrnice EU 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší[7](dále jen „nová směrnice o národních emisních stropech").

Komise pokračuje v posuzování pokroku při snižování emisí z lodí, včetně jiných emisí než emisí SO_x, a potenciálu dalšího snižování emisí z tohoto odvětví. V této zprávě jsou stručně vyloženy i probíhající iniciativy v tomto ohledu.

2. Hlavní změny a účinky směrnice 2012/33/EU

V roce 2008 přijala Mezinárodní námořní organizace (IMO) změny přílohy VI Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí (dále jen „revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL"), která obsahuje pravidla pro prevenci znečišťování ovzduší z lodí. Revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL vstoupila v platnost dne 1. července 2010 a čl. 1 odst. 6 písm. b) směrnice 2012/33/EU zavedl do práva Unie (čl. 6 odst. 2 směrnice EU 2016/802) jednu z hlavních změn revize, konkrétně povinné používání lodních paliv s maximálním obsahem síry 0,10 % v oblastech kontroly emisí SO_x od 1. ledna 2015.

Podobně jako revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL i čl. 1 odst. 6 písm. c) směrnice 2012/33/EU stanovil používání paliv s maximálním obsahem síry 0,50 % ve všech ostatních vodách spadajících do působnosti některého členského státu (dále jen „evropské vody") mimo oblasti kontroly emisí SO_x od 1. ledna 2020 (čl. 6 odst. 1 směrnice EU 2016/802). Avšak na rozdíl od revidované přílohy VI úmluvy MARPOL nebylo nabytí účinnosti tohoto požadavku

[4] Viz: VITO, březen 2013, „Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas" (Zvláštní hodnocení emisí z lodní dopravy, včetně posouzení za účelem vytvoření případných nových oblastí kontroly emisí v evropských mořích).
[5] Viz: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm.
[6] COM(2013) 920 final.
[7] Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1.

v EU v roce 2020 podrobeno pozdějšímu přezkumu dostupnosti vyhovujících paliv, což zajistilo právní jistotu od samého začátku a dalo odvětví dostatek času na přípravu.

Doposud se ukazuje, že povinné používání lodních paliv s obsahem síry 0,10 % v evropských oblastech kontroly emisí SO_x od ledna 2015 účinně přispívá k dosahování účelu směrnice, jímž je snížení škodlivých účinků emisí oxidu siřičitého z lodí na lidi a životní prostředí. Více než 93 % kontrolovaných lodí v oblastech kontroly emisí SO_x dodržovalo přísnější limity koncentrací síry, které vedly k významnému snížení koncentrací oxidu siřičitého ve vnějším ovzduší v regionech, které hraničí s oblastmi kontroly emisí SO_x (např. až 60 % v Dánsku[8], 50% snížení na německém ostrově Neuwerk v Severním moři [9] a na švédských ostrovech Öland (Ottenby) a Gotland (Hoburgen)[10] a více než 20% snížení v regionu Rotterdam-Rijnmond[11]).

Snížení koncentrací SO_2 v okolním ovzduší se očekává i ve všech ostatních pobřežních regionech v EU, jakmile v roce 2020 nabude účinnosti požadavek maximálního obsahu síry 0,50 %. Bude však ještě nutné určit, zda limit obsahu síry 0,50 % bude mít stejný přínos jako limit 0,10 % v oblastech kontroly emisí oxidů síry a zda umožní, aby byli všichni občané EU stejnou měrou chráněni před znečišťováním ovzduší z lodí.

3. Podpora členských států a odvětví ze strany Unie za účelem snadnějšího prosazování a dodržování přísnějších norem pro obsah síry

Před 1. lednem 2015 se předpokládalo, že cena lodních paliv s maximálním obsahem síry 0,10 % (dále jen „lodní plynový olej“) bude až o 65–80 % vyšší než cena těžkého topného oleje, který se v oblastech kontroly emisí SO_2 používal až do té doby[12]. Mnoho majitelů a provozovatelů lodí očekávalo, že účinnost požadavku na obsah síry 0,10 % bude mít značný ekonomický dopad v důsledku výrazného nárůstu provozních nákladů, zejména pro majitele lodí, kteří velkou část svých činností vykonávají v oblastech kontroly emisí SO_x. Komise předložila několik průvodních opatření a podpůrných mechanismů (další jsou rozebrány níže), aby podpořila prosazování a dodržování přísnějších norem pro obsah síry a minimalizovala nežádoucí vedlejší účinky.

[8] Dánské ministerstvo životního prostředí a potravin, listopad 2016, „Sulphur content in the air halved since 2014“ (Obsah síry v ovzduší se od roku 2014 snížil o polovinu), viz: http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/.

[9] Kattner et al., 2015, „Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions“ (Monitorování souladu s předpisy o obsahu síry v lodní dopravě pomocí měření emisí z lodí na místě), a Seyler et al., 2017, „Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements“ (Monitorování emisí z lodí v Německém zálivu pomocí měření MAX-DOAS).

[10] IVL – Švédský institut pro výzkum životního prostředí, listopad 2015, „Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations“ (Snížený obsah síry v ovzduší po zpřísnění předpisů pro lodní paliva), viz http://www.ivl.se/.

[11] Agentura pro ochranu životního prostředí Rotterdam Rijnmond (DCMR), červenec 2015, „Cleaner air from cleaner shipping“ (Čistější ovzduší z čistější lodní dopravy“, viz http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html.

[12] Viz: Evropská agentura pro námořní bezpečnost, prosinec 2010, „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“ (Požadavek na obsah síry v palivech ve výši 0,1 % od 1. ledna 2015 v oblastech kontroly emisí SO_2 – Posouzení dostupných studií dopadu a alternativních prostředků plnění).

Některé následné studie[13] [14] [15]však došly k závěru, že zavedení požadavků na nízký obsah síry v oblastech kontroly emisí SO_x nepřineslo pokles dopravy ani významné přesuny směrem k silniční dopravě. Žádná společnost nebo lodní služba neukončily svou činnost, ani nebyl zjištěn pokles obratu nákladu v severoevropských přístavech, který lze přímo spojit s požadavky na oblasti kontroly emisí SO_x, a ani nebyly hlášeny žádné závažné případy nedostupnosti vyhovujících paliv. Zatímco pokles cen ropy je pokládán za hlavní příčinu toho, proč nebyly pozorovány žádné negativní účinky požadavků na nízký obsah síry v palivech v oblastech kontroly emisí SO_x, přispěla podpora členských států a zúčastněných subjektů z námořní oblasti ze strany EU k tomu, že byl udržen minimální dopad požadavků nízkého obsahu síry v palivech na konkurenceschopnost odvětví a modální podíly.

3.1 Evropské fórum pro udržitelnou lodní dopravu

Při návazném sledování „souboru nástrojů pro udržitelnou vodní dopravu“ ze září 2011[16] zřídila Komise v roce 2013 Evropské fórum pro udržitelnou lodní dopravu (ESSF)[17] jako zvláštní fórum usnadňující strukturovaný dialog a spolupráci mezi jednotlivými útvary Komise, členskými státy a zúčastněnými subjekty z námořní oblasti za účelem lepšího řešení problémů udržitelnosti v oblasti životního prostředí, s nimiž je konfrontováno odvětví námořní dopravy EU. Kromě technických záležitostí souvisejících s různými možnostmi dodržování nízkého obsahu síry v palivech se ESSF zabývá i konkurenceschopností námořní dopravy EU a novými způsoby financování udržitelné námořní dopravy.

ESSF tvoří plenární zasedání a technické expertní skupiny (dále jen „podskupiny“), předsedá mu Komise a Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) působí jako technický sekretariát. ESSF má v současnosti čtyři specializované podskupiny[18], které jsou tvořené odborníky a zúčastněnými stranami z členských států a jimž spolupředsedají zástupci Komise, členských států a/nebo zúčastněných stran. Podskupina pro provádění směrnice o obsahu síry, později nahrazená podskupinou pro emise do ovzduší z lodí, hrála ústřední úlohu při podpoře příprav na to, až nabude účinnosti požadavek na obsah síry 0,10 % v evropských oblastech kontroly emisí SO_x, a v současnosti podporuje přípravy na provádění požadavku na obsah síry

[13] CE Delft, duben 2016, „SECA Assessment: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits - First drawings from European experiences“ (Hodnocení oblastí kontroly emisí SO_x: dopady limitů obsahu síry v lodních palivech v oblastech kontroly emisí SO_x – první závěry vyvozené z evropských zkušeností).

[14] Průzkum Sdružení vlastníků lodí v Evropském společenství (ECSA) provedený v kontextu podskupiny ESSF pro konkurenceschopnost (prezentovaný na plenárním zasedání ESSF dne 26. ledna 2016).

[15] Dánská technická univerzita, „Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern EuropeRoRo SECA“ (Zmírnění a zrušení vedlejších účinků právních předpisů o ochraně životního prostředí na osobní dopravu loděmi typu ro-ro v Severní Evropě, plavidla typu ro-ro v oblastech kontroly emisí SO_x), realizace od 15.6.2015 do 14.6.2017.

[16] COM(2013) 475 final.

[17] Rozhodnutí Komise ze dne 24. září 2013 o zřízení skupiny odborníků na udržitelnost lodní dopravy – Evropské fórum pro udržitelnou lodní dopravu (ESSF), C(2013) 5984 final.

[18] Emise do ovzduší z lodí, Lodní zkapalněný zemní plyn, Systémy čištění spalin, Konkurenceschopnost.

0,50 %[19]. Oblast působnosti ESSF se neomezuje na provádění směrnice o obsahu síry a fórum se zabývalo i emisemi skleníkových plynů z lodí a odpadem vznikajícím na lodích[20].

ESSF poskytuje konkrétní a na míru upravenou podporu členským státům a průmyslu v příslušných oblastech daných podskupin. Svou prací umožnilo, že Komise a agentura EMSA vypracovaly dokumenty s pokyny, prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci Komise, podání (EU) k IMO a přezkum legislativních aktů Unie[21]. ESSF odráží produktivní spolupráci mezi útvary Komise, vnitrostátními odborníky a zúčastněnými stranami, jejichž cílem je posílení udržitelného a konkurenceschopného odvětví lodní dopravy EU. Vzhledem k jeho úspěchu byl mandát ESSF prodloužen až do 30. června 2018[22] a poslední plenární zasedání ESSF, které se konalo 16. října 2017, doporučilo další prodloužení.

3.2 Finanční podpora EU pro přijímání čistých lodních technologií

Komise aktivně podporuje zvyšování udržitelnosti námořní dopravy v EU prostřednictvím široké škály finančních nástrojů zaměřených na výzkum, vývoj a projekty využití inovativních technologií nebo čistých paliv.

Program Horizont 2020[23] spolufinancuje projekty výzkumu a inovací, které se orientují na zlepšování technologií, a podporují tak udržitelnou lodní dopravu (např. systémy zpracování spalin, čisté a efektivní motory, nové technologie, např. palivové články, elektrifikace a obnovitelné zdroje pohonné energie (např. vítr), vylepšená hydrodynamika) a připravují odvětví lodní dopravy EU na plnění unijních a mezinárodních závazků a cílů v oblasti životního prostředí.

Nástroj pro propojení Evropy podporuje prosazování zelené lodní dopravy tím, že financuje „zelenou“ infrastrukturu a zařízení na palubě. Jen za roky 2014 a 2015 přidělil tento nástroj (včetně programu Námořní dálnice[24]) více než 185 mil. EUR pilotním opatřením a projektům infrastruktury[25].

S cílem řešit výzvu, jíž evropské odvětví lodní dopravy čelí v oblasti přístupu k finanční podpoře ze strany komerčních bank na financování zelené lodní technologie, vypracovala Komise na základě přípravných prací ESSF a v úzké spolupráci s Evropskou investiční bankou program záruk pro ekologickou lodní dopravu. Program záruk pro ekologickou lodní dopravu je financován z Nástroje pro propojení Evropy a Evropského fondu pro strategické investice (EFSI) a jeho celkové finanční krytí činí 750 mil. EUR. Očekává se, že program vytvoří investice v evropském odvětví lodní dopravy ve výši 3 mld. EUR. V prosinci 2017

[19] Viz Rejstřík expertních skupin Komise, č. E02869, http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?Lang=CS.

[20] Následující podskupiny splnily svůj mandát a následně ukončily svou činnost: Financování, Výzkum a vývoj, Přístavní zařízení pro příjem odpadu, Monitorování, hlášení a ověřování emisí CO_2 z lodní dopravy.

[21] Viz seznam výsledků na adrese: http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html

[22] Rozhodnutí Komise ze dne 7.1.2016, C(2015) 9741.

[23] Rámcový program EU pro výzkum a inovace (2014–2020), viz též: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport

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

[25] Viz též Komise SWD(2016) 326 final, ze dne 30. září 2016 o provádění strategie námořní dopravy EU na období 2009–2018, bod 52.

byla podepsána první transakce v rámci programu záruk pro ekologickou lodní dopravu na financování stavby trajektu na zkapalněný zemní plyn[26].

3.3 Technická podpora členských států ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost

Komise pověřila agenturu EMSA[27] dalšími činnostmi, které usnadní provádění a prosazování požadavků na nízký obsah síry v palivech. V této souvislosti agentura EMSA poskytuje speciální technickou pomoc správním orgánům členských států formou pracovních setkání, vzdělávacích seminářů[28], výměny osvědčených postupů a dalších technických pokynů a nástrojů.

Komise též pověřila agenturu EMSA, aby uskutečnila „cyklus návštěv“ v členských státech s cílem sledovat účinné provádění směrnice a příslušných prováděcích právních předpisů[29]. Návštěvy agentury EMSA trvají obvykle několik dní, během nichž jsou s různými příslušnými orgány (např. s ministerstvy, pobřežní stráží, jakož i místními orgány, jako jsou přístavní orgány) podrobně probrány vnitrostátní právní předpisy a postupy. Cyklus návštěv začal koncem roku 2016 a očekává se, že skončí v roce 2021. Do konce roku 2017 navštívila agentura EMSA sedm členských států. Počáteční reakce členských států zdůrazňují důkladnost návštěv a potvrzují, jak zjištění agentury zvyšují vzájemné porozumění a slouží jako katalyzátor vnitrostátního dialogu a návazných kontrolních opatření pro zajištění účinnosti vnitrostátních prováděcích opatření. Agentura EMSA předpokládá, že v roce 2019 uspořádá pracovní setkání v polovině období, na němž projedná prozatímní výsledky. Jakmile budou vykonány návštěvy ve všech členských státech, předloží agentura EMSA Komisi horizontální zprávu s obecnými zjištěními a závěry o provádění směrnice.

3.4 Výbor členských států pro provádění směrnice o obsahu síry v lodních palivech

V souladu s článkem 17 směrnice EU 2016/802 zřídila Komise Výbor pro provádění směrnice o obsahu síry v lodních palivech na podporu jejího soudržného a účinného provádění (dále jen „výbor“)[30]. Poprvé se sešel v říjnu 2014 a doposud již pětkrát. Výbor je nápomocen Komisi při výkonu jejích prováděcích pravomocí, při vypracovávání podání k IMO a přezkumu výstupů podskupin ESSF Provádění a Emise do ovzduší z lodí. Aktivním zapojením členského státu má výbor klíčovou roli při zajišťování důsledného a nákladově účinného provádění a prosazování směrnice napříč EU a je nápomocen při přípravě vstupu požadavku obsahu síry 0,50 % v platnost v roce 2020.

---

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

[27] Na základě dohod o spolupráci mezi GŘ pro životní prostředí a agenturou EMSA, viz http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html.

[28] Viz celý plán školení agentury EMSA pro členské státy týkající se právních předpisů Unie: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html.

[29] Článek 3 nařízení č. 1406/2002/ES předpokládá, že agentura EMSA vykonává návštěvy členských států, aby pomohla Komisi při sledování a ověřování řádného provádění a uplatňování práva Unie. Viz: http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html.

[30] Viz „Výbor pro provádění směrnice o obsahu síry v lodních palivech“ v rejstříku Komise projednávání ve výborech, http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?CLX=cs

4. Podpora kontroly dodržování limitů obsahu síry v lodních palivech

Před rokem 2012, kdy nebyla ve směrnici přesná ustanovení o ročním počtu prohlídek lodí a vzorků paliva, které mají členské státy provést, byl jejich celkový počet poměrně nízký a mezi členskými státy byly z velké části rozdíly. Aby se tato situace změnila, dostala Komise na základě směrnice 2012/33/EU pravomoc přijmout prováděcí akty o metodách odběru vzorků pro lodní paliva, definici reprezentativního vzorku a četnosti odběru vzorků lodních paliv (čl. 13 odst. 4 směrnice 2016/802/EU).

Dne 16. února 2015 přijala Komise prováděcí rozhodnutí EU 2015/253[31] (dále jen „prováděcí akt“), které stanoví pravidla týkající se postupu odběru vzorků na palubě, kontroly dodavatelů zásobníků, jakož i závazný počet kontrol lodí a vzorků paliva, které každý členský stát musí ročně provést, aby ověřil obsah síry v lodních palivech používaných loděmi působícími ve vodách spadajících do jejich pravomoci.

Po diskusi s členskými státy a ESSF zveřejnila agentura EMSA v červenci 2015 své pokyny ke kontrolám obsahu síry v lodních palivech[32], které doplňují prováděcí akt při usnadňování harmonizovaného přístupu k ověřování norem pro obsah síry. Pokyny se zabývají například tím, jak účinně používat dostupnou lodní dokumentaci (např. dodací listy zásobníků, lodní deníky včetně knih záznamů o manipulaci s ropnými látkami a deníků o činnosti motoru, záznamy o měření množství paliva v nádrži a výměně topného oleje, plány nádrže nebo potrubní schémata) pro účely kontroly souladu. Agentura EMSA též vytvořila modelový kurz o prosazování směrnice, který byl od roku 2015 poskytnut více než 200 inspektorům z členských států.

4.1 Odběr vzorků lodních paliv používaných na palubě lodí

Fyzický odběr vzorků lodních paliv, která lodě používají, pro účely ověření jejich obsahu síry by se měl provádět buď analýzou příslušných zapečetěných „vzorků zásobníku“ či „reprezentativního vzorku“ přiloženého k dodacímu listu zásobníku a dostupného na palubě, nebo získáváním a analýzou „místního vzorku paliva“ z lodního palivového systému.

Zatímco postup IMO pro analýzu vzorků zásobníku v souladu s pravidly 18 odst. 8.1 a odst. 8.2 přílohy VI úmluvy MARPOL byl již zaveden, prováděcí akt definoval postup pro odčerpání místního vzorku paliva na palubě z lodního palivového systému. Před prováděcím aktem používali inspektoři z celé EU k odběru vzorků různá místa v potrubním systému lodi, což mohlo mít vliv na sledovaný obsah síry ve vzorcích. Na podporu vytvoření mezinárodně harmonizovaného postupu byl IMO předložen unijní postup odběru místních vzorků, což mělo za následek vznik Pokynů pro odběr vzorků na palubě a ověřování obsahu síry v palivech používaných na lodích[33], které z velké části převzaly postup definovaný v prováděcím aktu.

[31] Prováděcí rozhodnutí Komise EU 2015/253 ze dne 16. února 2015, kterým se stanoví pravidla pro odběr vzorků a podávání zpráv podle směrnice Rady 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech, Úř. věst. L 41, 17.2.2015, s. 55.

[32] „Pokyny agentury EMSA ke kontrolám obsahu síry v lodních palivech podle směrnice Rady 1999/32/ES“ z července 2015.

[33] MEPC.1/Circ.864 ze dne 9. prosince 2016.

4.2 Další technologie pro kontrolu souladu

Rostoucí počet členských států používá jinou technologii ke kontrole souladu než kontroly dokumentace a fyzický odběr vzorků paliva, aby rychle získaly přehled o tom, zda loď podle všeho dodržuje normy pro obsah síry nebo zda panují oprávněné pochybnosti, které jsou důvodem pro zahájení formální inspekce ke kontrole obsahu síry v používaném palivu.

Na mosty, vjezdy do přístavů, hlídková plavidla a na malá letadla byly namontovány různé „alternativní technologie pro kontrolu souladu“, např. přenosná zařízení pro odběr vzorků (která mohou téměř okamžitě ukázat obsah síry v palivech nalezených na palubě), technologie dálkového snímání a „čichači“ (analyzátory výfukových plynů), které mohou definovat obsah síry při měření výfukových plynů lodi během provozu, a členské státy je používají nebo testují. EU též vyčlenila finanční prostředky na podporu vývoje a používání těchto technologií[34]. Agentura EMSA navíc nedávno uzavřela dohodu o používání dronů / systémů dálkově řízeného letadla (RPAS)[35], které mohou orgánům členských států pomáhat při odhalování znečišťování moře (např. úniky ropy) nebo monitorování emisí do ovzduší.

Díky používání těchto alternativních technologií lze snížit celkové náklady a zkrátit čas spojený s kontrolou dodržování norem pro obsah síry pro členské státy. Výbor prováděl výměnu zkušeností pomocí těchto technologií kontroly souladu a svá zjištění sdílel s IMO[36]. Prováděcí akt konkrétně uznává potenciál inovativních technologií ověřování souladu a vybízí členské státy k jejich používání.

4.3 Povinná četnost kontrol a odběru vzorků

Aby bylo zajištěno rovnoměrné zatížení členských států, pokud jde o prosazování, a rovné podmínky pro přístavy a provozovatele v EU, zmocnila směrnice 2012/33/EU Komisi k definování závazné četnosti kontrol a odběru vzorků lodních paliv (čl. 13 odst. 4 směrnice EU 2016/802), které byly stanoveny v prováděcím aktu.

Tato četnost je v první řadě určena na základě ročního počtu jednotlivých lodí připlouvajících do členského státu. Podle čl. 13 odst. 1 prováděcího rozhodnutí EU 2015/253 provádějí všechny členské státy kontroly lodní dokumentace u alespoň 10 % z jednotlivých lodí připlouvajících do jejich přístavů. Členské státy musí kontrolu dokumentů doplnit odběrem vzorků a analýzou obsahu síry v palivech u 20 až 40 % kontrolovaných lodí v závislosti na tom, zda členský stát (zčásti) hraničí s oblastí kontroly emisí SO_x, či nikoli. Četnost odběru vzorků v oblastech kontroly emisí SO_x je vyšší než v jiných evropských vodách vzhledem k tomu, že cenová přirážka u lodních paliv s nízkým obsahem síry by mohla pobízet provozovatele k tomu, aby riskovali případnou pokutu za nepoužívání vyhovujícího paliva. Zůstává výsadou vnitrostátních inspektorů vybírat lodě, které budou podrobeny kontrole a/nebo odběru vzorků. V souladu s prováděcím aktem lze celkový počet ročních odběrů

[34] Viz například projekt COMPMON: https://compmon.eu/
[35] Viz: http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html
[36] IMO PPR 5/13/5 o návrhu důsledného provádění pravidla 14.3.1 přílohy VI MARPOL.

vzorků za členský stát upravit v případě, že používá alternativní technologii pro kontrolu souladu.

Vzhledem k tomu, že v roce 2020 vstoupí v platnost požadavek na obsah síry 0,50 %, může Komise zvážit revizi četnosti kontrol a odběru vzorků v budoucnosti a může též zavést unijní přístup ke kontrolám na základě rizik, aby své úsilí v oblasti prosazování zacílila na nejpravděpodobnější provinilce. Vývoj takového mechanismu vyžaduje, aby byly dostupné zásadní informace o vzorcích souladu u typů lodí, provozovatelích, trasách a dodavatelích paliv.

4.4 Odběr vzorků lodních paliv během jejich dodávky na loď

Zatímco kontrola dodržování obsahu síry v lodních palivech se zaměřuje převážně na loď, směrnice 2012/33/EU zavádí též ustanovení k posílení kontrol dodavatelů paliv, tj. na „pevninu“ (čl. 6 odst. 9 směrnice EU 2016/802). Členské státy jsou nyní povinny přijmout opatření proti dodavatelům paliv, o nichž bylo zjištěno, že dodávají lodní palivo, které nesplňuje specifikaci uvedenou na dodacím listu zásobníku, a vést veřejný rejstřík dodavatelů lodních paliv s cílem zvýšit transparentnost. Členské státy jsou též povinny kontrolovat dodavatele lodních paliv pomocí odběru vzorků jejich výrobků při dodání na loď v případě opakovaných hlášení údajných problémů s kvalitou („protestní dopisy“) (článek 4 prováděcího rozhodnutí EU 2015/253).

V roce 2016 zahájila Komise studii[37], aby mohla dále posuzovat dohled a postupy udělování licencí dodavatelům zásobníků v členských státech. Studie rovněž ukáže, kde bude asi nutné posílit kontroly dodavatelů lodních paliv, aby byla zajištěna dodávka vysoce kvalitních, vyhovujících paliv do lodí zajíždějících do přístavů EU[38].

5. Podávání zpráv členskými státy a systém THETIS-EU

Ukázalo se, že podávání zpráv členskými státy v minulosti nebylo z důvodu chybějících harmonizovaných ustanovení o obsahu a formátu zpráv členských států[39] dostatečné pro získání celounijního přehledu o dodržování norem pro obsah síry. Revize směrnice o obsahu síry z roku 2012 proto zmocnila Komisi, aby přijala podrobnější ustanovení o obsahu a formátu výročních zpráv členských států.

Za tímto účelem článek 7 prováděcího rozhodnutí EU 2015/253 definuje všechny údaje týkající se prosazování norem pro obsah síry v lodních palivech, jež mají být zahrnuty do výročních zpráv členských států. Výroční zprávy o svých opatřeních k ověření obsahu síry v palivech, která jsou používána ve spalovacích zařízeních na pevnině, podávají členské státy podle šablony, kterou výbor schválil k dobrovolnému používání v roce 2016.

[37] Viz oznámení o zahájení zadávacího řízení 2016/S 130 – 232460 ze dne 8.7.2016.
[38] Lodní paliva v současnosti nespadají do oblasti působnosti směrnice o kvalitě paliv (směrnice 98/70/ES). Avšak vzhledem k maximálnímu obsahu síry 0,50 % v roce 2020 jsou vyvíjeny nové druhy paliv (včetně směsí ropných produktů) a bylo by užitečné lépe kontrolovat kromě obsahu síry v těchto nových palivech i další parametry kvality paliv.
[39] Viz též 18. bod odůvodnění směrnice 2012/33/EU.

Vzhledem k účinnosti požadavku nízkého obsahu síry v oblastech kontroly emisí SO_x od 1. ledna 2015 pověřila Komise agenturu EMSA vytvořením „unijního informačního systému“ k evidenci a výměně podrobností a zjištění kontrol na palubách lodí, včetně odběru vzorků paliv a jejich analýzy. Agentura EMSA navrhla systém THETIS-EU, který je plně funkční od 1. ledna 2015.

Systém THETIS-EU obsahuje všechna povinná výkaznická pole stanovená v článku 7 prováděcího rozhodnutí EU 2015/253 a umožňuje monitorování záznamů o souladu jednotlivých lodí ve všech členských státech v téměř reálném čase. Systém THETIS-EU používají všechny členské státy (dobrovolně) a v blízké budoucnosti do něj budou moci získat přístup i sousední země EU. Tento systém významně přispěl ke zlepšení kvality a konzistentnosti podávání zpráv o dodržování norem pro obsah síry loděmi v celé EU. Probíhají diskuse s členskými státy o tom, jak ještě zvýšit jeho prospěšnost a uživatelskou přívětivost a jak ho přizpůsobit budoucím potřebám v oblasti prosazování podle směrnice.

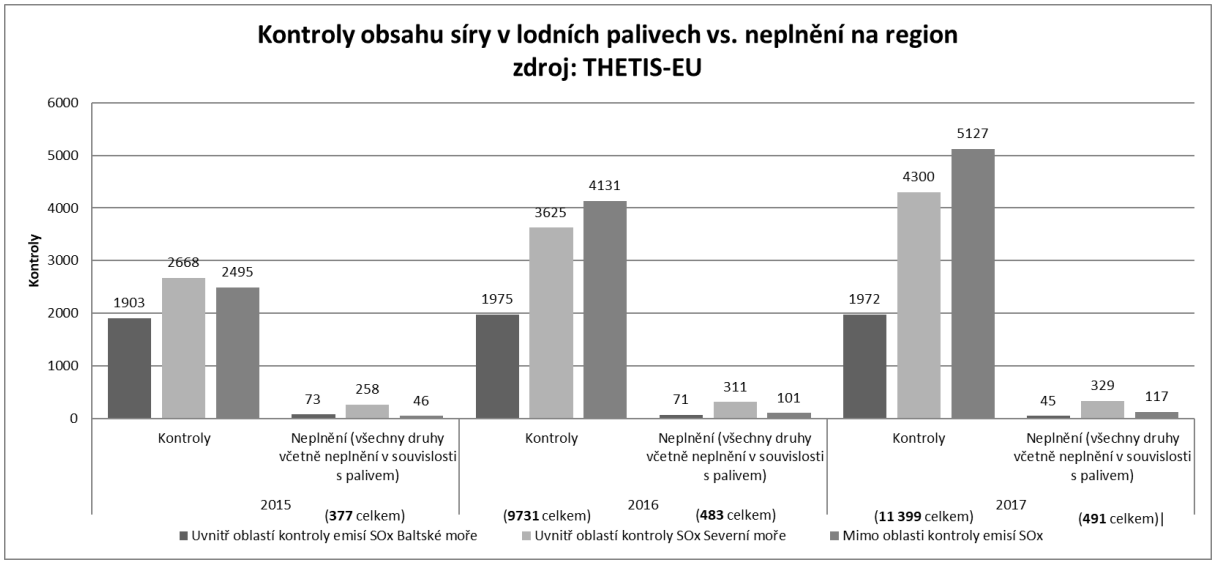
V souladu s článkem 8 prováděcího rozhodnutí EU 2015/253 a s cílem snížit administrativní zátěž pro členské státy může systém THETIS-EU poskytnout členským státům souhrn údajů vkládaných po celý předchozí rok, který mohou použít ke splnění své každoroční povinnosti předložit Komisi zprávu. Na základě rozhodnutí výboru je agregovaná verze údajů o kontrolách obsahu síry obsažených v systému THETIS-EU od června 2017 přístupná i veřejnosti na portálu THETIS-EU agentury EMSA[40].

6. Úroveň dodržování norem pro obsah síry v lodních palivech

V období od 1. ledna 2015 (kdy systém začal fungovat) do 31. prosince 2017 bylo do systému THETIS-EU zaznamenáno více než 28 000 konkrétních kontrol[41] (v průměru zhruba 700 až 900 za měsíc). V porovnání se situací před platností prováděcího aktu a vznikem tohoto systému vzrostl objem kontrol z jedné lodi na tisíc připluvších do přístavů EU asi na jednu loď z deseti. Přibližně 60 % těchto kontrol (asi 16 500) proběhlo v oblasti Baltského a Severního moře a zbytek v ostatních evropských mořích. V témže období bylo zaznamenáno zhruba 1 350 neplnění[42] (asi 5 % z celkového počtu kontrol). Více než 80 % těchto případů bylo nalezeno v oblastech kontroly emisí SO_x a zbývající (většinou se týkající používání nevyhovujících paliv loděmi v kotvišti) v oblastech ostatních evropských moří.

Jak ukazuje graf níže, celkový počet vykázaných ročních kontrol od roku 2015 do roku 2017 výrazně vrostl, zatímco se zdá, že se roční počet vykázaných neplnění v porovnání s růstem ročních kontrol stabilizoval a poměrně klesl.

[40] Viz: https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home.
[41] Stav k 30. prosinci 2017.
[42] Stanoveno na základě kontrol dokumentace s určením nesprávných/neúplných „lodních deníků“, postupů při „výměně paliva“, dodacích listů zásobníků a záznamů o fungování metod snižování emisí nebo na základě analýzy vzorků paliv naznačující překročení maximálního povoleného obsahu síry.



Roční závazný počet kontrol a vzorků paliv v kombinaci se závazným formátem zpráv a používáním systému THETIS-EU přinesl mnohem podrobnější a komplexnější výkaznictví, které umožňuje lepší porovnání úsilí mezi členskými státy. Dobrá míra souladu ukazuje úsilí odvětví přispět ke snížení znečišťování ovzduší z námořní dopravy, zatímco výrazný nárůst monitorování a prosazování norem pro obsah síry členskými státy má i významný odstrašující účinek.

Navzdory obecně posílenému úsilí při prosazování některé členské státy stále ještě neplní svůj závazný počet kontrol a odběru vzorků paliv stanovený prováděcím aktem. Komise v současnosti analyzuje snahy členských států s vědomím, že některé (místní kontrolní) orgány zaznamenávají zpoždění při zapisování zjištění jejich provedených kontrol obsahu síry v palivech do systému THETIS-EU. Komise bude návazně v příslušných případech kontrolovat ty členské státy, které nedodržují povinnou četnost kontrol a odběru vzorku paliv.

Vykazované údaje též ukazují na nutnost dalších kroků v oblasti prosazování ze strany členských států za účelem kontrol dodržování některých dalších norem pro obsah síry, zejména 1,50% maximum pro paliva používaná „osobními loděmi provozujícími liniovou dopravu“ (čl. 6 odst. 5 směrnice EU 2016/802), kam mohou v zásadě patřit i výletní lodě, mimo oblasti kontroly emisí SO_x, např. ve Středozemním moři, a pokud jsou tato plavidla pokládána za plavidla provozující liniovou dopravu[43], stejně jako obsah síry a celkovou kvalitu lodních paliv při jejich dodávkách do lodí dodavateli paliv (dále jen „dodavatelé zásobníků“) (čl. 13 odst. 2 písm. b) bod i) směrnice EU 2016/802).

7. Alternativní metody zajištění souladu

[43] Ve svém rozsudku ze dne 23. ledna 2014 na žádost italského soudu Tribunale di Genova o rozhodnutí o předběžné otázce stanovil Evropský soudní dvůr ve věci C-537/11 určité podmínky, jak zjistit, že daná výletní loď je pokládána ze osobní loď provozující liniovou dopravu.

Článek 8 směrnice EU 2016/802 umožňuje používat metodu snižování emisí, např. alternativní paliva, speciální zařízení nebo instalace na palubě lodí jako alternativy k používání lodních paliv s nízkým obsahem síry, za předpokladu, že se díky jejich používání docílí ekvivalentního, nebo dokonce ještě většího snížení emisí a že jsou splněny všechny příslušné podmínky stanovené ve směrnici.

Bez ohledu na to, jak uvádí i 34. bod odůvodnění směrnice EU 2016/802, používání alternativních metod pro dodržování limitů obsahu síry ve vodách členských států by nemělo mít negativní dopady na jiné oblasti, např. na vodní prostředí v důsledku vypouštěných znečišťujících látek do moří nebo z toků pevných odpadů nebo významné zvýšení emisí skleníkových plynů[44]. Komise pomáhá členským státům v co největší možné míře při zajišťování souladu se zdánlivě se překrývajícími povinnostmi v právních předpisech Unie[45].

7.1 Systémy čištění spalin

Systémy čištění spalin neboli „pračky“ zajišťují nepřetržité používání těžkých topných olejů, jelikož odstraňují částice síry z výfukových plynů tím, že je vedou okruhem mořské nebo sladké vody. Z hlediska schvalování a používání systémů čištění spalin odkazuje článek 9 a příloha II směrnice EU 2016/802 na příslušná pravidla stanovená IMO, zatímco pro lodě plující pod vlajkou některého členského státu EU musí být systém čištění spalin schválen v souladu se směrnicí 2014/90/EU o námořním zařízení[46]. S technickou pomocí ESSF přispívá EU k řízení diskusí o regulačním rámci týkajícím se schvalování a používání systémů čištění spalin v IMO[47].

Aby byly minimalizovány potenciální negativní účinky na mořské prostředí způsobené acidifikací (změna hodnot pH) nebo uvolňováním těžkých kovů, které členským státům ztěžují dosahování cílů stanovených v právních předpisech Unie o kvalitě povrchových vod[48], jsou nutné účinné kontroly vypouštěných látek (např. mycí a prací vody) ze systému čištění spalin z lodi. Za účelem dalšího snížení negativních vlivů systémů čištění spalin na mořské prostředí a zajištění souladu s přílohou VI úmluvy MARPOL navrhla Komise nedávno ve svém návrhu „nové“ směrnice o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí[49], aby zbytky a prací voda ze systému čištění spalin byly začleněny jako druhy odpadu.

7.2 Zkapalněný zemní plyn (LNG)

[44] Možnost používat alternativní metody zajištění souladu s cílem plnit závazky stanovené ve směrnici nezprošťuje členské státy jejich závazků stanovených v jiných právních předpisech Unie, například v rámcové směrnici o vodě (směrnice 2000/60/ES), rámcové směrnici o strategii pro mořské prostředí (směrnice 2008/56/ES) nebo směrnice o přístavních zařízeních pro příjem odpadu (směrnice 2000/59/ES).

[45] Jednou z těchto problematik je přijatelnost vypouštění mycí vody ze systémů čištění spalin. Viz: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf

[46] Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 146–185.

[47] EU předložila IMO různé dokumenty týkající se systémů čištění spalin, např. IMO MEPC 71/9/1 o revizi pokynů IMO pro systémy čištění spalin, IMO 5/11 o globálně harmonizovaném postupu odběru vzorků pro vypouštěnou vodu a IMO 5/11/1 o náhodné poruše, nefunkčnosti přístrojů a vnímaném dočasném nesouladu a přechodném výkonu plavidel vybavených pračkami.

[48] Např. směrnice 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky („rámcová směrnice o vodě“) a směrnice 2008/56/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti mořské environmentální politiky („rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí“).

[49] COM(2018) 33 final.

Používání LNG jako alternativního paliva může oproti těžkým topným olejům snížit nejen emise SO_x, ale i významnou měrou emise NO_x a pevných částic. V celém světě je v současnosti více než 200 lodí nejrůznějších velikostí a typů (již v provozu nebo objednaných) využívajících jako alternativní palivo LNG. Nicméně aby byly zajištěny celkové přínosy LNG jako lodního paliva pro životní prostředí, je nutné kontrolovat případné emise methanu (CH_4) vznikající při používání zemního plynu v motorech lodí.

Podskupina ESSF „LNG jako lodní palivo" pracuje na jednotných pravidlech, která by zajistila bezpečné a udržitelné používání LNG v EU i ve světě[50]. V únoru 2018 zveřejnila agentura EMSA pokyny pro přístavní orgány a správní orgány týkající se bezpečného ukládání LNG do zásobníků[51], které vycházejí z velké části z práce a zkušeností odborníků v ESSF. Směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva[52] (příloha II bod 3.1) předpokládá další normalizaci LNG plnicích stanic pro námořní lodě a plavidla vnitrozemské plavby v evropských přístavech s cílem usnadnit jejich provoz v celé EU. Různé členské státy též oznámily další opatření na podporu alternativních paliv pro námořní dopravu ve svém vnitrostátním rámci politiky přijatém podle směrnice 2014/94/EU[53].

7.3 Elektrifikace

Z důvodu své blízkosti k městským oblastem mohou lodě v kotvišti významnou měrou přispívat k znečišťování ovzduší v přístavních městech, a ohrožovat tak snahy plnit normy Unie pro kvalitu ovzduší stanovené ve směrnici 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší[54]. Za účelem dalšího snížení škodlivých emisí SO_x z lodí v kotvišti vybízí směrnice členské státy, aby kotvícím lodím umožnily používat „pobřežní elektřinu", tj. „pobřežní systémy pro dodávky elektřiny". Připojení lodí k pobřežním systémům pro dodávky elektřiny by též přispělo ke snížení emisí NO_x a pevných částic a mohlo by být prosazováno nad rámec stávajících požadavků v čl. 4 odst. 5 směrnice 2014/94/EU pro zlepšení kvality ovzduší v přístavních městech.

V souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES o zdanění energetických produktů a elektřiny[55] mohou být členské státy oprávněny využít sníženou sazbu zdanění elektřiny poskytované lodím v přístavišti, což může majitele lodí vybídnout k investicím do potřebného zařízení na palubě, aby mohli místo elektřiny z lodních paliv používat elektřinu z pozemní sítě. Několik členských států tohoto oprávnění již využilo[56].

---

[50] Viz například podání pro IMO: MSC 94/11/1 o standardním dodacím listu LNG zásobníku a IMO MSC 94/11/2 o standardních konektorech.

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

[52] Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.

[53] Viz též shrnutí vnitrostátních plánů Komise pro infrastrukturu pro alternativní paliva: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf.

[54] Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1.

[55] Úř. věst L 283, 31.10.2003, s. 51.

[56] Např. Německo, Švédsko a Dánsko (příslušná prováděcí rozhodnutí Rady: 2014/722/EU ze dne 14. října 2014, 2014/725/EU ze dne 14. října 2014 a 2015/993/EU ze dne 19. června 2015.

7.4 Schválení a zkoušky nových metod snižování emisí

Na podporu zkoušek a vývoje nových technologií snižování emisí umožňuje směrnice členským státům schválit nové metody snižování emisí na lodích plujících pod jejich vlajkou a poskytnout před schválením zkušební období. Podle článku 10 směrnice EU 2016/802 musí členské státy vyrozumět Komisi a každý dotčený přístavní stát o svém záměru poskytnout takové zkušební období šest měsíců před jeho začátkem a po skončení zkušebního období o jeho úplných výsledcích. Zatímco od 18. června 2014 (lhůta pro provedení směrnice 2012/33/EU) oznámilo pět členských států svůj záměr povolit v souladu s článkem 10 zkoušky 26 lodím, zdá se bohužel, že ne všechny členské státy oznámily své plánované zkoušky a jejich výsledky v příslušných časových rámcích stanovených ve směrnici.

Komise bude v návaznosti vhodným způsobem sledovat, jak členské státy plní požadavky týkající se zkoušek, včetně plavidel neplujících pod vlajkou EU a působících v jejich vodách, aby byla zajištěna plná transparentnost přínosů nových metod snižování emisí pro životní prostředí a aby se předešlo tomu, že některé lodi budou těži z neoprávněně dlouhých zkušebních období. Systém THETIS-EU lze též upravit tak, aby umožňoval oznamování povolení zkoušek členskými státy.

8. Další podpora při snižování znečištění ovzduší z lodí

8.1 Příprava na prosazování celosvětového stropu 0,50 % pro obsah síry

S přihlédnutím k závěrům celosvětového hodnocení dostupnosti vyhovujících paliv přijala IMO v říjnu 2016 přelomové rozhodnutí ponechat rok 2020 jako datum pro vstup celosvětového stropu 0,50 % pro obsah síry v platnost[57]. Při dosahování tohoto rozhodnutí, které přispěje ke snižování nepříznivých dopadů znečišťování ovzduší z lodí pro občany v celém světě, byla zásadní podpora EU a členských států.

Jak vyplývá z různých podpůrných mechanismů Unie popsaných v této zprávě, jsou členské státy EU dobře připraveny na účinné prosazování maximálního obsahu síry v lodních palivech 0,50 % od roku 2020. Je však nutné vykonat značné množství práce na mezinárodní úrovni s cílem připravit se na dodržování a prosazování stropu 0,50 % pro obsah síry stanoveného v příloze VI úmluvy MARPOL na celosvětové úrovni. Na ochranu celosvětových rovných podmínek pro provozovatele a ke snížení znečišťování ovzduší z lodí v celém světě je zásadní účinná příprava, zejména pak v těch pobřežních regionech, které se nacházejí blízko tras intenzivní mezinárodní lodní dopravy.

Komise a členské státy EU za podpory podskupiny ESSF pro emise do ovzduší z lodí aktivně přispívají k diskusím o přípravě vstupu celosvětového stropu pro obsah síry v platnost v IMO též tím, že sdílejí své rozsáhlé zkušenosti s prováděním požadavků nízkého obsahu síry v evropských oblastech kontroly emisí SO_x z hlediska správy i z hlediska provozovatelů[58].

[57] Viz: http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/mepc-70-2020sulphur.aspx.
[58] EU a její členské státy poslaly specifická podání IMO (např. MEPC 70/INF.41 a PPR 5/13/5) a předpokládají, že další jejich příspěvky budou následovat.

8.2 Vnější rozměr směrnice o obsahu síry v lodních palivech

Agentura EMSA poskytuje činnosti v oblasti budování kapacit, jako jsou specializovaná školení o právních předpisech EU o životním prostředí včetně předpisů o emisích do ovzduší z lodí, námořním správním orgánům a inspektorům kandidátských, potenciálních kandidátských zemí a zemí spadajících do programu evropského nástroje sousedství s cílem zlepšit prosazování norem pro obsah síry a přiblížení právních předpisů acquis Unie (s podporou jejich probíhajícího/plánovaného procesu přistoupení[59] [60]). Podpora agentury EMSA zahrnuje usnadnění budoucího přístupu k systému THETIS-EU.

Dne 14. října 2016 rozhodla Rada ministrů Energetického společenství[61] o změně Smlouvy tím, že do ní začlení směrnici o obsahu síry v lodních palivech a prováděcí akt[62]. Toto regulační sladění pomůže při dalším snižování emisí SO_x v sousedních regionech.

Ruská federace jako smluvní strana přílohy VI úmluvy MARPOL, Úmluvy o ochraně mořského prostředí oblasti Baltského moře (dále jen „Helsinská úmluva“) a jako pobřežní stát baltské oblasti kontroly emisí SO_x hraje důležitou roli při kontrole plnění požadavků nízkého obsahu síry loděmi zajíždějícími do ruských přístavů v Baltském moři nebo plujícími pod ruskou vlajkou. Toto úsilí je zásadní pro zajištění rovných podmínek, zejména v baltské oblasti kontroly emisí SO_x a toto úsilí při prosazování plnění požadavků může podpořit přístup do systému THETIS-EU.

8.3 Oblasti kontroly emisí oxidů dusíku v Baltském a Severním moři

V návaznosti na balíček politických opatření Čisté ovzduší Komise z roku 2013 a v souladu s čl. 14 odst. 2 směrnice EU 2016/802 pokračuje Komise v hodnocení pokroku při snižování emisí z lodí, včetně jiných emisí než SO_x, a potenciálu dalšího snižování znečišťování ovzduší z tohoto odvětví. V této souvislosti je zapotřebí poznamenat, že k místním problémům s kvalitou ovzduší v EU (způsobovaným zvýšenými koncentracemi oxidu dusičitého (NO_2) ve vnějším ovzduší) a k eutrofizaci evropských moří přispívají emise oxidů dusíku (NO_x) z lodí.

V odpovědi na společnou žádost pobřežních států hraničících s Baltským a Severním mořem označila IMO obě moře v červenci 2017 za oblasti kontroly emisí oxidů dusíku[63]. To znamená, že motor nainstalovaný na lodi postavené po 1. lednu 2021, která působí v

[59] V květnu 2014 se konalo specializované školení o znečišťování ovzduší pro kandidátské a potenciální kandidátské země. Další dvoudenní školení by se mělo uskutečnit v prvním čtvrtletí roku 2018. Viz: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html.

[60] V rámci projektu TRACECA poskytuje agentura EMSA technickou pomoc přijímajícím zemím hraničícím s Černým a Kaspickým mořem a příjemcům v regionu jižního sousedství v rámci projektu SAFEMED IV. Oba projekty jsou financovány, každý částkou 4 miliony EUR, z evropského nástroje sousedství.
Viz: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html.

[61] Energetické společenství je mezinárodní organizace, jejímiž členy jsou EU, Albánie, Bosna a Hercegovina, Bývalá jugoslávská republika Makedonie, Černá Hora, Gruzie, Kosovo, Moldavsko, Srbsko a Ukrajina. Jeho cílem je rozšířit vnitřní trh EU s energií do jihovýchodní Evropy a černomořského regionu.

[62] Rozhodnutí Rady ministrů 2016/15/MC-EnC ze dne 14. října 2016.

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

Baltském nebo Severním moři, bude muset splňovat požadavky „úrovně III“ stanovené v příloze VI úmluvy MARPOL. Bez těchto kontrolních opatření by emise NO_x z lodní dopravy v Severním moři přispěly k průměrným ročním koncentracím NO_2 ve vnějším ovzduší v pobřežních státech Severního moře do roku 2030 mezi 7 až 24 %, zatímco uplatňováním požadavků „úrovně III“ lze eutrofizaci v některých oblastech Baltského moře omezit až na 20–30 %[64].

8.4 Další opatření při snižování znečištění ovzduší z lodí

Normy kvality ovzduší v Unii jsou v mnoha pobřežních městech a regionech v celé EU stále překračovány a volají po krocích a opatřeních, která sníží emise látek znečišťujících ovzduší ze všech různých podílejících se zdrojů, včetně lodní dopravy. Zatímco od roku 2020 budou mít všechna evropská města prospěch ze snížení emisí SO_x z lodní dopravy, jelikož nabude účinnosti norma obsahu síry 0,50 %, nepředpokládá se žádné okamžité snížení emisí NO_x z lodní dopravy mimo oblasti kontroly emisí NO_x Baltského a Severního moře, i když k překročení norem kvality ovzduší v EU u NO_x často dochází i v pobřežních regionech jižní Evropy[65].

V roce 2017 zahájila Komise studii pro určení zdravotních přínosů a souvisejících nákladů na určení dalších oblastí kontroly emisí (u emisí SO_x i NO_x) v jiných evropských mořích než v Baltském a Severním moři. Studie posoudí též přínosy snížení obsahu síry v lodních palivech z 0,50 % na 0,10 % v evropských mořích mimo oblasti kontroly emisí SO_x od roku 2020. Komise též pověřila agenturu EMSA vytvořením soupisu celkových emisí z lodí (SO_x, NO_x a pevných částic) ve všech evropských vodách na základě údajů o činnosti lodí.

Práce na obou úkolech by měly být dokončeny v roce 2018. Komisi a členským státům to umožní lépe posoudit dopad emisí z lodí na kvalitu ovzduší v pobřežních regionech, a pomoci tak definovat vhodné politiky a opatření, která by mohla ještě více snížit podíl lodní dopravy na znečišťování ovzduší v Unii. Může též poskytovat informace pro diskuse v rámci Barcelonské úmluvy, jejíž smluvní stranou je Unie, o proveditelnosti budoucího označení Středozemního moře nebo jeho částí jako oblasti kontroly emisí SO_x.

9. Závěry o provádění směrnice a souladu s ní a o budoucích opatřeních

Na základě důkladné přípravy a kvalitní spolupráce s členskými státy a odvětvím a mezi nimi, popsané v této zprávě, bylo při provádění směrnice 1999/32/ES od její poslední revize v roce 2012 dosaženo stabilního pokroku (dnes je kodifikována jako směrnice EU 2016/802). V důsledku dobré míry dodržování a lepšího prosazování norem pro obsah síry se

[64] Viz též návrh rozhodnutí Rady předložený Komisí ze dne 22. září 2016 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci během 70. a 71. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí, pokud jde o schválení a přijetí změn přílohy VI úmluvy MARPOL, které se týkají vymezení Baltského a Severního moře jako kontrolních oblastí emisí oxidů dusíku a nabytí účinnosti tohoto vymezení, COM(2016) 617 final.

[65] Evropská agentura pro životní prostředí (EEA), říjen 2017, „Air quality in Europe – 2017 report“ (Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva z roku 2017).

koncentrace SO_2 v pobřežních regionech, zejména v oblastech kontroly emisí SO_x, výrazně snížily, zatímco celkový ekonomický dopad na odvětví zůstal minimální.

Zkušenosti odvětví a členských států s přípravou na přechod na obsah síry v lodních palivech 0,10 % dne 1. ledna 2015 v evropských oblastech kontroly emisí SO_x a kontrola souladu poskytly cenná ponaučení, která lze vzhledem ke vstupu celosvětového stropu 0,50 % pro obsah síry v platnost v roce 2020 využít v jiných evropských regionech i ve světě.

V souladu s čl. 14 odst. 1 směrnice EU 2016/802 hodnotila Komise na základě zpráv o prosazování, které obdržela za roky 2015 až 2017, a na základě dalšího příslušného vývoje popsaného v této zprávě potřebu posílit příslušná ustanovení směrnice nebo jakékoli jiné vhodné legislativní návrhy pro tento účel. Komise došla k závěru, že pro účely dalšího zajištění, aby limit 0,50 % stanovený v čl. 6 odst. 1 směrnice EU 2016/802 byl prosazován a dodržován v podobné míře tak, jako tomu je v současnosti v oblastech kontroly emisí SO_x, posoudí potřebu revize četnosti kontrol a odběru vzorků, vylepšení systému THETIS-EU, aby bylo zajištěno oznamování zkoušek a používání moderní technologie kontroly souladu (např. z „čichačů“ a dronů) a zvýšení kontrol dodavatelů lodních paliv, což usnadní pokročilejší zacílení na plavidla, která neplní požadavky, na základě rizik. Aby tyto změny byly možné, zváží Komise mimo jiné změnu prováděcího rozhodnutí Komise a stanovení, že používání systému THETIS-EU je povinné. Komise se též zaměří na pokuty, které členské státy ukládají provozovatelům, kteří neplní požadavky, a posoudí, zda mají skutečně odrazující účinek. Společně s členskými státy a za podpory agentury EMSA bude Komise také pokračovat v aktivní podpoře sousedních zemí EU při snižování emisí SO_x z lodí a při přípravách IMO na vstup celosvětového stropu pro obsah síry v platnost.

V návaznosti na čl. 14 odst. 2 směrnice EU 2016/802 bude Komise i nadále brát v potaz potenciál, včetně nákladů a přínosů, ke snížení znečišťování ovzduší z lodí zahrnující též jiné emise než SO_x.

Díky těmto předpokládaným opatřením by všichni občané EU měli prospěch ze sníženého znečišťování ovzduší loděmi, dalšího zlepšení nákladové účinnosti prosazování norem pro obsah síry obsažených ve směrnici, snadnějšího mezinárodního dialogu a zajištění pokroku směrem k udržitelnému a konkurenceschopnému odvětví lodní dopravy v EU v těsné spolupráci s členskými státy a zúčastněnými subjekty z námořní oblasti.