EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2018 04 16
COM(2018) 188 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl sieros kiekio jūriniame kure standartų, nustatytų Direktyvoje 2016/802/ES dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse, įgyvendinimo ir laikymosi

1. Sieros kiekio standartų laikymosi ataskaitų teikimas, poreikio toliau griežtinti direktyvos nuostatas vertinimas ir galimybių toliau mažinti oro taršą svarstymas

Tarybos direktyva 1999/32/EB dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse[1] buvo kelis kartus iš esmės keičiama, paskutinį kartą – 2012 m. lapkričio 21 d. Direktyva 2012/33/ES dėl sieros kiekio jūriniame kure[2], kuri įsigaliojo 2012 m. gruodžio 17 d. ir turėjo būti perkelta į nacionalinę teisę iki 2014 m. birželio 18 d. Siekiant išlaikyti aiškumą ir racionalumą po įvairių esminių Tarybos direktyvos 1999/32/EB pakeitimų, ji buvo kodifikuota kaip 2016 m. gegužės 11 d. Direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse[3] (toliau – Sieros kiekio mažinimo direktyva).

Sieros kiekio mažinimo direktyvos pagrindinis tikslas yra mažinti sieros dioksido (SO_2), išmetamo deginant tam tikrų rūšių skystąjį kurą, kenksmingą poveikį sveikatai ir žalą aplinkai. Nors jos 3 ir 4 straipsniais reglamentuojamas sieros kiekis sunkiajame mazute ir gazolyje, kurie naudojami tam tikruose kurą deginančiuose sausumos įrenginiuose, dabar šia direktyva daugiausia reglamentuojamas sieros kiekis skystajame kure, kuris naudojamas laivuose (toliau – jūrinis kuras).

Direktyvos (ES) 2016/802 14 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės kiekvienais metais iki birželio 30 d. pateiktų Komisijai ataskaitą, kurioje, remiantis praėjusiais metais atliktomis patikromis, būtų išdėstyta, kaip laikomasi sieros kiekio skystajame kure, kuriam taikoma ši direktyva, standartų. Komisija, remdamasi šiomis nacionalinėmis ataskaitomis ir pranešimais apie atvejus, kai nėra galimybių gauti jūrinio kuro, kiekvienais metais teikia direktyvos įgyvendinimo ataskaitą. 14 straipsnio 1 dalyje taip pat reikalaujama, kad Komisija vertintų poreikį toliau griežtinti atitinkamas direktyvos nuostatas ir šiuo tikslu teiktų pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.

Direktyvos 2012/33/ES perkėlimo į nacionalinę teisę galutinis terminas buvo 2014 m. birželio 18 d. Nepaisant to, pagrindinis Direktyva 2012/33/ES padarytas pakeitimas, t. y. nuostata dėl mažai sieros turinčio jūrinio kuro privalomo naudojimo Baltijos jūroje ir Šiaurės jūroje, kurios paskelbtos sieros oksidų išskyrimo kontrolės rajonais (toliau – Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonai), įsigaliojo tik 2015 m. sausio 1 d., todėl pirmąsias valstybių narių ataskaitas dėl naujųjų sieros kiekio reikalavimų laikymosi Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose Komisija gavo ne anksčiau kaip 2016 m. birželio 30 d. Vis dėlto, kadangi dar ne visos valstybės narės rengdamos 2016 m. ataskaitas naudojosi naujosiomis ataskaitų teikimo priemonėmis ir šablonu, bendra naujųjų sieros kiekio standartų laikymosi užtikrinimo ir atitikties padėtis visos ES mastu 2016 m. tebebuvo gana neaiški. Todėl Komisija, siekdama pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai nuoseklesnę ir apibendrintą apžvalgą, koks griežtesnių sieros kiekio jūriniame kure standartų laikymosi užtikrinimo ir atitikties lygis pasiektas nuo mažo sieros kiekio reikalavimų įsigaliojimo Europos SO_x išskyrimo kontrolės

[1] OL L 121, 1999 5 11, p. 13.
[2] OL L 327, 2012 11 27, p. 1.
[3] OL L 132, 2016 5 21, p. 58.

rajonuose 2015 m. sausio 1 d., nusprendė apžvelgti 2015–2017 metų padėtį šioje bendroje ataskaitoje.

Šioje ataskaitoje taip pat apžvelgiami atitinkami ES paramos mechanizmai, sukurti siekiant padėti valstybėms narėms ir Europos laivybos pramonei įgyvendinti Direktyva 2012/33/ES nustatytus pakeitimus, užtikrinti jų vykdymą ir jų laikytis. Galiausiai joje aptariama kaimyninėms šalims teikiama techninė parama ir tarptautinis bendradarbiavimas ir pateikiama tam tikrų pasiūlymų, kaip reikėtų toliau griežtinti kai kurias direktyvos nuostatas.

Pagal Direktyvos (ES) 2016/802 14 straipsnio 2 dalį Komisija jau apsvarstė sąnaudas ir naudą, susijusias su galimais papildomais Sąjungos veiksmais, kuriais būtų mažinami išmetamų oro teršalų kiekiai, įskaitant teršalus dėl laivybos, savo 2013 m. gruodžio mėn. Švaraus oro politikos dokumentų rinkinyje[4, 5], parengtame po nuodugnios ES oro kokybės politikos peržiūros. Po šios peržiūros Komisija nusprendė į savo Švaraus oro politikos dokumentų rinkinį nebeįtraukti konkretaus pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl laivų išmetamų teršalų. Nepaisant to, Komisija į savo pasiūlymą dėl Direktyvos dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo[6] įtraukė nuostatą (5 straipsnio 1 dalis), pagal kurią valstybėms narėms būtų leista „kompensuoti“ taršą pagal savo bendruosius nacionalinius išmetamų teršalų mažinimo įsipareigojimus atitinkamai sumažinant išmetamų SO_2, azoto oksidų (NO_x) ir smulkių kietųjų dalelių ($PM_{2,5}$) kiekius papildomomis priemonėmis, kuriomis reguliuojama oro tarša iš laivų. Tačiau nei ši siūloma lanksti nuostata, nei jokia kita nuostata dėl laivų išmetamų teršalų kiekių mažinimo nebuvo įtraukta į Direktyvą (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo[7] (naujoji Teršalų išmetimo nacionalinių ribų (INR) direktyva).

Komisija toliau vertina pažangą, daromą mažinant iš laivų išmetamų teršalų kiekius (įskaitant ir kitus teršalus, ne tik SO_x), ir galimybes toliau mažinti išmetamų teršalų kiekius šiame sektoriuje. Šioje ataskaitoje taip pat trumpai aptariamos dabartinės su tuo susijusios iniciatyvos.

2. Svarbiausi dėl Direktyvos 2012/33/ES įvykę pokyčiai ir jos poveikis

2008 m. Tarptautinė jūrų organizacija (toliau – TJO) patvirtino Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos IV priedo, kuriame nustatytos atmosferos teršimo iš laivų prevencijos taisyklės, pakeitimus (toliau – atnaujintas MARPOL konvencijos VI priedas). Atnaujintas MARPOL konvencijos VI priedas įsigaliojo 2010 m. liepos 1 d., o Direktyvos 2012/33/ES 1 straipsnio 6 dalies b punktu į Sąjungos teisę įtrauktas vienas svarbiausių jame padarytų pakeitimų, t. y. nuostata, kad SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose nuo 2015 m. sausio

[4] Žr. VITO, 2013 m. kovo mėn. *Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas* („Specialus dėl laivybos išmetamų teršalų vertinimas, įskaitant vertinimą siekiant nustatyti galimus naujus išmetamų teršalų kontrolės rajonus Europos jūrose“).
[5] Žr. http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm.
[6] COM(2013) 920 *final*.
[7] OL L 344, 2016 12 17, p. 1.

1 d. privaloma naudoti jūrinį kurą, kuriame sieros kiekis ne didesnis kaip 0,10 proc. (Direktyvos (ES) 2016/802 6 straipsnio 2 dalis).

Direktyvos 2012/33/ES 1 straipsnio 6 dalies c punkte, panašiai kaip ir atnaujintame MARPOL konvencijos VI priede, nustatyta, kad nuo 2020 m. sausio 1 d. bus privaloma naudoti kurą, kuriame sieros kiekis ne didesnis kaip 0,50 proc., ir visuose kituose valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (Europos vandenyse), kurie nėra SO_x išskyrimo kontrolės rajonai (Direktyvos (ES) 2016/802 6 straipsnio 1 dalis). Tačiau kitaip negu pagal atnaujintą MARPOL konvencijos VI priedą, šio reikalavimo įsigaliojimas ES 2020 m. nepriklauso nuo vėlesnio vertinimo, kokios bus galimybės gauti reikalavimus atitinkančio kuro, todėl nuo pat pradžių užtikrinamas teisinis tikrumas ir pramonei paliekama pakankamai laiko tam pasirengti.

Iki šiol laikantis reikalavimo naudoti jūrinį kurą, kuriame sieros kiekis ne didesnis kaip 0,10 proc., Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose nuo 2015 m. sausio mėn., jau įsitikinta, kad taip efektyviai padedama siekti direktyvos tikslo mažinti iš laivų išmetamo sieros dioksido kenksmingą poveikį žmonėms ir aplinkai. Daugiau kaip 93 proc. patikrintų laivų SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose atitiko griežtesnius sieros koncentracijų reikalavimus, todėl tuose regionuose, kurie ribojasi su SO_x išskyrimo kontrolės rajonais, labai sumažėjo sieros dioksidų koncentracijos aplinkos ore (pvz., iki 60 proc. mažesnės koncentracijos Danijoje[8], iki 50 proc. mažesnės koncentracijos Vokietijos Noiverko saloje Šiaurės jūroje [9] ir Švedijos salose – Elando saloje (Otenbyje) ir Gotlando saloje (Huburgene) [10], taip pat daugiau kaip 20 proc. mažesnės koncentracijos Roterdamo ir Reinmondo regione[11]).

SO_2 koncentracijas aplinkos ore tikimasi sumažinti ir visuose kituose ES pakrančių regionuose po to, kai 2020 m. įsigalios reikalavimas dėl ne didesnio kaip 0,50 proc. sieros kiekio kure. Tačiau vis dar reikia nustatyti, ar 0,50 proc. sieros kiekio ribos taikymas bus tiek pat naudingas kiek ir 0,10 proc. sieros kiekio ribos taikymas Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose, siekiant užtikrinti, kad apsauga nuo oro taršos iš laivų būtų vienodai naudinga visiems ES piliečiams.

3. Sąjungos parama valstybėms narėms ir pramonei, kad būtų lengviau užtikrinti ir atitikti griežtesnius sieros kiekio standartus

Laikotarpiu iki 2015 m. sausio 1 d. prognozuota, kad jūrinio kuro, kuriame sieros kiekis ne didesnis kaip 0,10 proc. (t. y. jūrinio gazolio), kaina bus iki 65–80 proc. didesnė negu

[8] Danijos aplinkos ir maisto ministerija, 2016 m. lapkričio mėn.: „Nuo 2014 m. sieros kiekis ore sumažėjo perpus“, žr. 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* ir *Seyler et al., 2017, Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements*.

[10] Švedijos aplinkos tyrimų institutas (IVL), 2015 m. lapkričio mėn.: „Sugriežtinus laivų kuro reglamentavimą sumažėjo sieros kiekis ore“, žr. http://www.ivl.se/.

[11] Roterdamo ir Reinmondo aplinkos apsaugos agentūra (DCMR), 2015 m. liepos mėn.: „Švaresnis oras dėl švaresnės laivybos“, žr. http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html.

sunkiojo mazuto, iki tol naudoto SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose[12]. Daugelis laivų savininkų ir veiklos vykdytojų manė, kad įsigaliojęs 0,10 proc. sieros kiekio reikalavimas turės nemažą ekonominį poveikį, nes labai išaugs veiklos sąnaudos, ypač laivų savininkams, kurie didelę savo veiklos dalį vykdo Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose. Komisija, siekdama remti griežtesnių sieros kiekio standartų užtikrinimą ir atitiktį ir kuo labiau sumažinti nepageidaujamą šalutinį poveikį, pasiūlė kelias papildomas priemones ir paramos mechanizmus (jie išsamiau aprašyti toliau).

Tačiau atlikus kelis vėlesnius tyrimus[13,14,15] padaryta išvada, kad nustačius mažo sieros kiekio reikalavimus Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose, laivų eismas nė kiek nesumažėjo ir nebuvo reikšmingai pereita prie kelių transporto. Nei įmonės, nei jūrų tarnybos nenutraukė veiklos ir nebuvo nustatyta jokio krovinių apyvartos sumažėjimo Šiaurės Europos uostuose, kurį būtų galima tiesiogiai sieti su SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose nustatytais reikalavimais, nepranešta ir apie jokius sudėtingus atvejus, kai nebuvo įmanoma gauti reikalavimus atitinkančio kuro. Nors manoma, jog pagrindinė priežastis, kodėl pradėjus taikyti mažo sieros kiekio reikalavimus SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose nepastebėta neigiamo poveikio, yra naftos kainų sumažėjimas, ES savo parama valstybėms narėms ir jūrų sektoriaus suinteresuotiesiems subjektams taip pat prisidėjo prie to, kad mažo sieros kiekio reikalavimų poveikis šio sektoriaus konkurencingumui ir santykinėms transporto rūšių dalims liktų labai nedidelis.

3.1 Europos tvarios laivybos forumas

Imdamasi tolesnių veiksmų po tvaraus vandens transporto priemonių rinkinio, pateikto 2011 m. rugsėjo mėn.[16], Komisija 2013 m. įsteigė Europos tvarios laivybos forumą (toliau – ETLF)[17] – specialų forumą, kuris lengvina sistemingą dialogą ir bendradarbiavimą tarp įvairių Komisijos tarnybų, valstybių narių ir jūrų sektoriaus suinteresuotųjų subjektų, siekiant geriau spręsti su ES jūrų transporto sektoriumi susijusias aplinkos tvarumo problemas. ETLF svarsto ne tik techninius klausimus, susijusius su įvairiomis galimybėmis laikytis mažo sieros kiekio reikalavimų, bet ir ES laivybos sektoriaus konkurencingumo klausimus bei naujus tvaraus jūrų transporto finansavimo būdus.

---

[12] Žr.: Europos jūrų saugumo agentūra, 2010 m. gruodžio mėn. *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* („0,1 proc. sieros kiekio kure reikalavimas, nuo 2015 m. sausio 1 d. taikomas išmetamų sieros teršalų kontrolės rajonuose. Atliktų poveikio tyrimų ir alternatyvių atitikties būdų vertinimas“).

[13] „CE Delft“, 2016 m. balandžio mėn. *SECA Assessment: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits - First drawings from European experience* („Išmetamų sieros teršalų kontrolės rajonų (SECA) vertinimas: poveikis, patirtas 2015 m. nustačius SECA sieros kiekio jūriniame kure ribas. Pirmosios išvados iš Europos patirties“).

[14] Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) atliktas tyrimas, susijęs su ETLF konkurencingumo pogrupio darbu (2016 m. sausio 26 d. pateiktas ETLF plenarinės sesijos metu).

[15] Danijos technikos universitetas. *Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern Europe. RoRo SECA* („Aplinkosaugos teisės aktų taikymo šalutinio poveikio ro-ro laivybai Šiaurės Europoje mažinimas ir atitaisymas“ – projektas „RoRo SECA“, įgyvendintas nuo 2015 m. birželio 15 d. iki 2017 m. birželio 14 d.).

[16] COM(2013)475 *final*.

[17] 2013 m. rugsėjo 24 d. Komisijos sprendimas, kuriuo įsteigiama jūrų transporto tvarumo ekspertų grupė – Europos tvarios laivybos forumas (ETLF), C(2013)5984 *final*.

ETLF dirba plenarinėse sesijose ir techninių ekspertų grupėse („pogrupiuose“), jam pirmininkauja Komisija, o Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) atlieka techninio sekretoriato funkcijas. ETLF šiuo metu yra sudaryti keturi specializuoti pogrupiai[18], kurių kiekvieną sudaro valstybių narių ekspertai ir suinteresuotieji subjektai ir jiems kartu pirmininkauja Komisijos, valstybių narių ir (arba) suinteresuotųjų subjektų atstovai. Sieros kiekio mažinimo direktyvos įgyvendinimo pogrupis, vėliau pakeistas Oro teršalų iš laivų pogrupiu, atliko pagrindinį vaidmenį padėdamas pasirengti 0,10 proc. sieros kiekio reikalavimo įsigaliojimui Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose ir šiuo metu padeda pasirengti įgyvendinti 0,50 proc. sieros kiekio reikalavimą[19]. ETLF darbo sritis apima ne tik Sieros kiekio mažinimo direktyvos įgyvendinimą, šis forumas taip pat svarsto šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo iš laivų ir laivuose susidarančių atliekų problemas[20].

ETLF teikia konkrečią paramą pagal poreikius valstybėms narėms ir pramonei atitinkamose savo pogrupių darbo srityse. Jo darbas buvo naudingas rengiant Komisijos ir EMSA rekomendacinius dokumentus, Komisijos įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus ir Tarptautinei jūrų organizacijai teikiamus (ES) dokumentus ir peržiūrint Sąjungos teisėkūros procedūra priimtus aktus[21]. ETLF veikla atspindi produktyvų Komisijos tarnybų, nacionalinių ekspertų ir suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimą siekiant stiprinti tvarų ir konkurencingą ES laivybos sektorių. Atsižvelgiant į jo veiklos sėkmę, ETLF įgaliojimai pratęsti iki 2018 m. birželio 30 d.[22], o paskutiniame ETLF plenariniame posėdyje 2017 m. spalio 16 d. rekomenduota juos dar kartą pratęsti.

3.2 ES finansinė parama švarių laivų technologijų diegimui

Komisija aktyviai padeda didinti ES jūrų transporto tvarumą labai įvairiomis finansinėmis priemonėmis, skirtomis inovacinių technologijų ir švaraus kuro rūšių mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir diegimo projektams.

Pagal programą „Horizontas 2020“[23] bendrai finansuojami mokslinių tyrimų ir inovacijų projektai, kuriais siekiama tobulinti technologijas remiant tvarią laivybą (pvz., išmetamųjų dujų valymo sistemas, netaršius ir našius variklius, naujas technologijas, kaip antai kuro elementus, elektrifikavimą ir atsinaujinančiosios (pvz. vėjo) varomosios energijos naudojimą, hidrodinamikos gerinimą) ir padėti ES laivybos pramonei pasirengti įgyvendinti Sąjungos ir tarptautinius aplinkos apsaugos įsipareigojimus ir tikslus.

Pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) teikiama parama ekologiškos laivybos skatinimui finansuojant „žaliąją“ infrastruktūrą ir laivų įrangą. Vien 2014 ir 2015 metais

[18] Oro teršalų iš laivų pogrupis; Suskystintų gamtinių dujų jūrinio kuro pogrupis; Išmetamųjų dujų valymo sistemų pogrupis; Konkurencingumo pogrupis.

[19] Žr. Komisijos ekspertų grupių registro Nr. E02869, http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?Lang=LT.

[20] Savo įgaliojimus jau įvykdė, taigi darbą baigė šie pogrupiai: Finansavimo pogrupis; Mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros pogrupis; Uosto priėmimo įrenginių pogrupis; Laivybos sektoriaus išmetamo CO_2 kiekio stebėsenos, ataskaitų ir tikrinimo pogrupis.

[21] Siekiamų rezultatų sąrašą žr. http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html.

[22] 2016 m. sausio 7 d. Komisijos sprendimas C(2015)9741.

[23] ES bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų programa (2014–2020 m.), taip pat žr.: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport.

pagal EITP (įskaitant Jūrų greitkelių programą[24]) tyrimams, bandomiesiems veiksmams ir infrastruktūros projektams skirta daugiau kaip 185 mln. EUR[25].

Siekdama padėti įveikti Europos laivybos sektoriaus sunkumus gauti komercinių bankų finansinę paramą ekologiškų laivų technologijų finansavimui, Komisija, remdamasi ETLF atliktu parengiamuoju darbu ir glaudžiai bendradarbiaudama su Europos investicijų banku, parengė Ekologiškos laivybos garantijų programą. Ši programa finansuojama pagal EITP ir iš Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) ir visas jos finansinis paketas yra 750 mln. EUR. Pagal šią programą tikimasi gauti 3 mlrd. EUR investicijų į Europos laivybos sektorių. 2017 m. gruodžio mėn. pagal Ekologiškos laivybos garantijų programą pasirašytas pirmasis susitarimas dėl suskystintomis gamtinėmis dujomis varomo kelto statybos finansavimo[26].

3.3 Europos jūrų saugumo agentūros techninė parama valstybėms narėms

Komisija pavedė EMSA[27] vykdyti papildomą veiklą, kuria sudaromos sąlygos įgyvendinti mažo sieros kiekio kure reikalavimus ir užtikrinti jų laikymąsi. Vykdydama šią užduotį EMSA teikia specialią techninę paramą valstybių narių administravimo institucijoms: rengia praktinius seminarus, mokymo seminarus[28], geriausios patirties mainus ir kitokias technines gaires bei priemones.

Komisija taip pat įgaliojo EMSA surengti vizitų ciklą valstybėse narėse siekiant stebėti, ar veiksmingai įgyvendinama direktyva ir atitinkami įgyvendinimo teisės aktai[29]. Šie EMSA vizitai paprastai trunka kelias dienas, jų metu su įvairiomis kompetentingomis institucijomis (pvz., ministerijomis, pakrančių apsaugos tarnybomis, taip pat vietos valdžios institucijomis, tokiomis kaip uostų direkcijos) išsamiai apsvarstomi nacionalinės teisės aktai ir procedūros. Šis vizitų ciklas pradėtas 2016 m. pabaigoje ir numatoma jį užbaigti 2021 m. Iki 2017 m. pabaigos EMSA atstovai apsilankė septyniose valstybėse narėse. Pradiniuose gautuose valstybių narių atsiliepimuose pabrėžiamas šių vizitų metu atlikto darbo kruopštumas ir patvirtinama, kad EMSA savo nustatytais faktais padeda didinti tarpusavio supratimą ir skatina nacionalinį dialogą bei tolesnius veiksmus užtikrinant nacionalinių įgyvendinimo priemonių veiksmingumą. EMSA numato 2019 m. surengti laikotarpio vidurio praktinį seminarą, kuriame bus apsvarstyti tarpiniai rezultatai. Po vizitų visose valstybėse narėse EMSA pateiks Komisijai horizontaliąją ataskaitą, kurioje bus pateikti bendrieji nustatyti faktai ir išvados dėl direktyvos įgyvendinimo.

[24] Taip pat žr. https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea.
[25] Taip pat žr. 2016 m. rugsėjo 30 d. Komisijos tarnybų darbinio dokumento SWD(2016)326 *final* dėl ES jūrų transporto strategijos 2009–2018 m. įgyvendinimo 52 punktą.
[26] Žr. https://ec.europa.eu/commission/news/juncker-plan-france-signature-first-green-financing-maritime-sector-2017-dec-12_lt.
[27] Remiantis Aplinkos generalinio direktorato ir EMSA bendradarbiavimo susitarimais, žr. http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html.
[28] Žr. EMSA išsamų mokymo apie Sąjungos teisės aktus planą, skirtą valstybėms narėms: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html.
[29] Reglamento (EB) Nr. 1406/2002 3 straipsnyje nustatyta, kad EMSA rengia vizitus valstybėse narėse padėdama Komisijai stebėti ir tikrinti, ar tinkamai įgyvendinami ir taikomi Sąjungos teisės aktai. Žr. http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html.

3.4 Valstybių narių sudarytas Sieros kiekio mažinimo direktyvos įgyvendinimo komitetas

Pagal Direktyvos (ES) 2016/802 17 straipsnį Komisija įsteigė Sieros kiekio mažinimo direktyvos įgyvendinimo komitetą, kuris turi padėti nuosekliai ir efektyviai ją įgyvendinti (toliau – komitetas)[30]. Jis pirmą kartą susirinko 2014 m. spalio mėn. ir nuo tada jau posėdžiavo penkis kartus. Šis komitetas padeda Komisijai naudotis savo įgyvendinimo įgaliojimais, rengti TJO teikiamus dokumentus ir peržiūrėti ETLF Įgyvendinimo pogrupio ir Oro teršalų iš laivų pogrupio darbo rezultatus. Šio komiteto darbe aktyviai dalyvauja valstybės narės ir jis atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant nuoseklų ir ekonomiškai efektyvų direktyvos įgyvendinimą ir jos nuostatų vykdymą visoje ES ir padeda pasirengti 0,50 proc. sieros kiekio reikalavimo įsigaliojimui 2020 m.

4. Parama tikrinant, ar laikomasi nustatytų sieros kiekio jūriniame kure ribų

Iki 2012 m., kadangi nebuvo tikslių direktyvos nuostatų dėl privalomo laivų tikrinimų ir kuro mėginių tyrimų valstybėse narėse skaičiaus per metus, bendras jų skaičius buvo gana nedidelis ir įvairiose valstybėse narėse labai skirtingas. Siekiant tai pakeisti, Direktyvoje 2012/33/ES Komisija įgaliota priimti įgyvendinimo aktus dėl jūrinio kuro mėginių ėmimo metodų, tipinio mėginio apibrėžties ir jūrinio kuro mėginių ėmimo dažnumo (Direktyvos (ES) 2016/802 13 straipsnio 4 dalis).

2015 m. vasario 16 d. Komisija priėmė Įgyvendinimo sprendimą (ES) 2015/253[31] (toliau – įgyvendinimo aktas), kuriuo nustatytos taisyklės dėl mėginių ėmimo laive procedūros, bunkerinio kuro tiekėjų kontrolės, taip pat privalomo laivų tikrinimų ir tiriamų kuro mėginių skaičiaus kiekvienais metais kiekvienoje valstybėje narėje tikrinant sieros kiekį jūriniame kure, kuris naudojamas laivuose, plaukiojančiuose valstybės narės kompetencijai priklausančiuose vandenyse.

EMSA po diskusijų su valstybėmis narėmis ir ETLF 2015 m. liepos mėn. paskelbė savo Sieros kiekio tikrinimo gaires[32], kuriomis papildytas įgyvendinimo aktas siekiant lengviau pagal suderintą požiūrį tikrinti, kaip laikomasi sieros kiekio standartų. Šiose gairėse, pavyzdžiui, išdėstyta, kaip reikėtų efektyviai naudotis prieinamais laivo dokumentais (pvz., bunkerio atsargų papildymo važtaraščiais, laivo žurnalais, įskaitant kuro registracijos žurnalus ir variklio žurnalus, rezervuarų garsinių gylio matavimų ir kuro keitimo įrašais, rezervuarų planais arba vamzdynų diagramomis) tikrinant atitiktį reikalavimams. EMSA taip pat parengė pavyzdinį mokymo kursą, kuriuo mokoma užtikrinti direktyvos nuostatų vykdymą ir pagal kurį nuo 2015 m. jau mokėsi daugiau kaip 200 valstybių narių inspektorių.

[30] Žr. Komisijos komitologijos registro įrašą „Direktyvos dėl sieros kiekio jūriniame kure įgyvendinimo komitetas“, http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?CLX=lt.

[31] 2015 m. vasario 16 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2015/253, kuriuo nustatomos sieros kiekio jūriniame kure mėginių ėmimo ir ataskaitų teikimo pagal Tarybos direktyvą 1999/32/EB taisyklės, OL L 41, 2015 2 17, p. 55.

[32] *EMSA Sulphur Inspection Guidance under Council Directive 1999/32/EC* („EMSA sieros kiekio tikrinimo gairės pagal Tarybos direktyvą 1999/32/EB“), 2015 m. liepos mėn.

4.1 Laivuose naudojamo jūrinio kuro mėginių ėmimas

Imant laivuose naudojamo jūrinio kuro fizinius mėginius, siekiant patikrinti sieros kiekį juose, turėtų būti analizuojamas užantspauduotas bunkerinio kuro mėginys ar tipinis mėginys, pridėtas prie bunkerio atsargų papildymo važtaraščio ir esantis laive, arba reikėtų gauti ir analizuoti kuro vietinį mėginį iš laivo kuro tiekimo sistemos.

Jau anksčiau buvo nustatyta TJO procedūra, pagal kurią bunkerinio kuro mėginiai analizuojami taikant MARPOL konvencijos VI priedo 18 (8.1 ir 8.2) taisyklę, o įgyvendinimo aktu nustatyta kuro vietinio mėginio paėmimo laive iš laivo kuro tiekimo sistemos procedūra. Iki įgyvendinimo akto įsigaliojimo inspektoriai visoje ES ėmė mėginius iš įvairių laivo vamzdyno sistemos vietų ir tai galėjo turėti įtakos mėginiuose nustatomam sieros kiekiui. Skatinant nustatyti tarptautiniu mastu suderintą procedūrą, Sąjungos vietinių mėginių ėmimo procedūra buvo pateikta TJO, kuri parengė „Gaires dėl mėginių ėmimo laive ir sieros kiekio tikrinimo kure, kuris naudojamas laivuose“[33], daugiausia perimdama įgyvendinimo aktu nustatytąją procedūrą.

4.2 Kitos atitikties tikrinimo technologijos

Vis daugiau valstybių narių vietoj dokumentų patikrų ar fizinių kuro mėginių naudoja kitas atitikties tikrinimo technologijas, kuriomis galima greitai nustatyti, ar laivas iš pažiūros atitinka sieros kiekio standartus, ar dėl to yra pagrįstų abejonių ir reikia atlikti oficialų laivo patikrinimą, kad būtų patikrintas sieros kiekis jame naudojamame kure.

Įvairių alternatyvių atitikties tikrinimo technologijų įrenginiai, tokie kaip nešiojamieji mėginių ėmimo prietaisai (kuriais galima beveik iškart nustatyti sieros kiekį laive esančiame kure), nuotolinės patikros technologijos ir išmetamųjų dujų analizatoriai („elektroninės nosys“), kuriais galima nustatyti sieros kiekį matuojant išmetamųjų dujų sudėtį laivo eksploatavimo metu, įrengiami ant tiltų, uostų prieigose, patruliavimo laivuose ir mažuose lėktuvuose ir juos naudoja arba išbando įvairios valstybės narės. ES taip pat skyrė paramos lėšų šioms technologijoms kurti ir naudoti[34]. Be to, EMSA neseniai pagal sutartis įgijo bepiločių orlaivių (nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų, RPAS)[35] – juos naudodama ji gali padėti valstybių narių institucijoms aptikti jūrų taršą (pvz., naftos išsiliejimus) arba stebėti į orą išmetamus teršalus.

Naudojant šias alternatyvias technologijas galima sumažinti bendras lėšų ir laiko sąnaudas, susijusias su sieros kiekio standartų atitikties tikrinimu valstybėse narėse. Komitete buvo pasikeista patirtimi, įgyta naudojant šias atitikties tikrinimo technologijas, ir padarytomis išvadomis pasidalyta su TJO[36]. Įgyvendinimo akte konkrečiai pripažįstamas novatoriškų atitikties tikrinimo technologijų potencialas ir valstybės narės raginamos jomis naudotis.

[33] MEPC.1/Circ.864, 2016 m. gruodžio 9 d.
[34] Žr., pvz., projektą COMPMON: https://compmon.eu/.
[35] Žr. http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html.
[36] Dok. IMO PPR 5/13/5 dėl pasiūlymo nuosekliai įgyvendinti MARPOL konvencijos VI priedo 14.3.1 taisyklę.

4.3 Privalomas tikrinimų ir kuro mėginių ėmimo dažnis

Siekiant tolygiai paskirstyti reikalavimų vykdymo užtikrinimo naštą valstybėms narėms ir užtikrinti vienodas sąlygas ES uostams ir veiklos vykdytojams, Direktyvoje 2012/33/ES Komisija įgaliota nustatyti privalomą jūrinio kuro tikrinimų ir mėginių ėmimo dažnį (Direktyvos (ES) 2016/802 13 straipsnio 4 dalis). Jis nustatytas įgyvendinimo aktu.

Šis dažnis daugiausia priklauso nuo laivų, įplaukiančių į valstybės narės teritoriją, skaičiaus per metus. Pagal Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2015/253 3 straipsnio 1 dalį visos valstybės narės tikrina bent 10 proc. į savo uostus įplaukiančių laivų dokumentus. Atlikdamos dokumentų patikrą valstybės narės taip pat turi paimti ir analizuoti kuro mėginius, nustatydamos sieros kiekį juose, iš 20–40 proc. tikrinamų laivų, priklausomai nuo to, ar tos valstybės narės teritorija (iš dalies) ribojasi su SO_x išskyrimo kontrolės rajonu, ar ne. SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose mėginiai imami dažniau negu kituose Europos vandenyse, kadangi dėl didesnės kainos, kurią tenka mokėti už jūrinį kurą, kuriame sieros mažai, veiklos vykdytojai gali būti suinteresuoti nenaudoti reikalavimus atitinkančio kuro, rizikuodami už tai gauti baudą. Nacionaliniai inspektoriai tebėra įgalioti išrinkti laivus, kurie turi būti tikrinami ir (arba) iš kurių imami kuro mėginiai. Pagal įgyvendinimo aktą bendras imamų kuro mėginių skaičius per metus valstybėje narėje gali būti pakeistas tuo atveju, jeigu joje naudojama alternatyvi atitikties tikrinimo technologija.

Komisija gali svarstyti poreikį ateityje keisti tikrinimų ir mėginių ėmimo dažnį, atsižvelgiant į 2020 m. įsigaliosiantį 0,50 proc. sieros kiekio reikalavimą, tačiau taip pat gali nustatyti rizika grindžiamą Sąjungos tikrinimo metodą, kad, siekiant užtikrinant atitiktį reikalavimams, daugiausia būtų stengiamasi tikrinti labiausiai tikėtinus pažeidėjus. Norint sukurti tokį mechanizmą reikia turėti pakankamai informacijos apie reikalavimų atitikties tendencijas pagal laivų tipus, veiklos vykdytojus, laivybos maršrutus ir kuro tiekėjus.

4.4 Jūrinio kuro mėginių ėmimas jo tiekimo į laivą metu

Nors sieros kiekio jūriniame kure reikalavimų atitiktis daugiausia tikrinama laive, Direktyvoje 2012/33/ES taip pat pateikta nuostatų, kuriomis sugriežtinta kuro tiekėjų kontrolė, t. y. kontrolė sausumoje (Direktyvos (ES) 2016/802 6 straipsnio 9 dalis). Valstybės narės dabar yra įpareigotos imtis veiksmų prieš kuro tiekėjus, jei nustato, kad jų tiekiamas jūrinis kuras neatitinka bunkerio atsargų papildymo važtaraštyje nustatytų specifikacijų, ir turi tvarkyti viešai prieinamą jūrinio kuro tiekėjų registrą, kad būtų daugiau skaidrumo. Be to, valstybės narės privalo kontroliuoti jūrinio kuro tiekėjus, imdamos jų produktų mėginius, kai tie produktai pristatomi į laivą, jei gaunama pakartotinių pranešimų apie įtariamus kokybės trūkumus (protesto laiškų) (Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2015/253 4 straipsnis).

2016 m. Komisija pradėjo tyrimą[37] siekdama išsamiau įvertinti bunkerinio kuro tiekėjų priežiūros ir licencijavimo procedūras valstybėse narėse. Iš šio tyrimo taip pat bus sužinota, kur gali reikėti stiprinti jūrinio kuro tiekėjų kontrolę, užtikrinant, kad į laivus, kurie lankosi ES uostuose, būtų tiekiamas aukštos kokybės, reikalavimus atitinkantis kuras[38].

[37] Žr. skelbimą apie pirkimą 2016/S 130 – 232460, 2016 m. liepos 8 d.

[38] Degalų kokybės direktyva (Direktyva 98/70/EB) jūriniam kurui šiuo metu netaikoma. Tačiau, kadangi didžiausias leidžiamas sieros kiekis kure nuo 2020 m. bus 0,50 proc., šiuo metu kuriamos naujos kuro rūšys

5. Valstybių narių ataskaitų teikimas ir sistema THETIS-EU

Valstybių narių anksčiau teiktų ataskaitų nepakako norint apžvelgti, kaip sieros kiekio standartų laikomasi visos ES mastu, nes trūko suderintų nuostatų dėl valstybių narių ataskaitų turinio ir formos[39]. Todėl Sieros kiekio mažinimo direktyvos 2012 m. redakcijoje Komisija įgaliota patvirtinti išsamesnes nuostatas dėl valstybių narių metinių ataskaitų turinio ir formos.

Tuo tikslu Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2015/253 7 straipsnyje nustatyta visa informacija apie sieros kiekio jūriniame kure standartų atitikties užtikrinimą, kurią reikia įtraukti į valstybių narių metines ataskaitas. Metinės valstybių narių ataskaitos dėl jų veiksmų tikrinant sieros kiekį kure, naudojamame kurą deginančiuose sausumos įrenginiuose, rengiamos pagal šabloną, kurį savanoriškai naudoti 2016 m. susitarta komitete.

Komisija, atsižvelgdama į mažo sieros kiekio reikalavimų įsigaliojimą SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose nuo 2015 m. sausio 1 d., pavedė EMSA užduotį sukurti Sąjungos informacijos sistemą, kurioje būtų įrašomi ir perduodami duomenys ir nustatyti faktai po tikrinimų laivuose, įskaitant kuro mėginių ėmimą ir analizes. EMSA sukūrė sistemą THETIS-EU, kuri visapusiškai veikia nuo 2015 m. sausio 1 d.

THETIS-EU saugomi visi duomenys, gauti iš privalomų užpildyti ataskaitos laukų, nustatytų Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2015/253 7 straipsnyje, ir joje galima beveik tikruoju laiku stebėti įrašus apie pavienių laivų atitiktį reikalavimams visose valstybėse narėse. Sistema THETIS-EU naudojasi (savanoriškai) visos valstybės narės, o netolimoje ateityje galimybė naudotis šia sistema gali būti suteikta ir ES kaimyninėms šalims. THETIS-EU labai padeda gerinti sieros kiekio standartų atitikties laivuose ataskaitų kokybę ir nuoseklumą visoje ES. Su valstybėmis narėmis tebediskutuojama, kaip galima toliau didinti THETIS-EU naudingumą ir patogumą naudotojams ir kaip derinti šią sistemą prie būsimų reikalavimų vykdymo užtikrinimo pagal direktyvą poreikių.

Laikantis Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2015/253 8 straipsnio nuostatų ir siekiant mažinti valstybių narių administracinę naštą, sistemoje THETIS-EU valstybėms narėms gali būti pateikta per praėjusius metus į ją įtrauktų duomenų santrauka, kuria jos gali naudotis vykdydamos savo įsipareigojimą teikti Komisijai metines ataskaitas. Pagal komiteto priimtą sprendimą sistemoje THETIS-EU turimų sieros kiekio tikrinimo duomenų suvestinė nuo 2017 m. birželio mėn. taip pat viešai skelbiama EMSA THETIS-EU portale[40].

6. Atitikties sieros kiekio jūriniame kure standartams lygis

Nuo 2015 m. sausio 1 d. (kai pradėjo veikti ši sistema) iki 2017 m. gruodžio 31 d. sistemoje THETIS-EU užregistruota daugiau kaip 28 000 konkrečių patikrinimų[41] (vidutiniškai apie 700–900 patikrinimų per mėnesį). Palyginti su padėtimi, kuri buvo prieš priimant

(įskaitant naftos produktų mišinius) ir būtų naudinga geriau kontroliuoti ir kitus kuro kokybės parametrus, ne tik sieros kiekį tų naujų rūšių kure.

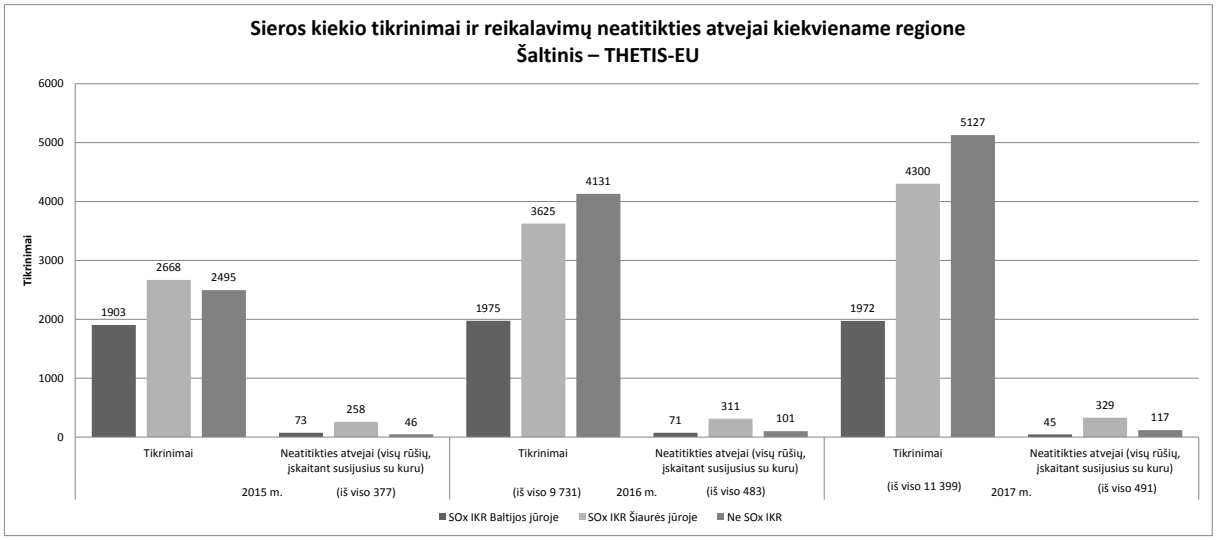
[39] Taip pat žr. Direktyvos 2012/33/ES 18 konstatuojamąją dalį.

[40] Žr. https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home.

[41] 2017 m. gruodžio 30 d. padėtis.

įgyvendinimo aktą ir sukuriant THETIS-EU, tikrinimų skaičius padidėjo: anksčiau buvo tikrinamas 1 iš 1 000 laivų, įplaukiančių į ES uostus, o dabar – maždaug 1 iš 10 laivų. Apie 60 proc. iš šių tikrinimų (maždaug 16 500) atlikti Baltijos jūros ir Šiaurės jūros teritorijose, visi kiti tikrinimai – kitų Europos jūrų teritorijose. Per tą patį laikotarpį užregistruota apie 1 350 reikalavimų nesilaikymo atvejų[42] (apie 5 proc. visų tikrinimų). Daugiau kaip 80 proc. iš šių atvejų nustatyti SO_x išskyrimo kontrolės regionuose, likusieji atvejai (daugiausia susiję su reikalavimų neatitinkančio kuro naudojimu prisišvartavusiuose laivuose) – kitų Europos jūrų teritorijose.

Kaip parodyta tolesnėje diagramoje, nuo 2015 iki 2017 m. labai padidėjo bendras per metus atliekamų patikrinimų, apie kuriuos pranešama, skaičius, o reikalavimų nesilaikymo atvejų, apie kuriuos pranešama per metus, skaičius, atrodo, nusistovėjo ir proporcingai sumažėjo, palyginti tuo, kiek padaugėjo per metus atliekamų tikrinimų.



Nustačius privalomą per metus atliekamų tikrinimų ir imamų kuro mėginių skaičių, kartu naudojant privalomą ataskaitos formą ir naudojantis sistema THETIS-EU, pradėta gauti kur kas išsamesnes ir visapusiškesnes ataskaitas, todėl galima geriau palyginti valstybių narių pastangas. Sprendžiant iš gero reikalavimų atitikties lygio, akivaizdu, kad pramonė stengiasi padėti mažinti oro taršą dėl jūrų transporto, o valstybių narių labai sugriežtinta sieros kiekio standartų laikymosi stebėsena ir užtikrinimas taip pat turi reikšmingą atgrasomąjį poveikį.

Nors apskritai buvo sustiprintos pastangos užtikrinti reikalavimų vykdymą, kai kurios valstybės narės vis dar nepasiekė joms privalomo tikrinimų ir kuro mėginių skaičiaus, nustatyto įgyvendinimo aktu. Komisija šiuo metu tiria valstybių narių pastangas ir žino, kad kai kurios (tikrinimo vietoje) institucijos, atlikusios sieros kiekio tikrinimus, nustatytus faktus vėlavo įrašyti į THETIS-EU. Komisija imsis tolesnių veiksmų dėl tų valstybių narių, kurios deramai nesilaiko privalomo tikrinimo ir kuro mėginių ėmimo dažnio.

[42] Jie nustatyti per dokumentų patikras aptikus netikslius ar neišsamius laivų žurnalus, kuro keitimo procedūras, bunkerio atsargų papildymo važtaraščius ir įrašus apie teršalų išmetimo mažinimo metodų taikymą arba iš kuro mėginių analizės nustačius, kad viršyta didžiausia leidžiamo sieros kiekio riba.

Iš pateiktų duomenų taip pat aišku, kad valstybėms narėms reikia imtis papildomų atitikties užtikrinimo veiksmų tikrinant, kaip laikomasi kai kurių kitų sieros kiekio standartų, ypač dėl didžiausio leidžiamo 1,50 proc. sieros kiekio kure, naudojamame keleiviniuose laivuose, kuriais teikiamos reguliariosios paslaugos (Direktyvos (ES) 2016/802 6 straipsnio 5 dalis; tai iš esmės gali būti ir kruiziniai laivai ne SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose, pavyzdžiui, Vidužemio jūroje, tiek, kiek jie laikomi naudojamais teikiant reguliariąsias paslaugas[43]), ir kuro tiekėjų (bunkerinio kuro tiekėjų) į laivus tiekiamo jūrinio kuro – sieros kiekio jame ir bendros jo kokybės (Direktyvos (ES) 2016/802 13 straipsnio 2 dalies b punkto i papunktis).

7. Alternatyvūs atitikties užtikrinimo metodai

Direktyvos (ES) 2016/802 8 straipsnyje leista naudoti teršalų išmetimo mažinimo metodus, pavyzdžiui, alternatyvių rūšių kurą, specialius prietaisus arba įrenginius laivuose, kaip alternatyvas vietoj mažai sieros turinčio jūrinio kuro, jeigu juos naudojant pasiekiamas toks pats ar net didesnis išmetamų teršalų kiekio sumažėjimas ir tenkinamos visos atitinkamos direktyvoje nustatytos sąlygos.

Nepaisant to, kaip pažymima ir Direktyvos (ES) 2016/802 34 konstatuojamojoje dalyje, alternatyvūs metodai, naudojami laikantis nustatytų sieros kiekio kure ribų valstybių narių vandenyse, neturėtų turėti neigiamo poveikio kitoms sritims, kaip antai vandens aplinkai, dėl taršių nuotekų išleidimo į jūras ar dėl kietųjų atliekų srautų arba labai padidėjusio išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio[44]. Komisija, kiek įmanoma, padeda valstybėms narėms užtikrinti, kad būtų laikomasi iš pažiūros sutampančių įsipareigojimų pagal Sąjungos teisės aktus[45].

7.1 Išmetamųjų dujų valymo sistemos

Naudojant išmetamųjų dujų valymo sistemas (toliau – IDVS), kitaip vadinamas dujų plautuvais arba skruberiais, galima toliau naudoti sunkųjį mazutą, nes jose leidžiant išmetamąsias dujas per jūros vandens arba gėlo vandens cirkuliacijos sistemą iš jų pašalinamos sieros dalelės. Dėl išmetamųjų dujų valymo sistemų patvirtinimo ir naudojimo Direktyvos (ES) 2016/802 9 straipsnyje ir II priede nurodyta remtis atitinkamomis TJO nustatytomis taisyklėmis, o su ES valstybės narės vėliava plaukiojančių laivų IDVS turi būti patvirtintos pagal Direktyvą 2014/90/ES dėl laivų įrenginių[46]. Naudodamasi ETLF technine

[43] Europos Sąjungos Teisingumo Teismas savo 2014 m. sausio 23 d. sprendime gavus *Tribunale di Genova* (Italija) prašymą priimti prejudicinį sprendimą (byla C-537/11) pateikė tam tikras sąlygas, pagal kurias nustatoma, kad tam tikras kruizinis laivas laikytinas keleiviniu laivu, naudojamu teikiant reguliariąsias paslaugas.

[44] Leidimas taikyti alternatyvius atitikties užtikrinimo metodus vykdant direktyvoje nustatytus įsipareigojimus neatleidžia valstybių narių nuo jų įsipareigojimų, nustatytų kitais Sąjungos teisės aktais, tokiais kaip Vandens pagrindų direktyva (Direktyva 2000/60/EB), Jūrų strategijos pagrindų direktyva (Direktyva 2008/56/EB) ar Direktyva dėl uosto priėmimo įrenginių (Direktyva 2000/59/EB).

[45] Vienas iš tų aktualių klausimų yra plovimui naudojamo vandens išleidimo iš išmetamųjų dujų valymo sistemų priimtinumas. Žr. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf.

[46] OL L 257, 2014 8 28, p. 146–185.

parama ES dalyvauja TJO diskusijose dėl reglamentavimo sistemos, taikomos patvirtinant ir naudojant išmetamųjų dujų valymo sistemas[47].

Efektyvi už laivo borto išleidžiamų nuotekų, pvz., plovimui naudoto vandens ir nuotekų iš IDVS, kontrolė yra reikalinga siekiant kuo labiau sumažinti galimą neigiamą poveikį jūrų aplinkai dėl rūgštėjimo (kintančių pH verčių) arba sunkiųjų metalų išleidimo į aplinką, dėl kurio valstybėms narėms yra sunkiau pasiekti Sąjungos paviršinių vandenų kokybės teisės aktais[48] nustatytus tikslus. Siekdama toliau mažinti IDVS naudojimo neigiamą poveikį jūrų aplinkai ir užtikrinti suderinamumą su MARPOL konvencijos VI priedu, Komisija neseniai pasiūlė įtraukti IDVS teršalų liekanas ir nuotekų vandenį kaip atliekų rūšis į savo pasiūlymą dėl naujos direktyvos dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos[49].

7.2 Suskystintos gamtinės dujos (SGD)

Naudojant SGD kaip alternatyvų kurą galima ne tik sumažinti išmetamų SO_x kiekius, bet ir labai sumažinti išmetamų NO_x ir kietųjų dalelių kiekius, palyginti su tuo, kiek jų išmetama naudojant sunkųjį mazutą. Šiuo metu visame pasaulyje yra daugiau kaip 200 (jau eksploatuojamų arba užsakytų) laivų, kuriuose kaip alternatyvus kuras naudojamos SGD; tai labai įvairaus dydžio ir įvairių tipų laivai. Vis dėlto, kad būtų užtikrinta bendra SGD, kaip laivų kuro, naudojimo nauda aplinkai, reikia kontroliuoti galimą metano (CH_4) išmetimą naudojant gamtines dujas laivų varikliuose.

ETLF pogrupis, skirtas SGD kaip jūriniam kurui, šiuo metu rengia vienodas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta, kad SGD būtų saugiai ir tvariai naudojamos ne tik ES, bet ir tarptautiniu mastu[50]. 2018 m. vasario mėn. EMSA paskelbė uostų direkcijoms ir administracijoms skirtą rekomendacinį dokumentą dėl saugaus SGD bunkeriavimo[51] – jis parengtas daugiausia remiantis ETLF darbu ir jo ekspertų patirtimi. Direktyvoje 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo[52] (II priedo 3.1 punktas) numatyta toliau standartizuoti SGD papildymo punktus, skirtus jūrų laivams ir vidaus vandenų laivams Europos uostuose, siekiant palengvinti jų eksploatavimą visoje ES. Įvairios valstybės narės taip pat pranešė apie tolesnes priemones, kuriomis bus skatinama jūrų transportui naudoti alternatyvų kurą, savo nacionalinėje politikos sistemoje, patvirtintoje pagal Direktyvą 2014/94/ES[53].

---

[47] ES pateikė TJO įvairių dokumentų dėl IDVS, tokių kaip dok. IMO MEPC 71/9/1 dėl išmetamųjų dujų valymo sistemoms skirtų TJO gairių peržiūros, dok. IMO 5/11 dėl visuotinai suderintos nuotekų vandens mėginių ėmimo procedūros ir dok. IMO 5/11/1 dėl atsitiktinių gedimų, prietaisų trikčių ir numanomo laikino reikalavimų neatitikimo bei pereinamojo vyksmo kokybės laivuose, kuriuose įrengti dujų plautuvai.

[48] Pvz., Direktyva 2000/60/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus (Vandens pagrindų direktyva), ir Direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva).

[49] COM(2018)33 *final*.

[50] Žr., pvz., TJO pateiktus dokumentus: dok. MSC 94/11/1 dėl standartinio SGD bunkerio važtaraščio ir dok. IMO MSC 94/11/2 dėl standartinių jungčių.

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

[52] OL L 307, 2014 10 28, p. 1–20.

[53] Taip pat žr. Komisijos parengtą alternatyviųjų degalų infrastruktūros nacionalinių planų santrauką: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf.

7.3 Elektrifikavimas

Netoli miestų teritorijų prisišvartavę laivai gali labai prisidėti prie oro taršos uostamiesčiuose ir taip kliudyti pastangoms laikytis Sąjungos oro kokybės standartų, nustatytų Direktyvoje 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės[54]. Siekiant toliau mažinti iš prisišvartavusių laivų išmetamų kenksmingų SO_x kiekius, direktyvoje valstybės narės raginamos leisti uoste stovintiems laivams naudotis elektros tiekimu nuo kranto arba sausumos elektros tiekimo sistemomis. Prijungiant laivus prie sausumos elektros sistemų taip pat būtų padedama mažinti išmetamų NO_x ir kietųjų dalelių kiekius ir būtų galima skatinti tai daryti viršijant Direktyvos 2014/94/ES 4 straipsnio 5 dalyje nustatytus reikalavimus, gerinant oro kokybę uostamiesčiuose.

Pagal Direktyvos 2003/96/EB dėl energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių[55] 19 straipsnį valstybėms narėms gali būti leidžiama taikyti sumažintus mokesčių tarifus elektros energijai, tiekiamai į prisišvartavusius laivus; taip galima skatinti laivų savininkus investuoti į reikiamą laivo įrangą, kad iš sausumos tinklo tiekiamą elektros energiją būtų galima naudoti vietoj jūrinio kuro. Kelios valstybės narės šiuo leidimu jau pasinaudojo[56].

7.4 Naujų teršalų išmetimo mažinimo metodų patvirtinimas ir bandymai

Siekiant skatinti naujų teršalų išmetimo mažinimo technologijų bandymus ir plėtrą, direktyvoje valstybėms narėms leista patvirtinti naujus teršalų išmetimo mažinimo metodus ir, prieš juos patvirtinant, skirti bandomąjį laikotarpį laivams, plaukiojantiems su tos valstybės narės vėliava. Direktyvos (ES) 2016/802 10 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės praneštų Komisijai ir bet kuriai atitinkamai uosto valstybei apie savo ketinimą nustatyti tokį bandomąjį laikotarpį, likus bent šešiems mėnesiams iki jo pradžios, ir pateiktų visus rezultatus po to laikotarpio pabaigos. Nuo 2014 m. birželio 18 d. (Direktyvos 2012/33/ES perkėlimo į nacionalinę teisę termino) tik penkios valstybės narės pranešė apie savo ketinimus suteikti leidimus atlikti bandymus 26 laivuose pagal 10 straipsnį, taigi, deja, atrodo, kad ne visos valstybės narės apie savo planuojamus bandymus ir jų rezultatus praneša per taikytinus terminus, nustatytus direktyvoje.

Komisija prireikus imsis tolesnių veiksmų dėl to, kaip valstybės narės laikosi reikalavimų dėl bandymų, kurie taikomi ir laivams, plaukiojantiems jų vandenyse ne su ES vėliava; taip siekiama užtikrinti visišką skaidrumą, pranešant apie naujų teršalų išmetimo mažinimo metodų naudingumą aplinkai, ir neleisti naudotis neteisėtai ilgais bandymų laikotarpiais kai kuriuose laivuose. Sistemą THETIS-EU taip pat būtų galima pritaikyti, kad joje būtų pranešama apie valstybių narių leidimus atlikti bandymus.

[54] OL L 152, 2008 6 11, p. 1–44.
[55] OL L 283, 2003 10 31, p. 51.
[56] Pvz., Vokietija, Švedija ir Danija (atitinkami Tarybos įgyvendinimo sprendimai: 2014 m. spalio 14 d. Sprendimas 2014/722/ES, 2014 m. spalio 14 d. Sprendimas 2014/725/ES ir 2015 m. birželio 19 d. Sprendimas (ES) 2015/993.

8. Papildoma parama oro taršos iš laivų mažinimui

8.1 Rengimasis užtikrinti 0,50 proc. visuotinę sieros kiekio kure ribą

2016 m. spalio mėn. TJO, atsižvelgdama į išvadas, padarytas įvertinus galimybes visame pasaulyje naudoti reikalavimus atitinkantį kurą, priėmė labai svarbų sprendimą palikti 2020 m. įsigaliojimo datą, nuo kurios bus taikoma 0,50 proc. visuotinė sieros kiekio kure riba[57]. ES ir jos valstybių narių parama buvo labai svarbi priimant šį sprendimą, kuriuo bus padedama mažinti oro taršos iš laivų neigiamą poveikį viso pasaulio gyventojams.

Sprendžiant iš įvairių šioje ataskaitoje aprašytų Sąjungos paramos mechanizmų, ES valstybės narės yra gerai pasirengusios nuo 2020 m. veiksmingai užtikrinti, kad sieros kiekis kure būtų ne didesnis kaip 0,50 proc. Tačiau tarptautiniu lygmeniu reikia atlikti dar nemažai darbo siekiant pasirengti visame pasaulyje laikytis MARPOL konvencijos VI priede nustatytos 0,50 proc. sieros kiekio ribos ir užtikrinti, kad jos būtų laikomasi. Labai svarbu tinkamai tam pasirengti, kad veiklos vykdytojams visuotinai būtų užtikrinamos vienodos veiklos sąlygos ir oro tarša iš laivų būtų mažinama visame pasaulyje, ypač tuose pakrančių regionuose, kurie yra arti intensyvios tarptautinės laivybos kelių.

Komisija ir ES valstybės narės, padedamos ETLF Oro teršalų iš laivų pogrupio, aktyviai dalyvauja TJO diskusijose dėl rengimosi visuotinio sieros kiekio apribojimo įsigaliojimui, be kita ko, dalydamosi savo didele patirtimi, įgyta įgyvendinant mažo sieros kiekio reikalavimus Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose, tiek iš administracinių institucijų, tiek iš veiklos vykdytojų perspektyvos[58].

8.2 Sieros kiekio mažinimo direktyvos išorės aspektas

EMSA organizuoja gebėjimų stiprinimo veiklą, kaip antai specialius mokymus apie ES aplinkosaugos teisės aktus (įskaitant teisės aktus dėl oro teršalų, išmetamų iš laivų), skirtus jūrų administracijoms ir inspektoriams šalyse kandidatėse, potencialiose šalyse kandidatėse ir šalyse, kurioms taikoma Europos kaimynystės priemonė, siekiant tikslo geriau užtikrinti sieros kiekio standartų atitiktį ir suderinti teisės aktus su Sąjungos *acquis* (remiant vykdomą arba planuojamą tų šalių stojimo į ES procesą[59,60]). EMSA teikiama parama apima pagalbą ateityje lengviau prisijungti prie sistemos THETIS-EU.

---

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

[58] ES ir jos valstybės narės nusiuntė TJO konkrečius dokumentus dėl to (pvz., MEPC 70/INF.41 ir PPR 5/13/5) ir numato pateikti papildomų atsiliepimų.

[59] 2014 m. gegužės mėn. surengtas specialus mokymas apie oro taršą šalims kandidatėms ir potencialioms šalims kandidatėms. Kitą 2 dienų trukmės mokymą numatoma surengti 2018 m. pirmąjį ketvirtį. Žr. http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html.

[60] EMSA teikia techninę pagalbą pagal projektą TRACECA šalims paramos gavėjoms, esančioms Juodosios jūros ir Kaspijos jūros pakrantėse, ir šalims paramos gavėjoms pietų kaimynystės regione pagal projektą SAFEMED IV. Abu projektai, kurių kiekvieno vertė 4 mln. EUR, yra finansuojami pagal Europos kaimynystės priemonę (EKP).
Žr. http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html.

2016 m. spalio 14 d. Energijos bendrijos[61] ministrų taryba nusprendė iš dalies pakeisti Energijos bendrijos sutartį, į ją įtraukiant Sieros kiekio mažinimo direktyvą ir jos įgyvendinimo aktą[62]. Šis reglamentavimo suderinimas padės toliau mažinti kaimyniniuose regionuose išmetamų SO_x kiekius.

Rusijos Federacija, kaip prie MARPOL konvencijos VI priedo prisijungusi šalis, Konvencijos dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos (Helsinkio konvencijos) šalis ir Baltijos jūros SO_x išskyrimo kontrolės rajono pakrantės valstybė, atlieka svarbų vaidmenį tikrinant, kaip mažo sieros kiekio reikalavimus atitinka laivai, kurie lankosi Rusijos uostuose Baltijos jūroje arba plaukioja su Rusijos vėliava. Tokios pastangos yra itin svarbios siekiant užtikrinti visiems vienodas veiklos sąlygas, ypač Baltijos jūros SO_x išskyrimo kontrolės rajone, ir šias užtikrinimo pastangas galima paremti suteikiant galimybę naudotis sistema THETIS-EU.

8.3 Azoto oksidų išmetimo kontrolės rajonai Baltijos jūroje ir Šiaurės jūroje

Pateikusi 2013 m. Švaraus oro politikos dokumentų rinkinį ir pagal Direktyvos (ES) 2016/802 14 straipsnio 2 dalį Komisija toliau vertina daromą pažangą mažinant taršą iš laivų, įskaitant ne tik SO_x, bet ir kitus išmetamus teršalus, ir galimybes toliau mažinti oro taršą šiame sektoriuje. Šiomis aplinkybėmis reikėtų pažymėti, kad iš laivų išmetami azoto oksidai (NO_x) prisideda prie vietos oro kokybės problemų ES (problemų kyla dėl didesnių azoto dioksido (NO_2) koncentracijų aplinkos ore) ir prie Europos jūrų eutrofikacijos.

TJO, atsakydama į bendrą Baltijos jūros ir Juodosios jūros pakrančių valstybių prašymą, 2017 m. liepos mėn. paskelbė abi jūras azoto oksidų išmetimo kontrolės rajonais (toliau – NO_x išmetimo kontrolės rajonai)63. Tai reiškia, kad po 2021 m. sausio 1 d. pastatytame laive, kuriuo bus plaukiojama Baltijos jūroje arba Šiaurės jūroje, įrengtas variklis turės atitikti III lygio variklių reikalavimus, nustatytus MARPOL konvencijos VI priede. Jeigu nebūtų šių kontrolės priemonių, dėl laivybos Šiaurės jūroje išmetamų NO_x kiekiai iki 2030 m. sudarytų 7–24 proc. vidutinės metinės NO_2 koncentracijos aplinkos ore Šiaurės jūros pakrantės valstybėse, o taikant III lygio variklių reikalavimus eutrofikacijos sumažėjimas keliose Baltijos jūros teritorijose galėtų siekti 20–30 proc.64.

8.4 Tolesni veiksmai mažinant oro taršą iš laivų

Daugelyje visos ES pakrančių miestų ir regionų tarša tebeviršija Sąjungos oro kokybės standartus, todėl reikia imtis veiksmų ir priemonių siekiant mažinti atmosferos teršalų, išmetamų iš visų įvairių šaltinių, įskaitant laivybą, kiekius. Nuo 2020 m. įsigaliojus 0,50 proc. sieros kiekio standartui, bus sumažinta tarša SO_x laivybos sektoriuje ir tai bus naudinga

[61] Energijos bendrija yra tarptautinė organizacija, kurią sudaro ES, taip pat Albanija, Bosnija ir Hercegovina, buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija, Gruzija, Juodkalnija, Kosovas, Moldova, Serbija ir Ukraina. Ji siekia išplėsti ES energijos vidaus rinką į pietryčių Europą ir Juodosios jūros regioną.

[62] 2016 m. spalio 14 d. Ministrų tarybos sprendimas 2016/15/MC-EnC.

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

[64] Taip pat žr. 2016 m. rugsėjo 22 d. Komisijos pasiūlymą dėl Tarybos sprendimo dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi 70-ajame ir 71-ajame Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto posėdžiuose, dėl MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų, susijusių su Baltijos ir Šiaurės jūrų paskelbimu azoto oksidų išmetimo kontrolės rajonais (NECA) ir jų įsigaliojimu, patvirtinimo ir priėmimo, COM(2016) 617 *final*.

visiems Europos piliečiams, tačiau laivybos sektoriuje išmetamų NO_x kiekių greitai sumažinti nenumatoma, išskyrus Baltijos jūros ir Šiaurės jūros NO_x išmetimo kontrolės rajonus, nors ES oro kokybės standartais nustatyti leidžiami NO_2 kiekiai dažnai viršijami ir Pietų Europos pakrančių regionuose[65].

Komisija 2017 m. pradėjo tyrimą siekdama nustatyti naudą sveikatai ir susijusias sąnaudas tuo atveju, jeigu būtų nustatyti papildomi (ir SO_x, ir NO_x) išmetimo kontrolės rajonai ne tik Baltijos ir Šiaurės jūrose, bet ir kitose Europos jūrose. Atliekant šį tyrimą taip pat bus vertinama nauda, kuri bus gauta nuo 2020 m. visose Europos jūrose, ne tik SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose, nuo 0,50 proc. iki 0,10 proc. sumažinus sieros kiekį jūriniame kure. Be to, Komisija pavedė EMSA, remiantis laivų veiklos duomenimis, sudaryti visų laivų išmetamų teršalų (SO_x, NO_x ir kietųjų dalelių) visuose Europos vandenyse aprašus.

Darbas atliekant abi šias užduotis turėtų būti baigtas 2018 m. Tai suteiks galimybę Komisijai ir valstybėms narėms geriau vertinti laivų išmetamų teršalų poveikį oro kokybei pakrančių regionuose, padedant nustatyti tinkamą politiką ir priemones, kad būtų galima toliau mažinti laivybos įtaką oro taršai Sąjungoje. Šią informaciją taip pat galima panaudoti per diskusijas pagal Barselonos konvenciją, kurios susitariančioji šalis yra Sąjunga, dėl galimybių ateityje SO_x išskyrimo kontrolės rajonu paskelbti Vidužemio jūrą ar jos dalis.

9. Išvados dėl nuostatų įgyvendinimo ir laikymosi ir būsimi veiksmai

Kaip aprašyta šioje ataskaitoje, remiantis kruopščiu pasirengimu ir geru bendradarbiavimu su valstybėmis narėmis ir pramonininkais padaryta nuosekli pažanga įgyvendinant Direktyvą 1999/32/EB po paskutinės jos peržiūros 2012 m. (dabar ji yra kodifikuota kaip Direktyva (ES) 2016/802). Kadangi pasiektas geras atitikties sieros kiekio standartams lygis ir sustiprintas jų užtikrinimas, reikšmingai sumažėjo SO_2 koncentracijos pakrančių regionuose, ypač SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose, o bendras ekonominis poveikis šiam sektoriui liko labai nedidelis.

Remiantis pramonės ir valstybių narių patirtimi, įgyta rengiantis nuo 2015 m. sausio 1 d. Europos SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose pradėti naudoti jūrinį kurą, kuriame sieros kiekis ne didesnis kaip 0,10 proc., ir tikrinant atitiktį buvo įgyta vertingos patirties, kurią galima pritaikyti ir kituose Europos regionuose, ir tarptautiniu lygmeniu, turint omenyje, kad nuo 2020 m. įsigalios visuotinė 0,50 proc. sieros kiekio kure riba.

Pagal Direktyvos (ES) 2016/802 14 straipsnio 1 dalį Komisija, remdamasi gautomis reikalavimų vykdymo užtikrinimo 2015–2017 metų ataskaitomis ir kitais svarbiais pokyčiais, kurie aprašyti šioje ataskaitoje, įvertino poreikį griežtinti atitinkamas direktyvos nuostatas arba tuo tikslu teikti tinkamus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų. Komisija padarė išvadą, kad siekdama toliau užtikrinti, jog Direktyvos (ES) 2016/802 6 straipsnio 1 dalyje nustatytos 0,50 proc. sieros kiekio ribos atitikties užtikrinimo ir laikymosi lygiai būtų panašūs į dabartinį lygį SO_x išskyrimo kontrolės rajonuose, ji vertins poreikį keisti tikrinimo ir mėginių ėmimo dažnį, tobulinti sistemą THETIS-EU, kad joje būtų pranešama apie

[65] Europos aplinkos agentūra (EAA), 2017 m. spalio mėn. „Oro kokybė Europoje. 2017 m. ataskaita“.

modernių atitikties tikrinimo technologijų (pvz., išmetamųjų dujų analizatorių ir bepiločių orlaivių) bandymus ir naudojimą, ir didinti jūrinio kuro tiekėjų kontrolę, kad būtų lengviau taikyti pažangesnį rizika grindžiamą tikslinio laivų, kurie gali neatitikti reikalavimų, tikrinimo metodą. Siekdama prisiderinti prie šių galimų pokyčių Komisija svarstys, *inter alia*, ar reikia iš dalies pakeisti Komisijos įgyvendinimo sprendimą ir nustatyti, jog naudotis sistema THETIS-EU yra privaloma. Komisija taip pat apžvelgs sankcijas, kurias valstybės narės taiko reikalavimų nesilaikantiems veiklos vykdytojams, ir įvertins, ar tos sankcijos turi realų atgrasomąjį poveikį. Be to, Komisija kartu su valstybėmis narėmis, EMSA padedama, toliau aktyviai rems ES kaimyninių šalių pastangas mažinti iš laivų išmetamų SO_x kiekius ir padės TJO pasirengti nustatytos visuotinės sieros kiekio ribos įsigaliojimui.

Pagal Direktyvos (ES) 2016/802 14 straipsnio 2 dalį Komisija taip pat toliau svarstys galimybes (atsižvelgiant ir į susijusias sąnaudas bei naudą) mažinti oro taršą iš laivų, įskaitant ne tik SO_x, bet ir kitus išmetamus teršalus.

Šiais numatomais veiksmais būtų galima pasiekti, kad oro taršos iš laivų mažinimas būtų naudingas visiems ES piliečiams, būtų toliau didinamas sieros kiekio standartų, nustatytų direktyvoje, laikymosi užtikrinimo ekonominis efektyvumas, būtų lengviau palaikyti tarptautinį dialogą ir užtikrinti pažangą kuriant tvarų ir konkurencingą ES laivybos sektorių, glaudžiai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis ir jūrų sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais.