ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 16.4.2018г.
COM(2018) 188 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно въвеждането и спазването на нормите за съдържанието на сяра в корабните горива, определени в Директива 2016/802/ЕС относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива

1. Докладване относно спазването на нормите за съдържанието на сяра, оценяване на необходимостта от допълнително засилване на разпоредбите на Директивата и разглеждане на потенциала за допълнително намаляване на замърсяването на въздуха

Директива 1999/32/ЕО на Съвета относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива[1] е била няколкократно съществено изменяна, последно с Директива 2012/33/ЕС от 21 ноември 2012 г. по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива[2], която влезе в сила на 17 декември 2012 г. и трябваше да бъде транспонирана до 18 юни 2014 г. С оглед запазване на яснотата и рационалността след различните съществени изменения на Директива 1999/32/ЕО на Съвета тя е кодифицирана като Директива (ЕС) 2016/802 от 11 май 2016 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива[3] (наричана по-нататък „Директивата за съдържанието на сяра“).

Основната цел на Директивата за съдържанието на сяра е да бъдат намалени вредните въздействия върху здравето и щетите върху околната среда, причинени от емисиите на серен диоксид (SO_2), получени при изгарянето на определени видове течни горива. Независимо от разпоредбите на членове 3 и 4, с които се урежда съдържанието на сяра в тежките горива (HFO) и в газьола, използвани в някои горивни инсталации, разположени върху сушата, понастоящем с директивата се урежда главно съдържанието на сяра в течните горива, използвани от кораби („корабни горива“).

Съгласно член 14, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/802 до 30 юни всяка година от държавите членки се изисква въз основа на проведените през предходната година проверки да представят пред Комисията доклад, в който се разглежда спазването на нормите за съдържанието на сяра в течните горива, попадащи в приложното поле на директивата. Въз основа на тези национални доклади и на уведомленията относно липсата на корабни горива Комисията всяка година изготвя доклад относно изпълнението на директивата. Освен това съгласно член 14, параграф 1 Комисията трябва да оцени необходимостта от допълнително засилване на съответните разпоредби на директивата и да внесе евентуални законодателни предложения за тази цел.

Крайният срок за транспониране на Директива 2012/33/ЕС беше 18 юни 2014 г. Независимо от това основната промяна, внесена с Директива 2012/33/ЕС, а именно задължителното използване на нискосернисти корабни горива в Балтийско и Северно море, които са определени за зони за контрол на емисиите на серни оксиди („европейски зони за контрол на емисиите на серни оксиди“), влезе в сила едва на 1 януари 2015 г. Поради това Комисията получи първите доклади от държавите членки относно спазването на новите изисквания за съдържанието на сяра в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди не по-рано от 30 юни 2016 г. Като се има предвид обаче, че не всички държави членки са използвали за докладите си за 2016 г.

[1] ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 13.
[2] ОВ L 327, 27.11.2012 г., стр. 1.
[3] ОВ L132, 21.5.2016 г., стр. 58.

новите инструменти и образец за докладване, картината в целия ЕС във връзка с нивото на изпълнение и спазване на новите норми за съдържанието на сяра през същата тази година е била все още донякъде усложнена. Затова, за да представи на Европейския парламент и на Съвета по-стабилен и обобщен преглед на нивото на изпълнение и на спазване на по-строгите норми за съдържанието на сяра в корабните горива след влизането в сила на 1 януари 2015 г. на изискванията за по-ниско съдържание на сяра в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди, Комисията реши да обхване в този единствен доклад периода 2015—2017 г.

В настоящия доклад се предоставя и преглед на съответните механизми на ЕС за подкрепа, въведени за подкрепа на държавите членки и европейската корабоплавателна промишленост при прилагането, изпълнението и спазването на измененията, внесени с Директива 2012/33/ЕС. Накрая, в доклада се разглежда предоставената на съседните държави техническа помощ, международното сътрудничество и се представят някои предложения за допълнително засилване на някои от разпоредбите на директивата.

В съответствие с член 14, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/802, Комисията вече разгледа разходите и ползите от потенциални допълнителни действия на Съюза за намаляване на емисиите във въздуха, включително от корабоплаване, в своя „Пакет от мерки за чист въздух[4“5] от декември 2013 г., който беше резултат от задълбочен преглед на политиките за качеството на въздуха в ЕС. В резултат на този преглед Комисията реши да не въвежда като част от Пакета от мерки за чист въздух специално законодателно предложение, насочено към емисиите от кораби. Въпреки това в предложението си за Директива относно намаляването на националните емисии на определени атмосферни замърсители [6] Комисията включи разпоредба (член 5, параграф 1), която ще позволи на държавите членки да „компенсират“ своите общи национални задължения за намаляване на емисиите чрез намаляване на емисиите на SO_2, азотни оксиди (NO_x) и фини прахови частици ($ПЧ_{2,5}$), постигнато чрез допълнителни мерки, уреждащи замърсяването на въздуха от кораби. Предложената гъвкавост или която и да е друга разпоредба, насочена към намаляване на емисиите от кораби, обаче не са включени в Директива (ЕС) 2016/2284 за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители[7] (новата „Директива за НТЕ“).

Комисията продължава да оценява постигнатия напредък в намаляването на емисиите от корабите, включително емисиите, различни от тези на серни оксиди, и потенциала за допълнително намаляване на емисиите от този сектор. В настоящия доклад са представени накратко и текущите инициативи във връзка с това.

[4] Вж.: VITO, март 2013 г., „Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas“ („Специална оценка на емисиите от корабоплаване, включително оценка на установяването на възможни нови зони за контрол на емисиите в европейските морета“)
[5] Вж.: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm
[6] COM(2013) 920 final.
[7] ОВ L 344, 17.12.2016 г., стр. 1.

2. Основни промени и въздействия, внесени с Директива 2012/33/ЕС

През 2008 г. Международната морска организация (ММО) прие изменения на приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби („преработеното приложение VI към MARPOL“), които съдържат разпоредби за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби. Преработеното приложение VI към MARPOL влезе в сила на 1 юли 2010 г. и с член 1, параграф 6, буква б) от Директива 2012/33/ЕС в правото на Съюза бяха въведени едни от основните промени в резултат на преразглеждането, а именно задължителното използване на корабни горива с максимално съдържание на сяра от 0,10 % в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, считано от 1 януари 2015 г. (член 6, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/802).

Подобно на преработеното приложение VI към MARPOL с член 1, параграф 6, буква в) от Директива 2012/33/ЕС се въвежда също и използването на горива с максимално съдържание на сяра от 0,50 % във всички други води под юрисдикцията на държава членка („европейски води“) извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, считано от 1 януари 2020 г. (член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/802). Противно на преразгледаното приложение VI към MARPOL обаче, влизането в сила на това изискване в ЕС през 2020 г. не подлежи на последващо преразглеждане за наличието на съответстващи горива, като по този начин от самото начало се гарантира правна сигурност и се оставя достатъчно време на промишлеността да се подготви.

Към момента е потвърдено, че задължителното използване на корабни горива със съдържание на сяра от 0,10 % в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди, считано от януари 2015 г., допринася ефективно за постигането на целта на директивата за намаляване на вредните въздействия от емисиите на серен диоксид от корабите върху хората и околната среда. Над 93 % от инспектираните кораби в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди спазват по-строгите изисквания за концентрациите на сяра, което води до значително намаляване на концентрациите на серен диоксид в атмосферния въздух в регионите, граничещи със зоните за контрол на емисиите на серните оксиди (напр. до 60 % в Дания[8], до 50 % намаление в германския остров Neuwerk в Северно море[9] и шведските острови Öland (Ottenby) и Gotland (Hoburgen)[10], и над 20 % намаление в региона Rotterdam-Rijnmond[11]).

[8] Министерство на околната среда и водите на Дания, ноември 2016 г. „Sulphur content in the air halved since 2014“ („Наполовина намалено съдържание на сяра във въздуха от 2014 г. нататък“), вж.: http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/

[9] Kattner et al., 2015 г., „Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions“ („Мониторинг на спазването на разпоредбите за съдържанието на сяра в корабоплаването чрез измерване на емисиите от кораба на място“) и Seyler et al., 2017 г., „Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements“ („Мониторинг на емисиите от корабоплаването в Германския залив с използване на измерванията на MAX-DOAS“).

[10] IVL — Шведски институт за изследвания на околната среда, ноември 2015 г., „Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations“ („Намалено съдържание на сяра в атмосферния въздух след въвеждането на по-строги разпоредби за корабните горива“), вж.: http://www.ivl.se/

[11] Агенция за опазване на околната среда на Rotterdam, Rijnmond (DCMR), юли 2015 г., „Cleaner air from cleaner shipping“ („По-чист въздух от по-чисти кораби “), вж.: http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html

След влизането в сила през 2020 г. на изискването за максимално съдържание на сяра от 0,50 % се очаква също и намаляване на концентрациите на SO_2 в атмосферния въздух за всички крайбрежни райони в ЕС. Все още обаче трябва да се определи дали ползите от максималните допустими стойности на съдържанието на сяра от 0,50 % ще бъдат същите, като тези от максималните допустими стойности на съдържание на сяра от 0,10 % в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди, което ще даде възможност всички граждани на ЕС да се възползват от еднаква защита от замърсяването на въздуха от кораби.

3. Подкрепа от Съюза за държавите членки и промишлеността с цел улесняване на изпълнението и спазването на по-строгите норми за съдържанието на сяра

За периода до 1 януари 2015 г. бе предвидено цената на корабните горива с максимално съдържание на сяра от 0,10 % („леко корабно дизелово гориво“ или „MGO“) да бъде до 65—80 % по-висока от цената на HFO, използвано дотогава в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди[12]. Много корабособственици и оператори очакваха влизането в сила на новото изискване за съдържанието на сяра от 0,10 % да доведе до значителни икономически въздействия, произтичащи от значително увеличение на оперативните разходи, по-специално за корабособственици, които извършват по-голяма част от дейностите си в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди . Комисията представи редица придружаващи мерки и механизми за подпомагане (разгледани по-подробно по-долу) в подкрепа на изпълнението и спазването на по-строгите норми за съдържанието на сяра и за намаляване на нежеланите странични ефекти.

В няколко от последващите проучвания обаче[13,14,15] се стига до заключението, че въвеждането на изискванията за по-ниско съдържание на сяра в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди не води до спад на трафика или значително пренасочване към автомобилен транспорт. Нито едно дружество или морска служба не

[12] Вж.: Европейска агенция по морска безопасност, декември 2010 г., „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“ („Изискване за съдържание на сяра в горивата в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди от 0,1 %, считано от 1 януари 2015 г. — Оценка на съществуващите проучвания на въздействието и алтернативни начини за постигане на съответствие“).

[13] CE Delft, април 2016 г., „SECA Assessment: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits - First drawings from European experiences“ („Оценка на зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA): Въздействия на максималните допустими стойности на съдържанието на сяра в корабните горива в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди за 2015 г. — Първи щрихи от европейския опит“

[14] Проучване на Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ECSA), проведено в контекста на подгрупата към ESSF по въпросите на конкурентоспособността (представено на пленарното заседание на ESSF, проведено на 26.1.2016 г.).

[15] Технически университет на Дания, „Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern EuropeRoRo SECA“ („Смекчаване и превръщане от отрицателни в положителни на страничните ефекти от законодателството в областта на околната среда относно ро-ро корабоплаването в ро-ро зоните за контрол на емисиите на серни оксиди в Северна Европа“), проведено от 15.6.2015 г. до 14.6.2017 г.

са преустановили дейност, нито в пристанищата в Северна Европа се наблюдава намаляване на товарния оборот, което може да бъде пряко свързано с изискванията за зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, и не са докладвани тежки случаи на липса на съответстващи на изискванията горива. Като се има предвид, че спадът в цените на петрола се счита за основната причина за липсата на отрицателни последици от изискванията за по-ниско съдържание на сяра в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, подкрепата за държавите членки и заинтересовани страни в областта на мореплаването от страна на ЕС също е допринесло за запазване на минимално равнище на въздействието от изискванията за по-ниско съдържание на сяра върху конкурентоспособността на сектора и модалните дялове.

3.1 Европейски форум за устойчиво корабоплаване

Като последващи действия, свързани с „Пакета инструменти за устойчив воден транспорт“ от септември 2011 г.[16], през 2013 г. Комисията създаде Европейския форум за устойчиво корабоплаване (ESSF)[17], който представлява специален форум, улесняващ структурирания диалог и сътрудничеството между различните служби на Комисията, държавите членки и заинтересованите страни в областта на мореплаването, с цел да се справят по-добре с предизвикателствата, свързани с устойчивостта на околната среда, пред които е изправен секторът на морския транспорт в ЕС. Освен техническите въпроси, свързани с различните възможности за постигане на съответствие за ниско съдържание на сяра, в рамките на ESSF се разглеждат и конкурентоспособността на корабоплавателния сектор в ЕС, и новите начини за финансиране на устойчив морски транспорт.

ESSF се състои от пленум и технически експертни групи („подгрупи“) и се председателства от Комисията, докато Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) действа като технически секретариат. Понастоящем ESSF се състои от четири специализирани подгрупи[18], във всяка от които участват експерти и заинтересовани страни от държавите членки и които се председателстват съвместно от представители на Комисията, на държавата членка и/или на заинтересованите страни. Подгрупата по въпросите на „Прилагането на Директивата за съдържанието на сяра“, заменена по-късно от подгрупата по въпросите на „Емисиите от кораби във въздуха“, има централна роля в подкрепата на подготовката за пораждане на действие на изискването за съдържанието на сяра от 0,10 % в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди, а понастоящем подкрепя подготовката за прилагане на изискването за съдържание на сяра от 0,50 %[19]. Приложното поле на ESSF не се ограничава до

[16] COM(2013) 475 final.

[17] Решение на Комисията от 24 септември 2013 г. относно създаването на експертна група по устойчивост на морския транспорт — Европейски форум за устойчиво корабоплаване (ESSF), C(2013)5984 final

[18] Емисии от кораби във въздуха; Морски втечнен природен газ; Системи за пречистване на отработили газове; Конкурентоспособност

[19] Вж. Регистъра на Комисията на експертните групи към Комисията, №. E02869, http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm

прилагането на Директивата за съдържанието на сяра, а форумът също е разглеждал емисиите на парниковите газове от кораби и отпадъците от експлоатацията на кораби[20].

ESSF предоставя конкретна и индивидуално разработена подкрепа за държавите членки и промишлеността в съответните за подгрупите области. Неговата работа улесни изготвянето на документи с насоки на Комисията и ЕАМБ, актове за изпълнение и делегирани актове на Комисията, подаването на информация от ЕС до ММО и прегледа на законодателните актове на Съюза[21]. ESSF отразява плодотворното сътрудничество между службите на Комисията, националните експерти и заинтересованите страни, насочено към укрепването на устойчив и конкурентоспособен корабоплавателен сектор в ЕС. С оглед на този успех мандатът на ESSF е удължен до 30 юни 2018 г.[22], а на последното пленарно заседание на ESSF, проведено на 16 октомври 2017 г., е препоръчано допълнително удължаване.

3.2 Финансова подкрепа от ЕС за въвеждане на чисти корабни технологии

Комисията активно подкрепя повишаването на устойчивостта на морския транспорт в ЕС чрез широкообхватни финансови инструменти, насочени към проекти за научни изследвания, разработване и въвеждане на иновативни технологии или чисти горива.

По линия на програма „Хоризонт 2020“ [23] се съфинансират проекти за научни изследвания и иновации, насочени към технологични подобрения в подкрепа на устойчивото корабоплаване (напр. системи за обработка на отработили газове, чисти и ефикасни двигатели, нови технологии, като например горивни клетки, електрификация и задвижваща мощност от възобновяеми източници (напр. вятър), подобрена хидродинамика) и подготовка на корабоплавателната промишленост в ЕС за изпълнение на европейските и международните задължения и целите в областта на околната среда.

Механизмът за свързване на Европа (МСЕ) подкрепя насърчаването на екологосъобразно корабоплаване чрез финансиране на екологосъобразна инфраструктура и бордово оборудване. Само през 2014 г. и 2015 г., в рамките на МСЕ (включително програмата „Морски магистрали“[24]) са разпределени над 185 милиона евро за обучения, пилотни дейности и инфраструктурни проекти[25].

За да отговори на предизвикателството пред европейския корабоплавателен сектор за достъп до финансова подкрепа от търговски банки за финансиране на

[20] Следните подгрупи са приключили своя мандат и впоследствие са закрити: Финансиране; Научноизследователска и развойна дейност; Пристанищни приемни съоръжения; Мониторинг, докладване и проверка на емисиите на CO_2 от корабоплаване.

[21] Вж. списък с резултатите на адрес: http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html

[22] Решение на Комисията от 7.1.2016 г. — C(2015) 9741.

[23] Рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации (2014—2020 г.), вж. също: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport

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

[25] Вж. също Работен документ на службите на Комисията SWD(2016)326 final от 30 септември 2016 г. относно прилагането на стратегията на ЕС за морски транспорт за периода 2009—2018 г., параграф 52

екологосъобразни корабни технологии, след подготвителна работа от страна на ESSF и в тясно сътрудничество с Европейската инвестиционна банка, Комисията разработи Програмата за гаранция за екологосъобразен морски транспорт (GSG). Програмата за гаранция за екологосъобразен морски транспорт се финансира чрез МСЕ и Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ), като общият ѝ финансов пакет възлиза на 750 милиона евро. Очаква се програмата да генерира 3 милиарда евро инвестиции в европейския корабоплавателен сектор. През декември 2017 г. беше подписана първата сделка в рамките на Програмата за гаранция за екологосъобразен морски транспорт за финансиране на изграждането на ферибот, захранван с втечнен природен газ (LNG).[26].

3.3 Техническа подкрепа за държавите членки от Европейската агенция по морска безопасност

Комисията възложи на ЕАМБ[27] допълнителни дейности за улесняване на прилагането и изпълнението на изискванията за по-ниско съдържание на сяра. В този контекст ЕАМБ предоставя специална техническа помощ на администрациите на държавите членки посредством семинари, обучителни семинари[28], обмен на най-добри практики и други технически насоки и инструменти.

Освен това Комисията предостави на ЕАМБ мандат да проведе „цикъл от посещения“ в държавите членки, за да наблюдава ефективното прилагане на директивата и съответното законодателство за прилагане[29]. Обикновено посещенията от ЕАМБ продължават няколко дни, в рамките на които националното законодателство и процедури се обсъждат подробно с различните компетентни органи (напр. министерства, брегова охрана, както и местни органи, като например пристанищни органи). Цикълът от посещения започна в края на 2016 г. и се очаква да приключи през 2021 г. До края на 2017 г. ЕАМБ посети седем държави членки. Първоначалните реакции от страна на държавите членки подчертават задълбочеността на посещенията и потвърждават, че констатациите на ЕАМБ увеличават взаимното разбирателство и служат като катализатор за водене на национален диалог и за последващи действия за гарантиране на ефективността на националните мерки за прилагане. През 2019 г. ЕАМБ предвижда организирането на междинен семинар, с цел да се обсъдят междинните резултати. След като държавите членки бъдат посетени, ЕАМБ ще предостави на Комисията хоризонтален доклад, съдържащ общите констатации и заключения относно прилагането на директивата.

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

[27] Въз основа на „споразуменията за сътрудничество“ между ГД „Околна среда“ и ЕАМБ, вж.: http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html

[28] Вж. пълния план за обучение на ЕАМБ относно законодателството на Съюза за държавите членки: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html

[29] В член 3 от Регламент (ЕО) № 1406/2002 се предвижда ЕАМБ да осъществява посещения в държавите членки, с цел да подпомага Комисията при мониторинга и проверката на правилното изпълнение и прилагане на законодателството на Съюза. Вж.: http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html

3.4 Комитет на държавите членки за прилагане на Директивата за съдържанието на сяра

В съответствие с член 17 от Директива (ЕС) 2016/802 Комисията създаде комитет за прилагането на Директивата за съдържанието на сяра, чиято цел е да подпомага нейното съгласувано и ефективно прилагане (наричан по-нататък „комитетът“)[30]. Той заседава за първи път през октомври 2014 г., като до момента са проведени пет заседания. Комитетът подпомага Комисията при упражняване на изпълнителните ѝ правомощия, като изготвя доклади до ММО и прави преглед на резултатите на подгрупите в рамките на ESSF по въпросите на „Прилагането“ и „Емисиите от кораби във въздуха“. Благодарение на активното участие на държавите членки комитетът играе ключова роля в осигуряването на последователно и разходноефективно прилагане и изпълнение на директивата в целия ЕС, и представлява инструмент за подготовка на влизането в сила през 2020 г. на изискването за съдържание на сяра от 0,50 %.

4. Подкрепа за проверка на съответствието на максималните допустими стойности на съдържанието на сяра в корабните горива

При липсата на точни клаузи в директивата относно годишния брой инспекции на кораби и проби от гориво, които трябва да бъдат извършени от държавите членки, техният общ брой преди 2012 г. беше сравнително малък и се различаваше много в отделните държави членки. За да се промени това, с Директива 2012/33/ЕС Комисията бе оправомощена да приема актове за изпълнение относно „методите за вземане на проби“ от корабни горива, определението за „представителна проба“ и относно „честотата на вземането на проби“ от корабни горива (член 13, параграф 4 от Директива 2016/802/ЕС).

На 16 февруари 2015 г. Комисията прие Решение за изпълнение (ЕС) 2015/253 [31] (наричано по-нататък „акт за изпълнение“) за определяне на правилата относно процедурата за вземане на проби на борда на корабите, контрола върху доставчиците на гориво, както и за задължителния брой инспекции на кораби и проби от горива, които всяка държава членка трябва да извършва ежегодно, за да проверява съдържанието на сяра в корабните горива, използвани от кораби, плаващи във водите под нейна юрисдикция.

През юли 2015 г. след обсъждания с държавите членки и с ESSF, ЕАМБ публикува своето „Ръководство за инспекция на съдържанието на сяра“[32], което допълва акта за изпълнение, като спомага за улесняване на хармонизирания подход за проверка на

[30] Справка за комитета за прилагане на Директивата за съдържанието на сяра в корабните горива можете да направите в регистъра по комитология на Комисията http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm

[31] Решение за изпълнение (ЕС) 2015/253 на Комисията от 16 февруари 2015 г. за определяне на правилата относно вземането на проби и докладването съгласно Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива, ОВ L 41, 17.2.2015 г., стр. 55.

[32] „Ръководство на ЕАМБ за инспекция на съдържанието на сяра съгласно Директива 1999/32/ЕО на Съвета“ от юли 2015 г.

нормите за съдържание на сяра. В ръководството са разработени например начините за ефективно използване на наличната корабна документация (напр. разписките за доставено гориво, корабните дневници, включително горивните дневници и дневниците на двигателите, протоколите от измерване на дълбочината със сонди и преминаване към използване на друг вид течно гориво, плановете на резервоари или схемата на тръбопроводите) за целите на проверката на съответствието. Освен това ЕАМБ разработи модел на курс за обучение във връзка с прилагането на директивата, който след 2015 г. бе предоставен на повече от 200 инспектори в държавите членки.

4.1 Вземане на проби от корабни горива, използвани на борда на корабите

Вземането на веществени проби от корабни горива, използвани от корабите, за удостоверяване на съответствието на съдържанието на сяра в тях, следва да се извършва чрез анализ или на запечатаната „проба от гориво“, или на „представителната проба“, която придружава разписката за доставеното гориво и е налична на борда, или чрез вземане и анализ на „локална проба“, взета от горивоподаващата система на кораба.

Като се има предвид, че процедурата на ММО за анализ на пробите от гориво в съответствие с Правило 18, алинеи 8.1 и 8.2 от приложение VI към MARPOL вече е въведена, в акта за изпълнение се определя процедура за вземане на борда на локална проба от горивоподаващата система на кораба. Преди акта за изпълнение инспекторите в целия ЕС са вземали проби от различни места в тръбопроводната система на кораба, което би могло да повлияе на наблюдаваното съдържание на сяра в пробите. С цел да се насърчи разработването на международно хармонизирана процедура, на ММО беше предоставена процедурата на Съюза за вземане на локални проби, в резултат на което бяха изготвени „Насоки за вземане на проби на борда и проверка на съдържанието на сяра в горивото, използвано на борда от корабите“[33], които до голяма степен включват процедурата, определена в акта за изпълнение.

4.2 Други технологии за проверка на съответствието

Все повече държави членки използват технологии за проверка на съответствието, различни от проверките на документацията и вземането на веществени проби от горивото, с цел да получат бързо показание за това дали даден кораб спазва нормите за съдържанието на сяра, или дали е налице основателно съмнение, което води до насочване на вниманието към кораба за извършване на официална инспекция за проверка на съдържанието на сяра в използваното гориво.

Върху мостове, входни пунктове на пристанища, плавателни съдове за патрулиране и малки самолети са монтирани различни „алтернативни технологии за проверка на съответствието“, като например преносими устройства за вземане на проби (които могат да дадат почти незабавно показание за съдържанието на сяра в намиращите се на борда горива), технология за засичане от разстояние и „уловители на газове“ (анализатори на отработили газове), които могат да определят съдържанието на сяра

[33] MEPC.1/Circ.864 от 9 декември 2016 г.

при измерването на отработилите газове на кораба, докато двигателят работи, и които се използват или изпитват от различни държави членки. ЕС отпуска средства и за подкрепа на разработването и използването на тези технологии[34]. Освен това наскоро ЕАМБ сключи договор за закупуване на дронове/„дистанционно управлявани въздухоплавателни системи“ (RPAS) [35], които могат да подпомагат органите на държавите членки при откриване на замърсяване на моретата (напр. петролни разливи) или при мониторинг на емисиите във въздуха.

Използването на тези алтернативни технологии може да намали общите разходи и времето, свързани с проверката на съответствието с нормите за съдържанието на сяра на държавите членки. Комитетът обмени опит във връзка с използването на тези технологии за проверка за съответствието и съобщи на ММО направените от него констатации[36]. В акта за изпълнение се признава изрично потенциалът на иновативните технологии за проверка на съответствието, като държавите членки се насърчават да ги използват.

4.3 Задължителна честота на инспекциите и вземането на проби от горивото

За да се гарантира равно разпределяне на тежестта на прилагане между държавите членки и равнопоставеност за пристанищата и операторите в ЕС, с Директива 2012/33/ЕС Комисията се оправомощава да определя задължителна честота на инспекциите и вземането на проби от корабни горива (член 13, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/802), която е предвидена в акта за изпълнение.

Тази честота се определя главно от годишния брой на отделните кораби, влизащи в пристанищата на дадена държава членка. Съгласно член 3, параграф 1 от Решение за изпълнение (ЕС) 2015/253 всички държави членки трябва да провеждат инспекции на корабната документация поне на 10 % от отделните кораби, влизащи в пристанищата им. Към проверката на корабната документация държавите членки трябва да добавят вземане на проби и анализ на съдържанието на сяра в горивата на 20—40 % от инспектираните кораби в зависимост от това, дали държавата членка граничи (частично) със зона за контрол на емисиите на серни оксиди или не. Честотата на вземане на проби в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди е по-висока от тази в други европейски води, като се има предвид, че ценовата премия за нискосернисти корабни горива може да стимулира операторите да рискуват да им бъде наложена евентуална санкция, ако не използват съответстващото на изискванията гориво. В прерогативите на националните инспектори остава да избират корабите, които ще бъдат подложени на инспекция и/или от които ще бъдат взети проби от горивото. В съответствие с акта за изпълнение общият брой на взетите за една година проби от горивото за държава членка може да бъде коригиран, в случай че тя използва алтернативна технология за проверка на съответствието.

[34] Вж. например проекта COMPMON: https://compmon.eu/
[35] Вж.: http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html
[36] ММО PPR 5/13/5 относно предложение за последователното прилагане на правило 14.3.1 от приложение VI към MARPOL

В бъдеще Комисията може да реши да преразгледа честотата на инспекциите и вземането на проби с оглед на влизащото в сила през 2020 г. изискване за съдържание на сяра от 0,50 %, но може също така да въведе основан на риска подход на Съюза за инспекция, за да насочи усилията към най-вероятните нарушители. Разработването на такъв механизъм изисква наличието на значителна информация относно моделите за съответствие на видовете кораби, оператори, маршрути и доставчици на гориво.

4.4 Вземане на проби от корабните горива по време на доставката им на кораба

Като се има предвид, че проверката на съответствието на съдържанието на сяра в корабните горива е насочена главно „към кораба“, с Директива 2012/33/ЕС се въвеждат и разпоредби за засилване на контрола върху доставчиците на гориво, т.е. „на сушата“ (член 6, параграф 9 от Директива (ЕС) 2016/802). Понастоящем държавите членки са задължени да предприемат действия срещу доставчици на гориво, за които е установено, че доставят корабно гориво, което не отговаря на спецификацията, посочена в разписката за доставеното гориво, както и да поддържат публично достъпен регистър на доставчици на корабни горива с цел увеличаване на прозрачността. От държавите членки също се изисква да контролират доставчиците на корабно гориво, като вземат проби от техните продукти при доставянето им на кораба в случай на многократно подавани доклади за предполагаеми проблеми с качеството („протестни писма“) (член 4 от Решение за изпълнение (ЕС) 2015/253).

През 2016 г. Комисията започна проучване[37] за допълнителна оценка на процедурите за надзор и лицензиране на доставчиците на гориво в държавите членки. В проучването ще бъдат представени също така указания за това, къде може да е необходимо да се засили контролът върху доставчиците на корабни горива, за да се гарантира доставянето на висококачествени, отговарящи на изискванията горива за корабите, които посещават пристанища в ЕС[38].

5. Докладване от държавите членки и THETIS-EU

Докладването от държавите членки в миналото се оказа недостатъчно, за да се изготви преглед, обхващащ целия ЕС, на спазването на нормите за съдържанието на сяра поради липсата на хармонизирани разпоредби за съдържанието и формата на докладите на държавите членки[39]. Поради това с преразглеждането от 2012 г. на Директивата за съдържанието на сяра Комисията беше оправомощена да приеме по-подробни разпоредби за съдържанието и формата на годишните доклади на държавите членки.

[37] Вж. обявление за поръчка 2016/S 130 – 232460 от 8.7.2016 г.

[38] Понастоящем корабните горива не попадат в обхвата на Директивата за качеството на горивата (Директива 98/70/ЕО). Обаче предвид максималното съдържание на сяра от 0,50% през 2020 г. се разработват нови видове горива (включително смеси от нефтопродукти) и би било полезно да се осъществява по-добър контрол и на други параметри за качеството на горивата освен съдържанието на сяра в тези нови горива.

[39] Вж. също съображение 18 от Директива 2012/33/ЕС.

За тази цел в член 7 от Решение за изпълнение (ЕС) 2015/253 се определя цялата информация относно изпълнението на нормите за съдържанието на сяра в корабните горива, която трябва да бъде включена в годишните доклади на държавите членки. Ежегодното докладване от страна на държавите членки относно действията им за проверка на съдържанието на сяра в горивата, използвани в горивните инсталации на сушата, се извършва в съответствие с образец, приет в комитета през 2016 г. за доброволно използване.

С оглед на пораждането на действие на 1 януари 2015 г. на изискванията за по-ниско съдържание на сяра в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди Комисията възложи на ЕАМБ да разработи „Информационна система на Съюза“ за записване и обмен на данните и констатациите от извършените на борда на корабите инспекции, включително от вземането на проби от горивата и анализа. ЕАМБ разработи „THETIS-EU“, която започна да функционира пълноценно от 1 януари 2015 г.

THETIS-EU включва всички задължителни области на докладване, определени в член 7 от Решение за изпълнение (ЕС) 2015/253, и позволява почти в реално време да се извършва мониторинг на записите за съответствието на отделните кораби във всички държави членки. THETIS-EU се използва (доброволно) от всички държави членки, а в близко бъдеще до системата ще могат да получат достъп и съседните на ЕС държави. THETIS-EU е допринесла в значителна степен за подобряване на качеството и последователността на докладването относно спазването от корабите на нормите за съдържание на сяра в целия ЕС. Продължават обсъжданията с държавите членки относно начините за допълнително увеличаване на полезността и улесняване на използването на THETIS-EU, както и за начините за адаптиране на системата към бъдещите нужди за изпълнение съгласно директивата.

В съответствие с член 8 от Решение за изпълнение (ЕС) 2015/253 и във връзка с намаляването на административната тежест за държавите членки THETIS-EU може да предостави на държавите членки обобщение на събраните през предходната година данни, което може да бъде използвано за спазване на задължението им ежегодно да докладват на Комисията. След решение на комитета от юни 2017 г. обобщената версия на данните от инспекцията за съдържанието на сяра, съдържащи се в THETIS-EU, е и публично достъпна на портала THETIS-EU на ЕАМБ[40].

6. Степен на спазване на нормите за съдържанието на сяра в корабните горива

Между 1 януари 2015 г. (от когато системата започна да функционира) и 31 декември 2017 г. в THETIS-EU са регистрирани над 28 000 конкретни инспекции[41] (средно между 700 и 900 месечно). В сравнение със ситуацията преди акта за изпълнение и THETIS-EU, обемът на инспекциите се е увеличил, като от инспектиране на 1 на всеки 1000 кораба, влизащи в пристанищата в ЕС, се достига до инспектиране

[40] Вж.: https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home
[41] Състояние към 30 декември 2017 г.

приблизително на 1 на всеки 10 кораба. Близо 60 % от тези инспекции (около 16 500) са проведени в района на Балтийско и Северно море, а останалата част — в другите европейски морски райони. През същия период са регистрирани над 1350 случая на неспазване[42] (около 5 % от общия брой на инспекциите). Над 80 % от тези случаи са регистрирани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, а останалата част (свързани главно с използването на несъответстващи на изискванията горива от кораби, закотвени в пристанищата) — в другите европейски морски райони.

Както е посочено на графиката по-долу, общият брой на докладваните годишни инспекции през периода 2015—2017 г. значително се е увеличил, докато годишният брой на докладваните случаи на неспазване изглежда се стабилизира и намалява пропорционално спрямо увеличаването на годишните инспекции.



Годишният задължителен брой инспекции и проби от горива в съчетание със задължителния формат на докладване и използването на THETIS-EU са довели до много по-подробно и цялостно докладване, което дава възможност да се направи по-добро сравнение на положените усилия между държавите членки. Добрата степен на съответствие е показателна за усилията от страна на промишлеността да допринесе за намаляване на замърсяването на въздуха от морския транспорт, макар че съществото засилване на мониторинга и изпълнението на нормите за съдържанието на сяра от страна на държавите членки също има значителен възпиращ ефект.

Въпреки засилените като цяло усилия за изпълнение, някои държави членки все още не спазват задължителния брой на инспекциите и на вземанията на проби от горива, както е предвидено в акта за изпълнение. Понастоящем Комисията анализира усилията на държавите членки, като ѝ е известно, че при някои органи (за местна инспекция) е наблюдавано забавяне при записването на констатациите от извършените от тях

[42] Установени от проверките на документацията за установяване на неточни/непълни „Корабни дневници“, процедурите за „Преминаване към използване на друг вид гориво“, разписките за доставено гориво и протоколите за функциониране на методите за намаляване на емисиите или от анализ на проби от гориво, показващи превишаване на максимално допустимото съдържание на сяра.

инспекции за съдържанието на сяра в THETIS-EU. Комисията ще предприеме последващи действия по отношение на държавите членки, които не спазват задължителната инспекция и честотата на вземане на пробите от горивото, когато е целесъобразно.

Докладваните данни показват също така необходимостта от предприемане на допълнителни действия за изпълнение от държавите членки, с цел да се провери спазването на някои други норми за съдържанието на сяра, по-специално за допустимото съдържание от 1,50 % за горива, използвани от „пътнически кораби, изпълняващи редовни услуги“ (член 6, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/802), които по принцип могат да включват и круизни кораби, извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди , като например в Средиземно море, и доколкото тези плавателни средства могат да се разглеждат като извършващи редовни услуги [43] , както и съдържанието на сяра и общото качество на корабните горива по време на доставката на корабите от доставчиците на гориво („доставчици на гориво“) (член 13, параграф 2, буква б), подточка i) от Директива (ЕС) 2016/802).

7. Алтернативни методи за осигуряване на съответствие

Съгласно член 8 от Директива (ЕС) 2016/802 се разрешава използването на „методи за намаляване на емисиите“ като алтернативни горива, специално оборудване или инсталации на борда на корабите, използвани като алтернатива на нискосернистите корабни горива, при условие че тяхното използване води до еквивалентно или дори по-голямо намаляване на емисиите и че са изпълнени всички съответни условия, определени в директивата.

Независимо от това, както е посочено в съображение 34 от Директива (ЕС) 2016/802, използването на алтернативни методи за спазване на ограниченията за съдържанието на сяра във водите на държавите членки не следва да води до неблагоприятни въздействия върху други зони като водната среда, произтичащи от изпусканите замърсители в моретата или от потоци от твърди отпадъци, или до значително увеличение на емисиите на парникови газове [44] . Доколкото е възможно, Комисията подпомага държавите членки като осигурява съответствие с привидно припокриващи се задължения съгласно законодателството на Съюза[45].

7.1 Системи за пречистване на отработили газове

[43] В решението си от 23 януари 2014 г. след искане за преюдициално запитване от Tribunale di Genova (Италия), Съдът на Европейския съюз предвиди по дело C-537/11 определени условия за удостоверяване, че даден круизен кораб се счита за пътнически кораб, изпълняващ редовни услуги.

[44] Разрешаването да се използват алтернативни методи за осигуряване на съответствие за спазване на задълженията, определени в директивата, не освобождава държавите членки от техните задължения, определени в друго законодателство на Съюза като Рамковата директива за водите (Директива 2000/60/ЕО), Рамковата директива за морска стратегия (Директива 2008/56/ЕО) или Директивата относно пристанищните приемни съоръжения (Директива 2000/59/ЕО).

[45] Един от тези въпроси е допустимостта на изхвърлянето на промивна вода от системите за пречистване на отработилите газове. Вж.:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf

Системите за пречистване на отработили газове (EGCS) или „скрубери“ обслужват продължителното използване на HFO, тъй като отстраняват серните частици от отработилия газ, като го провеждат през цикъл с морска или сладка вода. По отношение на одобрението и използването на системи за пречистване на отработили газове — член 9 от Директива (ЕС) 2016/802 и приложение II към нея препращат към съответните правила, въведени от ММО, докато за корабите, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, EGCS се одобряват в съответствие с Директива 2014/90/ЕС относно морското оборудване[46]. ЕС, с техническата помощ от ESSF, допринася за воденето на дискусии относно регулаторната рамка, отнасяща се до одобрението и използването на системи за пречистване на отработили газове в ММО[47].

С цел да се намалят в най-голяма степен потенциалните отрицателни въздействия върху морската среда, причинени от увеличаване на киселинността (промяна в стойностите на pH) или от изпускане на тежки метали, което възпрепятства държавите членки да постигнат целите, заложени в законодателството на Съюза за качеството на повърхностните води, е необходим ефективен контрол на изхвърлянията през борда (напр. промивна вода, отливни води) от EGCS[48]. За да се намали допълнително отрицателното въздействие на EGCS върху морската среда и да се гарантира привеждането в съответствие с Приложение VI към MARPOL, Комисията неотдавна предложи да включи отпадъците и отливните води от EGCS като видове отпадъци в предложението за „нова“ директива относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби[49].

7.2 Втечнен природен газ (LNG)

Използването на втечнен природен газ като алтернативно гориво има потенциала не само да намали емисиите на серни оксиди, но и значително да намали емисиите на азотни оксиди и на прахови частици в сравнение с тежкото гориво. Към момента броят на корабите в целия свят (пуснати в експлоатация или поръчани), които използват LNG като алтернативно гориво, е над 200, като тук е включен широк диапазон на размери и видове кораби. Въпреки това възможните емисиите на метан (CH_4), произтичащи от използването на природен газ в корабните двигатели, трябва да бъде контролирано, за да се гарантират общите ползи за околната среда от използването на LNG като корабно гориво.

[46] ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 146—185.
[47] ЕС предостави на ММО различни документи относно EGCS, като например IMO MEPC 71/9/1 относно преразглеждане на Насоките на ММО за системите за пречистване на отработили газове, IMO 5/11 относно хармонизираната в световен мащаб процедура за вземане на проби от заустената вода и IMO 5/11/1 за случайна повреда, неизправност на инструмента и установено временно несъответствие и преходна производителност на плавателни съдове, оборудвани със скрубери.
[48] Например Директива 2000/60/ЕО за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите („Рамкова директива за водите“) и Директива 2008/56/ЕО за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда („Рамкова директива за морска стратегия“).
[49] COM(2018) 33 final

Подгрупата на ESSF по въпросите на „LNG като корабно гориво“ работи по разработването на единни правила, които да гарантират безопасната и устойчива употреба на LNG не само в ЕС, но и на международно равнище[50]. През февруари 2018 г. ЕАМБ публикува Ръководство за безопасно бункероване на LNG [51] за пристанищните органи и администрации, което до голяма степен се основава на работата и опита на експертите в рамките на ESSF. В Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива[52] (приложение II, точка 3.1) се предвижда допълнителна стандартизация на пунктовете в европейски пристанища за зареждане с LNG за кораби, плаващи по море, и за съдове, плаващи по вътрешни водни пътища, с цел улесняване на експлоатацията им в целия ЕС. Различни държави членки обявиха също така допълнителни мерки за насърчаване на използването на алтернативни горива за морски транспорт в тяхната „национална рамка за политиката“, приета съгласно Директива 2014/94/ЕС[53].

7.3 Електрификация

Поради близостта си до градските зони корабите, закотвени в пристанища, могат да допринесат значително за замърсяването на въздуха в пристанищните градове и по този начин да възпрепятстват усилията за спазване на нормите на Съюза за качество на въздуха, определени в Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух[54]. За да се намалят допълнително вредните емисии на серни оксиди от кораби, закотвени в пристанищата, директивата насърчава държавите членки да разрешат на закотвените кораби да използват „електроенергия от брега“ или „електрозахранващи системи, намиращи се на брега“ („OPS“). Свързването на корабите към OPS може да допринесе и за намаляването на емисиите на азотни оксиди и ПЧ, и може да бъде популяризирано отвъд съществуващите изисквания в член 4, параграф 5 от Директива 2014/94/ЕС за подобряване на качеството на въздуха в пристанищните градове.

В съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО относно данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията [55] на държавите членки може да бъде разрешено да прилагат намалени данъчни ставки за електроенергията, предоставена на кораби, закотвени в пристанища, с което корабособствениците могат да бъдат насърчавани да инвестират в необходимото бордово оборудване, за да използват електроенергия от енергийната мрежа на сушата, вместо от морски горива. Редица държави членки вече са се възползвали от това разрешение[56].

[50] Вж. например подаванията на информация до ММО: MSC 94/11/1 относно стандартните разписки за доставен LPG и IMO MSC 94/11/2 относно стандартните конектори.
[51] Вж.: http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3207-guidance-on-lng-bunkering-to-port-authorities-and-administrations.html
[52] ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1—20.
[53] Вж. също Обобщение на Комисията на националните планове за инфраструктура за алтернативни горива: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf
[54] ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1—44.
[55] ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.
[56] Напр. Германия, Швеция и Дания (съответните решения за изпълнение на Съвета: 2014/722/ЕС от 14 октомври 2014 г., 2014/725/ЕС от 14 октомври 2014 г. и (ЕС) 2015/993 от 19 юни 2015 г.

7.4 Одобрение и изпитвания на новите методи за намаляване на емисиите

За да се насърчава изпитването и разработването на нови технологии за намаляване на емисиите, с директивата на държавите членки се разрешава да одобряват и да определят периоди на изпитване преди одобрението на новите методи за намаляване на емисиите на кораби, плаващи под тяхно знаме. Съгласно член 10 от Директива (ЕС) 2016/802 държавите членки трябва да уведомят Комисията и всяка държава на съответното пристанище, която и да е тя, за намерението си да въведат такъв период на изпитване шест месеца преди започване на изпитването, и за пълните резултати след неговото приключване. Като се има предвид, че след 18 юни 2014 г. (срокът за транспониране на Директива 2012/33/ЕС) пет държави членки са уведомили за намерението си да издадат разрешения за изпитване на 26 кораба в съответствие с член 10, за съжаление изглежда, че не всички държави са уведомили за планираните изпитвания и за резултатите от тях в рамките на приложимите срокове, определени в директивата.

Комисията ще проследява, когато е целесъобразно, спазването от държавите членки на изискванията, свързани с изпитванията, включително за плавателни съдове, които не плават под знамето на ЕС и извършват дейност в техните води, за да се гарантира пълна прозрачност на ползите за околната среда от новите методи за намаляване на емисиите и да се избегне възможността определени кораби да могат да се възползват от незаконно дълги срокове на изпитвания. THETIS-EU също може да бъде адаптирана, за да се гарантира уведомяването относно разрешенията за изпитване от държавите членки.

8. Допълнителна подкрепа за намаляване на замърсяването на въздуха от кораби

8.1 Подготовка за въвеждането в световен мащаб на горна граница за съдържанието на сяра от 0,50 %

Като взе предвид заключенията от оценката на наличието на съответстващи на изискванията горива в световен мащаб, през октомври 2016 г. ММО взе знаково решение за запазване на 2020 г. като дата за влизане в сила в световен мащаб на тавана за съдържанието на сяра от 0,50 %[57]. Подкрепата от ЕС и държавите членки бе от съществено значение за осъществяването на това решение, което ще допринесе за намаляване на неблагоприятните въздействия от замърсяването на въздуха от кораби за всички граждани по света.

В резултат на посочените в настоящия доклад различни механизми на Съюза за подкрепа държавите — членки на ЕС, са добре подготвени ефективно да приложат максималното съдържание на сяра от 0,50 %, считано от 2020 г. На международно равнище обаче е необходима усърдна работа, за да се подготви спазването на изискванията в световен мащаб и въвеждането на горната граница за съдържанието на

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

сяра от 0,50 %, определено в приложение VI към MARPOL. От съществено значение за гарантиране на равнопоставеност на операторите в световен мащаб и за намаляване на замърсяването на въздуха от кораби по целия свят е ефективната подготовка, особено в крайбрежните райони, които се намират в близост до интензивни международни корабоплавателни маршрути.

Комисията и държавите — членки на ЕС, с подкрепата на подгрупата към ESSF по въпросите на емисиите във въздуха от кораби, участват активно в обсъжданията в ММО относно подготовката за влизането в сила в световен мащаб на горната граница за съдържанието на сяра, включително чрез споделяне на своя богат опит в прилагането на изискванията за ниско съдържание на сяра в европейските зони за контрол на емисиите на серни оксиди, както от администрацията, така и от съответния оператор[58].

8.2 Външно измерение на Директивата за съдържанието на сяра

ЕАМБ предоставя дейности по изграждане на капацитет, като например специални обучения относно законодателството на ЕС в областта на околната среда, включително относно емисиите във въздуха от кораби, на морските администрации и инспекторите на страни кандидатки, потенциални кандидатки за членство и държавите, обхванати от Европейския инструмент за съседство, с цел подобряване на прилагането на нормите за съдържанието на сяра и сближаване на законодателството с достиженията на правото на Съюза (в подкрепа на техния текущ/планиран процес на присъединяване[59,60]). Подкрепата на ЕАМБ включва улесняване на бъдещия достъп до THETIS-EU.

На 14 октомври 2016 г. Съветът на министрите на Енергийната общност[61] реши да измени Договора, като включи Директивата за съдържанието на сярата и акта за изпълнение[62]. Това регулиране ще спомогне за допълнително намаляване на емисиите на серни оксиди в съседните региони.

Като страна по приложение VI към MARPOL, по Конвенцията за защита на морската среда в района на Балтийско море („Хелзинска конвенция“) и като крайбрежна държава на балтийските зони за контрол на емисиите на серни оксиди Руската федерация има важна роля при проверката на спазването на изискванията за ниско съдържание на сяра

[58] ЕС и неговите държави членки са изпратили конкретна информация до ММО (например MEPC 70 / INF.41 и PPR 5/13/5) и предвиждат предоставяне на допълнителни сведения.

[59] През май 2014 г. се проведе специално обучение във връзка със замърсяването на въздуха за страни кандидатки и потенциални кандидатки за членство. За първото тримесечие на 2018 г. е предвидено още едно двудневно обучение. Вж.: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html

[60] В рамките на проект „SAFEMED IV“ ЕАМБ предоставя техническа помощ в рамките на проекта „TRACECA“ за държави бенефициери, граничещи с Черно и Каспийско море, както и за бенефициери в южните съседни на ЕС държави. И двата проекта — всеки на стойност 4 милиона евро — са финансирани от Европейския инструмент за съседство (ЕИС).
Вж.: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html

[61] Енергийната общност е международна организация, включваща ЕС и Албания, Босна и Херцеговина, Грузия, бившата югославска република Македония, Косово, Молдова, Черна гора, Сърбия и Украйна. Нейната цел е да разшири вътрешния енергиен пазар на ЕС към югоизточна Европа и Черноморския регион.

[62] Решение 2016/15/MC-EnC на Съвета на министрите от 14 октомври 2016 г.

от кораби, посещаващи руските пристанища в Балтийско море или плаващи под руско знаме. Тези усилия за прилагане са от съществено значение за гарантиране на равни условия, по-специално в балтийските зони за контрол на емисиите на серни оксиди, а достъпът до THETIS-EU може да ги подпомогне.

8.3 Зони за контрол на емисиите на азотни оксиди в Балтийско и Северно море

В допълнение към Пакета от мерки за чист въздух на Комисията от 2013 г. и в съответствие с член 14, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/802 Комисията продължава да оценява постигнатия напредък в намаляването на емисиите от кораби, включително емисии, различни от тези на серни оксиди, и потенциала за допълнително намаляване на замърсяването на въздуха от сектора. В този контекст следва да се отбележи, че емисиите на азотни оксиди от корабите допринасят за проблемите с качеството на въздуха на местно равнище в ЕС (причинени от увеличените концентрации на азотен диоксид (NO_2) в атмосферния въздух) и за еутрофикацията на европейските морета.

В отговор на съвместното искане на крайбрежните държави, граничещи с Балтийско и Северно море, през юли 2017 г. ММО определи двете морета за „зони за контрол на емисиите на азотни оксиди“ (NOx-ECAs).63. Това предполага, че двигателят, монтиран на кораб, който е построен след 1 януари 2021 г. и който извършва дейност в Балтийско или в Северно море, ще трябва да отговаря на изискванията за двигатели на етап III, определени в приложение VI към MARPOL. Без тези мерки за контрол емисиите на азотни оксиди от корабоплаването в Северно море биха допринесли със 7—24 % за средните годишни концентрации на NO_2 в атмосферния въздух в крайбрежните държави на Северно море до 2030 г., докато прилагането на изискванията за двигатели от етап III може да намали еутрофикацията в няколко района в Балтийско море с до 20—30 %64.

8.4 Допълнителни действия за намаляване на замърсяването на въздуха от кораби

Нормите за качеството на въздуха на Съюза продължават да бъдат превишавани в много крайбрежни градове и райони в целия ЕС, което изисква действия и мерки за намаляването на емисиите от атмосферните замърсители от всички източници, които допринасят за това, включително корабоплаването. Макар че считано от 2020 г. всички европейски граждани ще се възползват от намаляването на емисиите на серни оксиди от корабоплаването вследствие на влизането в сила на нормата за съдържание на сяра от 0,50 %, незабавно намаляване на емисиите на азотни оксиди от корабоплаване извън зоните за контрол на емисиите на азотни оксиди в Балтийско и Северно море не се

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

[64] Вж. също предложение на Комисията за Решение на Съвета от 22 септември 2016 г. относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в ММО по време на 70-ата и 71-ата сесия на Комитета по опазване на морската среда във връзка с одобряването и приемането на измененията в приложение VI към Конвенцията MARPOL относно определянето на Балтийско и Северно море за зони с контрол на емисиите на азотни оксиди (NECA) и пораждането на правно действие от това определяне, COM(2016) 617 final.

предвижда въпреки често наблюдаваните превишения на нормите за качеството на въздуха в ЕС по отношение на NO_2 в крайбрежните райони в Южна Европа[65].

През 2017 г. Комисията стартира проучване за идентифициране на ползите за здравето и разходите, свързани с определянето на допълнителни зони за контрол на емисии (както за емисиите на серни оксиди, така и за емисиите на азотни оксиди) в европейските морета, различни от Балтийско и Северно море. В рамките на проучването ще се изготви оценка и на ползите от намаляването на съдържанието на сяра в корабните горива от 0,50 % на 0,10 % в европейските морета извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, считано от 2020 г. Комисията също така възложи на ЕАМБ да разработи инвентаризация на общите емисии на кораби (серни оксиди, азотни оксиди и ПЧ) във всички европейски води въз основа на данните за дейността на корабите.

Работата и по двете задачи трябва да бъде завършена през 2018 г. Това ще позволи на Комисията и на държавите членки да изготвят по-добра оценка на въздействието на емисиите от корабите върху качеството на въздуха в крайбрежните райони, което ще спомогне за определянето на подходящи политики и мерки, които могат допълнително да намалят дела на корабите в замърсяването на въздуха в Съюза. Това може също така да предостави информация за обсъжданията в рамките на „Конвенцията от Барселона“, по която Съюзът е договаряща страна, относно осъществимостта на бъдещо определяне на Средиземно море, или на части от него, като зона за контрол на емисиите на серни оксиди.

9. Заключения относно прилагането и осигуряването на съответствие и бъдещи действия

Благодарение на цялостната подготовка и доброто сътрудничество със и между държавите членки и промишлеността, описани в настоящия доклад, се наблюдава стабилен напредък в прилагането на Директива 1999/32/ЕО след нейното последно изменение през 2012 г. (понастоящем кодифицирана като Директива (ЕС) 2016/802). В резултат на добрата степен на съответствие и засиленото налагане на нормите за съдържание на сяра концентрациите на SO_2 в крайбрежните райони, по-специално в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, са намалели значително, докато общите икономически въздействия върху сектора продължават да са минимални.

От натрупания от промишлеността и държавите членки опит в подготовката за въвеждането на изискванията за съдържанието на сяра в корабните горива от 0,10 % в европейските зони на контрол на емисиите на серни оксиди на 1 януари 2015 г. и от проверките за съответствие е извлечен ценен опит, който може да бъде повторен в други европейски региони и в международен мащаб с оглед на влизането в сила през 2020 г. в световен мащаб на горна граница за съдържанието на сяра от 0,50 %.

[65] Европейска агенция за околната среда (ЕАОС), октомври 2017 г., „Air quality in Europe — 2017 report“ („Качество на въздуха в Европа — доклад за 2017 г.“)

В съответствие с член 14, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/802 въз основа на получените доклади за изпълнение за периода 2015—2017 г. и на други съответни развития, както е посочено в настоящия доклад, Комисията оцени необходимостта от засилване на относимите разпоредби на директивата или евентуални подходящи законодателни предложения във връзка с това. Комисията стигна до заключението, че за да се гарантира допълнително, че налагането и степента на спазване на ограничението от 0,50 %, определено в член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/802, ще са сходни със сегашните в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, тя ще оцени необходимостта от преразглеждане на честотата на инспектирането и на вземането на проби, като по този начин ще се подобри THETIS-EU, за да се гарантира уведомяването относно изпитванията и използването на съвременна технология за проверка на съответствието (например чрез „уловители на газове“ и дронове) и за увеличаване на контрола върху доставчиците на корабни горива, което ще улесни по-съвременното основано на риска насочване на усилията към възможни несъответстващи на изискванията кораби. За да бъдат съгласувани тези евентуални промени, Комисията ще обмисли възможността, *inter alia*, за изменение на своето решение за изпълнение и ще направи задължително използването на THETIS-EU. Комисията ще разгледа също така санкциите, които държавите членки са наложили на несъответстващите на изискванията оператори, и ще изготви оценка за това дали мерките имат действително възпиращ ефект. Освен това заедно с държавите членки и с подкрепата на ЕАМБ, Комисията ще продължи да подкрепя активно съседните на ЕС държави във връзка с намаляването на емисиите на серни оксиди от корабите и подготовката от ММО за влизане в сила в световен мащаб на горната граница за съдържанието на сяра.

В допълнение към член 14, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/802, Комисията също така ще продължи да разглежда потенциала, включително разходите и ползите, за намаляване на замърсяването на въздуха от кораби, което обхваща също и емисии, различни от тези на серни оксиди.

Предвидените действия ще направят възможно всички граждани на ЕС да се възползват от намаленото замърсяване на въздуха, причинено от кораби, ще подобрят допълнително разходната ефективност за прилагане на нормите за съдържанието на сяра, включени в директивата, ще улеснят международния диалог и ще гарантират напредък към устойчив и конкурентоспособен корабоплавателен сектор на ЕС в тясно сътрудничество с държавите членки и заинтересованите страни в областта на мореплаването.