EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 16.4.2018.
COM(2018) 188 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi standarda u pogledu sumpora za brodska goriva iz Direktive (EU) 2016/802 o smanjenju sadržaja sumpora u određenim tekućim gorivima i o sukladnosti s tim standardima

1. Izvješćivanje o sukladnosti sa standardima u pogledu sumpora, ocjenjivanju potrebe za daljnjim jačanjem odredbi Direktive i razmatranju potencijala za daljnje smanjenje onečišćenja zraka

Direktiva Vijeća 1999/32/EZ o smanjenju sadržaja sumpora u određenim tekućim gorivima[1] znatno je izmijenjena nekoliko puta, posljednji put Direktivom 2012/33/EU od 21. studenoga 2012. u vezi sa sadržajem sumpora u brodskim gorivima[2], koja je stupila na snagu 17. prosinca 2012. i morala je biti prenesena u nacionalna zakonodavstva do 18. lipnja 2014. Radi očuvanja jasnoće i racionalnosti nakon različitih znatnih izmjena Direktive Vijeća 1999/32/EZ, kodificirana je kao Direktiva (EU) 2016/802 od 11. svibnja 2016. o smanjenju sadržaja sumpora u određenim tekućim gorivima[3] (dalje u tekstu „Direktiva o sumporu").

Glavni je cilj Direktive o sumporu smanjiti štetne učinke na ljudsko zdravlje i okoliš emisija sumporova dioksida (SO_2) koje nastaju spaljivanjem određenih vrsta tekućih goriva. Neovisno o člancima 3. i 4., kojima je uređen sadržaj sumpora u teškom loživom ulju i plinskom ulju koji se koriste u određenim uređajima za loženje na kopnu, Direktivom je sada većinom uređen sadržaj sumpora u tekućim gorivima koje koriste brodovi („brodska goriva").

Člankom 14. stavkom 1. Direktive (EU) 2016/802 propisano je da, na osnovi provjera provedenih tijekom prethodne godine, države članice svake godine do 30. lipnja podnose Komisiji izvješće o sukladnosti sa standardima u pogledu sumpora obuhvaćenima opsegom Direktive. Na osnovi tih nacionalnih izvješća i obavijesti o nedostupnosti brodskog goriva, Komisija svake godine objavljuje izvješće o provedbi te Direktive. Nadalje, člankom 14. stavkom 1. propisano je da Komisija ocjenjuje potrebu za daljnjim jačanjem relevantnih odredbi Direktive i u tu svrhu podnosi sve odgovarajuće zakonodavne prijedloge.

Rok za prenošenje Direktive 2012/33/EU bio je 18. lipnja 2014. Ne dovodeći u pitanje navedeno, glavna promjena uvedena Direktivom 2012/33/EU – obavezno korištenje brodskih goriva s niskom razinom sumpora u Baltičkom moru i Sjevernom moru, koja su utvrđena kao područja kontrole emisija sumporovih oksida („europska kontrolna područja emisija SO_x"), stupila je na snagu tek 1. siječnja 2015. Posljedično, Komisija je zaprimila prva izvješća država članica o sukladnosti s novim zahtjevima u pogledu sumpora u europskim područjima kontrole emisija SO_x tek 30. lipnja 2016. Međutim, imajući na umu da neke države članice u svojim izvješćima za 2016. nisu iskoristile nove alate i predložak za izvješćivanje, pregled razine provedbe i sukladnosti s novim standardima u pogledu sumpora na razini EU-a tijekom 2016. i dalje je donekle nejasan. Prema tome, kako bi Europski parlament i Vijeće imali stabilniji i agregirani pregled razine provedbe i sukladnosti sa strožim standardima u pogledu sumpora u brodskim gorivima od stupanja na snagu zahtjeva o niskom sadržaju sumpora u europskim područjima kontrole emisija SO_x 1. siječnja 2015., Komisija je u ovom jedinstvenom izvješću odlučila zajednički obuhvatiti godine 2015. do 2017..

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

Ovo izvješće ujedno predstavlja pregled relevantnih mehanizama potpore EU-a uvedenih u svrhu pružanja potpore državama članicama i europskoj brodarskoj industriji kad je riječ o provedbi i postizanju sukladnosti s izmjenama uvedenima Direktivom 2012/33/EU. Konačno, bavi se tehničkom potporom koja se pruža susjednim zemljama i međunarodnom suradnjom te sadržava prijedloge za daljnje jačanje nekih odredaba Direktive.

U skladu s člankom 14. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/802 Komisija je već razmotrila troškove i prednosti mogućeg dodatnog djelovanja Unije usmjerenog na smanjivanje emisija u zrak, uključujući emisija koje proizvode brodovi, u svojem „Paketu mjera za čist zrak u Europi"[4,5] iz prosinca 2013., koji je uslijedio nakon dubinskog preispitivanja politika EU-a o kvaliteti zraka. Nakon tog preispitivanja Komisija je odlučila da neće donijeti poseban zakonodavni prijedlog o emisijama koje proizvode brodovi kao dio svojeg Paketa mjera za čist zrak u Europi. Međutim, u svoj Prijedlog direktive o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćivača[6] Komisija je uključila odredbu (članak 5. stavak 1.) kojom bi se državama članicama omogućilo da „prebijaju" svoje ukupne nacionalne obveze u pogledu smanjenja emisija smanjenjem emisija SO_2, dušikovih oksida (NO_x) i sitnih čestica ($PM_{2,5}$) koje je postignuto dodatnim mjerama kojima se regulira onečišćenje zraka zbog emisija koje proizvode brodovi. Međutim, ta predložena fleksibilnost i sve druge odredbe o smanjenju emisija koje proizvode brodovi nisu bile uključene u Direktivu (EU) 2016/2284 o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari[7] („nova Direktiva o nacionalnim gornjim granicama emisija").

Komisija nastavlja ocjenjivati napredak u smanjenju emisija koje proizvode brodovi, uključujući emisije osim SO_x, kao i potencijal za daljnje smanjenje emisija iz ovog sektora. U ovom izvješću ukratko su predstavljene i inicijative u tom pogledu.

2. Glavne promjene i učinci nastali Direktivom 2012/33/EU

Godine 2008. Međunarodna pomorska organizacija (IMO) donijela je izmjene Priloga VI. Međunarodnoj konvenciji o sprečavanju onečišćenja s brodova (izmijenjeni Prilog VI. MARPOL-u) koji sadrži propise za sprječavanje onečišćenja zraka emisijama iz brodova. Izmijenjeni Prilog VI. MARPOL-u stupio je na snagu 1. srpnja 2010., a člankom 1. stavkom 6. točkom (b) Direktive 2012/33/EU u zakonodavstvo Unije uvedena je jedna od glavnih promjena iz revizije – obavezno korištenje brodskih goriva s najvećim sadržajem sumpora od 0,10 % u područjima kontrole emisija SO_x od 1. siječnja 2015. (članak 6. stavak 2. Direktive (EU) 2016/802).

Slično izmijenjenom Prilogu VI. MARPOL-u, člankom 1. stavkom 6. točkom (c) Direktive 2012/33/EU utvrđeno je i korištenje goriva s najvećim sadržajem sumpora od

[4] Vidjeti: VITO, ožujak 2013., „Posebno ocjenjivanje emisija koje proizvode brodovi, uključujući ocjenjivanje u svrhu uspostavljanja mogućih novih područja kontrole emisija u europskim morima" (*Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas*)
[5] Vidjeti: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm
[6] COM(2013)920 final
[7] SL L 344, 17.12.2016., str. 1.

0,50 % u svim ostalim vodama u nadležnosti države članice („europske vode”) izvan područja kontrole emisija SO_x od 1. siječnja 2020. (članak 6. stavak 1. Direktive (EU) 2016/802). Međutim, protivno izmijenjenom Prilogu VI. MARPOL-u, stupanje na snagu predmetnog zahtjeva u EU-u 2020. nije podlijegalo naknadnom preispitivanju dostupnosti goriva sukladnih zahtjevima, jamčeći time pravnu sigurnost od početka i ostavljajući industriji dovoljno vremena za pripremu.

Dosad se pokazalo da obavezno korištenje brodskih goriva sa sadržajem sumpora od 0,10 % u europskim područjima kontrole emisija SO_x od siječnja 2015. učinkovito pridonosi postizanju svrhe Direktive u pogledu smanjenja štetnih učinaka emisija sumporova dioksida iz brodova na ljude i okoliš. Više od 93 % brodova na kojima su provedeni pregledi u područjima kontrole emisija SO_x poštovalo je postrožene propise u pogledu koncentracije sumpora, što je dovelo do znatnog smanjenja koncentracija sumporova dioksida u zraku u regijama koje graniče s područjima kontrole emisija SO_x (na primjer, do 60 % u Danskoj[8], do 50 % smanjenja na njemačkom sjevernomorskom otoku Neuwerku[9] i švedskim otocima Öland (Ottenby) i Gotland (Hoburgen)[10] te više od 20 % smanjenja u regiji Rotterdam-Rijnmond[11]).

Smanjenje koncentracija SO_2 u zraku očekuje se i za sve ostale priobalne regije u EU-u nakon što 2020. stupi na snagu zahtjev o najvećem sadržaju sumpora od 0,50 %. Međutim, još treba utvrditi hoće li ograničenje sadržaja sumpora od 0,50 % donijeti iste prednosti kao i ograničenje sadržaja sumpora od 0,10 % u područjima kontrole emisija SO_x, čime bi se svim građanima EU-a omogućila ista zaštita od onečišćenja zraka emisijama koje proizvode brodovi.

3. Potpora koju Unija pruža državama članicama i industriji u svrhu olakšavanja provedbe i postizanja sukladnosti sa strožim standardima u pogledu sumpora

U razdoblju koje je prethodilo 1. siječnju 2015. procijenjeno je da je cijena brodskih goriva s najvećim sadržajem sumpora od 0,10 % (brodsko plinsko ulje) od 65 do 80 % viša nego cijena teškog loživog ulja koje se dotad upotrebljavalo u područjima kontrole emisija SO_x[12]. Brojni brodovlasnici i operateri očekivali su da će stupanje na snagu zahtjeva o sadržaju

[8] Dansko Ministarstvo okoliša i hrane, studeni 2016., „Sadržaj sumpora u zraku prepolovljen od 2014.”, vidjeti: http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/

[9] Kattner et al., 2015., „Praćenje sukladnosti s propisima o sadržaju sumpora u brodarskoj industriji mjerenjima *in-situ* emisija koje proizvode brodovi” (*Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions*) i Seyler et al., 2017., „Praćenje emisija koje proizvode brodovi u Njemačkom zaljevu provedbom mjerenja MAX-DOAS” (*Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements*)

[10] IVL – Švedski institut za istraživanje okoliša, studeni 2015., „Smanjeni sadržaj sumpora u zraku nakon postrožavanja propisa o brodskim gorivima” (*Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations*), vidjeti: http://www.ivl.se/

[11] Agencija za zaštitu okoliša regije Rotterdam Rijnmond (DCMR), srpanj 2015., „Čišći zrak zbog čišće brodarske industrije” (*Cleaner air from cleaner shipping*), vidjeti: http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html

[12] Vidjeti: Europska agencija za pomorsku sigurnost, prosinac 2010., „Zahtjev o sadržaju sumpora u gorivu od 0,1 % od 1. siječnja 2015. u područjima kontrole emisija SO_x – Procjena dostupnih studija o učinku i alternativnih načina postizanja sukladnosti”

sumpora od 0,10 % dovesti do znatnih gospodarskih učinaka koji proizlaze iz znatnog povećanja troškova poslovanja, osobito za brodovlasnike koji velik dio djelatnosti obavljaju u europskim područjima kontrole emisija SO_x. Komisija je donijela niz pratećih mjera i mehanizama potpore (koji su detaljno razrađeni u nastavku) kako bi pružila potporu provedbi i postizanju sukladnosti sa strožim standardima u pogledu sumpora i smanjila neželjene kolateralne učinke.

Međutim, u nekoliko daljnjih studija[13,14,15] zaključeno je da uvođenje zahtjeva o niskom sadržaju sumpora u europskim područjima kontrole emisija SO_x nije dovelo do smanjenja prometa ni znatnih prelazaka na cestovni prijevoz. Nisu utvrđeni nikakvi slučajevi zatvaranja trgovačkih društava, prekida pružanja pomorskih usluga ili smanjenja teretnog prometa u sjevernoeuropskim lukama koji se mogu izravno povezati sa zahtjevima za područja kontrole emisija SO_x i nisu prijavljeni ozbiljni slučajevi nedostupnosti goriva koja ispunjavaju zahtjeve. Iako se smanjenje cijena nafte smatra glavnim razlogom izostanka uočavanja negativnih učinaka zahtjeva o niskom sadržaju sumpora u područjima kontrole emisija SO_x, potpora koju je EU pružio državama članicama i pomorskim dionicima ujedno je pridonijela tome da je učinak zahtjeva o niskom sadržaju sumpora na konkurentnost sektora i modalnu raspodjelu ostao minimalan.

3.1 Europski forum za održivu plovidbu

U okviru provedbe daljnjih aktivnosti u odnosu na „Alate za održivi vodni promet" iz rujna 2011.[16], Komisija je 2013. uspostavila Europski forum za održivu plovidbu (ESSF)[17] kao poseban forum koji omogućuje strukturirani dijalog i suradnju između različitih službi Komisije, država članica i pomorskih dionika u svrhu boljeg rješavanja pitanja okolišne održivosti s kojima je suočen sektor pomorskog prometa EU-a. Osim tehničkim pitanjima povezanima s različitim mogućnostima postizanja sukladnosti s niskim razinama sumpora, ESSF se bavi i pitanjem konkurentnosti brodarskog sektora EU-a i novim načinima financiranja održivog pomorskog prometa.

ESSF se sastoji od skupštine i tehničkih stručnih skupina (podskupine), a njime predsjeda Komisija, dok Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) djeluje kao tehničko tajništvo. ESSF trenutačno obuhvaća četiri specijalizirane podskupine[18], od kojih se svaka sastoji od stručnjaka i dionika iz država članica, a njima predsjedaju predstavnici Komisije, države članice i/ili dionici. Podskupina za provedbu Direktive o sumporu, koja je kasnije zamijenjena podskupinom za emisije u zrak koje proizvode brodovi, imala je središnju ulogu u pružanju potpore pripremama za stupanje na snagu zahtjeva o sadržaju sumpora od 0,10 %

[13] CE Delft, travanj 2016., „Ocjena područja kontrole emisija SO_x: Učinci ograničenja za sumpor u brodskim gorivima u područjima kontrole emisija SO_x tijekom 2015. – Prve primjene europskih iskustava"
[14] Ispitivanje Udruženja brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) provedeno u kontekstu podskupine ESSF-a o konkurentnosti (predstavljeno na skupštini ESSF-a 26. siječnja 2016.)
[15] Dansko tehničko sveučilište, „Ublaživanje i neutralizacija nuspojava okolišnog prava za Ro-Ro prijevoz u području kontrole emisija SO_x u sjevernoj Europi", provedeno između 15. lipnja 2015. i 14. lipnja 2017.
[16] COM(2013)475 final
[17] Odluka Komisije od 24. rujna 2013. o uspostavi skupine stručnjaka o održivosti pomorskog prometa – Europski forum za održivu plovidbu (ESSF), C(2013)5984 final
[18] Emisije u zrak koje proizvode brodovi, brodski ukapljeni prirodni plin, sustavi za čišćenje ispušnih plinova, konkurentnost

u europskim područjima kontrole emisija SO_x, a trenutačno pruža potporu pripremama za provedbu zahtjeva o sadržaju sumpora od 0,50 %[19]. Područje rada ESSF-a nije ograničeno na provedbu Direktive o sumporu, a Forum se već bavio pitanjima emisija stakleničkih plinova koje proizvode brodovi i otpadom nastalim na brodovima[20].

ESSF pruža konkretnu i prilagođenu potporu državama članicama i industriji u pojedinačnim područjima podskupina. Njegov je rad omogućio izradu dokumenata sa smjernicama Komisije i EMSA-e, Komisijinih provedbenih i delegiranih akata, podnesaka (EU-a) IMO-u i preispitivanje zakonodavnih akata Unije[21]. ESSF odražava produktivnu suradnju između službi Komisije, nacionalnih stručnjaka i dionika usmjerenu na jačanje održivog i konkurentnog brodarskog sektora EU-a. S obzirom na njegov uspjeh, mandat ESSF-a produljen je do 30. lipnja 2018.[22], a na posljednjem sastanku skupštine ESSF-a održanom 16. listopada 2017. predloženo je daljnje produljenje.

3.2 Financijska potpora EU-a uvođenju čistih brodskih tehnologija

Komisija aktivno podupire povećanje održivosti pomorskog prometa u EU-u putem širokog raspona financijskih instrumenata usmjerenih na istraživanje, razvoj i projekte uvođenja inovativnih tehnologija ili čistih goriva.

Sredstvima programa Obzor 2020.[23] sufinanciraju se projekti istraživanja i razvoja usmjereni na poboljšanja tehnologije u korist održivog pomorskog sektora (npr. sustavi za filtraciju ispušnih plinova, čisti i učinkoviti motori, nove tehnologije kao što su gorivne ćelije, elektrifikacija i pogonska snaga iz obnovljivih izvora (npr. snaga vjetra), poboljšana hidrodinamika) i u svrhu pripreme pomorske industrije EU-a za ispunjavanje obveza i ciljeva na razini Unije i na međunarodnoj razini u pogledu zaštite okoliša.

Instrumentom za povezivanje Europe (CEF) pruža se potpora promicanju zelenog brodarstva putem financiranja „zelene" infrastrukture i opreme na brodovima. Samo za 2014. i 2015. u okviru CEF-a (uključujući program „Morske autoceste"[24]) dodijeljeno je više od 185 milijuna EUR za studije, pilot-akcije i infrastrukturne projekte[25].

Kako bi pomogla europskom brodarskom sektoru kad je riječ o pristupu financijskoj potpori komercijalnih banaka, Komisija je, nakon pripremnih radova koje je proveo ESSF i u bliskoj suradnji s Europskom investicijskom bankom, razvila program Jamstava za zeleno brodarstvo (GSG). Program Jamstava za zeleno brodarstvo financira se putem CEF-a i Europskog fonda za strateška ulaganja (EFSU), a njegova ukupna financijska omotnica iznosi

[19] Vidjeti Komisijin Registar stručnih skupina Komisije, br. E02869, http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm

[20] Sljedeće podskupine završile su svoj mandat i zatvorene su: financiranje, istraživanje i razvoj, lučki uređaji za prihvat otpada, praćenje emisija, izvješćivanje o emisijama i provjera emisija CO_2 koje proizvode brodovi

[21] Vidjeti popis rezultata na poveznici: http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html

[22] Odluka Komisije od 7. siječnja 2016. – C(2015)9741

[23] Okvirni program EU za istraživanje i inovacije (2014. – 2020.), vidjeti i: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport

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

[25] Vidjeti i Radni dokument službi Komisije SWD(2016)326 final od 30. rujna 2016. o provedbi strategije EU-a za pomorski promet 2009. – 2018., stavak 52.

750 milijuna EUR. Očekuje se da će se programom stvoriti 3 milijarde EUR ulaganja u europski brodarski sektor. U prosincu 2017. potpisana je prva transakcija u okviru programa GSG za financiranje izgradnje trajekta na ukapljeni prirodni plin[26].

3.3 Tehnička potpora koju državama članicama pruža Europska agencija za pomorsku sigurnost

Komisija je dodijelila EMSA-i[27] dodatne zadaće u svrhu olakšavanja primjene i provedbe zahtjeva o niskom sadržaju sumpora. U tim okolnostima EMSA pruža namjensku tehničku pomoć administracijama država članica putem radionica, seminara za osposobljavanje[28], razmjene najboljih praksi i drugih tehničkih smjernica i alata.

Komisija je ujedno ovlastila EMSA-u za provedbu „ciklusa posjeta" državama članicama u svrhu praćenja djelotvorne provedbe Direktive i relevantnog provedbenog zakonodavstva[29]. Posjeti EMSA-e najčešće traju nekoliko dana; tijekom tog razdoblja detaljno se raspravlja o nacionalnom zakonodavstvu i postupcima s različitim nadležnim tijelima (među ostalima, ministarstva, obalna straža i lokalna nadležna tijela, kao što su lučke uprave). Ciklus posjeta pokrenut je krajem 2016. i očekuje se da će završiti tijekom 2021. Do kraja 2017. EMSA je posjetila sedam država članica. Države članice u svojim prvotnim reakcijama ističu temeljitost posjeta i potvrđuju da se rezultatima EMSA-inih ispitivanja povećava uzajamno razumijevanje te da oni služe kao pokretač za nacionalni dijalog i za daljnje mjere kojima se jamči djelotvornost nacionalnih provedbenih mjera. EMSA predviđa organizaciju srednjoročne radionice tijekom 2019. na kojoj će se raspravljati o privremenim rezultatima. Nakon što posjeti sve države članice, EMSA će Komisiji dostaviti horizontalno izvješće, koje će sadržavati opće rezultate i zaključke o provedbi Direktive.

3.4 Odbor države članice za provedbu Direktive o sumporu

U skladu s člankom 17. Direktive (EU) 2016/802 Komisija je uspostavila Odbor za provedbu Direktive o sumporu koji pruža potporu njezinoj dosljednoj i učinkovitoj provedbi (dalje u tekstu „Odbor")[30]. Odbor se prvi put sastao u listopadu 2014., a dosad se sastao pet puta. Odbor pomaže Komisiji u provedbi njezinih provedbenih ovlasti, izradi podnesaka IMO-u i pregledu rezultata rada podskupina ESSF-a za provedbu i emisije u zrak koje proizvode brodovi. Putem aktivnog djelovanja države članice Odbor ima ključnu ulogu u jamčenju dosljedne i troškovno učinkovite provedbe Direktive diljem EU-a te pripremi zahtjeva o sadržaju sumpora od 0,50 % za stupanje na snagu 2020.

---

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

[27] Na temelju „ugovora o suradnji" između Glavne uprave za zaštitu okoliša i EMSA-e; vidjeti: http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html

[28] Vidjeti potpuni plan EMSA-e za osposobljavanje u području prava EU-a za države članice: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html

[29] Člankom 3. Uredbe 1406/2002/EZ predviđeno je da EMSA provodi posjete državama članicama kako bi pomogla Komisiji u praćenju i provjeri ispravne provedbe i primjene prava Unije. Vidjeti: http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html

[30] Pogledati Komisijin registar komitologije za „Odbor za provedbu Direktive o sadržaju sumpora u brodskim gorivima", http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm

4. Potpora provjerama sukladnosti s ograničenjem sumpora za brodska goriva

S obzirom na nepostojanje preciznih odredbi u Direktivi o godišnjem broju inspekcija brodova i uzoraka goriva koje provode države članice, prije 2012. ukupan je broj bio razmjerno nizak te se uvelike razlikovao među državama članicama. Kako bi se to promijenilo, Direktivom 2012/33/EU uvedena je ovlast Komisije da donosi provedbene akte o „metodama uzorkovanja" za brodska goriva, definiciji „reprezentativnog uzorka" i „učestalosti uzorkovanja" brodskih goriva (članak 13. stavak 4. Direktive 2016/802/EU).

Komisija je 16. veljače 2015. donijela Provedbenu odluku (EU) 2015/253[31] (u daljnjem tekstu: Provedbeni akt) o utvrđivanju pravila uzorkovanja na brodu, provjeri dobavljača goriva i obvezujućem broju pregleda brodova i uzoraka goriva koje svaka država članica mora provoditi na godišnjoj osnovi kako bi provjerila sadržaj sumpora brodskih goriva koja se koriste na brodovima koji plove u vodama pod njihovom nadležnošću.

Nakon rasprava s državama članicama i ESSF-om EMSA je u srpnju 2015. objavila svoje „Smjernice za provjeru sumpora"[32], kojima se dopunjuje Provedbeni akt na način da se olakšava usklađeni pristup provjeri standardnih vrijednosti u pogledu sumpora. Na primjer, u Smjernicama se razrađuje kako djelotvorno upotrebljavati dostupnu brodsku dokumentaciju (npr. dostavnice za gorivo, brodski dnevnici, uključujući dnevnike o gorivu i motoru, dnevnike o sondiranju spremnika i promjeni loživog ulja, nacrte spremnika ili dijagrame cijevi) u svrhu provjere sukladnosti. EMSA je razvila model tečaja osposobljavanja o provedbi Direktive, koji je od 2015. dostavljen više od 200 inspektora iz država članica.

4.1 Uzorkovanje brodskih goriva koja se koriste na brodovima

Fizičko uzorkovanje brodskih goriva koja se koriste na brodovima u svrhu provjere njihova sadržaja sumpora treba se provoditi analizom zapečaćenih „uzoraka goriva iz brodskih tankova" ili „reprezentativnog uzorka" koji prati dostavnicu o gorivu i dostupan je na brodu ili dobivanjem i provedbom analize „nasumičnog uzorka goriva" uzetog iz brodskog sustava opskrbe gorivom.

Iako se već provodio postupak IMO-a za provedbu analize uzoraka goriva u skladu s pravilom 18. (8.1.) i (8.2.) Priloga VI. MARPOL-u, Provedbenim aktom definiran je postupak uzimanja nasumičnog uzorka goriva na brodu iz brodskog sustava opskrbe gorivom. Prije donošenja Provedbenog akta inspektori u EU-u uzimali su uzorke iz različitih mjesta u sistemu cjevovoda broda, što je moglo utjecati na uočeni sadržaj sumpora u uzorcima. Kako bi se poticao razvoj međunarodno usklađenog postupka, postupak Unije za uzimanje nasumičnih uzoraka podnesen je IMO-u, što je dovelo do donošenja „Smjernica za

[31] Provedbena odluka Komisije (EU) 2015/253 od 16. veljače 2015. o utvrđivanju pravila uzorkovanja i izvješćivanja u skladu s Direktivom Vijeća 1999/32/EZ za sadržaj sumpora u brodskim gorivima (SL L 41, 17.2.2015., str. 55.).

[32] „Smjernice EMSA-e o pregledima sadržaja sumpora u skladu s Direktivom Vijeća 1999/32/EZ" iz srpnja 2015.

uzorkovanje na brodu i provjeru sadržaja goriva koje se koristi na brodovima"[33], u kojima je uvelike preuzet postupak definiran u Provedbenom aktu.

4.2 Ostale tehnologije za provjere sukladnosti

Sve više država članica primjenjuje tehnologiju za provjeru sukladnosti koja se ne svodi na provjere dokumentacije i fizičko uzorkovanje goriva kako bi dobile brzi uvid u to čini li se da je brod sukladan sa standardima u pogledu sumpora ili postoji razumna sumnja koja pokreće izdvajanje broda za službenu inspekciju u svrhu provjere sadržaja sumpora u korištenom gorivu.

Različite „alternativne tehnologije za provjeru sukladnosti", kao što su prijenosni uređaji za uzorkovanje (koji mogu dati gotovo trenutačan rezultat za sadržaj sumpora u gorivima pronađenima na brodu), tehnologije otkrivanja na daljinu i „detektori mirisa" (uređaji za analiziranje ispušnih plinova) koji mogu definirati sadržaj sumpora mjerenjem ispušnih plinova broda tijekom rada, ugrađene su na mostove, točke ulaska u luke, patrolna plovila i na male zrakoplove i upotrebljavaju ih ili ispituju različite države članice. EU je dodijelio sredstva i za pružanje potpore razvoju i korištenju tih tehnologija[34]. Nadalje, EMSA je nedavno sklopila ugovore za bespilotne letjelice / „daljinski upravljane zrakoplovne sustave"[35] koji mogu pomoći nadležnim tijelima država članica u otkrivanju onečišćenja mora (npr. izljevi nafte) ili praćenju emisija u zrak.

Primjenom tih alternativnih tehnologija mogu se smanjiti ukupni trošak i vrijeme povezani s provjerom sukladnosti sa standardima u pogledu sumpora za države članice. Odbor je razmijenio iskustva u primjeni tih tehnologija za provjeru sukladnosti, a njihovi rezultati podijeljeni su s IMO-om[36]. Provedbenim aktom posebno se priznaje potencijal inovativnih tehnologija za provjeru sukladnosti, a države članice potiče se na njihovu uporabu.

4.3 Obvezna učestalost pregleda i uzorkovanja goriva

Kako bi se zajamčili jednako provedbeno opterećenje među državama članicama i jednaki uvjeti za luke i operatere u EU-u, Direktivom 2012/33/EU Komisija je ovlaštena za definiranje obvezujuće učestalosti pregleda i uzorkovanja brodskih goriva (članak 13. stavak 4. Direktive (EU) 2016/802), koja je utvrđena u Provedbenom aktu.

Ta se učestalost ponajprije određuje godišnjim brojem pojedinačnih brodova koji pristaju u državi članici. U skladu s člankom 3. stavkom 1. Provedbene odluke (EU) 2015/253 države članice provode preglede brodskih dnevnika na najmanje 10 % broja pojedinačnih brodova koji pristaju u njihovim lukama. Države članice moraju nadopuniti provjeru dokumentacije uzorkovanjem i provođenjem analize sadržaja sumpora u gorivima 20 do 40 % brodova na kojima je izvršen pregled, ovisno o tome graniči li država članica (djelomično) s područjem kontrole emisija SO_x. Učestalost uzorkovanja u područjima kontrole emisija SO_x veća je

[33] MEPC.1/Circ.864 od 9. prosinca 2016.
[34] Vidjeti, na primjer, projekt COMPMON: https://compmon.eu/
[35] Vidjeti: http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html
[36] IMO PPR 5/13/5 o prijedlogu za dosljednu provedbu pravila 14.3.1. Priloga VI. MARPOL-u

nego u ostalim europskim vodama jer cijena brodskih goriva s niskim sadržajem sumpora može potaknuti operatere da riskiraju mogućnost kazne za nekorištenje sukladnih goriva. Nacionalni inspektori imaju pravo odabrati brodove na kojima će se provesti pregled i/ili uzorkovanje goriva. U skladu s Provedbenim aktom ukupan broj godišnjih uzoraka goriva za državu članicu može se prilagoditi u slučaju da se u toj državi članici primjenjuju alternativne tehnologije za provjere sukladnosti.

Komisija u budućnosti može razmotriti preispitivanje učestalosti pregleda i uzorkovanja s obzirom na stupanje na snagu zahtjeva o sadržaju sumpora od 0,50 %, predviđenog za 2020., ali i u svrhu uvođenja pristupa Unije pregledima koji se temelji na rizicima radi usmjeravanja provedbenih napora na najvjerojatnije prijestupnike. Razvoj takvog mehanizma zahtijeva dostupnost značajnih informacija o uzorcima sukladnosti vrsta brodova, operatera, ruta i dobavljača goriva.

4.4 Uzorkovanje brodskih goriva pri njihovu dostavljanju na brodove

Iako je provjera sukladnosti sadržaja sumpora u brodskim gorivima ponajprije usmjerena na sam brod, Direktivom 2012/33/EU uvedene su i odredbe za jačanje provjera dobavljača goriva, odnosno „kopnenog aspekta" (članak 6. stavak 9. Direktive (EU) 2016/802). Države članice sada su dužne poduzimati mjere protiv dobavljača brodskih goriva za koje je utvrđeno da dostavljaju gorivo koje nije sukladno specifikaciji navedenoj na dostavnici o opskrbi broda gorivom i voditi javni registar lokalnih dobavljača brodskih goriva radi veće transparentnosti. Države članice moraju provjeravati i dobavljače brodskih goriva uzimanjem uzoraka njihovih proizvoda pri dostavi na brodove u slučaju opetovanih prijava navodnih problema s kvalitetom („protestna pisma") (članak 4. Provedbene odluke (EU) 2015/253).

Komisija je 2016. pokrenula studiju [37] radi daljnjeg ocjenjivanja postupaka nadzora i licenciranja dobavljača brodskih goriva u državama članicama. Ta će studija ujedno pokazati na kojim mjestima možda treba pojačati provjere dobavljača brodskih goriva kako bi se zajamčila isporuka visoko kvalitetnih sukladnih goriva na brodove koji pristaju u lukama EU-a[38].

5. Izvješćivanje od strane država članica i THETIS-EU

Izvješćivanje od strane država članica pokazalo se nedostatnim za dobivanje pregleda sukladnosti sa standardima u pogledu sumpora na razini EU-a zbog pomanjkanja usklađenih odredbi o sadržaju i obliku izvješća država članica[39]. Zbog toga je 2012. revizijom Direktive o sumporu Komisija ovlaštena za donošenje detaljnijih odredaba o sadržaju i obliku godišnjih izvješća država članica.

[37] Vidjeti obavijest o sklapanju ugovora 2016/S 130 – 232460 od 8. srpnja 2016.
[38] Brodska goriva trenutačno nisu obuhvaćena Direktivom o kvaliteti goriva (Direktiva 98/70/EZ). Međutim, s obzirom na zahtjev o najvećem udjelu sumpora u gorivima od 0,50 % koji će stupiti na snagu 2020., razvijaju se nove vrste goriva (uključujući mješavine proizvoda na bazi nafte), a bilo bi korisno bolje nadzirati i ostale parametre kvalitete tih novih goriva osim sadržaja sumpora.
[39] Vidjeti također uvodnu izjavu 18. Direktive 2012/33/EU.

U tu svrhu člankom 7. Provedbene odluke (EU) 2015/253 definirani su svi podaci o provedbi standarda u pogledu sumpora u brodskim gorivima koje valja navesti u godišnjim izvješćima država članica. Godišnje izvješćivanje država članica o njihovim mjerama za provjeru sadržaja sumpora u gorivima koja se koriste u uređajima za loženje na kopnu provodi se u skladu s predloškom za dobrovoljnu uporabu koji je usuglašen u Odboru tijekom 2016.

S obzirom na stupanje na snagu zahtjeva o niskom sadržaju sumpora u područjima kontrole emisija SO_x 1. siječnja 2015., Komisija je zadužila EMSA-u da izradi „informacijski sustav Unije" za bilježenje i razmjenu informacija o rezultatima provjera na brodovima, uključujući uzorkovanje i analize goriva. EMSA je izradila sustav „THETIS-EU", koji je postao potpuno funkcionalan 1. siječnja 2015.

THETIS-EU sadrži sva obvezna polja s podacima utvrđena u članku 7. Provedbene odluke (EU) 2015/253 i omogućuje praćenje evidencije o sukladnosti pojedinačnih brodova u svim državama članicama gotovo u stvarnom vremenu. Sve države članice koriste THETIS-EU (na dobrovoljnoj osnovi), a u bliskoj budućnosti i zemljama u susjedstvu EU-a moći će se odobriti pristup sustavu. Sustav THETIS-EU znatno je pridonio poboljšanju kvalitete i dosljednosti izvješćivanja o sukladnosti brodova sa standardima u pogledu sumpora diljem EU-a. Trenutačno se vode rasprave s državama članicama o tome kako dodatno povećati korisnost i jednostavnost korištenja sustava THETIS-EU i kako prilagoditi sustav budućim potrebama u smislu provedbe u okviru Direktive.

U skladu s člankom 8. Provedbene odluke (EU) 2015/253 i u svrhu smanjenja administrativnog opterećenja država članica, sustav THETIS-EU može pružiti državama članicama sažetak podataka unesenih tijekom prethodne godine, koji se može upotrebljavati za postizanje sukladnosti s njihovom obvezom godišnjeg izvješćivanja Komisije. Nakon odluke Odbora agregirana verzija podataka o provjerama sumpora iz sustava THETIS-EU od lipnja 2017. javno je dostupna i na portalu THETIS-EU EMSA-e[40].

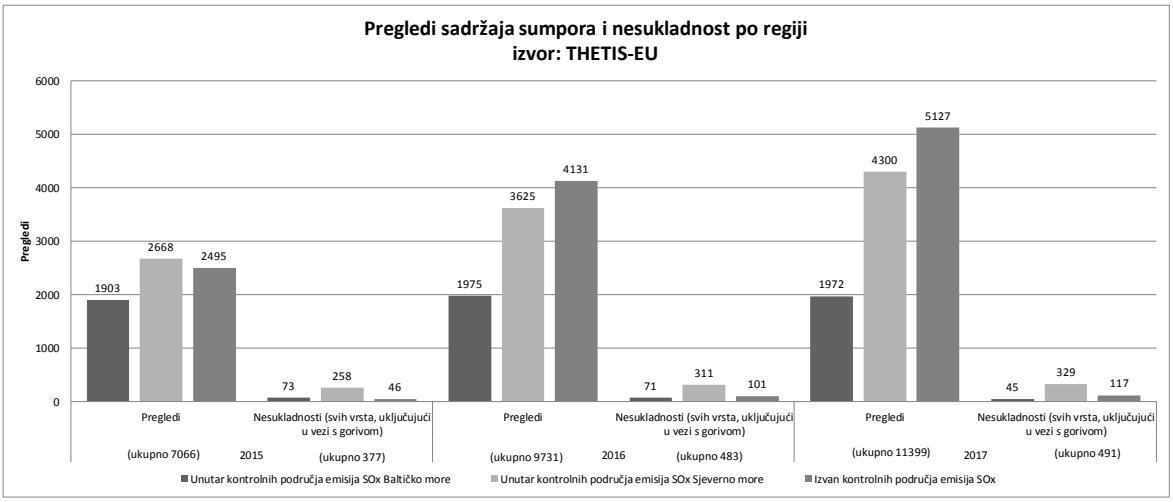
6. Razina sukladnosti sa standardima u pogledu sumpora za brodska goriva

Više od 28 000 pregleda[41] (u prosjeku otprilike 700 do 900 mjesečno) uneseno je u sustav THETIS-EU između 1. siječnja 2015. (kada je sustav postao funkcionalan) i 31. prosinca 2017. U usporedbi sa stanjem prije donošenja Provedbenog akta i uvođenja sustava THETIS-EU broj pregleda povećan je s pregleda 1 na 1000 brodova koji pristaju u lukama EU-a na otprilike 1 na 10 brodova. Otprilike 60 % tih pregleda (otprilike 16 500) provedeno je u područjima Baltičkog i Sjevernog mora, a ostatak u ostalim europskim morskim područjima. U istom je razdoblju zabilježeno otprilike 1350 slučajeva nesukladnosti [42] (otprilike 5 % ukupnog broja pregleda). Više od 80 % tih slučajeva

[40] Vidjeti: https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home
[41] Stanje dana 30. prosinca 2017.
[42] Utvrđeno provjerama dokumentacije kojima se utvrđuju netočnosti/nepotpunosti u „brodskim dnevnicima", postupcima „promjene goriva". dostavnicama za gorivo i evidenciji o primjeni metoda smanjenja emisija ili na temelju analize uzoraka goriva koje ukazuju na premašenje najvećeg dopuštenog sadržaja sumpora.

zabilježeno je u područjima kontrole emisija SO_x, a ostatak (većinom u vezi s upotrebom nesukladnih goriva u brodovima na vezu) u europskim lukama.

Kako je prikazano u dijagramu u nastavku, ukupni broj prijavljenih godišnjih pregleda znatno se povećao između 2015. i 2017., dok se čini da se godišnji broj prijavljenih nesukladnosti stabilizirao i da je razmjerno pao u usporedbi s povećanjem godišnjih pregleda.



Godišnji obvezujući broj pregleda i uzoraka goriva zajedno s obvezujućim oblikom izvješćivanja i upotrebom sustava THETIS-EU doveli su do mnogo detaljnijeg i sveobuhvatnijeg izvješćivanja, što je omogućilo bolju usporedbu napora između država članica. Dobra stopa sukladnosti dokazuje napore koje industrija poduzima kako bi pridonijela smanjenju onečišćenja zraka iz pomorskog prometa, dok je činjenica da su države članice znatno povećale praćenje i provedbu standarda u pogledu sumpora imala i znatan odvraćajući učinak.

Unatoč općenito povećanim naporima u pogledu provedbe, neke države članice još nisu postigle sukladnost sa svojim obvezujućim brojem pregleda i uzorkovanja goriva kako je utvrđeno u Provedbenom aktu. Komisija trenutačno analizira napore država članica imajući na umu i da je kod nekih (lokalnih) nadležnih tijela za preglede bilo kašnjenja u unošenju rezultata provedenih pregleda sumpora u sustav THETIS-EU. Komisija će dalje pratiti države članice koje ne poštuju obveznu učestalosti pregleda i uzorkovanja goriva kako je to potrebno.

Prijavljeni podaci jednako tako ukazuju na potrebu za provedbenim djelovanjem država članica u svrhu provjere nekih drugih standarda u pogledu sumpora, osobito najvećeg udjela od 1,50 % za goriva koja koriste „putnički brodovi u linijskom prijevozu" (članak 6. stavak 5. Direktive (EU) 2016/802), koji načelno mogu obuhvaćati brodove za kružna putovanja, izvan područja kontrole emisija SO_x, na primjer u Sredozemlju te pod uvjetom da se smatra da ta plovila plove u linijskom prijevozu[43], kao i sadržaja sumpora i općenito kvalitete brodskih

[43] U presudi od 23. siječnja 2014. nakon zahtjeva za prethodnu odluku koji je podnio Tribunale di Genova (Italija), Sud Europske unije u predmetu C-537/11 utvrdio je određene uvjete kojima se može odrediti smatra li se određeni brod za kružna putovanja putničkim brodom koji plovi u linijskom prijevozu.

goriva dok ih dobavljači goriva dopremaju na brodove („dobavljači goriva”) (članak 13. stavak 2. točka (b) podtočka i. Direktive (EU) 2016/802).

7. Alternativni načini postizanja sukladnosti

Člankom 8. Direktive (EU) 2016/802 dopuštena je primjena „metoda smanjenja emisija” kao što su alternativna goriva, posebna oprema ili instalacije na brodovima kao alternativnih rješenja za uporabu brodskih goriva s niskim sadržajem sumpora, pod uvjetom da njihova uporaba dovede do jednakih ili čak većih smanjenja emisija i da su ispunjeni svi relevantni uvjeti utvrđeni u Direktivi.

Neovisno o tome, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 34. Direktive (EU) 2016/802, primjena alternativnih metoda postizanja sukladnosti s ograničenjima sadržaja sumpora u vodama država članica ne smije dovesti do štetnih učinaka na druga područja, kao što je morski okoliš, koji nastaju ispuštanjem onečišćujućih tvari u more ili iz tokova krutog otpada ili znatnog povećanja emisija stakleničkih plinova[44]. Koliko je to moguće, Komisija pomaže državama članicama u jamčenju sukladnosti s naizgled preklapajućim obvezama u pravu Unije[45].

7.1 Sustavi za čišćenje ispušnih plinova

Sustavi za čišćenje ispušnih plinova ili „ispirači plina” omogućuju daljnje korištenje teškog loživog ulja jer uklanjaju čestice sumpora iz ispušnih plinova na način da ih provode kroz cirkulacijski krug morske ili slatke vode. U smislu odobrenja i uporabe sustava za čišćenje ispušnih plinova, članak 9. i Prilog II. Direktivi (EU) 2016/802 upućuju na relevantna pravila koja je utvrdio IMO, dok se za brodove koji plove pod zastavom države članice EU-a sustavi za čišćenje ispušnih plinova trebaju odobriti u skladu s Direktivom 2014/90/EU o pomorskoj opremi[46]. Zahvaljujući tehničkoj pomoći ESSF-a EU pridonosi usmjeravanju rasprava o regulatornom okviru o odobrenju i uporabu sustava za čišćenje ispušnih plinova u IMO-u[47].

Djelotvorni pregledi ispuštanja u more (npr. vode za ispiranje, vode koja otječe iz sustava) iz sustava za čišćenje ispušnih plinova potrebni su kako bi se smanjili potencijalni negativni učinci na morski okoliš koji nastaju acidifikacijom (promjenom pH-vrijednosti) ili ispuštanjem teških metala. a koji sprječavaju države članice da ostvare ciljeve utvrđene u

[44] Dopuštanjem primjene alternativnih metoda postizanja sukladnosti s obvezama utvrđenima u Direktivi države članice ne oslobađaju se obveza utvrđenih u ostalom pravu Unije, kao što je Okvirna direktiva o vodama (Direktiva 2000/60/EZ), Okvirna direktiva o pomorskoj strategiji (Direktiva 2008/56/EZ) ili Direktiva o lučkim uređajima za prihvat (Direktiva 2000/59/EZ).

[45] Jedno od tih pitanja jest i prihvatljivost ispuštanja vode za ispiranje iz sustava za čišćenje ispušnih plinova. Vidjeti:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf

[46] SL L 257, 28.8.2014., str. 146. – 185.

[47] EU je podnio različite dokumente IMO-u u pogledu sustava za čišćenje ispušnih plinova, kao što su IMO MEPC 71/9/1 o reviziji smjernica IMO-a o sustavima za čišćenje ispušnih plinova, IMO 5/11 o globalno usklađenom postupku uzorkovanja za vodu koja se ispušta i IMO 5/11/1 o slučajnom prestanku rada, kvaru instrumenata i uočenoj privremenoj nesukladnosti i prirodnoj reakciji plovila s ispiračima plina.

pravu Unije o kakvoći površinskih voda[48]. Kako bi se dodatno smanjili negativni učinci sustava za čišćenje ispušnih plinova na pomorski okoliš te u svrhu osiguranja usklađivanja s Prilogom VI. MARPOL-u, Komisija je nedavno, u svojem prijedlogu „nove" Direktive o lučkim uređajima za prihvat za isporuku otpada s brodova[49], predložila uključivanje ostataka i vode koja otječe iz sustava za čišćenje ispušnih plinova u vrste otpada.

7.2 Ukapljeni prirodni plin (UPP)

Uporaba UPP-a kao alternativnog goriva može dovesti ne samo do smanjenja emisija SO_x nego i do znatnog smanjenja emisija NO_x i lebdećih čestica u usporedbi s teškim loživim uljem. Trenutačno postoji više od 200 brodova (koji već plove ili su naručeni) diljem svijeta koji upotrebljavaju UPP kao alternativno gorivo, a koji obuhvaćaju brodove različitih veličina i vrsta. Ipak, potencijalne emisije metana (CH_4) koje nastaju uporabom prirodnog plina u brodskim motorima moraju se kontrolirati kako bi se zajamčile ukupne koristi uporabe LNG-a kao brodskog goriva za okoliš.

Podskupina ESSF-a pod nazivom „UPP kao brodsko gorivo" radi na izradi ujednačenih pravila kojima bi se zajamčila sigurna i održiva uporaba UPP-a u EU-u, ali i na međunarodnoj razini[50]. U veljači 2018. EMSA je objavila smjernice o sigurnoj opskrbi UPP-om[51] za lučke uprave, koje se uvelike temelje na radu i iskustvima stručnjaka iz ESSF-a. Direktivom 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva [52] (Prilog II. točka 3.1.) predviđena je daljnja standardizacija mjesta za opskrbu UPP-om za plovila na unutarnjim vodnim putovima i morske brodove u europskim lukama radi njihove lakše plovidbe EU-om. Nekoliko država članica najavilo je i daljnje mjere za promicanje alternativnih goriva za pomorski promet u svojim „nacionalnim okvirima politike" donesenim u skladu s Direktivom 2014/94/EU[53].

7.3 Elektrifikacija

Budući da se nalaze u blizini urbanih područja, brodovi na vezu mogu znatno pridonijeti onečišćenju zraka u lučkim gradovima i time otežati napore za ispunjenje standarda Unije u pogledu kvalitete zraka utvrđenih u Direktivi 2008/50/EZ o kvaliteti zraka[54]. U svrhu daljnjeg smanjenja štetnih emisija SO_x brodova na vezu Direktivom se potiče države članice da omoguće da brodovi koriste „električnu energiju s obale" ili „opskrbu električnom energijom s obale" dok su usidreni. Priključivanje brodova na sustav opskrbe električnom energijom s

[48] Npr. Direktiva 2000/60/EZ o uspostavi okvira za djelovanje Zajednice u području vodne politike („Okvirna direktiva o vodama") i Direktiva 2008/56/EZ o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u području politike morskog okoliša („Okvirna direktiva o pomorskoj strategiji"))

[49] COM(2018)33final

[50] Vidjeti, na primjer, podneske IMO-u: MSC 94/11/1 o standardnoj dostavnici za UPP i IMO MSC 94/11/2 o standardnim priključcima

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

[52] SL L 307, 28.10.2014., str. 1. – 20.

[53] Vidjeti i Komisijin sažetak nacionalnih planova za infrastrukturu za alternativna goriva: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf

[54] SL L 152 , 11.6.2008., str. 1. – 44.

obale pridonijelo bi i smanjivanju emisija NO_x i lebdećih čestica i moglo bi se promicati izvan postojećih zahtjeva iz članka 4. stavka 5. Direktive 2014/94/EU za poboljšanje kvalitete zraka u lučkim gradovima.

U skladu s člankom 19. Direktive 2003/96/EZ o oporezivanju energenata i električne energije[55] države članice mogu se ovlastiti za primjenu smanjene stope poreza na električnu energiju koja se isporučuje brodovima na vezu, čime se može potaknuti brodovlasnike na ulaganje u potrebnu opremu na brodovima za korištenje električne energije iz kopnene mreže umjesto brodskih goriva. Nekoliko država članica već je iskoristilo to dopuštenje[56].

7.4 Odobrenje i pokusi novih metoda za smanjenje emisija

U svrhu promicanja ispitivanja i razvoja novih tehnologija za smanjenje emisija Direktiva omogućuje državama članicama da odobravaju nove metode smanjenja emisija na brodovima koji plove pod njihovom zastavom i da dodjeljuju pokusna razdoblja prije odobrenja. Člankom 10. Direktive (EU) 2016/802 propisano je da države članice moraju obavještavati Komisiju i svaku dotičnu državu luke o pokusnom razdoblju najmanje šest mjeseci prije njegova početka te da moraju dostaviti sve rezultate nakon završetka pokusa. Iako je od 18. lipnja 2014. (rok za prenošenje Direktive 2012/33/EU) pet država članica obavijestilo Komisiju o svojoj namjeri dodjele pokusnih dozvola za 26 brodova u skladu s člankom 10., nažalost, čini se da nisu sve države članice dostavile svoje planirane pokuse i njihove rezultate u primjenjivim rokovima utvrđenima Direktivom.

Komisija će prema potrebi dalje pratiti sukladnost država članica sa zahtjevima u pogledu pokusa, uključujući za plovila koja plove u njihovim vodama pod zastavom zemlje koja nije država članica EU-a, kako bi zajamčila potpunu transparentnost koristi za okoliš od novih metoda smanjenja emisija te kako bi se izbjeglo da određeni brodovi koriste nezakonito duga pokusna razdoblja. Sustav THETIS-EU jednako se tako može prilagoditi kako bi omogućio da države članice izvještavaju o pokusnim dozvolama.

8. Dodatna potpora smanjenju onečišćenja s brodova

8.1 Priprema za provedbu globalnog ograničenja od 0,50 % sadržaja sumpora

U listopadu 2016., uzimajući u obzir zaključke o ocjeni globalne dostupnosti sukladnih goriva, IMO je donio temeljnu odluku o zadržavanju 2020. kao datuma stupanja na snagu globalnog ograničenja sadržaja sumpora od 0,50 %[57]. Potpora EU-a i država članica bila je ključna u postizanju ove odluke, koja će pridonijeti smanjenju štetnih učinaka onečišćenja zraka s brodova za građane diljem svijeta.

Slijedeći različite mehanizme potpore Unije, kako je opisano u ovom izvješću, države članice EU-a dobro su pripremljene za djelotvornu provedbu najvećeg sadržaja sumpora od 0,50 %

[55] SL L 283, 31.10.2003., str. 51.
[56] Na primjer, Njemačka, Švedska i Danska (Provedbene odluke Vijeća: 2014/722/EU od 14. listopada 2014., 2014/725/EU od 14. listopada 2014. i (EU) 2015/993 od 19. lipnja 2015.
[57] Vidjeti: http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/mepc-70-2020sulphur.aspx

od 2020. Međutim, na međunarodnoj razini potreban je znatan rad kako bi se postigli uvjeti za globalnu sukladnost i provedbu ograničenja sadržaja sumpora od 0,50 % utvrđenog u Prilogu VI. MARPOL-a. Djelotvorne pripreme ključne su za osiguranje globalno jednakih uvjeta za operatere i za smanjenje onečišćenja zraka s brodova diljem svijeta, osobito u priobalnim regijama koje su blizu intenzivnim međunarodnim pomorskim rutama.

Komisija i države članice EU-a, uz potporu podskupine ESSF-a za emisije u zrak koje proizvode brodovi, aktivno pridonose raspravama o pripremama za stupanje na snagu globalnog ograničenja sumpora u IMO-u, uključujući razmjenom svojeg bogatog iskustva u području primjene zahtjeva o niskom sadržaju sumpora u europskim područjima kontrole emisija SO_x iz perspektive administracije, kao i iz perspektive operatera[58].

8.2 Vanjska dimenzija Direktive o sumporu

EMSA nudi aktivnosti za poboljšavanje sposobnosti, kao što su namjenska osposobljavanja o okolišnom pravu EU-a, uključujući emisije u zrak koje proizvode brodovi, za pomorska upravna tijela i inspektore država kandidatkinja, potencijalnih kandidata i zemalja obuhvaćenih Europskim instrumentom za susjedstvo u svrhu poboljšavanja provedbe standarda u pogledu sumpora i usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom Unije (u okviru pružanja potpore njihovu aktualnom/planiranom postupku pristupanja[59,60]). Potpora EMSA-e obuhvaća omogućivanje budućeg pristupa sustavu THETIS-EU.

Dana 14. listopada 2016. Vijeće ministara Energetske zajednice [61] odlučilo je izmijeniti Ugovor uvođenjem Direktive o sumporu i Provedbenog akta[62]. To regulatorno usklađenje pomoći će u daljnjem smanjenju emisija SO_x u susjedstvu.

Kao ugovorna stranka Priloga VI MARPOL-u, Konvencije o zaštiti morskog okoliša Baltičkog mora iz (Helsinška konvencija) i kao priobalna država baltičkog područja kontrole emisija SO_x, Ruska Federacija ima važnu ulogu u provjeri sukladnosti sa zahtjevima o niskom sadržaju sumpora brodova koji posjećuju ruske luke u Baltičkom moru ili koji plove pod ruskom zastavom. Takvi su napori neophodni za osiguranje jednakih uvjeta, osobito u baltičkom području kontrole emisija SO_x, a potpora tim provedbenim naporima može se pružiti pristupom sustavu THETIS-EU.

8.3 Područja kontrole emisija dušikovih oksida u Baltičkom moru i Sjevernom moru

[58] EU i njegove države članice poslale su posebne podneske IMO-u (npr. MEPC 70/INF.41 i PPR 5/13/5) i predvidjeli su podnošenje dodatnih doprinosa.

[59] Namjenski tečaj osposobljavanja o onečišćenju zraka za države kandidatkinje i potencijalne kandidate održan je u svibnju 2014. Sljedeće dvodnevno osposobljavanje predviđeno je za prvo tromjesečje 2018. Vidjeti: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html

[60] EMSA je pružila tehničku pomoć u okviru projekta „TRACECA" zemljama korisnicama koje graniče s Crnim i Kaspijskim morem te korisnicima u južnom susjedstvu u okviru projekta „SAFEMED IV". Oba projekta, od kojih je svaki vrijedan 4 milijuna EUR, financiraju se u okviru Europskog instrumenta za susjedstvo (ENI): Vidjeti: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html

[61] Energetska zajednica međunarodna je organizacija koja obuhvaća EU i Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Gruziju, bivšu jugoslavensku Republiku Makedoniju, Kosovo, Moldovu, Crnu Goru, Srbiju i Ukrajinu. Njezina je svrha proširenje unutarnjeg tržišta EU-a na jugoistočnu Europu i regiju Crnog mora.

[62] Odluka Vijeća ministara 2016/15/MC-EnC od 14. listopada 2016.

Nastavno na Komisijin Paket mjera za čist zrak iz 2013. te u skladu s člankom 14. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/802 Komisija nastavlja ocjenjivati napredak u smanjenju emisija s brodova, uključujući emisije osim emisija SO_x, kao i potencijal za daljnje smanjenje onečišćenja zraka iz tog sektora. U tim okolnostima valja primijetiti da emisije dušikova oksida (NO_x) koje proizvode brodovi pridonose lokalnim problemima s kvalitetom zraka u EU-u (koji su prouzročeni povećanih koncentracijama dušikova dioksida (NO2) u zraku) te eutrofikaciji europskih mora.

Kao odgovor na zajednički zahtjev priobalnih zemalja koje graniče s Baltičkim i Sjevernim morem IMO je u srpnju 2017. oba mora proglasio „područjima kontrole emisija dušikovih oksida (NO_x)" 63 . To podrazumijeva da će motor ugrađen na brod izgrađen nakon 1. siječnja 2021. koji plovi u Baltičkom ili Sjevernom moru morati ispunjavati zahtjeve u pogledu motora „Tier III" utvrđene u Prilogu VI. MARPOL-u. Bez tih mjera nadzora emisije NO_x iz brodova koji plove Sjevernim morem pridonijele bi prosječnim godišnjim koncentracijama NO2 u zraku u priobalnim zemljama Sjevernog mora za 7 % do 24 % do 2030., dok se primjenom zahtjeva u pogledu motora „Tier III" može smanjiti eutrofikacija u nekoliko područja Baltičkog mora za do 20 do 30 %64.

8.4 Daljnje mjere za smanjenje onečišćenja zraka s brodova

Standardi Unije u pogledu kvalitete zraka i dalje su premašeni u brojnim priobalnim gradovima i regijama diljem EU-a, zbog čega su potrebni djelovanje i mjere kojima se smanjuju emisije atmosferskih onečišćujućih tvari iz različitih izvora, uključujući brodarski sektor. Iako će od 2020. svi građani Europe ostvariti koristi od smanjenja emisija SO_x koje proizvode brodovi nakon stupanja na snagu standarda za sadržaj sumpora manji od 0,50 %, izvan područja kontrole emisija NO_X u Baltičkom i Sjevernom moru ne predviđa se trenutačno smanjenje emisija NO_x koje proizvode brodovi, iako do premašenja standarda EU-a u pogledu kvalitete zraka za NO_2 jednako često dolazi u regijama južne Europe[65].

Komisija je 2017. pokrenula studiju u svrhu utvrđivanja zdravstvenih koristi i povezanih troškova uvođenja dodatnih područja kontrole emisija (za emisije SO_x i NO_x) u europskim morima osim Baltičkog i Sjevernog mora. U okviru studije bit će ocijenjene i koristi od smanjivanja sadržaja sumpora u brodskim gorivima s 0,50 % na 0,10 % u europskim morima izvan područja kontrole emisija SO_x od 2020. Komisija je jednako tako zadužila EMSA-u da izradi inventare ukupnih emisija s brodova (SO_x, NO_x i lebdeće čestice) u svim europskim morima na temelju podataka o aktivnosti brodova.

Rad na oba zadatka trebao bi biti završen tijekom 2018. Na taj način Komisija i države članice moći će bolje ocijeniti utjecaj emisija koje proizvode brodovi na kvalitetu zraka u

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

[64] Vidjeti i Komisijin prijedlog Odluke Vijeća od 22. rujna 2016. o stajalištu koje u ime Europske unije treba donijeti u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) na 70. i 71. sjednici Odbora za zaštitu morskog okoliša u pogledu odobrenja i donošenja izmjena Priloga VI. Međunarodnoj konvenciji o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL) povezano s određivanjem Baltičkog mora i Sjevernog mora kao područja kontrole emisija dušikova oksida (NECA) i stupanjem tog određivanja na snagu, COM(2016)617 final

[65] Europska agencija za okoliš (EEA), listopad 2017., „Kvaliteta zraka u Europi – izvješće za 2017."

priobalnim regijama, što će se moći upotrebljavati u definiranju prikladnih politika i mjera kojima bi se mogao dodatno smanjiti doprinos brodova onečišćenju zraka u Uniji. Ta se saznanja mogu primijeniti i u raspravama, u okviru Konvencije iz Barcelone, čija je Unija ugovorna stranka, o tome je li izvedivo da se Sredozemno more ili njegovi dijelovi u budućnosti proglase područjem kontrole emisija SOx.

9. Zaključci o provedbi i sukladnosti i daljnje djelovanje

Nakon temeljitih priprema i dobre suradnje s državama članicama i industrijom i među njima, kako je opisano u ovom izvješću, u provedbi Direktive 1999/32/EZ postignut je postupan napredak od njezine posljednje izmjene iz 2012. (dana je kodificirana kao Direktiva (EU) 2016/802). Zahvaljujući dobroj stopi sukladnosti sa standardima u pogledu sumpora i njihovoj poboljšanoj provedbi, znatno su smanjene koncentracije SO_2 u priobalnim regijama, osobito u područjima kontrole emisija SO_x, dok su ukupni gospodarski učinci na sektor ostali minimalni.

Iskustva industrije i država članica u okviru pripreme za prelazak na zahtjev o sadržaju sumpora od 0,10 % u brodskim gorivima od 1. siječnja 2015. u europskim područjima kontrole emisija SO_x i provjera sukladnosti korisna su te se ta znanja mogu primijeniti u drugim europskim regijama i na međunarodnoj razini imajući u vidu stupanje na snagu globalnog ograničenja sadržaja sumpora od 0,50 %, do kojeg će doći 2020.

U skladu s člankom 14. stavkom 1. Direktive (EU) 2016/802 Komisija je na temelju izvješća o provedbi zaprimljenih za razdoblje između 2015. i 2017. i ostalih relevantnih saznanja, kako je opisano u ovom izvješću, ocijenila potrebu za jačanjem relevantnih odredbi Direktive ili bilo kojih prikladnih zakonodavnih prijedloga u tu svrhu. Komisija je zaključila da će, kako bi se dodatno zajamčilo da će stope provedbe i sukladnosti u pogledu ograničenja od 0,50 % utvrđenog u članku 6. stavku 1. Direktive (EU) 2016/802 biti slične kao što je trenutačno slučaj u područjima kontrole emisija SO_x, ocijeniti potrebu za revidiranjem učestalosti pregleda i uzorkovanja, jačanjem sustava THETIS-EU kako bi bilo moguće izvješćivanje o pokusima i uporabi moderne tehnologije za provjeru sukladnosti (npr. s pomoću detektora i bespilotnih letjelica) te o intenziviranoj kontroli nad dobavljačima brodskih goriva, čime će se omogućiti naprednije ciljano pregledavanje mogućih nesukladnih plovila na temelju rizika. Kako bi primijenila te moguće promjene, Komisija će, među ostalim, razmotriti izmjenu Provedbene odluke Komisije i uvođenje obvezne uporabe sustava THETIS-EU. Komisija će ujedno ispitati kazne koje su države članice uvele za nesukladne operatere i ocijeniti imaju li zaista odvraćajući učinak. Nadalje, zajedno s državama članicama i uz potporu EMSA-e Komisija će nastaviti aktivno pružati potporu susjednim zemljama EU-a u smanjenju emisija SO_x koje proizvode brodovi i pripremama IMO-a za stupanje na snagu globalnog ograničenja sumpora.

U skladu s člankom 14. stavkom 2. Direktive (EU) 2016/802 Komisija će jednako tako nastaviti razmatrati potencijal, uključujući troškove i koristi, za smanjenje onečišćenja zraka s brodova, obuhvaćajući i emisije osim SO_x.

Navedenim predviđenim mjerama omogućilo bi se svim građanima EU-a da uživaju u smanjenju onečišćenja zraka koje proizvode brodovi, dodatno bi se poboljšala troškovna

učinkovitost provedbe standarda u pogledu sumpora koje sadržava Direktiva, olakšao bi se međunarodni dijalog i zajamčio napredak prema održivom i konkurentnom brodarskom sektoru EU-a u bliskoj suradnji s državama članicama i pomorskim dionicima.