COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 16.4.2018
COM(2018) 188 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind aplicarea şi respectarea standardelor privind conţinutul de sulf pentru combustibilii marini stabilite în Directiva (UE) 2016/802 privind reducerea conţinutului de sulf din anumiţi combustibili lichizi

1. Raportare cu privire la conformitatea cu standardele privind conținutul de sulf, evaluarea necesității de a consolida în continuare dispozițiile directivei și analizarea potențialului de reducere suplimentară a poluării aerului

Directiva 1999/32/CE a Consiliului referitoare la reducerea conținutului de sulf a anumitor combustibili lichizi[1] a fost modificată în mod substanțial de mai multe ori, ultima dată prin Directiva 2012/33/UE din 21 noiembrie 2012 privind reducerea conținutului de sulf din combustibilii marini[2], care a intrat în vigoare la 17 decembrie 2012 și a trebuit să fie transpusă până la 18 iunie 2014. În vederea menținerii clarității și a raționalității în urma diferitelor modificări substanțiale ale Directivei 1999/32/CE a Consiliului, aceasta a fost codificată drept Directiva (UE) 2016/802 din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi[3] (denumită în continuare „Directiva privind conținutul de sulf").

Scopul principal al Directivei privind conținutul de sulf este de a reduce efectele dăunătoare asupra sănătății și efectele negative asupra mediului provocate de emisiile de dioxid de sulf (SO_2) rezultate din arderea anumitor tipuri de combustibili lichizi. Cu excepția articolelor 3 și 4, care reglementează conținutul de sulf al păcurii grele (HFO) și al motorinei utilizate în anumite instalații de ardere terestre, directiva reglementează în prezent, în cea mai mare parte, conținutul de sulf al combustibililor lichizi utilizați de nave („combustibili marini").

Articolul 14 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/802 impune statelor membre să prezinte Comisiei în fiecare an, până la 30 iunie, un raport referitor la conformitatea cu standardele privind conținutul de sulf din combustibilii lichizi care se încadrează în domeniul de aplicare al directivei, pe baza controalelor efectuate în anul precedent. Pe baza acestor rapoarte naționale și a notificărilor privind indisponibilitatea combustibililor marini, Comisia prezintă în fiecare an un raport privind punerea în aplicare a directivei. De asemenea, articolul 14 alineatul (1) prevede obligația Comisiei de a evalua necesitatea consolidării în continuare a dispozițiilor relevante ale directivei și de a prezenta orice propuneri legislative în acest sens.

Termenul de transpunere a Directivei 2012/33/UE a fost 18 iunie 2014. Cu toate acestea, principala modificare adusă de Directiva 2012/33/UE, și anume utilizarea obligatorie a combustibililor marini cu conținut scăzut de sulf în Marea Baltică și Marea Nordului, desemnate drept zone de control al emisiilor de oxizi de sulf („ZCE- SO_x europene"), a intrat în vigoare abia la 1 ianuarie 2015. Prin urmare, Comisia a primit prima raportare din partea statelor membre cu privire la respectarea noilor cerințe privind conținutul de sulf în ZCE-SO_x europene nu mai devreme de 30 iunie 2016. Cu toate acestea, luând în considerare faptul că, pentru raportarea din 2016, nu toate statele membre au utilizat noile instrumente și noul model de raportare, imaginea de ansamblu la nivelul UE cu privire la nivelul de aplicare și de respectare a noilor standarde privind conținutul de sulf a fost oarecum confuză în 2016. Astfel, pentru a prezenta Parlamentului European și Consiliului European o imagine de ansamblu mai stabilă și mai agregată cu privire la aplicarea și respectarea standardelor mai

[1] JO L 121, 11.5.1999, p. 13.
[2] JO L 327, 27.11.2012, p. 1.
[3] JO L132, 21.5.2016, p. 58.

stricte privind conținutul de sulf pentru combustibilii marini de la intrarea în vigoare a cerințelor privind conținutul scăzut de sulf în ZCE-SO_x europene de la 1 ianuarie 2015, Comisia a decis să acopere anii 2015-2017 împreună în prezentul raport unic.

De asemenea, prezentul raport oferă o imagine de ansamblu asupra mecanismelor de sprijin relevante ale UE puse în funcțiune pentru a sprijini statele membre și sectorul transportului marin în ceea ce privește punerea în aplicare, respectarea cerințelor și conformitatea cu modificările aduse prin Directiva 2012/33/UE. În cele din urmă, acesta abordează asistența tehnică acordată țărilor învecinate, cooperarea internațională și prezintă o serie de sugestii pentru consolidarea în continuare a unora dintre dispozițiile directivei.

În conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/802, Comisia a abordat deja costurile și beneficiile unor potențiale acțiuni suplimentare ale Uniunii privind reducerea emisiilor atmosferice, inclusiv în transportul maritim, în cadrul pachetului său de politici pentru un aer curat[4,5] din decembrie 2013, care a rezultat în urma unei examinări în profunzime a politicilor UE privind calitatea aerului. În urma acestei examinări, Comisia a decis să nu înainteze o propunere legislativă specifică pentru abordarea emisiilor generate de nave ca parte a pachetului său de politici pentru un aer curat. Cu toate acestea, în propunerea sa de directivă privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici[6], Comisia a inclus o dispoziție [articolul 5 alineatul (1)] care ar permite statelor membre să își „compenseze” obligațiile de reducere a emisiilor naționale totale prin reducerea emisiilor de SO_2, de oxizi de azot (NO_x) și de particule fine în suspensie ($PM_{2,5}$), realizată prin măsuri suplimentare care reglementează poluarea cauzată de nave. Cu toate acestea, o astfel de flexibilitate propusă sau orice altă dispoziție care vizează o reducere a emisiilor generate de nave nu a fost inclusă în Directiva (UE) 2016/2284 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici[7] („noua Directivă NEC”).

Comisia continuă să evalueze progresele realizate în reducerea emisiilor provenite de la nave, inclusiv alte emisii decât cele de SO_x, precum și potențialul de reducere suplimentară a emisiilor din acest sector. Inițiativele în curs în această privință sunt expuse, de asemenea, pe scurt în prezentul raport.

2. Principalele modificări introduse de Directiva 2012/33/UE și efectele sale

În 2008, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat modificări la anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („anexa VI revizuită la MARPOL”) conținând reglementări privind prevenirea poluării aerului generate de nave. Anexa VI revizuită la MARPOL a intrat în vigoare la 1 iulie 2010, iar articolul 1 alineatul (6) litera (b) din Directiva 2012/33/UE a introdus una dintre principalele modificări din cadrul revizuirii, și anume utilizarea obligatorie a combustibililor marini cu un conținut maxim de

[4] A se vedea: VITO, martie 2013, „Evaluare specifică a emisiilor provenite din transportul maritim, inclusiv pentru instituirea unor noi posibile zone de control al emisiilor în mările europene”.
[5] A se vedea: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm
[6] COM (2013) 920 final.
[7] JO L 344, 17.12.2016, p. 1

sulf de 0,10 % în ZCE-SOx începând cu 1 ianuarie 2015, în legislația Uniunii [articolul 6 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/802].

În mod similar anexei VI revizuite la MARPOL, articolul 1 alineatul (6) litera (c) din Directiva 2012/33/UE a impus, de asemenea, utilizarea de combustibili cu un conținut maxim de sulf de 0,50 % în toate celelalte ape care intră sub jurisdicția unui stat membru („ape europene") în afara ZCE-SOx începând cu 1 ianuarie 2020 [articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/802]. Cu toate acestea, spre deosebire de anexa VI revizuită la MARPOL, intrarea în vigoare a acestei cerințe în UE în 2020 nu a făcut obiectul unei revizuiri ulterioare a disponibilității unor combustibili conformi, asigurând astfel securitatea juridică de la bun început și lăsând industriei suficient timp să se pregătească.

Până în prezent, utilizarea obligatorie a combustibililor marini cu un conținut de sulf de 0,10 % din ZCE-SO_x europene începând din ianuarie 2015 s-a dovedit a contribui în mod eficace la atingerea obiectivul directivei de a reduce efectele nocive ale emisiilor de dioxid de sulf provenite de la nave asupra omului și asupra mediului. Peste 93 % din navele inspectate în ZCE-SO_x respectau concentrațiile mai stricte referitoare la conținutul de sulf, ceea ce a determinat o reducere semnificativă a concentrațiilor de dioxid de sulf din aerul înconjurător în regiuni limitrofe ZCE-SO_x [de exemplu, până la 60 % în Danemarca[8], o reducere de 50 % în insula germană „Neuwerk" de la Marea Nordului"[9] și în insulele suedeze Öland (Ottenby) și Gotland (Hoburgen)[10] și o reducere de peste 20 % în regiunea Rotterdam-Rijnmond[11]].

O reducere a concentrațiilor de SO_2 din aerul înconjurător este preconizată, de asemenea, pentru toate celelalte regiuni costiere din UE odată cu intrarea în vigoare a cerinței privind conținutul maxim de sulf de 0,50 % în 2020. Cu toate acestea, va fi necesar în continuare să se stabilească dacă limita privind conținutul maxim de sulf de 0,50 % va aduce aceleași beneficii ca limita privind conținutul de sulf de 0,10 % în ZCE-SO_x din Europa, permițându-le cetățenilor UE să beneficieze de o protecție egală împotriva poluării atmosferice de către nave.

[8] Danish Ministry of Environment and Food, November 2016, 'Sulphur content in the air halved since 2014' [Ministerul Mediului și Alimentației din Danemarca, noiembrie 2016, „Conținutul de sulf în aer înjumătățit din 2014"], a se vedea: http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/

[9] Kattner et al., 2015, ‚Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions' [„Monitorizarea conformității cu reglementările privitoare la conținutul de sulf din transportul maritim prin măsurări in situ la emisiile provenite de la nave"] și Seyler et al., 2017, ‚Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements' [„Monitorizarea emisiilor maritime în Golful German utilizând măsurătorile MAX-DOAS"].

[10] IVL - Swedish Environmental Research Institute, November 2015, ‚Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations'Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations' [IVL - Institutul Suedez de cercetare în Domeniul Mediului, noiembrie 2015, „Reducerea conținutului de sulf în aer pentru nave după înăsprirea reglementărilor privind combustibilii pentru nave"], a se vedea: http://www.ivl.se/

[11] Rotterdam Rijnmond Environmental Protection Agency (DCMR), July 2015, 'Cleaner air from cleaner shipping' [Agenția de Protecție a Mediului Rotterdam Rijnmond, iulie 2015, „Un aer mai curat de la un transport maritim mai curat"], a se vedea: http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html

3. Sprijin din partea Uniunii pentru statele membre și reprezentanții sectorului privat în scopul de a facilita aplicarea standardelor mai stricte referitoare la conținutul de sulf și conformitatea cu acestea

Înainte de 1 ianuarie 2015, prețul combustibililor marini cu un conținut de sulf de maximum 0,10 % („combustibili pentru motoare navale" sau „MGO") se preconiza că va fi cu până la 65-80 % mai mare decât prețul păcurii grele utilizate în ZCE-SO_x până atunci[12]. Mulți armatori și operatori s-au așteptat ca intrarea în vigoare a cerinței privind conținutul maxim de sulf de 0,10 % să conducă la consecințe economice considerabile rezultate în urma creșterii semnificative a costurilor de exploatare, în special pentru proprietarii de nave cu o mare parte din activitățile lor în ZCE-SO_x europene. Comisia a propus o serie de măsuri însoțitoare și de mecanisme de sprijin (prezentate în detaliu mai jos) pentru a sprijini aplicarea standardelor mai stricte privind conținutul de sulf și conformitatea cu acestea și pentru a reduce la minim efectele colaterale nedorite.

Mai multe studii ulterioare[13,14,15] au concluzionat, cu toate acestea, că introducerea unor cerințe privind conținutul redus de sulf în ZCE-SO_x europene nu a avut drept rezultat pierderea de trafic sau transferuri semnificative către transportul rutier. Nu a fost observată nicio închidere de întreprindere sau de serviciu maritim, nici vreo scădere a volumului de marfă în porturile nord-europene care să poată fi legată în mod direct de cerințele privind ZCE-SO_x și nu au fost raportate cazuri grave de indisponibilitate a combustibililor conformi. În timp ce scăderea prețurilor petrolului este considerată ca fiind principalul motiv pentru care nu s-au înregistrat efecte negative în urma cerințelor privind conținutul redus de sulf în ZCE-SO_x, sprijinul UE pentru statele membre și părțile interesate din sectorul maritim a contribuit, de asemenea, la păstrarea la un nivel minim a impactului cerințelor privind conținutul redus de sulf asupra competitivității sectorului și asupra cotelor modale.

3.1 Forumul european pentru un transport naval sustenabil

Ca urmare a „Setului de instrumente pentru un transport durabil pe căi navigabile" din septembrie 2011[16], în 2013 Comisia a creat ESSF[17] ca un forum special care facilitează dialogul structurat și cooperarea între diferite servicii ale Comisiei, statele membre și părțile

[12] A se vedea: Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, decembrie 2010, 'The 0,1% sulphur in fuel requirement as from 1 January 2015 in SECAs – An assessment of available impact studies and alternative means of compliance' [„Cerința privind conținutul de sulf de 0,1 % în combustibil începând cu 1 ianuarie 2015 — O evaluare a studiilor de impact disponibile și mijloace de conformitate alternative"]

[13] CE Delft, aprilie 2016, „Evaluarea ZCES: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits - First drawings from European experiences' [„Efectele limitelor privind conținutul de sulf al combustibililor marini în ZCES 2015 — Primele concluzii din experiențe europene"]

[14] Studiul Asociației Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) realizat în contextul subgrupului FESF pentru competitivitate (prezentat plenului ESSF la 26.1.2016)

[15] Technical University of Denmark, ‚Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern EuropeRoRo SECA'Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern EuropeRoRo SECA' [„Universitatea Tehnică a Danemarcei, „Combaterea și contracararea efectelor secundare ale legislației de mediu privind transportul în containere Ro-Ro în Europa de Nord RoRo ZCES"], pus în aplicare în perioada 15.6.2015-14.6.2017.

[16] COM (2013) 475 final.

[17] Decizia Comisiei din 24 septembrie 2013 de constituire a unui grup de experți privind durabilitatea transportului maritim — Forumul european pentru un transport naval sustenabil (ESSF), C(2013) 5984 final.

interesate din domeniul maritim pentru a răspunde mai bine provocărilor privind durabilitatea mediului cu care se confruntă sectorul transportului maritim din UE. Pe lângă aspectele tehnice legate de diferitele opțiuni de conformitate cu cerințele privind conținutul redus de sulf, ESSF abordează, de asemenea, competitivitatea sectorului transportului maritim al UE și identificarea unor noi modalități de finanțare sustenabilă a transportului maritim.

ESSF constă din grupuri de experți tehnici și plenari („subgrupuri") și este prezidat de Comisie, în timp ce Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) acționează ca secretariat tehnic. ESSF cuprinde în prezent patru subgrupuri specializate[18], alcătuite din experți și părți interesate din statele membre, coprezidate de Comisie, statele membre și/sau reprezentanți ai părților interesate. Subgrupul privind „Punerea în aplicare a Directivei privind conținutul de sulf", înlocuit ulterior de subgrupul privind „emisiile atmosferice de la nave", a jucat un rol central în susținerea pregătirilor pentru intrarea în vigoare a cerinței privind conținutul de sulf de 0,10 % în ZCE-SO_x europene și, în prezent, sprijină pregătirile pentru punerea în aplicare a cerinței privind conținutul de sulf de 0,50 %[19]. Sfera de competență a ESSF nu se limitează la punerea în aplicare a Directivei privind conținutul de sulf, forumul abordând, de asemenea, emisiile de gaze cu efect de seră generate de nave și deșeurile provenite din exploatarea navelor[20].

ESSF oferă sprijin concret și personalizat pentru statele membre și pentru industrie în domeniile respective ale subgrupurilor. Activitatea sa a facilitat elaborarea de documente de orientare ale Comisiei și ale EMSA, de acte de punere în aplicare și de acte delegate ale Comisiei, de observații (ale UE) înaintate către OMI, precum și revizuirea actelor legislative ale Uniunii[21]. ESSF reflectă cooperarea fructuoasă dintre serviciile Comisiei, experții naționali și părțile interesate, menită să consolideze un sector al transportului naval sustenabil și competitiv în UE. Având în vedere succesul înregistrat, mandatul ESSF a fost prelungit până la 30 iunie 2018[22], iar ultima reuniune plenară a ESSF din 16 octombrie 2017 a recomandat o prelungire suplimentară.

3.2 Sprijinul financiar acordat de UE pentru utilizarea tehnologiilor nepoluante pentru nave

Comisia sprijină în mod activ creșterea durabilității transportului maritim în UE printr-o gamă largă de instrumente financiare care vizează proiecte de cercetare, dezvoltare și punere de aplicare de tehnologii inovatoare sau de combustibili ecologici.

Programul „Orizont 2020"[23] cofinanțează proiecte de cercetare și inovare (C&D) care vizează îmbunătățirile tehnologice în sprijinul unui transport naval durabil [de exemplu, sisteme de

[18] Emisii atmosferice provenite de la nave; Gaz natural lichefiat (GNL) marin; Sistemele de purificare a gazelor de evacuare; Competitivitate

[19] A se vedea Registrul Comisiei cu grupuri de experți ai Comisiei, nr. E02869, http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm

[20] Următoarele subgrupuri și-au încheiat mandatul și au fost ulterior închise: Finanțare; Cercetare și dezvoltare; Port de preluare; Monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO2 generate de transportul maritim.

[21] Pentru o listă de rezultate, a se vedea: http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html

[22] Decizia Comisiei din 7.1.2016 — C(2015) 9741.

[23] Programul-cadru al UE pentru cercetare și inovare (2014-2020), a se vedea, de asemenea:

purificare a gazelor de evacuare, motoare curate și eficiente, tehnologii noi precum celule combustibile, electrificare și puterea de propulsie regenerabilă (cum ar fi vântul), hidrodinamică îmbunătățită] și pregătirea sectorului naval al UE pentru a răspunde obligațiilor și obiectivelor la nivelul Uniunii și la nivel internațional.

Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) sprijină promovarea transportului ecologic prin finanțarea infrastructurii „verzi" și a echipamentelor de bord. Pentru anii 2014 și 2015, MIE (inclusiv programul „autostrăzi maritime"[24]) a alocat peste 185 de milioane EUR pentru studii, acțiuni-pilot și proiecte de infrastructură[25].

Pentru a aborda provocarea sectorului maritim european de a accesa sprijin financiar din partea băncilor comerciale în scopul de a finanța tehnologia navală ecologică, Comisia, în urma lucrărilor pregătitoare ale FESF și în strânsă cooperare cu Banca Europeană de Investiții, a dezvoltat programul „Garanția pentru transport maritim ecologic" [Green Shipping Guarantee (GSG)]. Programul GSG este finanțat prin intermediul MIE și al Fondului european pentru investiții strategice (FEIS), iar pachetul financiar total se ridică la 750 de milioane EUR. Se preconizează că programul va genera investiții de 3 miliarde EUR în sectorul transportului maritim de mărfuri din Europa. În decembrie 2017, a fost semnată prima tranzacție în cadrul programului GSG pentru a finanța construcția unui feribot alimentat cu GNL[26].

3.3 Asistență tehnică pentru statele membre prin intermediul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă

Comisia a însărcinat EMSA[27] cu activități suplimentare pentru a facilita punerea în aplicare și asigurarea respectării cerințelor privind conținutul redus de sulf. În acest context, EMSA oferă asistență tehnică specializată pentru administrațiile statelor membre prin intermediul unor ateliere, seminarii de formare[28], schimburi de cele mai bune practici și prin alte orientări și instrumente tehnice.

De asemenea, Comisia a însărcinat EMSA să efectueze un „ciclu de vizite" în statele membre pentru a monitoriza punerea efectivă în aplicare a directivei și a legislației relevante de punere în aplicare[29]. Vizitele efectuate de EMSA durează, de regulă, câteva zile, în timpul cărora legislația și procedurile naționale sunt discutate în detaliu cu diferitele autorități competente

---

https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport.

[24] A se vedea, de asemenea: https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea.

[25] A se vedea documentul Comisiei SWD(2016) 326 final, din 30 septembrie 2016 referitor la punerea în aplicare a strategiei UE privind transportul maritim pentru perioada 2009-2018, punctul 52.

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

[27] Pe baza unor „acorduri de cooperare" între DG Mediu și EMSA, a se vedea: http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html

[28] A se vedea planul complet de formare al EMSA privind legislația Uniunii pentru statele membre: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html

[29] Articolul 3 din Regulamentul 1406/2002/CE prevede că EMSA efectuează vizite în statele membre pentru a sprijini Comisia la monitorizarea și verificarea punerii în aplicare și a aplicării corespunzătoare a dreptului Uniunii. A se vedea: http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html

(de exemplu, ministere, garda de coastă, precum și autorități locale precum autoritățile portuare). Ciclul de vizite a început la finalul anului 2016 și se preconizează să se încheie în 2021. Până la sfârșitul anului 2017, șapte state membre au fost vizitate de către EMSA. Reacțiile inițiale din statele membre evidențiază caracterul temeinic al vizitelor și confirmă modul în care constatările EMSA fac să crească înțelegerea reciprocă și servesc drept catalizator pentru dialogul național și pentru acțiunile ulterioare în vederea asigurării eficacității măsurilor naționale de punere în aplicare. EMSA prevede organizarea unui atelier la jumătatea perioadei în 2019 pentru a discuta rezultatele intermediare. După vizitarea tuturor statelor membre, EMSA va prezenta Comisiei un raport orizontal general conținând constatările și concluziile referitoare la punerea în aplicare a directivei.

3.4 Comitetul statelor membre pentru punerea în aplicare a Directivei privind conținutul de sulf

În conformitate cu articolul 17 din Directiva (UE) 2016/802, Comisia a instituit Comitetul privind punerea în aplicare a Directivei privind conținutul de sulf (denumit în continuare „comitetul"), în scopul de a sprijini punerea în aplicare eficace și coerentă a acesteia[30]. Acesta s-a întrunit pentru prima dată în octombrie 2014 și de cinci ori până în prezent. Comitetul sprijină Comisia în exercitarea competențelor sale de executare, prin redactarea de propuneri către OMI și prin examinarea realizărilor subgrupurilor ESSF privind „punerea în aplicare" și „emisiile atmosferice provenite de la nave". Prin implicarea activă a statelor membre, Comisia deține un rol esențial în a garanta punerea în aplicare și respectarea cerințelor directivei pe teritoriul UE într-un mod consecvent și eficient din punct de vedere al costurilor și este esențială în procesul de pregătire pentru intrarea în vigoare a cerinței privind conținutul de sulf de 0,50 % în 2020.

4. Sprijin pentru verificarea conformității limitelor privind conținutul de sulf al combustibililor marini

Înainte de 2012, în absența unor clauze precise în directivă cu privire la numărul anual de inspecții ale navelor și al eșantioanelor de combustibil care trebuie realizate de către statele membre, numărul lor total a fost relativ scăzut și foarte diferit de la un stat membru la altul. Pentru a schimba acest fapt, Directiva 2012/33/UE a autorizat Comisia să adopte acte de punere în aplicare privind metodele de eșantionare" pentru combustibilii marini, definiția unui „eșantion reprezentativ" și „frecvența prelevării de eșantioane de combustibili marini" [articolul 13 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/802].

La 16 februarie 2015, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/253[31] (denumită în continuare „actul de punere în aplicare") care stabilește normele privind procedura de prelevare de eșantioane la bordul navelor, controlul furnizorilor de combustibil,

[30] Consultați Registrul de comitologie al Comisiei pentru „Comitetul pentru punerea în aplicare a Directivei privind conținutul de sulf în combustibilii marini", http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm', http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm

[31] Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/253 a Comisiei din 16 februarie 2015 de stabilire a normelor privind prelevarea de eșantioane și raportarea, în temeiul Directivei 1999/32/CE a Consiliului, în ceea ce privește conținutul de sulf din combustibilii marini, JO L 41, 17.2.2015, p. 55.

precum și un număr obligatoriu de eșantioane de combustibil și de inspecții ale navelor pe care fiecare stat membru trebuie să le efectueze anual pentru a verifica conținutul de sulf din combustibilii marini utilizați de navele care operează în apele care intră în sfera lor de competență.

În urma discuțiilor cu statele membre și cu ESSF, EMSA a publicat, în iulie 2015, „Orientările privind inspecția conținutului de sulf”[32], care completează actul de punere în aplicare pentru facilitarea unei abordări armonizate în ceea ce privește verificarea standardelor privind conținutul de sulf. Orientările detaliază, de exemplu, modul în care trebuie să se utilizeze efectiv documentele disponibile ale navei (de exemplu, notele de livrare a combustibilului, jurnalele de bord ale navei, inclusiv registrele de hidrocarburi și jurnalele motorului, sondările rezervoarelor și registrele schimbărilor de combustibili, planurile rezervoarelor sau schemele de amplasare a tubulaturii) în scopul verificării conformității. De asemenea, EMSA a dezvoltat un model de curs de formare privind aplicarea directivei care a fost furnizat unui număr de peste 200 de inspectori din state membre începând cu 2015.

4.1 Prelevarea de eșantioane din combustibilii marini utilizați la bordul navelor

Prelevarea fizică de eșantioane din combustibilii marini utilizați de nave în scopul verificării conținutului de sulf ar trebui să fie efectuată fie prin analizarea „eșantionului de combustibil” sigilat sau a „eșantionului reprezentativ” care însoțește nota de livrare a combustibilului și este disponibil la bord, fie prin obținerea și analizarea „unui eșantion de combustibil” din sistemul de combustibil al navei.

Întrucât o procedură OMI pentru analiza eșantioanelor de combustibil în conformitate cu Regulamentul 18 (8.1) și (8.2) din anexa VI la MARPOL era deja în vigoare, actul de punere în aplicare definește o procedură pentru extragerea unui eșantion de combustibil din sistemul de combustibil al navei. Anterior actului de punere în aplicare, inspectorii de pe întreg teritoriul UE foloseau diferite locații din sistemul de tubulatură al navei pentru prelevarea de eșantioane, ceea ce ar putea afecta conținutul de sulf observat al eșantioanelor. Pentru a încuraja dezvoltarea unei proceduri armonizate la nivel internațional, procedura Uniunii pentru prelevarea de eșantioane la fața locului a fost transmisă către OMI și a avut ca rezultat „Orientări privind prelevarea de eșantioane la bord și verificarea conținutului de sulf al combustibililor utilizați la bordul navelor”[33], care preiau în mare măsură procedura definită în actul de punere în aplicare.

4.2 Alte tehnologii de verificare a conformității

Un număr tot mai mare de state membre utilizează alte tehnologii de verificare a conformității decât controale ale documentației și prelevarea eșantionului fizic de combustibil pentru a obține o indicație rapidă a faptului dacă o navă pare să respecte standardele privind conținutul de sulf sau dacă există o suspiciune rezonabilă care declanșează o inspecție oficială a navei pentru o verificare formală a conținutului de sulf al combustibilului utilizat.

[32] „Orientările EMSA privind inspecțiile legate de conținutul de sulf în temeiul Directivei 1999/32/CE a Consiliului” din iulie 2015.
[33] MEPC.1/Circ.864 din 9 decembrie 2016.

Diferite „tehnologii alternative de verificare a conformității”, cum ar fi dispozitivele portabile de eșantionare (care pot da o indicație aproape imediată a conținutului de sulf din combustibilii găsiți la bord), tehnologia de teledetecție și dispozitive „sniffer” (analizatoare pentru gaze de evacuare) care pot defini conținutul de sulf prin măsurarea gazelor de evacuare ale navei în timp ce funcționează, au fost instalate pe poduri, puncte de intrare în port, nave de patrulare și avioane mici și sunt utilizate sau testate de diferite state membre. De asemenea, UE a alocat fonduri pentru a sprijini dezvoltarea și utilizarea acestor tehnologii[34]. În plus, EMSA a comandat recent drone/„sisteme de aeronave pilotate de la distanță” (RPAS)[35] care pot asista autoritățile statelor membre în detectarea poluării marine (de exemplu, scurgeri de petrol) sau monitorizarea emisiilor atmosferice.

Utilizarea acestor tehnologii alternative poate reduce timpul și costurile globale asociate cu verificarea conformității cu standardele privind conținutul de sulf pentru statele membre. Comitetul a efectuat un schimb de experiență în legătură cu utilizarea acestor tehnologii de verificare a conformității, iar constatările sale au fost comunicate către OMI[36]. Actul de punere în aplicare recunoaște, în mod special, potențialul tehnologiilor inovatoare de verificare a conformității și încurajează statele membre să le utilizeze.

4.3 Frecvența obligatorie a inspecțiilor și a prelevării eșantioanelor de combustibil

Pentru a se asigura o sarcină egală de aplicare între statele membre și condiții de concurență echitabile pentru porturile și operatorii din UE, Directiva 2012/33/UE a împuternicit Comisia să definească un sistem obligatoriu de frecvență a inspecțiilor și a prelevării de eșantioane din combustibilii marini [articolul 13 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/802], care a fost prevăzut în actul de punere în aplicare.

Această frecvență este determinată, în primul rând, de numărul anual de nave care fac escală într-un stat membru. În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Decizia (UE) 2015/253, toate statele membre efectuează inspecții ale documentației navei pe cel puțin 10 % din navele care fac escală în porturile lor. Statele membre au obligația de a completa controlul documentației prin prelevarea de eșantioane și analiza conținutului de sulf al carburanților pentru 20-40 % din navele inspectate, în funcție de faptul dacă statul membru se învecinează (parțial) sau nu cu o ZCE-SO_x. Frecvența de prelevare a eșantioanelor în zonele de control al emisiilor de SOx este mai mare decât în alte ape europene, dat fiind că diferența de preț pentru combustibili marini cu un conținut scăzut de sulf ar putea stimula operatorii să rișteo eventuală sancțiune pentru neutilizarea de combustibili conformi. Rămâne prerogativa inspectorilor naționali să selecteze navele care vor face obiectul unei inspecții și/sau al prelevării de eșantioane de combustibili. În conformitate cu actul de punere în aplicare, numărul total anual de eșantioane de combustibil pentru un stat membru poate fi ajustat în cazul în care acesta utilizează mijloace tehnologice alternative de verificare a conformității.

[34] A se vedea, de exemplu, proiectul COMPMON: https://compmon.eu/
[35] A se vedea: http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html
[36] PPR 5/13/5 al OMI privind o propunere pentru punerea în aplicare coerentă a regulamentului 14.3.1 din anexa VI la MARPOL.

Comisia poate lua în considerare revizuirea frecvenței inspecției și a prelevării de eșantioane pe viitor având în vedere intrarea în vigoare a cerinței privind conținutul de sulf de 0,50 % în 2020, dar și de a introduce, de asemenea, o abordare bazată pe risc a inspecției din partea Uniunii pentru a direcționa eforturile de aplicare asupra celor mai probabili contravenienți. Dezvoltarea unui astfel de mecanism necesită disponibilitatea unor informații substanțiale privind modelele de conformitate ale tipurilor de nave, operatorilor, rutelor și furnizorilor.

4.4 Prelevarea eșantioanelor de combustibili marini în timpul livrării acestora către nave

În timp ce verificarea conformității conținutului de sulf al combustibililor marini se concentrează în principal asupra „navei", Directiva 2012/33/UE a introdus, de asemenea, dispoziții pentru consolidarea controalelor furnizorilor de combustibil, și anume „partea terestră" [articolul 6 alineatul (9) din Directiva (UE) 2016/802]. Statele membre au în prezent obligația de a lua măsuri împotriva furnizorilor de combustibil despre care s-a constatat că livrează combustibili marini care nu corespund cu specificația de pe nota de livrare a combustibilului, precum și de păstra un registru accesibil public al furnizorilor de combustibili marini pentru a crește transparența. De asemenea, statele membre au obligația să controleze furnizorii de combustibili marini prin prelevarea de eșantioane din produsele lor în momentul livrării către o navă în cazul unor raportări recurente privind presupuse probleme de calitate („scrisori de protest") [articolul 4 din Decizia (UE) 2015/253].

În 2016, Comisia a lansat un studiu[37] pentru a evalua în continuare procedurile de acordare a licențelor și de supraveghere a furnizorilor de combustibil în statele membre. Studiul va oferi, de asemenea, indicații privind cazurile în care controlul furnizorilor de combustibili marini poate necesita consolidare pentru a se asigura furnizarea de combustibili de înaltă calitate și conformi pentru navele care fac escală în porturile din UE[38].

5. Raportarea de către statele membre și THETIS-UE

Raportarea de către statele membre în trecut s-a dovedit a fi insuficientă pentru a obține o imagine de ansamblu la nivelul UE asupra conformității cu standardele privind conținutul de sulf, din cauza lipsei unor dispoziții armonizate privind conținutul și formatul rapoartelor elaborate de statele membre[39]. Prin urmare, revizuirea din 2012 a Directivei privind conținutul de sulf a autorizat Comisia să adopte dispoziții mai detaliate privind conținutul și formatul rapoartelor anuale ale statelor membre.

În acest scop, articolul 7 din Decizia (UE) 2015/253 definește toate informațiile referitoare la punerea în aplicare a standardelor privind conținutul de sulf din combustibilii marini care

[37] A se vedea anunțul de participare 2016/S 130-232460 din 8.7.2016.

[38] Combustibilii marini sunt excluși din domeniul de aplicare a Directivei privind calitatea carburanților (Directiva 98/70/CE). Cu toate acestea, având în vedere conținutul maxim de sulf de 0,50 % în 2020, noi tipuri de combustibili (inclusiv amestecurile de produse pe bază de ulei) sunt în curs de elaborare și ar fi util, de asemenea, să se aplice un control mai bun și altor parametri de calitate a combustibilului pe lângă conținutul de sulf al respectivilor combustibili noi.

[39] A se vedea, de asemenea, considerentul 18 din Directiva 2012/33/UE.

trebuie incluse în rapoartele anuale ale statelor membre. Raportarea anuală de către statele membre cu privire la acțiunile acestora de verificare a conținutului de sulf al combustibililor utilizați în instalațiile de ardere pe uscat este efectuată în conformitate cu un model care a fost convenit pentru utilizare voluntară în cadrul comitetului în 2016.

Având în vedere intrarea în vigoare a cerințelor privind conținutul redus de sulf în ZCE-SO_x la 1 ianuarie 2015, Comisia a însărcinat EMSA să dezvolte un „sistem de informații al Uniunii” pentru înregistrarea și schimbul de detalii și rezultate ale inspecțiilor efectuate la bordul navelor, inclusiv eșantionarea și analiza combustibilului. EMSA a conceput „THETIS-UE”, care a devenit pe deplin operațional la 1 ianuarie 2015.

THETIS-UE conține toate câmpurile obligatorii de raportare prevăzute la articolul 7 din Decizia (UE) 2015/253 de punere în aplicare și permite monitorizarea aproape în timp real a istoricului conformității navelor individuale în toate statele membre. Toate statele membre utilizează THETIS-UE (pe bază de voluntariat), iar țările vecine UE pot, de asemenea, să primească acces la sistem în viitorul apropiat. THETIS-UE a contribuit în mod semnificativ la îmbunătățirea calității și a coerenței raportării cu privire la conformitatea navelor cu standardele privind conținutul de sulf în întreaga UE. Sunt în curs de desfășurare discuții cu statele membre cu privire la modul în care s-ar putea consolida utilitatea și ușurința utilizării THETIS-UE și la modalitățile de adaptare a sistemului la nevoile viitoare în materie de aplicare în temeiul directivei.

În conformitate cu articolul 8 din Decizia (UE) 2015/253 de punere în aplicare și pentru a reduce sarcina administrativă pentru statele membre, THETIS-UE poate oferi statelor membre o sinteză a datelor introduse pe parcursul anului precedent, care poate fi utilizată de acestea pentru a-și îndeplini obligația de raportare anuală către Comisie. În urma unei decizii a comitetului, o versiune agregată a inspecției datelor privind conținutul de sulf conținute în THETIS-UE este, începând din luna iunie 2017, pusă la dispoziția publicului pe portalul THETIS-UE al EMSA[40].

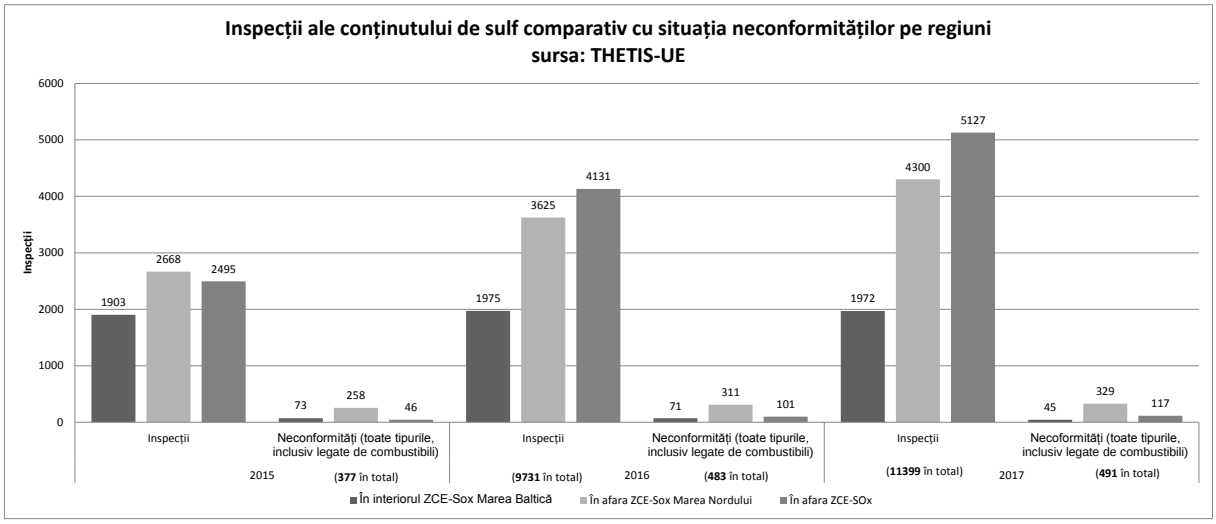
6. Nivelul de conformitate cu standardele privind conținutul de sulf pentru combustibilii marini

Între 1 ianuarie 2015 (când a intrat sistemul în funcțiune) și 31 decembrie 2017, peste 28 000 de inspecții specifice[41] (în jur de 700 până la 900 în medie pe lună) au fost înregistrate în THETIS-UE. În comparație cu situația anterioară actului de punere în aplicare și THETIS-UE, volumul inspecțiilor a crescut de la 1 din 1 000 de nave care au făcut escală într-un port din UE la aproximativ 1 din 10 nave. Circa 60 % din aceste inspecții (aproximativ 16 500) au fost efectuate în Marea Baltică și Marea Nordului, iar restul în alte zone maritime europene. În aceeași perioadă, au fost înregistrate aproximativ 1 350 de neconformități[42]

[40] A se vedea: https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home
[41] Situația la 30 decembrie 2017.
[42] Identificată din verificările documentației care identifică „jurnalele de bord ale navelor” incorecte, incomplete , procedurile „de schimbare a combustibilului”, notele de livrare a buncherului și registrele funcționării metodelor de reducere a emisiilor sau din analiza eșantioanelor de combustibil care indică o depășire a conținutului maxim permis de sulf.

(circa 5 % din numărul total de inspecții). Peste 80 % din aceste cazuri au fost constatate în ZCE-SO_x, iar restul (în cea mai mare parte legate de utilizarea de combustibili neconformi de către navele aflate la dană), în alte zone maritime europene.

Astfel cum se arată în graficul de mai jos, numărul total de inspecții anuale raportate a crescut în mod semnificativ de la 2015 la 2017, în timp ce numărul anual de neconformități raportate pare că s-a stabilizat și a scăzut proporțional comparativ cu creșterea numărului de inspecții anuale.



Numărul de inspecții anuale obligatorii și eșantioanele de combustibil în combinație cu formatul de raportare obligatoriu și utilizarea THETIS-UE a condus la o raportare mult mai detaliată și cuprinzătoare, care a permis o mai bună comparare a eforturilor între statele membre. Rata bună de conformitate demonstrează eforturile industriei de a contribui la reducerea poluării atmosferice provenite de la transportul maritim, în timp ce creșterea semnificativă a monitorizării și a aplicării standardelor privind conținutul de sulf de către statele membre a avut, de asemenea, un efect disuasiv semnificativ.

În pofida eforturilor în general consolidate depuse pentru aplicarea legii, unele state membre încă nu respectă numărul obligatoriu de inspecții și de prelevări de eșantioane, astfel cum este prevăzut în actul de punere în aplicare. Comisia analizează în prezent eforturile statelor membre, cunoscând, de asemenea, faptul că unele autorități (locale de inspecție) au înregistrat întârzieri în ceea ce privește înregistrarea rezultatelor inspecțiilor efectuate cu privire la conținutul de sulf în THETIS-UE. Comisia va monitoriza statele membre care nu respectă nivelul de inspecții obligatorii și frecvența eșantionării, după caz.

Datele raportate indică, de asemenea, necesitatea unor măsuri de aplicare suplimentare din partea statelor membre pentru a verifica respectarea unor alte standarde privind conținutul de sulf, în special plafonul maxim de 1,50 % pentru combustibilii utilizați de „navele de pasageri în serviciu regulat” [articolul 6 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/802], care în principiu pot include, de asemenea, nave de croazieră, în afara ZCE-SO_x precum în Marea Mediterană

și în măsura în care navele respective sunt considerate a opera un serviciu regulat[43], precum și conținutul de sulf și calitatea generală a combustibililor marini în timpul livrării acestora la nave de către furnizorii de combustibili de rezervor („furnizori”) [articolul 13 alineatul (2) litera (b) punctul (i) din Directiva (UE) 2016/802].

7. Metode alternative de conformitate

Articolul 8 din Directiva (UE) 2016/802 permite recurgerea la „metode de reducere a emisiilor” cum ar fi combustibili alternativi, echipamente sau instalații speciale aflate la bordul navelor, ca alternativă la utilizarea combustibililor marini cu conținut redus de sulf, cu condiția ca utilizarea lor să determine reduceri de emisii echivalente sau chiar mai mari și să fie îndeplinite toate condițiile relevante stabilite în directivă.

În orice caz, astfel cum s-a menționat, de asemenea, în considerentul 34 din Directiva (UE) 2016/802, utilizarea de metode alternative pentru respectarea limitelor privind conținutul de sulf în apele statelor membre nu ar trebui să conducă la efecte adverse asupra altor domenii precum mediul acvatic rezultate din deversări poluante în mări sau din fluxurile de deșeuri solide sau la o creștere semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră[44]. În măsura posibilului, Comisia asistă statele membre în asigurarea respectării obligațiilor care aparent se suprapun în legislația Uniunii[45].

7.1 Sistemele de purificare a gazelor de evacuare

Sistemele de purificare a gazelor de evacuare (EGCS), sau „instalațiile de epurare” , sunt o soluție pentru utilizarea în continuare a păcurii grele (HFO), întrucât acestea îndepărtează particulele de sulf din gazele de evacuare trecându-le printr-un circuit marin sau de apă dulce. În ceea ce privește aprobarea și utilizarea unor sisteme de purificare a gazelor de evacuare, articolul 9 din Directiva (UE) 2016/802 și anexa II la aceasta fac trimitere la normele relevante stabilite de OMI, în timp ce, pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru al UE, EGCS se aprobă în conformitate cu Directiva 2014/90/UE privind echipamentele maritime[46]. Cu asistența tehnică furnizată de ESSF, UE contribuie la conducerea discuțiilor privind cadrul de reglementare în ceea ce privește autorizarea și utilizarea sistemelor de purificare a gazelor de evacuare în cadrul OMI[47].

---

[43] În hotărârea sa din 23 ianuarie 2014, ca urmare a unei cereri de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Tribunale di Genova (Italia), Curtea de Justiție a Uniunii Europene, în cauza C-537/11, a prevăzut anumite condiții pentru a stabili că o anumită navă de croazieră este considerată o navă de pasageri care operează în serviciu regulat.

[44] Permisiunea de a utiliza metode alternative de conformitate pentru a respecta obligațiile prevăzute în directivă nu scutește statele membre de obligațiile lor prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, cum ar fi Directiva-cadru privind apa (Directiva 2000/60/CE), Directiva privind strategia pentru mediul marin (Directiva 2008/56/CE), Directiva privind instalațiile portuare de preluare (Directiva 2000/59/CE.

[45] Acceptabilitatea evacuării apei din sistemele de purificare a gazelor de evacuare este unul dintre aceste aspecte. A se vedea:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf

[46] JO L 257, 28.8.2014, p. 146.

[47] UE a transmis OMI diverse documente cu privire la EGCS, cum ar fi OMI MEPC 71/9/1 privind revizuirea liniilor directoare ale OMI privind sistemele de purificare a gazelor de evacuare, OMI 5/11 privind procedura de eșantionare armonizată la nivel mondial pentru deversarea apelor reziduale și OMI 5/11/1 cu privire la

Sunt necesare controale eficace ale descărcărilor peste bord (de exemplu apa de spălare și de scurgere) de către EGCS în vederea minimizării eventualelor efecte negative asupra mediului marin provocate de acidificare (modificarea valorilor pH-ului) sau eliberarea de metale grele, care împiedică statele membre să atingă obiectivele stabilite de legislația Uniunii privind calitatea apelor de suprafață[48]. Pentru a reduce și mai mult efectele negative ale EGCS asupra mediului marin și pentru a asigura alinierea cu reglementările din anexa VI la MARPOL, Comisia a propus recent includerea, de asemenea, a reziduurilor și a apei provenite din scurgeri de la EGCS ca tipuri de deșeuri în propunerea sa pentru o „nouă" directivă privind instalațiile portuare de preluare pentru deșeurile provenite din exploatarea navelor[49].

7.2 Gazul natural lichefiat (GNL)

Utilizarea GNL drept combustibil alternativ are potențialul nu numai de a reduce emisiile de SOx, ci și de a reduce în mod semnificativ emisiile de NOx, precum și particulele în suspensie în comparație cu păcura grea. La nivel mondial, există în prezent peste 200 de nave (care operează deja sau în stadiul de comandă) care utilizează GNL drept combustibil alternativ, acoperind o gamă largă de dimensiuni și tipuri de nave. Cu toate acestea, potențialele emisii de metan (CH_4) care rezultă din utilizarea gazelor naturale în motoarele de nave trebuie să fie controlate pentru a asigura beneficiile totale pentru mediu ale utilizării GNL drept combustibil maritim.

Subgrupul ESSF privind „GNL drept combustibil marin" lucrează la elaborarea de norme uniforme care să asigure utilizarea durabilă și sigură a GNL în UE, dar și la nivel internațional[50]. În februarie 2018, EMSA a publicat un document de orientare privind buncherajul GNL în condiții de siguranță[51] pentru autorități portuare și administrații, care se bazează în mare măsură pe activitatea și experiența experților din cadrul ESSF. Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi[52] (anexa II punctul 3.1) prevede standardizarea suplimentară a unor puncte de realimentare cu GNL pentru navele maritime și navele de navigație interioară în porturile europene în scopul de a facilita funcționarea lor în întreaga UE. Mai multe state membre au anunțat, de asemenea, măsuri suplimentare de promovare a combustibililor alternativi pentru transportul maritim în propriul „cadru național de politică" adoptat în temeiul Directivei 2014/94/UE[53].

---

defecțiunea accidentală, funcționarea defectuoasă a instrumentelor și nerespectarea temporară constatată și fluctuația performanței sistemelor de purificare a gazelor de evacuare.

[48] De exemplu, Directiva 2000/60/CE de stabilire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii apei („Directiva-cadru privind apa") și Directiva 2008/56/CE de stabilire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin („Directiva-cadru privind strategia pentru mediul marin").

[49] COM(2018)33.

[50] A se vedea, de exemplu, observațiile înaintate către OMI: MSC 94/11/1 cu privire la o notă de livrare standard a GNL și OMI MSC 94/11/2 cu privire la conectoarele standard.

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

[52] JO L 307, 28.10.2014, p. 1-20.

[53] A se vedea, de asemenea, rezumatul Comisiei referitor la planurile naționale destinate infrastructurii pentru combustibili alternativi: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package doua/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf

7.3 Electrificarea

Având în vedere proximitatea față de zonele urbane, navele aflate la dană pot contribui în mod semnificativ la poluarea aerului din orașele portuare, împiedicând astfel eforturile de a îndeplini obiectivele Uniunii privind standardele de calitate a aerului stabilite în Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător[54]. Pentru a reduce și mai mult emisiile dăunătoare de SO_x de la navele aflate la dană, directiva încurajează statele membre să permită navelor să utilizeze „energie electrică furnizată de rețeaua terestră" sau „energie electrică produsă la țărm" („OPS") în timp ce staționează la țărm. Conectarea navelor la energia electrică produsă la țărm ar contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de NO_x și de PM și ar putea fi promovată dincolo de cerințele existente la articolul 4 alineatul (5) din Directiva 2014/94/UE de îmbunătățire a calității aerului în orașele port.

În conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE privind impozitarea produselor energetice și a electricității[55], statele membre pot fi autorizate să aplice o cotă redusă de impozitare a energiei electrice furnizate navelor aflate la dană, ceea ce poate încuraja armatorii să investească în echipamentele de bord necesare pentru utilizarea energiei electrice din rețeaua terestră în locul combustibililor marini. O serie de state membre au făcut deja uz de această autorizație[56].

7.4 Omologarea și încercarea noilor metode de reducere a emisiilor

Pentru a promova testarea și dezvoltarea unor tehnologii noi de reducere a emisiilor, directiva permite statelor membre să aprobe, precum și să acorde perioade de încercare înainte de a aproba metode noi de reducere a emisiilor pe navele care arborează pavilionul lor. Articolul 10 din Directiva (UE) 2016/802 impune statelor membre să notifice Comisiei și oricărui stat de port în cauză intenția lor de a acorda o asemenea perioadă de încercare cu șase luni înainte de începerea acesteia, precum și rezultatele complete după încheierea acesteia. Întrucât, începând cu 18 iunie 2014 (termenul de transpunere a Directivei 2012/33/UE), cinci state membre și-au notificat intenția de a acorda autorizații pentru încercări unui număr de 26 de nave în conformitate cu articolul 10, se pare că, din păcate, nu toate statele membre au notificat încercările planificate și rezultatele acestora în orizontul de timp aplicabil stabilit în directivă.

Comisia va monitoriza în mod corespunzător respectarea de către statele membre a cerințelor referitoare la încercări, inclusiv pentru navele înregistrate sub pavilion din afara UE care își desfășoară activitatea în apele lor, pentru a asigura transparența totală a beneficiilor de mediu ale noilor metode de reducere a emisiilor și pentru a evita ca anumite nave să beneficieze în mod nelegitim de perioade lungi de încercare. THETIS-UE poate, de asemenea, să fie adaptat pentru a permite notificarea autorizațiilor de încercare de către statele membre.

[54] JO L 152, 11.06.2008, p. 1-44.
[55] JO L 283, 31.10.2003, p. 51.
[56] De exemplu, Germania, Suedia și Danemarca (respectivele decizii de punere în aplicare ale Consiliului: 2014/722/UE din 14 octombrie 2014 și 2014/725/UE din 14 octombrie 2014 și (UE) 2015/993 din 19 iunie 2015.

8. Sprijin suplimentar pentru reducerea poluării atmosferice provenite de la nave

8.1 Pregătirea pentru punerea în aplicare a plafonului global de 0,50 % privind conținutul de sulf

În octombrie 2016, ținând seama de concluziile evaluării disponibilității la nivel mondial de combustibili conformi, OMI a luat decizia fundamentală de a menține 2020 drept dată de intrare în vigoare a plafonului global de 0,50 % privind conținutul de sulf[57]. Sprijinul UE și al statelor membre a fost determinant în această decizie, care va contribui la reducerea impactului negativ al poluării aerului de către nave pentru cetățenii din întreaga lume.

Ca urmare a diferitelor mecanisme de sprijin ale Uniunii astfel cum au fost descrise în prezentul raport, statele membre ale UE sunt bine pregătite pentru a pune în aplicare efectiv conținutul maxim de sulf de 0,50 % începând cu 2020. Cu toate acestea, la nivel internațional, este necesară o activitate considerabilă de pregătire pentru conformitatea globală și aplicarea plafonului maxim de 0,50 % privind conținutul de sulf stabilit în anexa VI la MARPOL. Pregătirea eficace este esențială pentru a garanta condiții de concurență echitabile la nivel global pentru operatori și pentru a reduce poluarea cauzată de nave în întreaga lume, mai ales în regiunile de coastă apropiate de căi navigabile internaționale intense.

Comisia și statele membre ale UE, cu sprijinul subgrupului ESSF privind emisiile atmosferice provenind de la nave, contribuie în mod activ la discuțiile privind pregătirea intrării în vigoare a plafonului la nivel mondial în cadrul OMI, inclusiv prin împărtășirea experienței vaste de punere în aplicare a cerințelor privind conținutul redus de sulf în ZCE-SOx europene din perspectiva administrației, precum și a operatorilor[58].

8.2 Dimensiunea externă a Directivei privind conținutul de sulf

EMSA prevede activități de consolidare a capacităților, cum ar fi sesiuni de formare privind legislația UE în domeniul mediului, inclusiv în ceea ce privește emisiile atmosferice provenind de la nave, pentru administrațiile maritime și operatorii din țările candidate și potențial candidate și din țările care intră sub incidența Instrumentului european de vecinătate, cu obiectivul de consolidare a punerii în aplicare a standardelor privind conținutul de sulf și de apropiere a legislației de acquis-ul Uniunii (în sprijinul procesului de aderare în curs de desfășurare/planificat [59] , [60]). Sprijinul EMSA include facilitarea accesului pe viitor la THETIS-UE.

---

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

[58] UE și statele sale membre au transmis observații specifice către OMI (de exemplu, MEPC 70/INF.41 și 5/13/5) și intenționează să transmită contribuții suplimentare.

[59] O sesiune de formare privind poluarea atmosferică pentru țările candidate și potențial candidate a avut loc în mai 2014. O a doua sesiune de formare este prevăzută să aibă loc în primul trimestru al anului 2018. A se vedea: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html

[60] AESM furnizează asistență tehnică în cadrul proiectului „TRACECA" pentru țările beneficiare care au ieșire la Marea Neagră și Marea Caspică, precum și pentru beneficiari din țările din vecinătatea sudică în cadrul „proiectului SAFEMED IV". Ambele proiecte, fiecare în valoare de 4 milioane EUR, sunt finanțate de Instrumentul european de vecinătate (IEV).

La 14 octombrie 2016, Consiliul Ministerial al Comunității Energiei[61] a stabilit modificarea tratatului prin încorporarea Directivei privind conținutul de sulf și a actului său de punere în aplicare[62]. Această aliniere de reglementare va contribui la reducerea în continuare a emisiilor de SO_X în regiunile învecinate.

Ca parte la anexa VI la MARPOL, la Convenția privind protecția mediului marin din zona Mării Baltice („Convenția de la Helsinki"), precum și ca stat riveran al ZCE-SO_x din Marea Baltică, Federația Rusă are un rol important în verificarea respectării cerințelor privind conținutul redus de sulf de către navele care fac escală în porturile ruse de la Marea Baltică sau care arborează pavilionul statului rus. Aceste eforturi sunt esențiale pentru a asigura condiții de concurență echitabile, în special în ceea ce privește ZCE-SO_x din Marea Baltică, iar accesul la THETIS-UE poate sprijini eforturile de asigurare a respectării normelor.

8.3 Zone de control al emisiilor de oxizi de azot în Marea Baltică și Marea Nordului

Ca urmare a pachetului de politici al Comisiei Europene din 2013 „Aer curat pentru Europa" și în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/802, Comisia continuă să evalueze progresele realizate în reducerea emisiilor provenite de la nave, inclusiv alte emisii decât cele de SOx, precum și potențialul de reducere suplimentară a poluării atmosferice din acest sector. În acest context, ar trebui remarcat faptul că emisiile de oxid de azot (NOx) provenite de la nave contribuie la probleme privind calitatea aerului la nivel local în UE [cauzate de creșterea concentrațiilor de dioxid de azot (NO2) din aerul înconjurător] și la eutrofizarea mărilor europene.

Ca răspuns la cererea comună a statelor riverane Mării Baltice și Mării Nordului, OMI a desemnat ambele mări ca fiind „zone de control al emisiilor de oxizi de nitrogen" (ZCE-NOx) în iulie 2017[63]. Aceasta implică faptul că un motor instalat pe o navă construită după 1 ianuarie 2021 care își desfășoară activitatea în Marea Baltică sau Marea Nordului trebuie să se conformeze cerințelor privind motoarele „Tier III" stabilite în anexa VI la MARPOL. Fără aceste măsuri de control, emisiile de NOx generate de transportul maritim în Marea Nordului ar fi contribuit cu între 7 % și 24 % la media anuală a concentrațiilor de NO2 în aerul înconjurător în statele riverane Mării Nordului până în 2030, în timp ce aplicarea cerințelor privind motoarele „Tier III" poate reduce eutrofizarea în mai multe zone din regiunea Mării Baltice cu până la 20-30 %[64].

A se vedea: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html

[61] Comunitatea Energiei este o organizație internațională formată din UE și din Albania, Bosnia și Herțegovina, Georgia, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, Kosovo, Republica Moldova, Muntenegru, Serbia și Ucraina. Aceasta își propune să extindă piața internă a UE la Europa de Sud-Est și regiunea Mării Negre.

[62] Decizia Consiliului Ministerial 2016/15/MC-EnC din 14 octombrie 2016.

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

[64] A se vedea, de asemenea, propunerea Comisiei de decizie a Consiliului din 22 septembrie 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul OMI în cadrul celei de a 70-a și a 71-a sesiuni a Comitetului pentru protecția mediului marin cu privire la aprobarea și adoptarea modificărilor anexei VI la Convenția MARPOL privind desemnarea și producerea de efecte a Mării Baltice și a Mării Nordului ca NECA, COM(2016)617 final.

8.4 Măsuri suplimentare pentru reducerea poluării atmosferice provenind de la nave

Standardele UE de calitate a aerului continuă să fie depășite în multe orașe și regiuni de coastă din jurul Uniunii, impunând acțiuni și măsuri care să reducă emisiile de poluanți atmosferici provenite de la diferite surse contribuitoare, inclusiv sectorul transportului maritim. Deși, începând din 2020, toți cetățenii europeni vor beneficia de o reducere a emisiilor de SO_x din sectorul maritim în urma intrării în vigoare a standardului privind conținutul de sulf de 0,50 %, nu este prevăzută nicio reducere imediată a emisiilor de NO_x provenite din transporturile maritime în afara ZCE-NO_x din Marea Baltică și Marea Nordului, deși depășiri ale standardelor UE de calitate a aerului în cazul NO_2 au loc frecvent, de asemenea, în regiunile de coastă din sudul Europei[65].

În 2017, Comisia a lansat un studiu pentru a identifica beneficiile pentru sănătate și costurile aferente desemnării unor zone suplimentare de control al emisiilor (atât pentru emisiile de SO_x, cât și pentru NO_x) în mările europene altele decât Marea Baltică și Marea Nordului. Studiul va evalua, de asemenea, beneficiile scăderii conținutului de sulf al combustibililor marini de la 0,50 % la 0,10 % în mările europene în afara ZCE-SO_x începând cu 2020. Comisia a însărcinat, de asemenea, EMSA să realizeze inventarii ale emisiilor totale generate de nave (SO_x, NO_x și PM) în toate apele Europei pe baza datelor privind activitatea navelor.

Lucrările privind ambele sarcini ar trebui finalizate în 2018. Aceasta le va permite Comisiei și statelor membre să evalueze mai bine impactul emisiilor generate de nave asupra calității aerului în regiunile costiere, în sprijinul definirii unor politici și măsuri mai adecvate care ar putea reduce în continuare contribuția transportului maritim la poluarea atmosferică în interiorul Uniunii. De asemenea, aceasta ar putea contribui la discuțiile, în cadrul „Convenției de la Barcelona" la care Uniunea este parte contractantă, cu privire la fezabilitatea unei desemnări ulterioare a Mării Mediterane, sau a unor părți ale acesteia, drept ZCE-SOx.

9. Concluzii privind punerea în aplicare și conformitatea, precum și acțiuni viitoare

În urma unei pregătiri temeinice și a bunei colaborări cu și între statele membre și industrie, astfel cum s-a descris în prezentul raport, s-au înregistrat progrese constante în ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 1999/32/CE de la cea mai recentă revizuire a acesteia în 2012 [în prezent, codificată ca Directiva (UE) 2016/802]. Ca urmare a bunei rate de respectare și a aplicării consolidate a standardelor privind conținutul de sulf, concentrațiile de SO_2 în regiunile de coastă, în special în ceea ce privește ZCE-SO_x, au scăzut semnificativ, în timp ce impactul asupra sectorului economic global a rămas la un nivel minim.

Experiența industriei și a statelor membre în ceea ce privește pregătirea pentru modificarea plafonului de 0,10 % pentru conținutul de sulf din combustibilii marini la 1 ianuarie 2015 în cadrul ZCE-SOx europene și verificarea conformității au oferit lecții valoroase care pot fi reproduse în alte regiuni europene și la nivel internațional, având în vedere intrarea în vigoare a plafonului global de 0,50 % privind conținutul de sulf în 2020.

[65] Agenția Europeană de Mediu (AEM), octombrie 2017, „Calitatea aerului în Europa — raport pe anul 2017".

În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/802, Comisia a evaluat, pe baza rapoartelor de punere în aplicare primite pentru anii 2015 și 2017 și a altor evoluții relevante descrise în prezentul raport, necesitatea de a consolida dispozițiile relevante ale directivei și a oricărei alte propuneri legislative corespunzătoare în acest sens. Comisia a concluzionat că, pentru a garanta în continuare că ratele de aplicare și de respectare a limitei de 0,50 % stabilite la articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/802 se vor situa la un nivel similar celui actual din ZCE-SOx, aceasta va evalua necesitatea de a revizui frecvența inspecției și a eșantionării, consolidând THETIS-UE pentru a face față notificării încercărilor și a utilizării tehnologiei moderne de control al conformității (de exemplu, drone și dispozitive de tip „sniffer”), precum și de a spori controlul furnizorilor de combustibili marini, ceea ce va facilita o direcționare bazată pe riscuri mai avansată asupra posibilelor nave neconforme. Pentru a facilita aceste posibile modificări, Comisia va avea în vedere, printre altele, modificarea deciziei de punere în aplicare a Comisiei și introducerea utilizării obligatorii a THETIS-UE. Comisia va examina, de asemenea, sancțiunile pe care statele membre le-au impus operatorilor neconformi și va evalua dacă acestea au un efect cu adevărat disuasiv. În plus, împreună cu statele membre și cu sprijinul EMSA, Comisia va continua să sprijine activ țările vecine ale UE în reducerea emisiilor de SO_x provenite de la nave, precum și pregătirile OMI pentru intrarea în vigoare a plafonului global privind conținutul de sulf.

În conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/802, Comisia va continua, de asemenea, să ia în considerare potențialul, inclusiv costurile și beneficiile, de reducere a poluării atmosferice provenite de la nave, care acoperă, de asemenea, alte emisii în afara celor de SO_x.

Aceste acțiuni prevăzute ar permite tuturor cetățenilor UE să beneficieze de reducerea poluării aerului cauzată de nave, să îmbunătățească în continuare raportul cost-eficacitate al punerii în aplicare a standardelor privind conținutul de sulf prevăzute în directivă, să faciliteze dialogul internațional și să asigure progresul către un transport naval durabil și competitiv în UE, în strânsă colaborare cu statele membre și cu părțile interesate din sectorul maritim.