



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 15.7.2011
COM(2011) 439 окончателен

2011/0190 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 1999/32/ЕО, относящо се за съдържанието на сяра в
корабните горива**

{SEC(2011) 918 окончателен}

{SEC(2011) 919 окончателен}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Общ контекст

Насърчаването на една по-ресурсоефективна, по-природосъобразна и по-конкурентноспособна икономика представлява същността на Стратегията „Европа 2020“¹. В този контекст, постигането на допълнителни намаления на замърсяването на въздуха има важно значение за подобряване на човешкото здраве и околната среда и допринася за една по-устойчиво развита Европа. Мерките на ЕС през последните десетилетия доведоха до значително намаление на емисиите на повечето замърсители на въздуха, включително на серния диоксид (SO₂), азотните оксиди (NO_x), летливите органични съединения, амоняка и фините прахови частици (PM). Голяма част от тези намаления бяха постигнати в намираци се на сушата източници на емисии, като например в промишлени инсталации и при автомобилния транспорт. Данните показват, че евентуални допълнителни намаления на емисиите на тези замърсители биха осигурили значителни ползи за здравето на европейците, околната среда и икономиката като цяло.

Исторически погледнато, на морските източници на подобни емисии се е обръщало по-малко внимание в сравнение със сухоземните източници. От друга страна, обаче, морските емисии на замърсители на въздуха оказват въздействие и върху сушата, тъй като се разпространяват на големи разстояния. Направените през 2005 г. прогнози показват, че ако не бъдат предприето допълнително регулаторно действие, до 2020 г. продължаващите да нарастват емисии на SO₂ и NO_x от морския сектор ще надхвърлят общия размер на емисиите на тези замърсители от всички сухоземни източници².

Основания и цели на предложението

Съдържанието на сяра в течните горива е основен фактор, от който зависят емисиите на SO₂ при изгарянето на тези горива, както и образуването на (вторични) фини прахови частици (PM). За използваните в морския транспорт горива съдържанието на сяра се регулира от Директива 1999/32/ЕО (изменена), с която, също така, са въведени в правото на ЕС някои правила, договорени в рамките на Международната морска организация (ИМО). По-специално, в тази директива са включени по-строги правила за съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зони, където е необходима специална защита на околната среда, така наречените зони за контрол на емисиите на серни оксиди³ (SECAs).

¹ Съобщение на Комисията „Европа 2020 — Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“, COM(2010) 2020 окончателен.

² SEC(2005) 1133: Работен документ на службите на Комисията, придружаващ Съобщението за тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха (COM(2005)446 окончателен), Директивата относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух в Европа (COM(2005)447 окончателен), и Работния документ на службите на Комисията относно прилагането на политиката на ЕС в областта на качеството на въздуха и подготовката за нейното цялостно преразглеждане, SEC(2011)342 окончателен.

³ В ЕС зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs) включват Балтийско море, Северно море и Ламанша.

Някои правила на Световната морска организация, включително и правилата във връзка с емисиите на SO₂, бяха изменени (с категорична подкрепа от страна на ЕС) в октомври 2008 г., т.е. след изменението на цитираната директива в 2005 г. Тези правила се съдържат в Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, (изменено Приложение VI към MARPOL 73/78)⁴. Още по време на приемането в 2005 г. на изменението на цитираната директива, съзакондателите на ЕС, очаквайки че ще се появи необходимост от допълнително намаление на корабните емисии, призоваха Комисията да преразгледа нормативните изисквания във връзка със съдържанието на сярата в течните горива.

Съгласуваност с други политики и цели на Съюза

Настоящото предложение е в съответствие с член 191 от Договора за функционирането на Европейския съюз и има за цел осигуряване на високо равнище на опазване на човешкото здраве и околната среда. Също така, то е в съответствие със Стратегията „Европа 2020“ и със съответните водещи инициативи, по-специално с пътните карти за изграждането на нисковъглеродно общество и със Съюза за иновации, както и със съществуващите политики на ЕС за постигане на устойчиво развит транспорт.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ ОБСЪЖДАНИЯТА СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Обществено обсъждане

В подготовка на настоящото изменение Комисията проведе обсъждане по Интернет, открито за всички заинтересовани страни (включително организации, държави-членки, неправителствени организации, широката общественост), състояло се в периода от 29 октомври 2010 г. до 5 януари 2011 г. Заинтересованите лица бяха поканени да изразят своите гледища относно възможното включване в законодателството на ЕС на най-новите съответни правила на Международната морска организация (ИМО). В допълнение към общественото обсъждане, Комисията също така редовно се консултира с представители на държавите-членки и с други заинтересовани лица.

При общественото обсъждане бяха получени 244 отговора от различни организации. Всички заинтересовани лица изразиха съгласие, че изменението на Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) представлява важен принос за подобряване на качеството на въздуха в ЕС. По-голямата от част от респондентите са на мнение, че разпоредбите на ЕС относно останалите технологии за намаляване на емисиите (abatement technologies) следва да бъдат съгласувани с измененото Приложение VI към MARPOL. Според тях следва да бъде разрешено прилагането на широк спектър от тези останали технологии за намаляване на емисиите, като в същото време бъдат осигурени адекватни норми за опазване на околната среда. Също така, голяма част от респондентите изразиха съгласие, че засилването и хармонизирането на мониторинга и на принудителните мерки за спазване на нормите за съдържание на сярата в горивата представлява важен инструмент, който ще осигури реализация на желаните екологични подобрения. Някои

⁴ Резолюция на Комитета за защита на морската околна среда МЕРС.176(58), приета на 10 октомври 2008 г. (изменено Приложение VI към MARPOL).

заинтересовани лица проявиха загриженост във връзка с разходите за изпълнение на новите изисквания и потенциалния риск от замяна на видове транспорт (преминаване от морски транспорт на близки разстояния към използване на камиони), по-специално в районите с по-строги норми за емисиите (зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs). Други изтъкнаха необходимостта от незабавно действие на ЕС за насърчаване на дейностите от страна на сектора на морския транспорт в отговор на изменението на Приложение VI към MARPOL и за въвеждане на предпазни механизми за екологичните ползи.

По-подробна информация за резултатите от общественото обсъждане е дадена в Оценката на въздействието, която придружава настоящото предложение⁵.

Използване на външна експертиза и на публично достъпна информация

Във връзка с подготвителните работи за настоящото предложение бяха проведени редица проучвания. Докладите по тези проучвания са публикувани на уеб страницата на Комисията, посветена на политиките на ЕС в областта на корабните емисии: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Резултатите от оценката на въздействието

Очаква се новите международни пределно допустими стойности за съдържанието на сяра в корабните горива да доведат до значително намаление на емисиите на серен диоксид от сектора на морския транспорт. Това ще представлява значителен принос за постигане на общите екологични цели, поставени в Тематичната стратегия срещу замърсяването на въздуха от 2005 г., както и на специфичните цели, поставени в разглежданата директива. Също така, очаква се това да породи значителни съпътстващи ползи, изразяващи се в намаляване на емисиите на фини прахови частици и на азотни оксиди (важни прекурсори на приземния озон). От съществено значение е да се осигури реализация на тези прогнозираните ползи, наред с всичко друго и заради постигане на спазване на съществуващите пределно допустими стойности за чистотата на атмосферния въздух.

Оценката на въздействието потвърждава, че пълното съгласуване на разглежданата директива с по-строгите норми за горивата и с правилата за останалите методи за намаляване на емисиите (abatement methods) на Международната морска организация (IMO) е разходоефективно. Както показва тази оценка, изменението от 2008 г. на Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) би породило ползи, които се оценяват между 15 и 34 милиарда евро, изразяващи се в подобряване на здравето и намаляване на смъртността. Разходите за прилагане на изменението на изискванията са между 2,6 и 11 милиарда евро. В този смисъл, изменението поражда ползи, които са от три до тринадесет пъти по-големи от разходите.

Освен съгласуването на разглежданата директива с правилата на Международната морска организация (IMO), в оценката на въздействието се препоръчва запазването на връзката между по-строгите норми за горивата, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs) и нормите, отнасящи се за пътническите кораби, изпълняващи редовни услуги извън тези зони. От друга страна, обаче, въвеждането на

⁵ SEC [reference]

нови норми по отношение на тези пътнически кораби следва да бъде отложено с 5 години, за да се избегнат потенциални проблеми във връзка с разполагаемостта на подходящи горива. Съотношенията на ползите към разходите при този вариант са на стойност между 1,5 и 6 (ако нормите за 0,10 % съдържание на сяра в горивата бъдат въведени в 2020 г.) или между 0,8 и 10 (ако тези норми бъдат въведени в 2025 г.).

Също така, в оценката на въздействието са анализирани проблеми, установени по време на преразглеждането на директивата. По-специално, оценката на въздействието показва, че съществуват слабости в разпоредбите на директивата за привеждането в изпълнение на изискванията (особено във връзка с вземането на проби и докладването). В оценката на въздействието се предлага първо да бъдат разработени указания за мониторинг и прилагане на директивата и, ако този подход не е успешен, да се обмисли евентуално въвеждане на правила с обвързваща сила.

И накрая, в оценката на въздействието се препоръчва Европейската комисия и държавите-членки да използват и — в случаите когато е възможно и необходимо — да приспособяват съществуващите инструменти, за да съдействат на сектора на морския транспорт в прехода му към нормите, отговарящи на новите най-добри технологии, включително правилата, приети в рамките на Международната морска организация (ИМО) и други съответни международни организации (по-специално нормите за азотните оксиди, фините прахови частици и парниковите газове).

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Обобщение на предлаганите мерки

Настоящото предложение се отнася за преразглеждане на Директива 1999/32/ЕО относно намаляване на съдържанието на сяра в някои течни горива, с цел:

- 1) Да се съгласува директивата с правилата на Международната морска организация (ИМО) във връзка с нормите за горивата, включително за нормите, отнасящи се за районите извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs).
- 2) Да се съгласува директивата с правилата на Международната морска организация (ИМО) във връзка с останалите методи за намаляване на емисиите (abatement methods).
- 3) Да се запази връзката между по-строгите норми за горивата в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs (за които понастоящем ограничението за максимално съдържание на сяра в корабните горива е 1,5%, а от 2015 г. ще стане 0,1 %) и нормите за пътнически кораби, изпълняващи редовни услуги извън тези зони (понастоящем 1,5 %).
- 4) Да се засили режимът в ЕС за мониторинг и привеждане в изпълнение.

Включването на международните норми за горивата в законодателството на ЕС би подобрило ефективността на прилагането на тези норми, тъй като съответният мониторинг и привеждане в изпълнение ще са съгласно режима на ЕС, който е по-ефективен в сравнение с международната система за привеждане в изпълнение. Предложеното подобрение на достъпността и насърчаване на други новаторски методи за намаляване на емисиите (abatement methods), като еквивалентно средство за изпълнение на изискванията, е свързано с съществуващите безпокойства относно

разходите за прилагане на новите правила на Международната морска организация (ИМО) от страна на някои промишлени сектори. Това би способствало за чувствително намаление на разходите за спазване на правилата на ИМО (с 50 до 88 %) и би насърчило новаторски технически решения, в съответствие с приоритетите по Стратегията „Европа 2020“ и член 3 от Договора за Европейския съюз (ТЕУ). Също така, по-стриктните норми за горивата за пътническите кораби, изпълняващи редовни услуги, които се експлоатират главно в пристанищата или в близост до брега, би осигурило подобрене на чистотата на въздуха в крайбрежните райони. Въвеждането на по-строгите норми по отношение на тези пътнически кораби следва да бъде насрочено да е с 5 години по-късно в сравнение с нормите, отнасящи се за зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), за да се избегнат потенциални проблеми във връзка с осигуряването на подходящи горива. И накрая, от особена важност е да се засили режимът на ЕС за мониторинг и привеждане в изпълнение, като се има предвид че значително по-строгите норми за горивата и свързаните с тях разходи биха увеличили изгодата от евентуално заобикаляне на тези норми.

Тези действия ще осигурят по-добро прилагане и привеждане в изпълнение на разглежданата директива от страна на националните власти, както и ще улеснят спазването ѝ от страна на сектора на морския транспорт и ще доведат до по-добро равнище на опазване на околната среда.

Правно основание

Основната цел на директивата е опазването на околната среда. Следователно, настоящото предложение се основава на член 192 от Договора за функционирането на Европейския съюз (TFEU).

Принцип на субсидиарност

Правото на ЕС да регулира съдържанието на сяра в течните горива, имащи значително въздействие във вътрешноевропейския пазар и върху околната среда, е установено с Договора за функционирането на Европейския съюз. В член 3 от Договора за Европейския съюз е записано, че: „Съюзът установява вътрешен пазар. Той работи за устойчивото развитие на Европа, основаващо се на балансиран икономически растеж и ценова стабилност, високо конкурентноспособна социална пазарна икономика, която има за цел пълна заетост и социален прогрес, както и високо равнище на защита и подобряване на качеството на околната среда.“ Също така, в член 191 от Договора за функционирането на Европейския съюз е посочено, че: „Политиката на Съюза в областта на околната среда допринася за [...] опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда; защита на здравето на хората; разумно и рационално използване на природните ресурси; насърчаване на международно равнище на мерки за справяне с регионални или световни проблеми на околната среда [...]“.

Глобалното измерение на морския транспорт и трансграничното въздействие на замърсителите на въздуха, отделяни при изгарянето на съдържащи сяра горива обуславят формулирането на общи правила за всички държави-членки. Ако отсъстват такива правила, при корабоплаването във водите на ЕС биха се прилагали различни национални норми. Една такава правна смесица значително би усложнила и оскъпила работата на сектора на морския транспорт в ЕС и по този начин би изкривила вътрешноевропейския пазар.

Единствено едно хармонизирано действие на европейско равнище, съпроводено със засилен режим за мониторинг и привеждане в изпълнение, би осигурило ефективно въвеждане и прилагане в държавите-членки на международните норми за корабните горива⁶.

Подробно описание на предложението

Член 1

В този член са описани подробно предложените изменения на Директива 1999/32/ЕО.

- (1) Изменя се член 2 от Директива 1999/32/ЕО, за да се съгласуват определенията на корабното дизелово гориво (marine diesel oil) и на лекото корабно дизелово гориво (marine gas oil) с най-новия стандарт на ISO, както и за да се разшири определението за несвързан със състава на горивото метод за намаляване на емисиите (emission abatement method) и то да бъде съгласувано с определението за методи за постигане на еквивалентни намаления на емисиите в правило 4 от измененото Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL).
- (2) Изменението на член 3 се състои в промяна на разпоредбите за максимално допустимото съдържание на сяра в тежкото течено гориво (heavy fuel oil), във връзка с приетата Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността (за комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването)⁷, в която е обединено европейското законодателство в областта на промишлените емисии.
- (3) Добавя се член 3а, за да се осигури задължение, че корабни горива могат да присъстват на пазара в държавите-членки само ако тяхното сярно съдържание не надхвърля общовалидната норма от 3,5 тегловни процента. Тази разпоредба е насочена по-специално срещу риска, че възможността за използване на тежкото течено гориво (heavy fuel oil) в съчетание с методи за намаляване на емисиите вместо нискосернисти дестилатни горива би могло да доведе до присъствие на пазара на нискокачествени горива. Методите за намаляване на емисиите (abatement methods) биха дали възможност за прилагане на сероочистка при изгарянето на високосернисти горива и съответно намаление на емисиите на серен диоксид във въздуха. Но използването на нискокачествено високосернисто гориво в съчетание с намаляване на емисиите би могло да доведе до изпускането на силно замърсени отпадъчни води с отрицателни ефекти върху морската околна среда. Също така, нормите за минимално допустими качествени характеристики на горивата имат за цел и предотвратяване на рисковете от повреда на корабните двигатели.
- (4) В член 4 относно максималното съдържание на сяра в газьола (gas oil) отпада посочването на датите за влизане в сила на съответните пределно допустими стойности, които вече не са актуални.

⁶ По-подробно обяснение във връзка с принципа на субсидиарност е дадено в Оценката на въздействието, която придружава настоящото предложение.

⁷ ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17.

- (5) В член 4а са направени следните изменения:
- Въвежда се нова разпоредба за нормите за съдържание на сяра в горивата, действащи извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs („общовалидните норми“);
 - Съгласуват се нормите за съдържание на сяра в горивата, действащи в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SEGAs), с измененията в Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL);
 - Въвежда се от 2020 г. пределно допустимо съдържание на сяра в размер на 0,1 % за горивата в пътнически кораби, плаващи извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), като по този начин се възстановява връзката между изискванията за пътнически кораби, плаващи извън и вътре в такива зони;
 - Изяснява се, че регистърът на местните доставчици на корабни горива, който държавите-членки са задължени да поддържат, следва да е публично достъпен;
 - Отпадат неактуалните позовавания;
 - Комисията се оправомощава да определя нови зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), въз основа на решението на Международната морска организация (ИМО).
- (6) В член 4б отпада освобождаването от задължението по член 4б, параграф 1, от което се ползваха някои плавателни съдове, експлоатирани в Република Гърция, тъй като периодът за който то бе предоставено е изтекъл, а също така отпада и посочване на датите на влизане в сила на пределно допустимите стойности за съдържанието на сяра, които вече не са актуални.
- (7) Член 4в се изменя и се добавят член 4г и член 4д, с цел да се съгласува директивата с изменението на Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), както и за съгласуване с техническия прогрес. По-специално, в предложената директива се изисква държавите-членки да разрешават на корабите да използват други методи за намаляване на емисиите (emission abatement methods) като алтернатива на използването на нискосернисти горива, при положение че с тези методи се постига трайно намаление на емисиите на серен диоксид, еквивалентно на намалението, което би било постигнато с използването на нискосернисто гориво. Използването на такива други методи за намаляване на емисиите е също поставено в зависимост от известни критерии, с цел да се осигури, че тези методи няма да пораждат значителни отрицателни въздействия и рискове за човешкото здраве и околната среда. Критериите ще бъдат формулирани или от Международната морска организация (ИМО), с последващо решение на Комисията за изменение или допълнение, или (при липса на съответен инструментариум на ИМО), от Европейската комисия. Другите методи за намаляване на емисиите (emission abatement methods) на корабите, плаващи под флага на държави-членки, ще бъдат одобрени или въз основа на

Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване⁸, или въз основа на настоящата директива, от Комитета по морска безопасност и за предотвратяване на замърсяването от кораби, създаден съгласно Регламент 2099/2002/ЕО. Процедурата и условията за изпитване на новите методи за намаляване на емисиите остават непроменени.

- (8) С изменението на член 6 Европейската комисия се оправомощава да определя периодичността на вземането на проби, съответните методи и дефиницията за представителна проба от проверяваното гориво, както и да адаптира метода за определяне на съдържанието на сяра и процедурата за верификация на горивата към най-новите международни технически стандарти.
- (9) С изменението на член 7 се изяснява обхватът на доклада за съдържанието на сяра в горивата, който съгласно директивата държавите-членки трябва да представят на Комисията, а освен това Комисията се оправомощава да определя формата и съдържанието на този доклад. С новите правила за комитологията по Лисабонския договор се съгласува параграф 4 от член 7, отнасящ се за адаптирането на съответните разпоредби на директивата към научно-техническия прогрес.
- (10) Член 8 отпада, тъй като съдържа позоваване на директива, която вече е отменена.
- (11) Член 9 отпада, тъй като в директивата не са предвидени законодателни актове за нейното изпълнение.
- (12) Добавя се член 9а, в който са формулирани условия за упражняването на правомощията на Комисията да приема делегирани актове.

Член 2

В този член се изисква от държавите-членки да транспонират предложената директива.

Член 3

Този член се отнася за влизането в сила на предложената директива.

Член 4

В този член е посочено, че адресати на предложената директива са държавите-членки.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложената директива няма да има отражение върху бюджета на ЕС.

⁸ ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25.

5. ДРУГИ КОМЕНТАРИ

Предложената от Комисията директива е придружена от Съобщение, в чийто раздел 4 са направени предложения за възможните стратегии за постигане на спазване на изискванията и са посочени съществуващите инструменти и възможни бъдещи мерки, които могат да помогнат на сектора на морския транспорт да преодолее разглежданите екологични предизвикателства.

Също така, Комисията възнамерява да кодифицира Директива 1999/32/ЕО и нейните последващи изменения, включително и настоящото предложение за изменение, след приемането му от Европейския парламент и Съвета. Това ще направи Директива 1999/32/ЕО по-разбираема и по-ясна от правна гледна точка и ще допринесе за постигането на една по-добра регулаторна стратегия в ЕС.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 1999/32/ЕО, относящо се за съдържанието на сяра в корабните горива

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия⁹,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁰,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹¹,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Една от целите на политиката на ЕС в областта на околната среда, формулирана в програмите за действие в областта на околната среда, и по-специално в Шестата програма за действие в областта на околната среда, приета с Решение 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹², е да бъдат постигнати равнища на чистота на въздуха, които да не предизвикват значителни отрицателни въздействия или рискове за здравето на човека и околната среда.
- (2) В Директива 1999/32/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО¹³ са посочени стойностите пределно допустимото съдържание на сяра в тежкото течно гориво (heavy fuel oil), газьола (gas oil) и лекото корабно дизелово гориво (marine gas oil), използвани в ЕС.

⁹ ОВ С , , стр.

¹⁰ ОВ С , , стр.

¹¹ ОВ С , , стр. .

¹² ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

¹³ ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 13.

- (3) Емисиите от корабите, дължащи се на изгарянето на корабни горива с високо съдържание на сяра, допринасят за замърсяването на въздуха със серен диоксид и фини прахови частици, които увреждат човешкото здраве и предизвикват повишаване на киселинността.
- (4) Съгласно Директива 1999/32/ЕО, Комисията трябва да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива и да прави евентуални предложения за изменение, включително по отношение на намаляване на пределно допустимите стойности на съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), като взема под внимание съответните дейности на Международната морска организация (ИМО).
- (5) В 2008 г. бе приета Резолюция за изменение на Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена по-рано с Протокола от 1978 г. (наричана по-долу MARPOL), съдържаща правило за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби. Изменението на Приложение VI към MARPOL влезе в сила на 1 юли 2010 г.
- (6) С изменението на Приложение VI към MARPOL се въвеждат, *inter alia*, по-строги норми за съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs (съответно 1,00 % от 1 юли 2010 г. и 0,10 % от 1 януари 2015 г.), както и в морските райони извън тези зони (3,5 % от 1 януари 2012 г. и, по принцип, 0,50 % от 1 януари 2020 г.). В съответствие с техните международни ангажименти, повечето държави-членки са задължени да изискват от корабите от 1 юли 2010 г. нататък да използват в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) горива със съдържание на сяра не повече от 1,00 %. С оглед да се осигури съгласуваност с международното право, както и за да се осигури надлежното привеждане в изпълнение в ЕС на новите глобално възприети норми за съдържание на сяра в горивата, следва разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО да бъдат съгласувани с изменението на Приложение VI към MARPOL. За да се осигури възможност изискванията във връзка със съдържанието на сяра да бъдат спазвани било чрез характеристиките на самите горива, било чрез използване на технологии за намаляване на емисиите, следва да не се разрешава използването или пазарното разпространение на корабни горива, чието съдържание на сяра надхвърля 3,5 тегловни процента.
- (7) Пътническите кораби се експлоатират главно в пристанищата или в близост до крайбрежните райони и тяхното въздействие върху човешкото здраве и околната среда са значителни. По отношение на тези кораби се изисква да използват корабни горива със същото максимално допустимо съдържание на сяра, както приложимото за зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs (1,5 %). Като се има предвид, че за SECAs ще са валидни по-строги норми, необходимостта от подобряване на чистотата на въздуха в районите извън SECAs обуславя въвеждането на същите норми за всички пътнически кораби. Все пак, въвеждането на новите норми за пътническите кораби следва да бъде отложено с 5 години, за да се избегнат потенциални проблеми с разполагаемостта на подходящи горива.

- (8) За постигането на целите на Директива 1999/32/ЕО е необходимо надлежно привеждане в изпълнение на задълженията по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива. Опитът от прилагането на тази директива показва, че за осигуряването на нейното надлежно спазване е необходим по-строг режим на мониторинг и привеждане в изпълнение. За тази цел е необходимо държавите-членки да осигурят достатъчно често и точно вземане на проби от корабните горива, които присъстват на пазара или се използват на борда на корабите, както и редовно верифициране на корабните дневници и на разписките за доставено гориво (bunker delivery notes). Също така, необходимо е държавите-членки да създадат система за ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за неспазване на разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО. С цел осигуряване на по-голямо прозрачност на информацията, също така е уместно да се въведе изискване регистрите на местните доставчици на корабни горива да са публично достъпни.
- (9) Докладването на държавите-членки по Директива 1999/32/ЕО се оказва недостатъчно за да даде възможност за верификация на спазването на нейните разпоредби, поради липсата на хармонизирани и достатъчно точни изисквания за съдържанието и формата на докладите на държавите-членки. Ето защо са необходими по-подробни указания по отношение на съдържанието и формата на тези доклади.
- (10) Във връзка с приетата Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността (за комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването)¹⁴, в която е обединено европейското законодателство в областта на промишлените емисии, е необходимо съответно да се преразгледа Директива 1999/32/ЕО по отношение на максимално допустимото съдържание на сяра в тежкото течно гориво (heavy fuel oil).
- (11) Спазването на такива по-ниски пределно допустими стойности за съдържанието на сяра, особено в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), може да доведе до значително повишение на цените на корабните горива, най-малкото в краткосрочен план, и да има отрицателен ефект върху конкурентноспособността на корабоплаването на къси разстояния в сравнение с други видове транспорт, както и върху конкурентноспособността на съответните сектори в страните, граничещи с такива зони. Необходими са подходящи решения за намаляване на разходите за спазване на нормите от страна на съответните сектори, като например разрешаване на алтернативни методи, финансово по-ефективни в сравнение със спазването на нормите чрез използване на нискосернисти горива, както и предоставяне на подкрепа, в случаите когато това е необходимо. Комисията, въз основа *inter alia* на докладите от държавите-членки, ще упражнява мониторинг върху спазването от страна на корабоплавателния сектор на новите норми за горивата, особено във връзка с възможното изместване на водния транспорт от сухоземни видове транспорт.
- (12) Следва да се улесни достъпът до другите методи за намаляване на емисиите (emission abatement methods). Тези методи могат да осигурят поне равностоен

¹⁴ ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17.

или дори по-голям ефект в сравнение с използването на нискосернисти горива, при условие че нямат значителен неблагоприятен ефект върху околната среда, например върху морските екосистеми, и ако са разработени с необходимите одобрения и контролни механизми. Критериите за използване на такива методи за намаляване на емисиите ще бъдат формулирани или от Международната морска организация (ИМО), с последващо решение на Комисията за изменение или допълнение, или (при липса на съответен инструментариум на ИМО), от Комисията. Известните понастоящем алтернативни методи, като например използването на бордови системи за почистване на димните газове или смесването на горивото с втечен природен газ (LNG) следва да бъдат признати в рамките на ЕС. От съществено значение е да се насърчава изпитването и разработването на нови методи за намаляване на емисиите.

- (13) За да може Комисията да определи датата, от която да влезе в сила нормата за пределно допустимо съдържанието на сяра в размер 0,5 %, а също и да определя нови зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), да одобрява нови алтернативни методи за намаляване на емисиите и да въвежда съответните условия за тяхното прилагане, да осигурява подходящ мониторинг на съдържанието на сяра в горивата и да задава изисквания за хармонизирано съдържание и формат на докладите на държавите-членки, както и да адаптира разпоредбите на директивата към научно-техническия прогрес, следва да ѝ бъдат делегирани правомощия съгласно член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на: определяне на датата, от която да влезе в сила в ЕС нормата за пределно допустимо съдържанието на сяра в горивата в размер на 0,5 тегловни процента; определяне на нови зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs) въз основа на съответно решение на Международната морска организация (ИМО); одобряване на нови методи за намаляване на емисиите, които не са включени в обхвата на Директива 96/98/ЕО на Съвета¹⁵, както и въвеждане, допълване или изменение на условия за тяхното прилагане; специфициране на начини за вземане на проби и мониторинг на емисиите; определяне на съдържанието и формата на докладите; и въвеждане на изменения в член 2, параграфи 1, 2, 3, 3а, 3б и 4 или в член 6, параграфи 1а и 2, във връзка с научно-техническия прогрес и, в случаите при които това е уместно — във връзка с инструментите на Международната морска организация (ИМО). От особено значение е Комисията да провежда подходящи консултации по време на подготвителната работа, включително на равнище експерти. При подготвянето и съставянето на делегирани актове, Комисията следва да осигурява едновременно, своевременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.
- (14) Уместно е съществуващият Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби, създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (COSS) и за изменение на регламентите относно безопасността на морския транспорт и предотвратяване на замърсяването от кораби¹⁶, да оказва съдействие на Комисията във връзка с

¹⁵ ОВ L 241, 29.8.1998 г., стр. 27.

¹⁶ ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

одобряването на нови технологии за намаляване на емисиите, които не са включени в обхвата на Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване¹⁷.

- (15) Поради горепосочените причини Директива 1999/32/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 1999/32/ЕО се изменя както следва:

1. В член 1, параграф 2, буква з) се заменя със следния текст:

„з) горива, използвани на кораби с въведени одобрени технологии за намаляване на емисиите в съответствие с член 4в и член 4д.“

2. Член 2 се изменя както следва:

- а) букви 3а и 3б се заменят със следното:

„3а. *Корабно дизелово гориво (marine diesel oil)* означава корабно гориво, с характеристики съгласно посоченото за марка DMВ в Таблица I на стандарта ISO 8217, с изключение на посочената там стойност за съдържанието на сяра;

„3б. *Леко корабно дизелово гориво (marine gas oil)* означава корабно гориво, с характеристики съгласно посоченото за марките DMX, DMA и DMZ в Таблица I на стандарта ISO 8217, с изключение на посочената там стойност за съдържанието на сяра;“

- б) буква 3м се заменя със следното:

„3м. *Метод за намаляване на емисиите (emission abatement method)* означава всеки монтиран на кораб възел, материал, устройство или апарат, или друга процедура, алтернативно гориво или метод за спазване на изискванията, използван като алтернатива на нискосернистите корабни горива, отговарящи на изискванията по настоящата директива, който е проверим, количествено определим и може да се привежда в изпълнение;“

3. Член 3 се изменя, както следва:

- а) Параграфи 1 и 2 се заменят със следния текст:

„1. Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими стъпки да осигурят, че на тяхна територия не се използват тежки течни горива (heavy fuel oils) със съдържание на сяра над 1 тегловен процент.

¹⁷ ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25.

2. В периода до 31 декември 2015 г., при условие че компетентните органи провеждат подходящ мониторинг на съответните емисии, изискването по параграф 1 не се отнася за течните тежки горива, използвани както следва:

- а) в горивни инсталации, попадащи в обхвата на Директива 2001/80/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{*}, за които се отнася посоченото в член 4, параграф 1, параграф 2 или параграф 3, буква а) от цитираната директива, и които съответстват на нормите за емисии на серен диоксид за такива инсталации, формулирани в цитираната директива;
- б) в горивни инсталации, попадащи в обхвата на Директива 2001/80/ЕО, за които се отнася посоченото в член 4, параграф 3, буква б) и параграф 6 от цитираната директива, и чиито средномесечни емисии на серен диоксид не надхвърлят $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ (милиграма в нормален кубичен метър димни газове), приведени към кислородно съдържание в сухите димни газове, равно на 3 обемни процента;
- в) в горивни инсталации, които са различни от посочените в буква а) и буква б) по-горе, и чиито средномесечни емисии на серен диоксид не надхвърлят $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, приведени към кислородно съдържание в сухите димни газове, равно на 3 обемни процента;
- г) за изгаряне в рафинерии, чиито средномесечни емисии на серен диоксид, осреднени за всички инсталации в рафинерията, независимо от използвания вид гориво или смес от горива, но без да се включват горивните инсталации по букви а) и б), газовите турбини и газовите двигатели, не надхвърлят $1\,700\text{ mg/Nm}^3$, приведени към кислородно съдържание в сухите димни газове, равно на 3 обемни процента.

В периода след 1 януари 2016 г., при условие че компетентните органи провеждат подходящ мониторинг на съответните емисии, изискването по параграф 1 няма да се отнася за течните тежки горива, използвани както следва:

- а) в горивни инсталации, попадащи в обхвата на глава III от Директива 2010/75/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{**}, които съответстват на нормите за емисии на серен диоксид от такива инсталации, формулирани в Приложение V към цитираната директива, или в случаите когато тези норми за емисии не са приложими съгласно цитираната директива — чиито средномесечни емисии на серен диоксид не надхвърлят

* ОВ L 309, 27.11.2001 г., стр. 1.

** ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17.

- 1 700 mg/Nm³, приведени към кислородно съдържание в сухите димни газове, равно на 3 обемни процента;
- б) в горивни инсталации, които са различни от посочените в буква а) по-горе, и чиито средномесечни емисии на серен диоксид не надхвърлят 1 700 mg/Nm³, приведени към кислородно съдържание в сухите димни газове, равно на 3 обемни процента;
- в) за изгаряне в рафинерии, чиито средномесечни емисии на серен диоксид, осреднени за всички инсталации в рафинерията, независимо от използвания вид гориво или смес от горива, но без да се включват горивните инсталации по буква а), газовите турбини и газовите двигатели, не надхвърлят 1 700 mg/Nm³, приведени към кислородно съдържание в сухите димни газове, равно на 3 обемни процента.

Държавите-членки трябва да предприемат необходимите мерки, гарантиращи че всяка една горивна инсталация, използваща тежки течни горива (heavy fuel oils) с концентрация на сяра, надвишаваща посочената в параграф 1, се експлоатира само ако има разрешение, издадено от компетентен орган, в което са посочени ограничения за емисиите.“

б) параграф 3 отпада.

4. Добавя се следният член 3а:

„Член 3а

Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива

Държавите-членки са длъжни да гарантират, че на тяхна територия не се използват или разпространяват на пазара корабни горива със съдържание на сяра над 3,5 тегловни процента.“

5. В член 4, параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите-членки са длъжни да гарантират, че на тяхна територия не се използват газьоли (gas oils) със съдържание на сяра над 0,1 тегловен процент.“

6. Член 4а се изменя както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива, използвани в държавите-членки в техните териториални води, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването, включително в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, както и от пътнически кораби, изпълняващи редовни услуги до или от пристанища в ЕС“

б) параграф 1 се заменя със следното:

„1. „Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими мерки, гарантиращи че в техните териториални води, специални икономически зони и зони за контрол на замърсяването, попадащи в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, не се използват корабни горива, чието тегловно съдържание на сяра надхвърля:

а) 1,00 %, в периода до 31 декември 2014 г.;

б) 0,10 %, в периода, започващ от 1 януари 2015 г.

Посоченото в настоящия параграф се отнася за всички кораби, плаващи под всички флагове, включително корабите, чието пътуване е започнало извън ЕС.“

в) добавя се следният параграф 1а:

„1а. Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими мерки, гарантиращи че в техните териториални води, специални икономически зони и зони за контрол на замърсяването не се използват корабни горива, чието тегловно съдържание на сяра надхвърля:

а) 3,50 %, в периода, започващ от 1 януари 2012 г.;

б) 0,50 %, в периода, започващ от 1 януари 2020 г.

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а от настоящата директива, отнасящи се за датата, от която ще влезе в сила нормата за съдържание на сяра, посочена в буква б) от настоящия параграф. Въз основа на оценка от страна на Международната морска организация (ИМО) относно разполагаемостта на корабни горива със съдържание на сяра до 0,50 тегловни процента, която оценка е спомената в правило 14.8 от Приложение VI към MARPOL, тази дата ще бъде или 1 януари 2020 г. или 1 януари 2025 г.

Посоченото в настоящия параграф се отнася за всички кораби, плаващи под всички флагове, включително корабите, чието пътуване е започнало извън ЕС, без това да засяга посоченото в параграфи 1 и 4, както и в член 4б.“

г) параграф 2 се заменя със следното:

„Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а от настоящата директива, отнасящи се за определянето на морски райони като зони за контрол на емисиите на серни оксиди, въз основа на решение на Международната морска организация (ИМО) съгласно правило 14.3.2 от Приложение VI към MARPOL.“

д) параграфи 4, 5 и 6 се заменят със следното:

„4. Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими мерки, гарантиращи че в техните териториални води, специални икономически зони и зони за контрол на замърсяването, попадащи извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, не се използват от пътническите кораби, изпълняващи редовни услуги до или от пристанище в ЕС, корабни горива, чието тегловно съдържание на сяра надхвърля:

а) 1,5 %;

б) 0,10 %, в периода, започващ от 1 януари 2020 г.

5. Държавите-членки трябва да изискват правилно попълване на корабните дневници, включително относно операциите за смяна на гориво, като условие за допускането на корабите в пристанища на ЕС.

6. Държавите-членки са длъжни, в съответствие с правило 18 от Приложение VI към MARPOL:

а) да поддържат публично достъпен регистър на местните доставчици на корабни горива;

б) да осигуряват документиране от страна на доставчика на съдържанието на сяра във всички корабни горива, продавани на тяхна територия, в разписка за доставеното гориво, съпроводена от запечатана проба, подписана от представител на кораба-получател;

в) да предприемат действия срещу доставчиците на корабни горива, за които е установено, че доставят гориво, което не отговаря на спецификацията, посочена в разписката за доставеното гориво;

г) да осигурят задължение, че при откриването на неотговарящо на нормите корабно гориво трябва да се предприемат корекционни дейности за привеждане на това гориво в съответствие с нормите.“

д) параграф 8 отпада.

7. Членове 4б и 4в се заменят със следното:

„Член 4б

Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива, използвани от кораби, акостирали в пристанища на ЕС

1. Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими мерки за да осигурят задължение за следните плавателни съдове да не използват корабни горива със съдържание на сяра, надвишаващо 0,10 тегловни процента:

б) кораби, акостирали в пристанища на ЕС, при достатъчно време на екипажа да извърши всякакви необходими операции за промяна на

вида използвано гориво възможно най-скоро след пристигането на кейово място и възможно най-късно преди отплаване.

Държавите-членки трябва да изискват да се записва времето за промяна на вида използвано гориво в корабните дневници.

2. Изискването по параграф 1 не се отнася за следните случаи:

- а) когато съгласно публикувани разписания престоят на корабите на кейово място е по-кратък от два часа;
- г) за кораби, които по време на акостирането си в пристанища изключват всичките си двигатели и използват подавана от брега електроенергия.

3. Държавите-членки трябва да гарантират, че на тяхна територия на пазара се разпространяват само такива леки корабни дизелови горива (marine gas oils), чието съдържание на сяра не надхвърля 0,10 тегловни процента.“

„Член 4в

Методи за намаляване на емисиите

1. Държавите-членки следва да разрешат използването на методи за намаляване на емисиите от страна на кораби под всеки възможен флаг, намиращи се в техните пристанища, териториални води, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването, като алтернатива на използването на горива, съответстващи на изискванията по член 4а и член 4б, при условие че са спазени разпоредбите в параграф 2 и параграф 3.

2. Корабите, използващи методите за намаляване на емисиите по параграф 1 са длъжни трайно да постигат намаления на емисиите на серен диоксид, които да са поне еквивалентни на намаленията, които биха били постигнати чрез използване на корабни горива, съответстващи на изискванията по член 4а и член 4б. Емисиите на серен диоксид при използването на методи за намаляване на емисиите не трябва да надхвърлят пределно допустимите стойности, посочени в Приложение 1.

3. Методите за намаляване на емисиите по параграф 1 трябва да съответстват на критериите, формулирани в инструментите, посочени в Приложение 2.1, освен ако тези критерии не бъдат заменени или допълнени с критерии, формулирани в Приложение 2.2.

4. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а, както следва:

- за изменение или допълване на стойностите, формулирани в Приложение 1;

- за изменение или допълване на стойностите, формулирани в Приложение 2.1;
- за въвеждане, изменение или допълване на критериите, формулирани в Приложение 2.2; и
- подробни изисквания за мониторинг на емисиите, в случаите при които това е уместно.

Комисията следва да взема под внимание, *inter alia*, научно-техническия прогрес, както и съответните инструменти и стандарти, приети от Международната морска организация.“

8. Добавят се следните членове 4г и 4д:

„Член 4г

Одобряване на методите за намаляване на емисиите, подлежащи на използване на борда на кораби, плаващи под флага

на държава-членка

1. Методите за намаляване на емисиите, попадащи в обхвата на Директива 96/98/ЕО на Съвета* подлежат на одобрение съгласно разпоредбите на цитираната директива.

2. Методите за намаляване на емисиите, които не попадат в обхвата на параграф 1, подлежат на одобрение съгласно процедурата, посочена в член 3, параграф 2 от Регламент 2099/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (COSS)** , като следва да бъдат взети под внимание:

- а) указанията, разработени от Международната морска организация (ИМО);
- б) резултатите от изпитанията, проведени съгласно член 4д;
- в) ефектите върху околната среда, включително постижимите намаления на емисиите и въздействията върху екосистемите в разположени в заливи пристанища, пристани и в речни устия;
- г) осъществимостта на мониторинг и верификация.“

* ОВ L 241, 29.8.1998 г., стр. 27.

** ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

„Член 4 д

Изпитания на нови методи за намаляване на емисиите

Държавите-членки могат, в сътрудничество с други държави-членки, както това е уместно, да одобряват изпитания на методи за намаляване на емисиите, прилагани на кораби, плаващи под техния флаг или в морски зони под тяхната юрисдикция. По време на тези изпитания не е задължително използването на корабни горива, отговарящи на изискванията по членове 4а и 4б, при условие че са изпълнени всички посочени по-долу условия, както следва:

1. Комисията и всяка държава, в която се намира съответно пристанище, следва да бъдат известени писмено поне шест месеца преди започването на изпитанията;
2. срокът на валидност на разрешенията за провеждане на подобни изпитания не трябва да надвишава 18 месеца;
3. на всички участващи кораби трябва да се инсталират защитени срещу неправилна употреба съоръжения за постоянен мониторинг на емисиите на димни газове (funnel gas emissions) и тези съоръжения да се използват по време на изпитанията;
4. на всички участващи кораби следва да се постигат намаления на емисиите, които да са поне еквивалентни на намаленията, които биха били постигнати чрез ограниченията за съдържанието на сяра в горивата, формулирани в настоящата директива;
5. за всички отпадъци, генерирани при използването на методите за намаляване на емисиите по време на изпитанията, следва да са налице подходящи системи за управление на отпадъците;
6. следва да е изготвена оценка на въздействията върху морската околна среда по време на изпитанията, особено върху екосистемите в разположени в заливи пристанища и в речни устия;
7. в рамките на шест месеца от края на изпитанията следва да бъдат предоставени на Комисията и да бъдат направени публично достъпни пълните резултати от изпитанията.“

9. Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими мерки да проверяват чрез вземане на проби дали съдържанието на сяра в използваните горива съответства на изискванията по членове 3, 3а, 4, 4а и 4б. Вземането на проби следва да започва от датата, на която влизат в сила съответните норми за максимално съдържание на сяра в горивата. То трябва да се извършва достатъчно често и по такъв начин, че пробите да

са представителни за проверяването гориво и, специално при корабните горива, за горивото, което се използва от плавателните съдове когато се намират в съответните морски зони и пристанища.

Следва да се използва всеки от посочените по-долу методи за вземане на проби, анализ и инспекция на корабни горива:

- а) вземане на проби от корабното гориво, предназначено за изгаряне на борда, по време на доставката му на корабите, в съответствие с Указанията за вземане на проби от течни горива за определяне на спазването на измененото Приложение VI към MARPOL* и за анализ на съдържанието на сяра;
- б) вземане на проби и анализ на съдържанието на сяра на корабно гориво, предназначено за изгаряне на борда, съдържащо се в резервоарите и в запечатани проби на борда на корабите;
- в) проверка на корабните дневници и на разписките за доставено гориво.

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а по следните въпроси:

- i) периодичността на вземането на проби,
 - ii) методите за вземане на проби;
 - iii) определението за представителна проба от проверяваното гориво;
 - iv) информацията, която следва да присъства в корабните дневници и в разписките за доставено гориво.“
- б) параграф 1а отпада.
 - в) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Референтният метод, възприет за определяне на съдържанието на сяра, е методът съгласно ISO 8754 (2003).

За да се определи дали доставеното и използвано на борда на корабите гориво съответства на нормите за съдържание на сяра съгласно членове 3, 3а, 4, 4а и 4б, следва да се използва Процедурата за верификация на горивото въз основа на горивни проби съгласно Приложение VI към MARPOL**.“

10. Член 7 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

* Резолюция МЕРС.182(59), приета на 17.07.2009 г.

** Допълнение VI към Резолюция МЕРС.176(58), приета на 10 октомври 2008 г. (измененото Приложение VI към MARPOL).

„1. Държавите-членки са длъжни до 30 юни всяка година, въз основа на резултатите от вземането на проби, анализа и инспекциите, проведени съгласно член 6, да представят доклад до Комисията относно спазването през предходната година на формулираните в директивата норми за съдържанието на сярата.“

б) добавя се следният параграф 1а:

„1а. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а относно информацията, която следва да бъде включена в този доклад и формата на доклада.“

в) параграф 2 и параграф 3 отпадат.

г) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а, относно адаптиране към научно-техническия прогрес на посоченото в член 2, параграфи 1, 2, 3, 3а, 3б и 4, в член 6, параграф 1, буква а) и параграф 2.“

11. Член 8 отпада.

12. Член 9 отпада.

13. Добавя се следният член 9а:

„Член 9а

Упражняване на делегираните права

1. Правомощието да приема делегирани актове се дава на Комисията при условията, формулирани в настоящия член.
2. Делегирането на правомощия, посочено в член 4а, параграф 1а и параграф 2, член 4в, параграф 4, член 6, параграф 1, член 7, параграф 1а и параграф 4, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящата директива].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4а, параграф 1а и параграф 2, член 4в, параграф 4, член 6, параграф 1, член 7, параграф 1а и параграф 4, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или Съвета. Решението за оттегляне прекратява делегирането на правомощия, посочено в настоящото решение. То влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на посочена в него по-късна дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага щом приеме делегиран акт, Комисията уведомява за това едновременно Европейския парламент и Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 4а, параграф 1а и параграф 2, член 4в, параграф 4, член 6, параграф 1, член 7, параграф 1а и параграф 4, влиза в сила само ако Европейският съвет или Съветът не са повдигнали възражение в срок от 2 месеца, след като са получили нотификация за него, или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Ако Европейският парламент или Съветът отправят съответно искане, този период може да бъде удължен с 2 месеца.“
14. Приложението към Директива 1999/32/ЕО се заменя с приложението към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

1. Държавите-членки са длъжни да въведат в сила законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за постигане на съответствие с настоящата директива, не по-късно от [12 месеца от датата на нейното влизане в сила]. Те трябва незабавно да съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и да прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях трябва да се съдържа позоваване на настоящата директива, или то да се направи при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки са длъжни да съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, уредена от настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в [...]

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Норми за допустими емисии при използването на методи за намаляване на емисиите, съгласно посоченото в член 4в, параграф 2

Норми за съдържание за сяра в корабните горива по член 4а и член 4б от настоящата директива, както и по правило 14.1 и правило 14.4 от Приложение VI към MARPOL и съответни пределно допустими стойности на емисиите по член 4в, параграф 2

Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива (тегловни проценти — % m/m)	Отношение на емисиите на SO ₂ (изразени в милионни части — ppm) спрямо емисиите на CO ₂ (изразени в обемни проценти — % v/v)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Забележка: - Използването на отношение на емисиите се отнася само за случаите на използване на получени от нефт дестилатни или остатъчни горива.

- В случай на използване на системи за почистване на димните газове, които отстраняват CO₂ от газовете, необходимо е съдържанието на CO₂ да се измерва преди почистването на газовете и да се сравнява със съдържанието на SO₂ след почистването на газовете.“

„ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Критерии за използването на методи за намаляване на емисиите по член 4в, параграф 3

1. Методите за намаляване на емисиите, споменати в член 4в, трябва да съответстват най-малкото на критериите, посочени в следните инструменти, според тяхната област на приложимост:

<i>Методи за намаляване на емисиите</i>	<i>Съответен правен документ</i>
Смесване на корабно гориво с изпаряващите се количества втечен природен газ (boil-off gas)	Решение на Комисията от 13 декември 2010 г. за формулиране на критерии за прилагането в танкери за втечен природен газ на алтернативни технологични методи вместо използването на нискосернисти корабни горива, отговарящи на изискванията на член 4б от Директива 1999/32/ЕО на Съвета относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива, изменена с Директива 2005/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно съдържанието на сяра в корабните горива (ОВ L 328, 14.12.2010 г., стр. 15).
Системи за почистване на изходящите газове	Резолюция на Международната морска организация МЕРС.184(59), 17 юли 2009 г.

2. Корабите, използващи методи за намаляване на емисиите по член 4в, са длъжни:

- да провеждат непрекъснат мониторинг и да записват колко са емисиите на серен диоксид, и
- подробно да документират, че всякакви изхвърляния на отпадъци в морето, включително в намиращи се в заливи пристанища, пристани и в речни устия, нямат значителни отрицателни въздействия и не пораждаат рискове за човешкото здраве и околната среда.“