

Брюксел, 10 март 2016 г.
(OR. en)

6845/16

Междуинституционално досие:
2014/0216 (COD)

CODEC 255
CODIF 10
ECO 23
INST 88
MI 131
PE 29

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

От: Генералния секретариат на Съвета
До: Комитета на постоянните представители/Съвета

Относно: Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива (Кодифициран текст)
— Резултати от първото четене в Европейския парламент (Страсбург, 7—10 март 2016 г.)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Докладчикът г-жа Laura FERRARA (EFDD — Италия) представи доклад от името на Комисията по правни въпроси. На пленарното заседание беше представено едно изменение под формата на допълнение към доклада.

В съответствие с разпоредбите на член 294 от ДФЕС и Съвместната декларация относно практическите условия и ред за процедурата на съвместно вземане на решение¹ бяха осъществени неформални контакти между Съвета, Европейския парламент и Комисията с оглед на постигането на споразумение по това досие на първо четене, като по този начин се избегне необходимостта от второ четене и помирителна процедура.

¹ ОВ С 145, 30.6.2007 г., стр. 5.

II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на пленарното заседание на 9 март 2016 г. беше прието допълнението към доклада посредством единично гласуване.

Приетият текст и законодателната резолюция представляват позицията на Европейския парламент на първо четене², като това отразява постигнатото съгласие по време на посочените по-горе неформални контакти.

Ето защо Съветът следва да е в състояние да одобри позицията на Парламента.

Така актът ще бъде приет с формулировката, която съответства на позицията на Парламента.

² Приетият текст и законодателната резолюция на Европейския парламент се съдържат в приложението.

**Намаляване на съдържанието на сяра в определени течни горива
(кодифициран текст) ***I**

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 9 март 2016 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно намаляване на съдържанието на сяра в определени течни горива (кодифициран текст) (COM(2014)0466 – C8-0107/2014 – 2014/0216(COD))

(Обикновена законодателна процедура – кодификация)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2014)0466),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C8-0107/2014),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 15 октомври 2014 г.³,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид Междуинституционалното споразумение от 20 декември 1994 г. относно ускорен метод на работа за официална кодификация на законодателни текстове⁴,
 - като взе предвид членове 103 и 59 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по правни въпроси (A8-0037/2016),
- A. като има предвид, че съгласно становището на Консултативната работна група на правните служби на Европейския парламент, Съвета и Комисията въпросното предложение се свежда до обикновена кодификация на съществуващите текстове, без промяна по същество;
1. Приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

³ ОВ С 12, 15.1.2015 г., стр. 117.

⁴ ОВ С 102, 4.4.1996 г., стр. 2.

Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 9 март 2016 г. с оглед на приемането на Директива (ЕС) 2016/... на Европейския парламент и на Съвета относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива (кодифициран текст)

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 комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет⁵,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура⁶,

⁵ ОВ С 12, 15.1.2015 г., стр. 117.

⁶ Позиция на Европейския парламент от 9 март 2016 г.

като имат предвид, че:

- (1) Директива 1999/32/ЕО на Съвета⁷ е била неколkokратно и съществено изменяна⁸. С оглед постигане на яснота и рационалност посочената директива следва да бъде кодифицирана.
- (2) Една от целите на политиката на Съюза в областта на околната среда, набелязана 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 Съвета⁹ и в Седмата програма за действие в областта на околната среда, приета с Решение № 1386/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, е постигането на равнища на чистота на въздуха, които да не предизвикват значителни отрицателни въздействия или рискове за здравето на човека и околната среда.
- (3) Член 191, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) предвижда, че политиката на Съюза в областта на околната среда има за цел осигуряване на високо равнище на защита, като се отчитат различията в положението в различните региони на Съюза.

⁷ Директива 1999/32/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно намаляването на съдържанието на сяра и за изменение на Директива 93/12/ЕИО (ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 13).

⁸ Виж приложение III, част А.

⁹ Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2002 г. за установяване на Шеста програма за действие на Общността за околната среда (ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1).

¹⁰ Решение № 1386/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2020 година „Да живеем добре в пределите на нашата планета“ (ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 171).

- (4) Настоящата директива определя пределно допустимото съдържание на сяра в тежкото гориво, газьола, лекото корабно дизелово гориво и корабното дизелово гориво, използвани в Съюза.
- (5) Емисиите от корабоплаването, 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 здравето на човека и околната среда и допринасят за киселинното отлагане. Без мерките, предвидени в настоящата директива, емисиите от корабоплаването в скоро време биха могли да станат по-високи от емисиите от всички източници, разположени на сушата.
- (6) Окисляването и атмосферният серен диоксид увреждат чувствителните екосистеми, намаляват биоразнообразието и благоприятните стойности и вредят на реколтата и растежа на горите. Киселинният дъжд в градовете може да причини значителни щети на сградите и архитектурното наследство. Замърсяването със серен диоксид уврежда човешкото здраве, и по-специално групите население, страдащи от респираторни заболявания.

- (7) Окисляването е трансграничен феномен, налагащ решения на равнището на Съюза, както и на национално и местно равнище.
- (8) Емисиите от серен диоксид спомагат за образуването на прахови частици в атмосферата.
- (9) Замърсяването на въздуха, причинено от закотвени кораби, е голям проблем за много пристанищни градове, що се отнася до усилията им да спазват нормите на Съюза за качество на въздуха.
- (10) Държавите членки следва да насърчават използването на електроенергия от брега, тъй като понастоящем електроенергията за корабите обикновено се произвежда от спомагателни двигатели.
- (11) Съюзът и отделните държави членки са договарящи се страни по Конвенцията от 13 ноември 1979 г. за трансграничното замърсяване на въздуха на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ООН/ИКЕ). Вторият протокол на ООН/ИКЕ за трансграничното замърсяване със серен диоксид предвижда договарящите се страни да намалят емисиите от серен диоксид до или под 30% от намаляването, посочено в Първия протокол, и като има предвид, че Вторият протокол на ООН/ИКЕ се основава на предпоставката, че критичното натоварване и нивото ще бъдат надхвърляни в някои чувствителни зони. За намаляване на емисиите от серен диоксид ще бъдат необходими допълнителни мерки. Следователно, договарящите се страни следва за в бъдеще значително да намаляват емисиите от серен диоксид.

- (12) Сярата, която обикновено в природата се среща в малки количества в нефта и въглищата, през последните десетилетия беше призната за доминиращ източник на емисии на серен диоксид, които са една от основните причини за киселинния дъжд и една от главните причини за замърсяването на въздуха в някои градски и индустриални зони.
- (13) Според проучванията ползите от намаляване на емисиите на сярата, чрез намаляването ѝ в съдържанието на течните горива, са по-големи от изчислените разходи за промишлеността. Съществуват и са се наложили технологии за намаляване нивото на сярата в течните горива.
- (14) В съответствие с член 193 от ДФЕС, настоящата директива не е пречка за държавата членка да запази съществуващите или да въведе по-строги защитни мерки, за да насърчава ранно изпълнение по отношение на максималното съдържание на сярата в корабните горива, например като използва методи за намаляване на емисиите извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди. Изисква се подобни мерки да бъдат съвместими с Договорите и да бъдат нотифицирани на Комисията.

- (15) Държавата членка, преди да въведе нови по-строги защитни мерки, следва, в съответствие с Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета¹¹, да нотифицира Комисията за проекта на мерки.
- (16) ДФЕС изисква да се вземат под внимание специфичните характеристики на най-отдалечените региони на Съюза, а именно френските отвъдморски територии, Азорските острови, острови Мадейра и Канарските острови.
- (17) По отношение на максималните допустими стойности за съдържание на сяра в тежките течни горива е подходящо някои държави членки и райони, където условията на околната среда позволяват това, да предвидят дерогации.
- (18) По отношение на максималните допустими стойности на съдържанието на сяра в тежките течни горива, е подходящо държавите членки да предвидят дерогации за използването им при горивните инсталации, които съответстват на допустимите стойности за емисиите, установени в Директива 2001/80/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹², или в приложение V към Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹³.

¹¹ Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. за определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и регламенти (ОВ L 241, 17.9.2015 г., стр. 1).

¹² Директива 2001/80/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2001 г. за ограничаване на емисиите на определени замърсители във въздуха, изпускани от големи горивни инсталации (ОВ L 309, 27.1.2001 г., стр. 1).

¹³ Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността (комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването) (ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17).

- (19) За горивни инсталации в рафинериите, които са изключени от обхвата на член 3, параграф 2, буква г) или член 3, параграф 3, буква в) от настоящата директива, емисиите от серен диоксид средно за такива инсталации следва да не надвишават нормите, установени в Директива 2001/80/ЕО или в приложение V към Директива 2010/75/ЕС или всякакви бъдещи изменения на тези директиви. При прилагането на настоящата директива държавите членки следва да вземат предвид, че заместването с други горива, различни от посочените в член 2, не води до увеличаване на емисиите на киселинни замърсители.
- (20) През 2008 г. Международната морска организация (ИМО) прие Резолюция за изменение на приложение VI към протокола от 1997 г. към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г. (наричана по-долу MARPOL), съдържаща правила за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби. Изменението на приложение VI към MARPOL влезе в сила на 1 юли 2010 г.

- (21) С изменението на приложение VI към MARPOL се въвеждат, *inter alia*, по-строги максимални допустими норми за съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (1,00% от 1 юли 2010 г. и 0,10% от 1 януари 2015 г.), както и в морските райони извън тези зони (3,50% 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 от 1 юли 2010 г. да изискват от корабите да използват в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди горива със съдържание на сяра не повече от 1,00%. С цел да се осигури съгласуваност с международното право, както и гарантиране на правилното изпълнение в Съюза на новите установени в световен мащаб максимални допустими стойности за съдържание на сяра в горивата, разпоредбите на настоящата директива следва да съответстват на изменението на приложение VI към MARPOL. За да се осигури минимално качество на използваните от корабите горива било чрез съответствие на самите горива, или чрез използване на технологии за осигуряване на съответствие, следва да не се разрешава използването в Съюза на корабни горива, чието съдържание на сяра надхвърля 3,50% тегловни, с изключение на горива, доставяни на кораби, използващи методи за намаляване на емисиите, работещи при затворен режим.
- (22) Процедурите на ИМО допускат изменения на приложение VI към MARPOL, свързани със зоните за контрол на емисиите на серни оксиди. В случай че в приложение VI към MARPOL бъдат въведени допълнителни изменения, включително изключения, по отношение на прилагането на максималните допустими стойности за зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, Комисията следва да разгледа всички такива изменения и, когато е целесъобразно, незабавно да внесе необходимото предложение в съответствие с ДФЕС за пълно привеждане в съответствие на настоящата директива с правилата на ИМО относно зоните за контрол на емисиите на серни оксиди.

- (23) По отношение на въвеждането на нови зони за контрол на емисиите следва да се приложи процедурата на ИМО по приложение VI към MARPOL, като то следва да бъде подкрепено с добре обоснована преписка, основана на екологически и икономически основания, и подкрепена с научни данни.
- (24) В съответствие с Правило 18 от измененото приложение VI към MARPOL държавите членки следва да се стремят да осигурят наличието на корабни горива, които съответстват на настоящата директива.
- (25) Предвид глобалното измерение на политиката в областта на околната среда и емисиите от корабоплаването следва да се определят амбициозни норми за емисиите в световен план.
- (26) Съюзът ще продължи да подкрепя по-ефективната защита на зоните, чувствителни към емисии на серни оксиди и намаляването в нормални граници на котелните горива в ИМО.

- (27) Пътническите кораби се експлоатират главно в пристанищата или в близост до крайбрежните райони и тяхното въздействие върху здравето на човека и околната среда е значително. За да се подобри качеството на въздуха около пристанищата и по крайбрежието, от тези кораби се изисква да използват корабни горива с максимално допустимо съдържание на сяра от 1,50%, докато започнат да се прилагат по-строги норми за всички кораби в териториално море, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването на държавите членки.
- (28) За да се улесни преходът към нови технологии на двигателите, които да имат потенциал за значителни допълнителни намаления на емисиите в морския сектор, Комисията следва да разгледа допълнителни възможности за осигуряване на условия и насърчаване на оборудването на корабите с газови двигатели.
- (29) За постигането на целите на настоящата директива е необходимо надлежно привеждане в изпълнение на задълженията по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива. Опитът от прилагането на Директива 1999/32/ЕО показва, че за осигуряването на нейното правилно изпълнение 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 са пуснати на пазара или се използват на борда на корабите, както и редовна проверка на корабните дневници и на разписките за доставено гориво. Също така е необходимо държавите членки да създадат система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за нарушения на разпоредбите на настоящата директива. С цел осигуряване на по-голяма прозрачност на информацията също така е уместно да се въведе изискване регистрите на местните доставчици на корабни горива да са публично достъпни.

- (30) Спазването на по-ниски максимални допустими стойности за съдържанието на сяра в корабните горива, особено в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, може да доведе до значително повишаване на цените на тези горива, най-малкото в краткосрочен план, и да има отрицателни последици за конкурентоспособността на корабоплаването на къси разстояния в сравнение с други видове транспорт, както и за конкурентоспособността на съответните отрасли в държавите, граничещи с такива зони. Необходими са подходящи решения за намаляване на разходите за осигуряване на съответствие от страна на съответните отрасли, като например разрешаване на алтернативни методи, които са икономически по-ефективни в сравнение с постигането на съответствие с изискванията относно горивата, както и подпомагане, в случаите когато това е необходимо. Комисията, въз основа *inter alia* на докладите от държавите членки, следва да упражнява мониторинг върху въздействието от постигането на съответствие с изискванията от страна на корабоплавателния сектор, особено във връзка с възможното преминаване от морски към сухоземен транспорт, и по целесъобразност следва да предложи подходящи мерки за противодействие на подобна тенденция.
- (31) Важно е да се ограничи премиването от морски към сухоземен транспорт, тъй като увеличаването на количеството товари, превозвани по сухоземни пътища, в много случаи би било в противоречие с целите на Съюза в областта на изменението на климата и би увеличило задръстванията.

- (32) Разходите, свързани с новите изисквания за намаляване на емисиите на серен диоксид, биха могли да доведат до преминаването от морски към сухоземен транспорт и биха могли да имат отрицателни последици за конкурентоспособността на отраслите. Комисията следва да се възползва изцяло от съществуващи инструменти като програмата „Марко Поло“ и трансевропейската транспортна мрежа, за да предостави целенасочена помощ с цел свеждане до минимум на риска от преминаването от един към друг вид транспорт, когато възникне такъв. Държавите членки могат да разгледат необходимостта от предоставяне на подпомагане на операторите, засегнати от настоящата директива, в съответствие с приложимите правила за държавна помощ.
- (33) В съответствие със съществуващите насоки за държавна помощ за опазване на околната среда и без да се засягат евентуални бъдещи промени на тези насоки, държавите членки могат да предоставят държавна помощ на операторите, засегнати от настоящата директива, включително помощ за модернизация на съществуващи плавателни съдове, ако подобни мерки за предоставяне на помощ бъдат счестени за съвместими с вътрешния пазар в съответствие с членове 107 и 108 от ДФЕС, и по-конкретно с оглед на приложимите насоки за държавна помощ за опазване на околната среда. В този контекст Комисията може да вземе предвид факта, че използването на някои методи за намаляване на емисиите надхвърля изискванията на настоящата директива, като намалява не само емисиите на серен диоксид, но и други емисии.

- (34) Следва да се улесни достъпът до методи за намаляване на емисиите. Тези методи могат да осигурят поне еквивалентно или дори по-голямо намаляване на емисиите в сравнение с постижимото при използването на нискосернисти горива, при условие че нямат значително отрицателно въздействие върху околната среда, например върху морските екосистеми, и ако са разработени с необходимите одобрения и контролни механизми. Известните понастоящем алтернативни методи, като например използването на бордови системи за пречистване на отработени газове, смесването на горивото с втечен природен газ или използването на биогорива следва да бъдат признати в рамките на Съюза. От съществено значение е да се насърчава изпитването и разработването на нови методи за намаляване на емисиите, с цел, наред с други причини, ограничаване на преминаването от морски към сухоземен транспорт.
- (35) Методите за намаляване на емисиите имат потенциал за значителни намаления на емисиите. Затова Комисията следва да насърчи изпитването и разработването на тези технологии, *inter alia* — чрез разглеждане на възможността да се създаде съфинансирана съвместна програма с промишлеността, основана на принципите на подобни програми, като например програмата „Чисто небе“.
- (36) Комисията, в сътрудничество с държавите членки и заинтересованите страни, следва допълнително да разработи мерки, определени в работния документ на службите на Комисията от 16 септември 2011 г., озаглавен „Намаляване на емисиите на замърсители от морския транспорт и пакет от инструменти за устойчив воден транспорт“.

- (37) В случаи на нарушаване на доставката на суров петрол, петролни продукти или други въглеводороди, Комисията може да разреши прилагането на по-високи допустими стойности на територията на държавата членка.
- (38) Държавите членки следва да установят подходящи механизми за мониторинг в съответствие с разпоредбите на настоящата директива. Докладите за съдържанието на сярата в течните горива следва да бъдат изпращани на Комисията.
- (39) Настоящата директива следва да съдържа подробни указания по отношение на съдържанието и формата на докладите, за да се осигури хармонизирано отчитане.
- (40) На Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с изменението на еквивалентните стойности на емисиите и критериите за използване на методи за намаляване на емисиите с цел адаптиране на приложения I и II към настоящата директива към научно-техническия прогрес и съответно осигуряване на точно съответствие с относимите инструменти на ИМО и по отношение на изменението на член 2, букви а) — д) и п), член 13, параграф 2, буква б), подточка (i) и член 13, параграф 3 от настоящата директива с цел адаптиране на тези разпоредби към научно-техническия прогрес. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.

- (41) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁴.
- (42) Уместно е Комитетът по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵, да оказва съдействие на Комисията във връзка с одобряването на нови методи за намаляване на емисиите, които не са включени в приложното поле на Директива 96/98/ЕО на Съвета¹⁶.
- (43) Ефективните, пропорционални и възпиращи санкции са важни за прилагането на настоящата директива. Държавите членки следва да включват сред тези санкции глоби, изчислени по такъв начин, че да се гарантира, че те най-малкото лишават отговорните лица от икономическите ползи, които им носят нарушенията, и че тези глоби постепенно се увеличават при повторни нарушения. Държавите членки следва да уведомят Комисията за разпоредбите относно санкциите.

¹⁴ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

¹⁵ 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 (КМБПЗК) и за изменение на регламентите относно безопасността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяването от кораби (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1).

¹⁶ Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване (ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25).

- (44) Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното право на директивите, които са посочени в приложение III, част Б,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1
Цел и обхват

1. Целта на настоящата директива е да бъдат намалени емисиите на серен диоксид, получени при изгарянето на определени видове течни горива и така да се намалят вредните ефекти от такива емисии върху човека и околната среда.
2. Намаляването на емисиите на серен диоксид от изгарянето на някои течни горива, получени от петрол, следва да се постигне с налагане на ограничения на съдържанието на сяра на тези горива като условие за използването им на територията на държавите членки, териториалните им води и определени икономически зони или зони за контрол на замърсяването.

Ограниченията на съдържанието на сяра в някои течни горива, получени от петрол, постановени в настоящата директива, не се прилагат за:

- а) горива, предназначени за изследователски и изпитателни цели;
- б) горива, предназначени за преработка преди крайното им изгаряне;
- в) горива, които подлежат на преработка в рафинерия;

- г) горива, използвани и пласирани на пазара в най-отдалечените региони на Съюза, при условие че съответните държави членки гарантират, че в тези региони:
- (i) се спазват стандартите за качество на въздуха;
 - (ii) котелни горива не се използват, ако тяхното съдържание на сяра надвишава 3 тегловни процента;
- д) горивата, използвани от военни кораби и други плавателни съдове с военно предназначение. Всяка държава членка, обаче, трябва да се стреми чрез приемането на подходящи мерки, които не нарушават действията или капацитета на действие на такива кораби, да осигури тези кораби да действат в съответствие с настоящата директива, доколкото това е разумно и практично;
- е) всяко използване на горива, необходимо конкретно за осигуряването на безопасността на кораб или спасяването на живот в морето;
- ж) всяко използване на горива от кораб, наложено от щета, нанесена от кораба или от негови съоръжения, при условие че са предприети всички разумни мерки след нанасянето на щетата за предотвратяване или минимизиране на прекомерните емисии, и че във възможно най-кратък срок са предприети мерки за отстраняване на щетата. Това не се прилага, ако собственикът или капитанът са действали или с умисъл да причинят щета, или безразсъдно;
- з) без да се засяга член 5, горива, използвани на кораби с въведени одобрени технологии за намаляване на емисиите в съответствие с членове 8 и 10.

Член 2
Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- а) „тежко гориво“ означава:
- (i) всякакво течно гориво, получено от нефт, с изключение на корабно гориво, попадащо под кодове по КН 2710 19 51—2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35 или 2710 20 39, или
 - (ii) всяко извлечено от нефт течно гориво, различно от газьола по смисъла на буква б) и различно от корабното гориво по смисъла на букви в), г) и д), което поради максималните допустими стойности за неговата дестилация, попада в категорията на тежките горива, предназначени за употреба като гориво, и от което по-малко от 65% обемни (включително загубите) дестилират при температура до 250°C по метода ASTM D86. Ако дестилацията не може да бъде определена съгласно метода ASTM D86, нефтопродуктът също се категоризира като тежко гориво;
- б) „газъл“ означава:
- (i) всякакво течно гориво, получено от нефт, с изключение на корабно гориво, попадащо под код по КН 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 или 2710 20 19, или

- (ii) всякакво течно гориво, получено от нефт, с изключение на корабно гориво, попадащо под код по КН 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 или 2710 20 19, или

Дизеловите горива по смисъла на член 2, точка 2 от Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета¹⁷ са изключени от това определение. Горивата, използвани в извънпътната подвижна техника и селскостопанските трактори, също са изключени от това определение;

- в) „*корабно гориво*“ означава всякакво течно гориво, получено от нефт, предназначено или използвано на борда на кораб, включително горивата, определени в ISO 8217. То включва всяко течно гориво, получено от нефт, и използвано на борда на плавателни съдове, плаващи по вътрешните водни пътища, или плавателни съдове с развлекателна цел, съгласно определенията съответно в член 2 от Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и Съвета¹⁸ и член 1, параграф 3 от Директива 94/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁹, когато такива плавателни съдове плават в морски води;

¹⁷ Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕО на Съвета (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58).

¹⁸ Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1997 г. за сближаване законодателствата на държавите-членки във връзка с мерките за ограничаване емисиите на газообразни и прахообразни замърсители от двигатели с вътрешно горене, инсталирани в извънпътна подвижна техника (ОВ L 59, 27.2.1998 г., стр. 1).

¹⁹ Директива 94/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 юни 1994 г. за сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно плавателните съдове с развлекателна цел (ОВ L 164, 30.6.1994 г., стр. 15).

- г) „*корабно дизелово гориво*“ 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;
- д) „*леко корабно дизелово гориво*“ 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;
- е) „*MARPOL*“ означава Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с протокол от 1978 г.;
- ж) „*приложение VI към MARPOL*“ означава приложението, озаглавено „Регламенти за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби“, добавено към MARPOL с протокола от 1997 г.;
- з) „*зони за контрол на емисиите на серен оксид*“ означава морски зони, дефинирани като такива от Международната морска организация (ИМО) съгласно приложение VI към MARPOL;

- и) „пътнически кораби“ означава кораби, които превозват повече от 12 пътника, като пътник е всяко лице, различно от:
- i) капитана и членовете на екипажа или други лица, наети или ангажирани по някакъв начин на борда на кораб във връзка с работата на същия кораб, и
 - ii) дете на възраст под една година;
- й) „редовни услуги“ означава серия от курсове на пътнически кораб, обслужващи трафика между едни и същи две или повече пристанища, или серия от пътувания от или до едно и също пристанище без междинен престой, или:
- i) съгласно публикувано разписание; или
 - ii) с толкова редовни или чести курсове, че представляват неписано разписание;
- к) „военен кораб“ означава кораб, принадлежащ на въоръжените сили на държава, който носи външните белези, отличаващи тези кораби, за неговата националност, под командването на офицер, назначен от правителството на държавата, и чието име се появява в съответния списък със служители или неговия еквивалент, и с екипаж, ръководен съгласно дисциплината на редовните въоръжени сили;

- л) „*закотвени кораби*“ означава кораби, които са стабилно акостирали или закотвени в пристанище на Съюза по време на товарене, разтоварване или нощуване, включително времето, прекарано извън карго операциите;
- м) „*пускане на пазара*“ означава доставяне или набавяне на трети лица срещу заплащане или безплатно, в рамките на юрисдикцията на държавите членки, на корабни горива за изгаряне на борда. Изключва се доставянето или набавянето на корабни горива за износ в резервоарите на товарни кораби;
- н) „*отдалечени региони*“ означава френските отвъдморски територии, Азорските острови, острови Мадейра и Канарските острови, описани в член 349 от ДФЕС;
- о) „*метод за намаляване на емисиите*“ означава всеки монтиран на кораб възел, материал, устройство или апарат, или друга процедура, алтернативно гориво или метод за осигуряване на съответствие, използван като алтернатива на нискосернистите корабни горива, отговарящи на изискванията по настоящата директива, който е проверим, количествено определим и чието приложение може да бъде осигурено;

- п) „*ASTM метод*“ е всеки метод, определен от Американско общество за тестване и материали в неговото издание от 1976 г., определящо стандартните определения и спецификации на гориво-смазочните материали;
- р) „*горивна инсталация*“ е всяко техническо оборудване, в което горивата се окисляват, за да се използва получената топлина.

Член 3

Максимално съдържание на сяра в котелните горива

1. Държавите членки предприемат всички необходими мерки да гарантират, че на тяхна територия не се използват тежки горива със съдържание на сяра над 1,00% тегловен.
2. Ако компетентните органи провеждат подходящ мониторинг на съответните емисии, до 31 декември 2015 г., параграф 1 не се прилага за тежките горива, използвани:
 - а) в горивни инсталации, попадащи в приложното поле на Директива 2001/80/ЕО, за които се прилага член 4, параграф 1, член 4, параграф 2 или член 4, параграф 3, буква а) от посочената директива и които съответстват на пределно допустимите стойности за емисии на серен диоксид за такива инсталации, предвидени в посочената директива;

- б) в горивни инсталации, попадащи в приложното поле на Директива 2001/80/ЕО, за които се прилагат член 4, параграф 3, буква б) и член 4, параграф 6 от посочената директива и чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят 1700 mg/Nm^3 , определени при 3% обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;
 - в) в горивни инсталации, които са различни от посочените в букви а) и б) и чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят 1700 mg/Nm^3 , определени при 3% обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;
 - 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 1700 mg/Nm^3 , определени при 3% обемни кислородно съдържание в сухите димни газове.
3. Ако компетентните органи провеждат подходящ мониторинг на съответните емисии, считано от 1 януари 2016 г., параграф 1 не се прилага за тежките горива, използвани:

- а) в горивни инсталации, попадащи в приложното поле на глава III от Директива 2010/75/ЕС, които съответстват на нормите за допустими емисии на серен диоксид от такива инсталации, предвидени в приложение V към посочената директива, или в случаите когато тези норми за допустими емисии не са приложими съгласно посочената директива — чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят 1700 mg/Nm^3 , определени при 3% обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;
- б) в горивни инсталации, които са различни от посочените в буква а), и чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят 1700 mg/Nm^3 , определени при 3% обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;
- 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 1700 mg/Nm^3 , определени при 3% обемни кислородно съдържание в сухите димни газове.

Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че никоя горивна инсталация, която използва тежки горива с концентрация на сяра, надвишаваща посочената в параграф 1, не работи без разрешение, издадено от компетентен орган, в което се посочват нормите за допустими емисии.

Член 4

Максимално съдържание на сяра в газьола

Държавите членки гарантират, че на тяхна територия не се използват газьоли със съдържание на сяра над 0,10% тегловни.

Член 5

Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива

Държавите членки гарантират, че на тяхна територия не се използват корабни горива със съдържание на сяра над 3,50% тегловни, с изключение на горива, доставяни на кораби, използващи методи за намаляване на емисиите при спазване на член 8, които работят при затворен режим.

Член 6

Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива, използвани в държавите членки в тяхното териториално море, 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 Съюза

1. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, гарантиращи че в тяхното териториално море, изключителни 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 на 18 юни 2014 г.;
 - б) 0,50% в периода, започващ на 1 януари 2020 г.

Настоящият параграф се прилага по отношение на всички кораби, плаващи под всякакви знамена, включително корабите, чието пътуване е започнало извън Съюза, без да се засягат параграфи 2 и 5 от настоящия член и член 7.

2. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, гарантиращи че в тяхното териториално море, изключителни 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 на 1 януари 2015 г.

Настоящият параграф се прилага по отношение на всички кораби, плаващи под всякакви знамена, включително корабите, чието пътуване е започнало извън Съюза.

Комисията надлежно взема предвид всички бъдещи промени в изискванията съгласно приложение VI към MARPOL, приложими в рамките на зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, и когато е целесъобразно, без ненужно забавяне представя подходящи предложения с цел съответно изменение на настоящата директива.

3. Датата на прилагане на параграф 2 за всички нови морски зони, включително пристанища, които ИМО впоследствие определи за зони за контрол на емисиите на серен оксид съгласно правило 14.3.б от приложение VI към MARPOL са 12 месеца след влизането в сила на указанието .
4. Държавите членки отговарят за изпълнението на параграф 2 поне по отношение на:
- кораби, плаващи под техния флаг; и
 - за държави членки, граничещи със зони за контрол на емисиите на серни оксиди, кораби, плаващи под всякакви флагове докато са в техните пристанища.

Държавите членки могат също така да предприемат допълнителни действия за изпълнение по отношение на други кораби съгласно международното морско право.

5. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, гарантиращи, че в тяхното териториално море, изключителни 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 Съюза, корабни горива, чието съдържание на сяра надхвърля 1,50% тегловни до 1 януари 2020 г.

Държавите членки отговарят за изпълнението на това изискване поне по отношение на кораби, плаващи под тяхно знаме, и кораби, плаващи под всякакви знамена, докато са в техни пристанища.

6. Държавите членки изискват правилно попълване на корабните дневници, включително относно операциите за смяна на гориво.
7. Държавите членки се стремят да осигурят наличието на корабни горива, които са в съответствие с настоящата директива, и уведомяват Комисията относно наличието на такива корабни горива в техните пристанища и терминали.

8. Ако държава членка установи, че даден кораб не спазва нормите за корабни горива, които са в съответствие с настоящата директива, компетентният орган на държавата членка има право да изиска от кораба:

- а) да представи данни за действията, извършени за постигане на съответствие; и
- б) да представи доказателства, че е направен опит за закупуване на корабно гориво, което е в съответствие с настоящата директива съобразно с плана за пътуването, и че, при липса на такова в планираното място, са направени опити за намиране на алтернативни източници на такова корабно гориво и че въпреки усилията за намиране на корабно гориво, което е в съответствие с настоящата директива, такова не се е предлагало за закупуване.

От кораба не се изисква да се отклонява от планирания маршрут или да забави неоправдано пътуването, за да постигне съответствие.

Ако даден кораб представи информацията, посочена в първа алинея, съответната държава членка взема предвид всички относими обстоятелства и представени доказателства, за да определи какви действия да предприеме, включително и решение да не предприема мерки по контрол.

Корабът уведомява своята държава на знамето и компетентния орган на съответното пристанище на местоназначението, когато не може да закупи корабно гориво, което е в съответствие с настоящата директива.

Държавата на пристанището уведомява Комисията, че даден кораб е представил доказателства за липсата на корабно гориво, което е в съответствие с настоящата директива.

9. Държавите членки, в съответствие с Правило 18 от приложение VI към MARPOL:
- а) поддържат публично достъпен регистър на местните доставчици на корабни горива;
 - б) осигуряват документиране от страна на доставчика на съдържанието на сяра във всички корабни горива, продавани на тяхна територия, в разписка за доставеното гориво заедно със запечатана проба, подписана от представител на кораба получател;

- в) 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) при откриването на несъответстващо на изискванията корабно гориво осигуряват предприемането на коригиращи действия за осигуряване на съответствието.
10. Държавите членки гарантират, че на тяхна територия не се пускат на пазара корабни дизелови горива, ако съдържанието на сяра на тези корабни дизелови горива надхвърля 1,50% тегловни.

Член 7

Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива, използвани от кораби, закотвени в пристанища на Съюза

1. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че корабите, закотвени в пристанища на Съюза, не използват корабни горива със съдържание на сяра, надвишаващо 0,10% тегловни, като предоставят на екипажа достатъчно време да извърши всякакви необходими операции за промяна на вида използвано гориво възможно най-скоро след пристигането на кейово място или заставане на котва и възможно най-късно преди отплаване.

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

2. Параграф 1 не се прилага:
 - а) когато съгласно публикувани разписания корабите ще бъдат закотвени за по-малко от два часа;
 - б) за кораби, които при закотвяне в пристанища изключват всичките си двигатели и използват брегово захранване.
3. Държавите членки гарантират, че на тяхна територия на пазара се разпространяват само леки дизелови корабни горива, чието съдържание на сяра не надхвърля 0,10% тегловни.

Член 8

Методи за намаляване на емисиите

1. Държавите членки разрешават използването на методи за намаляване на емисиите от страна на кораби под всякакво знаме, намиращи се в техните пристанища, териториално море, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването, като алтернатива на използването на горива, съответстващи на изискванията по членове 6 и 7, при условие че са спазени разпоредбите в параграфи 2 и 4 от настоящия член.

2. Корабите, използващи методите за намаляване на емисиите по параграф 1, трябва да постигат трайно намаления на емисиите на серен диоксид, които са поне еквивалентни на намаленията, които биха били постигнати чрез използване на корабни горива, съответстващи на изискванията по членове 6 и 7. Еквивалентните норми на емисиите се определят в съответствие с приложение I.
3. Като алтернативно средство за намаляване на емисиите държавите членки насърчават закотвените кораби да използват електрозахранващи системи, намиращи се на брега.
4. Методите за намаляване на емисиите по параграф 1 съответстват на критериите, предвидени в инструментите, посочени в приложение II.
5. Когато това е обосновано с оглед на научно-техническия прогрес по отношение на алтернативните методи за намаляване на емисиите и по начин, който осигурява строго спазване на относимите инструменти и норми, приети от ИМО, Комисията:

- а) се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 16, с които да изменя приложения I и II;
- б) приема актове за изпълнение, които определят подробни изисквания за мониторинг на емисиите, когато е целесъобразно. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 9

Одобряване на методите за намаляване на емисиите, подлежащи на използване на борда на кораби, плаващи под знамето на държава членка

1. Методите за намаляване на емисиите, попадащи в приложното поле на Директива 96/98/ЕО, подлежат на одобрение съгласно посочената директива.
2. Методите за намаляване на емисиите, които не попадат в приложното поле на параграф 1 от настоящия член, подлежат на одобрение съгласно процедурата, посочена в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2099/2002, като се вземат под внимание:
 - а) указанията, разработени от ИМО;

- б) резултатите от изпитванията, проведени съгласно член 10;
- в) ефектите върху околната среда, включително постижимите намаления на емисиите и въздействията върху екосистемите в разположени в заливи пристанища, пристани и в речни устия; както и
- г) осъществимостта на мониторинг и проверка.

Член 10

Изпитвания на нови методи за намаляване на емисиите

Държавите членки могат, в сътрудничество с други държави членки, по целесъобразност, да одобряват изпитвания на методи за намаляване на емисиите, прилагани на кораби, плаващи под тяхното знаме или в морски зони под тяхната юрисдикция. По време на тези изпитвания не е задължително използването на корабни горива, отговарящи на изискванията по членове 6 и 7, при условие че са изпълнени всички условия по-долу:

- а) Комисията и всяка държава на пристанището се уведомяват писмено поне шест месеца преди започването на изпитванията;
- б) срокът на валидност на разрешенията за провеждане на изпитванията не надвишава 18 месеца;
- в) на всички участващи кораби са инсталирани защитени срещу външна намеса съоръжения за постоянен мониторинг на емисиите на димни газове и тези съоръжения се използват по време на изпитванията;

- г) всички участващи кораби постигат намаления на емисиите, които са поне еквивалентни на намаленията, които биха били постигнати чрез максималните допустими стойности на съдържанието на сяра в горивата по настоящата директива;
- д) за всички отпадъци, създадени при използването на методите за намаляване на емисиите по време на изпитванията, има подходящи системи за управление на отпадъците;
- е) изготвя се оценка на въздействието върху морската среда, по-специално върху екосистемите в разположени в заливи пристанища и в речни устия, през цялото времетраене на изпитванията; и
- ж) в рамките на шест месеца от края на изпитванията на Комисията се предоставят пълни резултати от изпитванията и се осигурява публичен достъп до тях.

Член 11

Финансови мерки

Държавите членки могат да приемат финансови мерки в полза на оператори, засегнати от настоящата директива, когато тези финансови мерки са в съответствие с приложимите и бъдещите правила за държавна помощ в тази област.

Член 12

Промяна в снабдяването с горива

Ако в резултат на внезапна промяна в снабдяването със суров нефт, петролни продукти или други въглеводороди, държавата членка се затрудни при прилагането на нормите за максимално съдържание на сяра, посочени в членове 3 и 4, тази държава-членка информира Комисията за това. Комисията може да разреши прилагането на високи норми на територията на тази държава членка за определен период, не по-дълъг от шест месеца. Тя уведомява Съвета и държавите членки за решението си. Всяка държава членка може да отнесе това решение пред Съвета в едномесечен срок. В двумесечен срок, с квалифицирано мнозинство, Съветът може да приеме различно решение.

Член 13
Проби и анализ

1. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да проверяват чрез вземане на проби дали съдържанието на сяра в използваните горива съответства на изискванията по членове 3 до 7. Вземането на проби започва от датата на влизане в сила на съответните норми за максимално съдържание на сяра в горивата. То се извършва периодично, достатъчно често и в достатъчно количество, така че пробите да са представителни за проверяваното гориво и, при корабните горива, за горивото, което се използва от плавателните съдове, когато се намират в съответните морски зони и пристанища. Пробите се анализират без ненужно забавяне.
2. Използват се следните методи за вземане на проби, анализ и инспекция на корабни горива:
 - а) проверка на корабните дневници и на разписките за доставено гориво; и
 - б) по целесъобразност, следните методи за вземане на проби и анализ:
 - (i) 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, приети на 17 юли 2009 г. с Резолюция 182(59) на Комитета по опазване на морската среда (MEPC) на ИМО и за анализ на съдържанието на сяра, или

(ii) вземане на проби и анализ на съдържанието на сяра в корабно гориво, предназначено за изгаряне на борда, съдържащо се в резервоарите, когато е технически и икономически осъществимо, и в запечатани проби на борда на корабите.

3. Референтният метод, възприет за определяне на съдържанието на сяра, е методът съгласно ISO 8754 (2003) или EN ISO 14596:2007.

За да се определи дали доставеното и използвано на борда на корабите гориво съответства на максималните допустими стойности на съдържанието на сяра съгласно членове 4 до 7, се използва Процедурата за проверка на горивото въз основа на горивни проби, установена в допълнение VI към приложение VI към MARPOL.

4. Комисията се оправомощава да приема актове за изпълнение по следните въпроси:

а) честотата на вземането на проби,

б) методите за вземане на проби;

в) определението за представителна проба от проверяваното гориво.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 14

Отчетност и преразглеждане

1. До 30 юни всяка година държавите членки, въз основа на резултатите от вземането на проби, анализа и инспекциите, проведени в съответствие с член 13, представят пред Комисията доклад относно спазването през предходната година на установените в настоящата директива норми за съдържанието на сяра.

Въз основа на докладите, получени в съответствие с първа алинея от настоящия параграф, и уведомленията за липсата на корабно гориво, съответстващо на изискванията по настоящата директива, представени от държавите членки в съответствие с член 6, параграф 8, пета алинея, Комисията, в срок от 12 месеца от датата, посочена в първа алинея от настоящия параграф, изготвя и публикува доклад относно изпълнението на настоящата директива. Комисията оценява необходимостта от допълнително засилване на съответните разпоредби на настоящата директива и внася подходящите законодателни предложения за тази цел.

2. До 31 декември 2013 г., Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, който по целесъобразност се придружава от законодателни предложения. В доклада си Комисията разглежда потенциала за намаляване на замърсяването на въздуха, като, *inter alia*, взема предвид: годишните доклади, представени в съответствие с параграфи 1 и 3, наблюдаваното качество на въздуха и киселинността, разходите за гориво, потенциалното икономическо въздействие и наблюдаваното преминаване от един към друг вид транспорт, както и напредъка в намаляването на емисиите от кораби.
3. Комисията може да приема актове за изпълнение относно информацията, която да бъде включена в този доклад, и формата на доклада, посочен в параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

Член 15

Адаптиране към научния и техническия прогрес

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 16 относно адаптиране към научно-техническия прогрес на букви (а) до (д) и (п) от член 2, буква б)(i) от член 13, параграф 2, и член 13, параграф 3. Тези адаптации не трябва да водят до пряка промяна на приложното поле на настоящата директива или на максималните допустими стойности на съдържанието на сяра в горивата, посочени в настоящата директива.

Член 16

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 5 и член 15, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 17 декември 2012 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, предвидено в член 8, параграф 5 и член 15, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 8, параграф 5 и член 15, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражение в срок от три месеца, след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с три месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 17

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 18

Санкции

Държавите членки определят санкциите, приложими при нарушение на национални разпоредби, приети съгласно настоящата директива.

Определените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи и могат да включват глоби, изчислени по такъв начин, че да се гарантира, че те най-малкото лишават отговорните лица от икономическите ползи, които им носят нарушенията на националните разпоредби, посочени в първа алинея, и че тези глоби постепенно се увеличават при повторни нарушения.

Член 19

Отмяна

Директива 1999/32/ЕО, изменена с актовете, посочени в приложение III, част А, се отменя, без да се засягат задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното право на директивите, които са посочени в приложение III, част Б.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение IV.

Член 20
Влизане в сила

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

Член 21
Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в ...

За Европейския парламент:

За Съвета

Председател

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I
ЕКВИВАЛЕНТНИ НОРМИ ЗА ЕМИСИИ ПРИ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА МЕТОДИ ЗА
НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 2

Максимални допустими стойности на съдържанието на сяра в корабните горива, посочени в член 6 и член 7 на настоящата директива и по правила 14.1 и 14.4 от приложение VI към MARPOL и съответстващите им норми за емисиите по член 8, параграф 2:

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

Забележка:

- Използването на съотношението на емисиите се прилага само при използване на получени от нефт дестилатни или остатъчни горива.
- В обосновани случаи, когато съдържанието на CO₂ е намалено чрез системата за пречистване на отработени газове (EGC), съдържанието на CO₂ може да бъде измерено на входа на системата за EGC, при условие че точността на този метод може да бъде категорично доказана.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

КРИТЕРИИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА МЕТОДИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 4

Методите за намаляване на емисиите, посочени в член 8, съответстват най-малкото на критериите, посочени в следните инструменти, според това доколко са приложими:

Метод за намаляване на емисиите	Критерии за използване
Смесване на корабно гориво с изпаряващите се количества втечен природен газ (boil-off gas)	Решение 2010/769/ЕС на Комисията ²⁰ .
Системи за пречистване на отработени газове	Резолюция на МЕРС.184(59), приета на 17 юли 2009 г. „Промивната вода от системите за пречистване на отработени газове, които използват химикали, добавки, препарати и съответни химикали, създадени на място“, посочени в точка 10.1.6.1 от Резолюция МЕРС.184(59), не се изхвърля в морето, включително в намиращи се в заливи пристанища, пристани и речни устия, освен ако операторът на кораба не докаже, че изхвърлянето на тази промивна вода няма значителни отрицателни въздействия и не поражда рискове за здравето на човека и околната среда. Ако използваният химикал е сода каустик, достатъчно е

²⁰ Решение 2010/769/ЕС 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 46 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).

	<p>промивната вода да отговаря на критериите, предвидени в Резолюция МЕРС.184(59), и нейното рН да не надвишава 8,0.</p>
<p>Биогорива</p>	<p>Използването на биогорива, както са определени в Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²¹, които съответстват на съответните стандарти CEN и ISO.</p> <p>Смесите от биогорива и корабни горива трябва да съответстват на нормите за максимално допустимо съдържание на сяра, посочени в член 5, член 6, параграфи 1, 2а и 5 и член 7 от настоящата директива.</p>

²¹ Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16).

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Част А

Отменената директива и списък на нейните последователни изменения
(посочени в член 19)

Директива 1999/32/ЕО на Съвета

ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 113

Регламент (ЕО) № 1882/2011 на Европейския
парламент и на Съвета

(ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1)

Само точка 19 от приложение I

Директива 2005/33/ЕО на Европейския парламент
и на Съвета

(ОВ L 191, 22.7.2005 г., стр. 59)

Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския
парламент и на Съвета

(ОВ L 87, 31.3.2009 г., стр. 109)

Само точка 3.4 от приложението

Директива 2009/30/ЕО на Европейския парламент
и на Съвета

(ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 88)

Само член 2

Директива 2012/33/ЕС на Европейския парламент
и на Съвета

(ОВ L 327, 27.11.2012 г., стр. 1)

Част Б
Срокове за транспониране в националното право
(посочени в член 19)

Директива	Срок за транспониране
1999/32/ЕО	1 юли 2000 г.
2005/33/ЕО	11 август 2006 г.
2009/30/ЕО	31 декември 2010 г.
2012/33/ЕС	18 юни 2014 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Директива 1999/32/ЕО	Настоящата директива
Член 1, параграф 1	Член 1, параграф 1
Член 1, параграф 2, втора алинея, уводни думи	Член 1, параграф 2, втора алинея, уводни думи
Член 1, параграф 2, втора алинея, букви а), б) и в)	Член 1, параграф 2, втора алинея, букви а), б) и в)
Член 1 параграф 2, втора алинея, буква г), уводни думи	Член 1, параграф 2, втора алинея, буква г), уводни думи
Член 1, параграф 2), втора алинея, буква г), тире 1	Член 1, параграф 2, втора алинея, буква г), точка (i)
Член 1, параграф 2, втора алинея, буква г), тире 2	Член 1, параграф 2, втора алинея, буква г), точка (ii)
Член 1 параграф 2, втора алинея, букви д) до з)	Член 1, параграф 2, втора алинея, букви д) до з)
Член 2, уводни думи	Член 2, уводни думи
Член 2, точка 1	Член 2, буква а)
Член 2, точка 1, тире 1	Член 2, буква а), точка (i)
Член 2, точка 1, тире 2	Член 2, буква а), точка (ii)
Член 2, точка 2	Член 2, буква б)
Член 2, точка 2, тире 1	Член 2, буква б), точка (i)
Член 2, точка 2, тире 2	Член 2, буква б), точка (ii)

Член 2, точка 2, заключителни думи	Член 2, буква б), заключителни думи
Член 2, точка 3	Член 2, буква в)
Член 2, точка 3а	Член 2, буква г)
Член 2, точка 3б	Член 2, буква д)
Член 2, точка 3в	Член 2, буква е)
Член 2, точка 3г	Член 2, буква ж)
Член 2, точка 3д	Член 2, буква з)
Член 2, точка 3е	Член 2, буква и)
Член 2, точка 3ж	Член 2, буква й)
Член 2, точка 3з	Член 2, буква к)
Член 2, точка 3и	Член 2, буква л)
Член 2, точка 3й	Член 2, буква м)
Член 2, точка 3к	Член 2, буква н)
Член 2, точка 3л	Член 2, буква о)
Член 2, точка 4	Член 2, буква п)
Член 2, точка 5	Член 2, буква р)
Член 3	Член 3
Член 3а	Член 5
Член 4	Член 4
Член 4а, параграф 1	Член 6, параграф 2
Член 4а, параграф 1а	Член 6, параграф 1

Член 4а, параграф 2	Член 6, параграф 3
Член 4а, параграф 3	Член 6, параграф 4
Член 4а, параграф 4	Член 6, параграф 5
Член 4а, параграф 5	Член 6, параграф 6
Член 4а, параграф 5а	Член 6, параграф 7
Член 4а, параграф 5б	Член 6, параграф 8
Член 4а, параграф 6	Член 6, параграф 9
Член 4а, параграф 7	Член 6, параграф 10
Член 4б	Член 7
Член 4в, параграф 1 и 2	Член 8, параграф 1 и 2
Член 4в, параграф 2а	Член 8, параграф 3
Член 4в, параграф 3	Член 8, параграф 4
Член 4в, параграф 4	Член 8, параграф 5
Член 4г	Член 9
Член 4д	Член 10
Член 4е	Член 11
Член 5	Член 12
Член 6, параграф 1	Член 13, параграф 1
Член 6, параграф 1а	Член 13, параграф 2
Член 6, параграф 2	Член 13, параграф 3
Член 6, параграф 1б	Член 13, параграф 4

Член 7, параграф 1 и 2	Член 14, параграф 1 и 2
Член 7, параграф 1а	Член 14, параграф 3
Член 7, параграф 3	-
Член 7, параграф 4	Член 15
Член 9	Член 17
Член 9а	Член 16
Член 10	-
Член 11, параграф 1	Член 18, първа алинея
Член 11, параграф 2	Член 18, втора алинея
-	Член 19
Член 12	Член 20
Член 13	Член 21
Приложения I и II	Приложения I и II
-	Приложение III
-	Приложение IV