



V Bruseli 16. 4. 2018
COM(2018) 188 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**o vykonávaní a dodržiavaní noriem pre obsah síry v lodných palivách stanovených v
smernici (EÚ) 2016/802 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách**

1. Správa o dodržiavaní noriem pre síru, v ktorej sa vyhodnocuje potreba ďalšieho posilnenia ustanovení smernice a zvažuje potenciál ďalšieho zníženia znečistenia ovzdušia

Smernica Rady 1999/32/ES o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách¹ bola viackrát podstatným spôsobom zmenená, naposledy smernicou 2012/33/EÚ z 21. novembra 2012, pokiaľ ide o obsah síry v lodných palivách², ktorá nadobudla účinnosť 17. decembra 2012 a mala byť transponovaná do 18. júna 2014. Smernica Rady 1999/32/ES bola po rôznych podstatných zmenách kodifikovaná ako smernica (EÚ) 2016/802 z 11. mája 2016 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách³ (ďalej len „smernica o síre“) v záujme zachovania jasnosti a prehľadnosti.

Hlavným cieľom smernice o síre je znížiť škodlivé zdravotné účinky a environmentálne škody spôsobené emisiami oxidu siričitého (SO₂) vznikajúcimi pri spaľovaní niektorých druhov kvapalných palív. Bez ohľadu na články 3 a 4, ktorými sa upravuje obsah síry v ťažkom vykurovacom oleji a plynových olejoch používaných v určitých spaľovacích zariadeniach na pevnine, smernica momentálne upravuje najmä obsah síry v kvapalných palivách používaných v lodiach („lodné palivá“).

V článku 14 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/802 sa vyžaduje, aby členské štáty každý rok predložili Komisii do 30. júna správu o dodržiavaní noriem pre síru v prípade kvapalných palív spadajúcich do rozsahu pôsobnosti smernice na základe kontrol vykonaných v predchádzajúcom roku. Na základe týchto správ jednotlivých členských štátov a oznámení týkajúcich sa nedostupnosti lodných palív Komisia podáva každý rok správu o vykonávaní smernice. V článku 14 ods. 1 sa okrem toho vyžaduje, aby Komisia vyhodnotila potrebu ďalšieho posilnenia relevantných ustanovení smernice a aby na ten účel vypracovala legislatívne návrhy.

Smernica 2012/33/EÚ sa mala transponovať do 18. júna 2014. Bez ohľadu na to, hlavná zmena, ktorú smernica 2012/33/EÚ priniesla, a to povinné používanie lodných palív s nízkym obsahom síry v Baltskom a Severnom mori, ktoré sú označené za kontrolné oblasti emisií oxidov síry („európske kontrolné oblasti SO_x“), nadobudla účinnosť až 1. januára 2015. Členské štáty následne predložili Komisii svoje prvé správy o dodržiavaní nových požiadaviek na obsah síry v európskych kontrolných oblastiach SO_x najskôr 30. júna 2016. Vzhľadom však na to, že nie všetky členské štáty využili pri svojich správach z roku 2016 nové nástroje a vzor na podávanie správ, bol celkový obraz o úrovni presadzovania a dodržiavania nových noriem pre síru v EÚ v roku 2016 stále do istej miery skreslený. Preto s cieľom predložiť Európskemu parlamentu a Rade stabilnejší a súhrnný prehľad o úrovni presadzovania a dodržiavania prísnejších noriem pre síru v lodných palivách od nadobudnutia účinnosti požiadaviek na nízky obsah síry v európskych kontrolných oblastiach SO_x 1. januára 2015, sa Komisia rozhodla spracovať v tejto jednej správe spoločne obdobie rokov 2015 – 2017.

¹ Ú. v. ES L 121, 11.5.1999, s. 13.

² Ú. v. EÚ L 327, 27.11.2012, s. 1.

³ Ú. v. EÚ L 132, 21.5.2016, s. 58.

Súčasťou tejto správy je aj prehľad príslušných podporných mechanizmov, ktoré EÚ zaviedla v záujme podpory členských štátov a európskeho odvetvia lodnej dopravy pri vykonávaní a presadzovaní zmien zavedených smernicou 2012/33/EÚ a zabezpečovaní súladu s nimi. V neposlednom rade sa zaoberá technickou pomocou poskytovanou susedným krajinám, ako aj medzinárodnou spoluprácou a obsahuje určité návrhy na ďalšie posilnenie niektorých ustanovení smernice.

V súlade s článkom 14 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/802 sa už Komisia zaoberala nákladmi a prínosmi potenciálnych ďalších opatrení na úrovni Únie v oblasti znižovania emisií do ovzdušia vrátane emisií z lodnej dopravy, a to v rámci svojho balíka politických opatrení pre čistejšie ovzdušie⁴⁵ z decembra 2013, ktorý bol prijatý v nadväznosti na hĺbkové preskúmanie politik EÚ v oblasti kvality ovzdušia. Po tomto preskúmaní sa Komisia rozhodla, že nepredloží konkrétny legislatívny návrh týkajúci sa emisií z lodí v rámci svojho balíka politických opatrení pre čistejšie ovzdušie. Komisia však do svojho návrhu smernice o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie⁶ zahrnula ustanovenie (článok 5 ods. 1), na základe ktorého by sa členským štátom umožnilo, aby do svojich celkových národných záväzkov týkajúcich sa zníženia emisií započítali zníženie emisií SO₂, oxidov dusíka (NO_x) a jemných tuhých častíc (PM_{2,5}), ktoré dosiahli vďaka dodatočným opatreniam znižujúcim znečisťovanie ovzdušia z lodí. Do smernice (EÚ) 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie⁷ (ďalej len „nová smernica o NES“) však nebola zahrnutá táto navrhovaná flexibilita ani žiadne iné ustanovenie upravujúce znižovanie emisií z lodí.

Komisia pokračuje vo vyhodnocovaní pokroku pri znižovaní emisií z lodí vrátane iných emisií než SO_x, ako aj potenciálu pre ďalšie znižovanie emisií v tomto odvetví. V tejto správe sa takisto stručne načrtávajú iniciatívy, ktoré sa v súčasnosti realizujú v tejto oblasti.

2. Hlavné zmeny zavedené smernicou 2012/33/EÚ a ich účinky

V roku 2008 Medzinárodná námorná organizácia (IMO) prijala zmeny prílohy VI k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (ďalej len „revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL“), ktorá obsahuje ustanovenia o zabránení znečisťovaniu ovzdušia z lodí. Revidovaná príloha VI k dohovoru MARPOL nadobudla platnosť 1. júla 2010 a článkom 1 ods. 6 písm. b) smernice 2012/33/EÚ sa do práva Únie zaviedla jedna z hlavných zmien revízie, a to povinné používanie lodných palív s maximálnym obsahom síry 0,10 % v kontrolných oblastiach SO_x od 1. januára 2015 [článok 6 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/802].

Podobne ako v revidovanej prílohe VI k dohovoru MARPOL sa v článku 1 ods. 6 písm. c) smernice 2012/33/EÚ takisto stanovilo používanie palív s maximálnym obsahom síry 0,50 % vo všetkých ostatných vodách patriacich do jurisdikcie členských štátov (ďalej len „európske vody“) okrem kontrolných oblastí SO_x, a to od 1. januára 2020 (článok 6 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/802). Na rozdiel však od revidovanej prílohy VI k dohovoru MARPOL nie je

⁴ Pozri: „Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas“ (Osobitné hodnotenie emisií z lodnej dopravy vrátane posúdenia zriadenia nových možných kontrolných oblastí emisií v európskych moriach), VITO, marec 2013.

⁵ Pozri: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm.

⁶ COM(2013) 920 final.

⁷ Ú. v. EÚ L 344, 17.12.2016, s. 1.

nadobudnutie účinnosti tejto požiadavky v EÚ v roku 2020 podmienené neskorším preskúmaním dostupnosti palív spĺňajúcich požiadavky, čím sa od začiatku zaručuje právna istota a odvetvie má dostatočný čas na prípravu.

Doposiaľ sa ukazuje, že povinné používanie palív s obsahom síry 0,10 % v európskych kontrolných oblastiach SO_x od januára 2015 účinne prispieva k dosahovaniu účelu smernice spočívajúcemu v znížení škodlivých účinkov emisií oxidu siričitého z lodí na ľudí a životné prostredie. Viac ako 93 % lodí skontrolovaných v kontrolných oblastiach SO_x dodržalo prísnejšie koncentrácie síry, čo malo za následok významné zníženie koncentrácií oxidu siričitého v okolitom ovzduší v regiónoch susediacich s kontrolnými oblasťami SO_x [napr. až o 60 % v Dánsku⁸, o 50 % na nemeckom ostrove Neuwerk v Severnom mori⁹ a švédskych ostrovoch Öland (Ottenby) a Gotland (Hoburgen)¹⁰ a o viac ako 20 % v regióne Rotterdam-Rijnmond¹¹].

Po tom, čo v roku 2020 nadobudne účinnosť požiadavka týkajúca sa maximálneho obsahu síry vo výške 0,5 %, očakáva sa zníženie koncentrácií SO₂ v okolitom ovzduší aj vo všetkých ostatných pobrežných oblastiach v EÚ. Stále však bude potrebné stanoviť, či limit pre síru vo výške 0,5 % bude mať tie isté prínosy ako limit pre síru vo výške 0,1 % v európskych kontrolných oblastiach SO_x, vďaka ktorým budú všetci občania EÚ požívať rovnakú ochranu pred znečistením ovzdušia z lodí.

3. Podpora Únie pre členské štáty a odvetvie s cieľom uľahčiť presadzovanie a dodržiavanie prísnejších noriem týkajúcich sa obsahu síry

Pred 1. januárom 2015 sa predpokladalo, že cena lodného paliva s maximálnym obsahom síry 0,1 % (lodný plynový olej alebo LPO) bude o 65 – 80 % vyššia než cena ťažkého vykurovacieho oleja, ktorý sa doposiaľ používal v kontrolných oblastiach SO_x¹². Mnoho vlastníkov a prevádzkovateľov lodí predpokladalo, že nadobudnutie účinnosti požiadavky na 0,1 % obsah síry bude mať významný hospodársky vplyv z dôvodu výrazného nárastu prevádzkových nákladov, najmä pre vlastníkov lodí, ktorí vykonávajú veľkú časť svojich

⁸ Dánske ministerstvo životného prostredia a výživy, november 2016, „Sulphur content in the air halved since 2014“ (Obsah síry v ovzduší sa od roku 2014 znížil o polovicu), pozri: <http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/>.

⁹ Kattner et al., 2015, „Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions“ (Monitorovanie dodržiavania predpisov týkajúcich sa obsahu síry v lodnej doprave prostredníctvom meraní emisií z lodí na mieste) a Seyler et al., 2017, „Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements“ (Monitorovanie emisií z lodnej dopravy v nemeckom zálive pomocou meraní MAX-DOAS).

¹⁰ IVL - Swedish Environmental Research Institute (švédsky Výskumný inštitút pre životné prostredie), november 2015, „Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations“ (Znížený obsah síry v ovzduší po sprísnení predpisov týkajúcich sa lodných palív), pozri: <http://www.ivl.se/>.

¹¹ Rotterdam Rijnmond Environmental Protection Agency (Agentúra pre ochranu životného prostredia Rotterdam Rijnmond, DCMR), júl 2015, „Cleaner air from cleaner shipping“ (Čistejší vzduch z čistejšej lodnej dopravy), pozri: <http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html>.

¹² Pozri: Európska námorná bezpečnostná agentúra, december 2010, „The 0,1% sulphur in fuel requirement as from 1 January 2015 in SECAs – An assessment of available impact studies and alternative means of compliance“ („Požiadavka na 0,1 % obsah síry v palivách od 1. januára 2015 v SECA – posúdenie dostupných štúdií o vplyve a alternatívne spôsoby dodržiavania tejto požiadavky“).

činností v európskych kontrolných oblastiach SO_x. Komisia predložila niekoľko sprievodných opatrení a podporných mechanizmov (ktoré sa podrobnejšie rozširujú ďalej v texte) s cieľom podporiť presadzovanie a dodržiavanie prísnejších noriem týkajúcich sa obsahu síry a minimalizovať nežiaduce vedľajšie účinky.

V niekoľkých následných štúdiách^{13,14,15} sa však dospelo k záveru, že zavedenie požiadaviek na nízky obsah síry v európskych kontrolných oblastiach SO_x nevedlo k poklesu prepravy alebo významnému presunu na cestnú dopravu. Nezistilo sa, že by došlo k zatvoreniu spoločností alebo námorných služieb alebo k poklesu obratu nákladu v prístavoch v severnej Európe, ktoré by bolo možné priamo pripísať požiadavkám pre kontrolné oblasti SO_x, a nevykázali sa ani žiadne závažné prípady nedostatku vyhovujúcich palív. Hoci pokles cien ropy sa považuje za hlavný dôvod toho, že neboli zaznamenané žiadne negatívne účinky požiadaviek na nízky obsah síry v kontrolných oblastiach SO_x, podpora EÚ pre členské štáty a zainteresované strany v oblasti námornej dopravy takisto prispela k tomu, aby vplyv požiadaviek na nízky obsah síry na konkurencieschopnosť odvetvia a podiel jednotlivých druhov dopravy zostal minimálny.

3.1. Európske fórum pre udržateľnú lodnú dopravu

V nadväznosti na súbor nástrojov pre udržateľnú vodnú dopravu zo septembra 2011¹⁶ Komisia zriadila v roku 2013 ESSF¹⁷ ako osobitné fórum uľahčujúce štruktúrovaný dialóg a spoluprácu medzi rôznymi útvarmi Komisie, členskými štátmi a zainteresovanými stranami v oblasti námornej dopravy s cieľom lepšie riešiť výzvy v oblasti environmentálnej udržateľnosti, ktorým čelí odvetvie námornej dopravy EÚ. Popri technických záležitostiach súvisiacich s rôznymi možnosťami dodržiavania požiadaviek na nízky obsah síry ESSF sa takisto zaoberá konkurencieschopnosťou odvetvia lodnej dopravy EÚ a novými spôsobmi financovania udržateľnej námornej dopravy.

ESSF tvoria plénum a technické expertné skupiny (ďalej len „podskupiny“) a predsedá mu Komisia, pričom Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) pôsobí ako technický sekretariát. ESSF v súčasnosti pozostáva zo štyroch špecializovaných podskupín¹⁸, ktorých členmi sú experti z členských štátov a zainteresované strany a predsedá im Komisia spolu so zástupcami členských štátov a/alebo zainteresovaných strán. Podskupina pre vykonávanie smernice o síre, ktorú neskôr nahradila podskupina pre emisie z lodnej dopravy, zohrávala kľúčovú úlohu pri podpore príprav na nadobudnutie účinnosti požiadavky na 0,1 % obsah síry v európskych kontrolných oblastiach SO_x a v súčasnosti podporuje prípravy na vykonanie

¹³ CE Delft, apríl 2016, „SECA Assessment: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits - First drawings from European experiences“ (Posúdenie oblastí SECA: vplyvy limitov pre síru v lodných palivách pre oblasti SECA na rok 2015 – prvé závery zo skúseností v Európe).

¹⁴ Prieskum, ktoré vykonalo Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva v rámci podskupiny ESSF pre konkurencieschopnosť (prezentovaný na plenárnom zasadnutí ESSF 26. januára 2016).

¹⁵ Dánska technická univerzita, „Mitigating and reversing the side-effects of environmental legislation on Ro-Ro shipping in Northern EuropeRoRo SECA“ (Zmierňovanie a zvrátenie vedľajších účinkov právnych predpisov v oblasti životného prostredia na prevádzku lodnej dopravy typu ro-ro v severoeurópskych oblastiach SECA), štúdia vykonaná od 15. 6. 2015 do 14. 6. 2017.

¹⁶ COM(2013) 475 final.

¹⁷ Rozhodnutie Komisie z 24. septembra 2013 o zriadení skupiny expertov pre udržateľnosť námornej dopravy – Európske fórum pre udržateľnú lodnú dopravu (ESSF), C(2013) 5984 final.

¹⁸ Emisie z lodnej dopravy, skvapalnený zemný plyn, systémy čistenia výfukových plynov, konkurencieschopnosť.

požiadavky na 0,5 % obsah síry¹⁹. Rozsah pôsobnosti ESSF sa neobmedzuje na vykonávanie smernice o síre a fórum sa takisto zaoberá emisiami skleníkových plynov z lodí a lodným odpadom²⁰.

ESSF poskytuje členským štátom a odvetviu konkrétnu a individualizovanú podporu v príslušných oblastiach, ktorými sa zaoberajú podskupiny. Pomohla pri vypracúvaní usmerňovacích dokumentov Komisie a EMSA, vykonávacích a delegovaných aktov Komisie, podnetov (EÚ) adresovaných IMO a pri preskúšaní legislatívnych aktov Únie²¹. ESSF predstavuje produktívnu spoluprácu medzi útvarmi Komisie, národnými expertmi a zainteresovanými stranami zameranú na posilnenie udržateľného a konkurencieschopného odvetvia lodnej dopravy v EÚ. Vzhľadom na úspešnosť ESSF bol jeho mandát predĺžený do 30. júna 2018²² a na poslednom plenárnom zasadnutí ESSF 16. októbra 2017 sa odporučilo jeho ďalšie predĺženie.

3.2. Finančná podpora EÚ na podporu využívania čistých lodných technológií

Komisia aktívne podporuje zvyšujúcu sa udržateľnosť námornej dopravy v EÚ prostredníctvom širokej škály finančných nástrojov zameraných na výskum, vývoj a projekty zavádzania inovatívnych technológií alebo čistých palív.

Z programu Horizont 2020²³ sa spolufinancujú projekty v oblasti výskumu a inovácie, ktorých cieľom je zlepšovať technológie na podporu udržateľnej lodnej dopravy (napr. systémy na čistenie výfukových splodín, čisté a efektívne motory, nové technológie ako sú palivové články, elektrifikácia a pohon na obnoviteľné energie, napr. vietor, zlepšená hydrodynamika) a pripraviť odvetvie lodnej dopravy EÚ na splnenie povinností a cieľov v oblasti životného prostredia na úinijnej a medzinárodnej úrovni.

Prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy (NPE) sa podporuje ekologická lodná doprava vďaka financovaniu „zelenej“ infraštruktúry a palubného vybavenia. Na obdobie rokov 2014 a 2015 sa z NPE (vrátane programu „Námorné diaľnice“²⁴) vyčlenilo viac ako 185 miliónov EUR na štúdie, pilotné akcie a infraštruktúrne projekty²⁵.

S cieľom riešiť výzvu, ktorej európske odvetvie lodnej dopravy čelí v oblasti prístupu k finančnej podpore od komerčných bánk na účely financovania ekologických lodných technológií, Komisia po prípravnej práci, ktorú vykonalo EDFS, a v úzkej spolupráci s Európskou investičnou bankou vyvinula program záruky ekologickej lodnej dopravy (Green Shipping Guarantee – GSG). Program GSG sa financuje z NPE a Európskeho fondu pre

¹⁹ Pozri Register expertných skupín Komisie, č. E02869, <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm>.

²⁰ Tieto podskupiny ukončili svoj mandát a následne bola ich činnosť ukončená: financovanie, výskum a vývoj, prístavné zberné zariadenia, monitorovanie, vykazovanie a overovanie emisií CO₂ z lodnej dopravy.

²¹ Zoznam výsledkov môžete nájsť na: <http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html>.

²² Rozhodnutie Komisie C(2015) 9741 zo 7. 1. 2016.

²³ Rámcový program EÚ pre výskum a inovácie (2014 – 2020), pozri takisto: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport>.

²⁴ Pozri takisto: <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea>.

²⁵ Pozri takisto dokument Komisie SWD(2016) 326 final z 30. septembra 2016 o vykonávaní stratégie EÚ v oblasti námornej dopravy na obdobie rokov 2009 – 2018, odsek 52.

strategické investície (EFSI) a jeho celkové finančné krytie predstavuje 750 miliónov EUR. Očakáva sa, že vďaka programu sa v európskom odvetví lodnej dopravy vygenerujú investície vo výške 3 miliárd EUR. V decembri 2017 bola podpísaná prvá transakcia v rámci programu GSG na financovanie výstavby trajektu s pohonom na LNG²⁶.

3.3. Technická podpora Európskej námornej bezpečnostnej agentúry pre členské štáty

Komisia poverila EMSA²⁷ ďalšími činnosťami, ktoré majú uľahčiť vykonávanie a presadzovanie požiadaviek na nízky obsah síry. EMSA v tejto súvislosti poskytuje správnym orgánom členských štátov osobitnú technickú pomoc vo forme seminárov, školení²⁸, výmeny najlepších postupov a iných technických usmernení a nástrojov.

Komisia zároveň poverila EMSA, aby vykonala kolo návštev v členských štátoch s cieľom monitorovať účinné vykonávanie smernice a príslušných vykonávacích právnych predpisov²⁹. Návštevy EMSA zvyčajne trvajú niekoľko dní, počas ktorých sa podrobne diskutuje o vnútroštátnych právnych predpisoch a postupoch s rôznymi príslušnými orgánmi (napr. ministerstvami, pobrežnými hliadkami, ako aj miestnymi orgánmi, ako sú napríklad prístavné orgány). Kolo návštev sa začalo na konci roku 2016 a očakáva sa, že sa ukončí v roku 2021. Do konca roka 2017 EMSA navštívila sedem členských štátov. Členské štáty vo svojich počiatočných reakciách zdôrazňujú dôkladnosť návštev a potvrdzujú, že vďaka zisteniam EMSA sa zvyšuje vzájomné porozumenie a že tieto zistenia slúžia ako katalyzátor pre národný dialóg a následné opatrenia na zabezpečenie účinnosti vnútroštátnych vykonávacích opatrení. EMSA plánuje zorganizovať v roku 2019 seminár v polovici tohto kola návštev s cieľom prediskutovať priebežné výsledky. Po tom, čo EMSA navštíví všetky členské štáty, vypracuje pre Komisiu horizontálnu správu, ktorá bude obsahovať všeobecné zistenia a závery o vykonávaní smernice.

3.4. Výbor členských štátov pre vykonávanie smernice o síre

Komisia v súlade s článkom 17 smernice (EÚ) 2016/802 zriadila výbor pre vykonávanie smernice o síre na podporu jednotného a účinného vykonávania tejto smernice (ďalej len „výbor“)³⁰. Po prvý raz sa zišiel v októbri 2014 a od vtedy sa zišiel päťkrát. Výbor pomáha Komisii pri výkone jej vykonávacích právomocí, vypracúvaní podaní na IMO a preskúmaní výsledkov podskupín ESSF pre vykonávanie a emisie z lodnej dopravy. Výbor zohráva vďaka aktívnemu zapojeniu členských štátov kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní jednotného a nákladovo efektívneho vykonávania a presadzovania smernice v celej EÚ a má zásadný význam v procese prípravy na nadobudnutie účinnosti požiadavky na 0,5 % obsah síry v roku 2020.

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

²⁷ Na základe dohôd o spolupráci medzi GR pre životné prostredie a EMSA, pozri: <http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html>.

²⁸ Pozri úplný plán školení EMSA pre členské štáty o právnych predpisoch EÚ: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html>.

²⁹ V článku 3 nariadenia 1406/2002/ES sa stanovuje, že EMSA vykonáva návštevy v členských štátoch, aby pomohla Komisii pri monitorovaní a overovaní správneho vykonávania a uplatňovania práva Únie. Pozri: <http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html>.

³⁰ Viac informácií o Výbore na vykonávanie smernice o obsahu síry v lodných palivách môžete nájsť v Komitologickom registri Komisie <http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?CLX=sk>.

4. Podpora pri kontrole dodržiavania limitov pre síru v lodných palivách

Pred rokom 2012, keď smernica neobsahovala presné ustanovenia o počte inšpekcií lodí a vzoriek palív, ktoré majú každoročne vykonať, resp. odobrať členské štáty, bol ich celkový počet pomerne nízky a medzi jednotlivými členskými štátmi sa značne líšil. S cieľom zmeniť to bola Komisia v smernici 2012/33/EÚ poverená tým, aby prijala vykonávacie akty týkajúce sa metód odberu vzoriek lodných palív, vymedzenia reprezentatívnej vzorky a frekvencie odberu vzoriek lodných palív [článok 13 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/802].

Komisia prijala 16. februára 2015 vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2015/253³¹ (ďalej len „vykonávací akt“), v ktorom stanovila pravidlá týkajúce sa odberu vzoriek na palube, kontroly dodávateľov nádrží, ako aj záväzného počtu lodných inšpekcií a vzoriek paliva, ktoré musí každoročne vykonať, resp. odobrať každý členský štát s cieľom overiť obsah síry v lodných palivách používaných v lodiach plaviacich sa vo vodách patriacich do ich právomoci.

EMSA po diskusiiach s členskými štátmi a ESSF uverejnila v júli 2015 svoje Usmernenia ku kontrolám obsahu síry³², ktoré dopĺňajú vykonávací akt tým, že uľahčujú a harmonizujú prístup k overovaniu noriem týkajúcich sa obsahu síry. Usmernenia sa podrobne zaoberajú napríklad tým, ako účinne využívať lodnú dokumentáciu (napr. dodacie listy pre nádrž lode, lodné denníky vrátane olejových denníkov a denníkov motora, záznamy o meraní množstva paliva v nádrži a výmeny vykurovacieho oleja, plány nádrží alebo schémy potrubí) na účely kontroly splnenia požiadaviek. EMSA zároveň vyvinula vzorový plán odbornej prípravy o presadzovaní smernice, ktorý bol od roku 2015 zaslaný viac ako 200 inšpektorom v členských štátoch.

4.1. Odber vzoriek lodných palív používaných na palubách lodí

Fyzický odber vzoriek lodných palív používaných v lodiach na účely overenia obsahu síry v nich by sa mal vykonávať buď analýzou zapečatenej „vzorky paliva z nádrže“ alebo „reprezentatívnej vzorky“ priložených k dodaciemu listu pre nádrž lode a dostupných na palube, alebo získaním a analýzou „náhodnej vzorky paliva“ odobratej z lodného palivového systému.

Keďže postup IMO pre analýzu vzoriek paliva z nádrže v súlade s predpisom 18(8.1) a (8.2) prílohy VI k dohovoru MARPOL bol už zavedený, vo vykonávacom akte sa vymedzuje postup odoberania náhodnej vzorky paliva na palube z lodného palivového systému. Pred prijatím vykonávacieho aktu používali inšpektori v celej EÚ na odber vzoriek rôzne miesta v potrubnom systéme lode, čo by mohlo mať vplyv na zaznamenaný obsah síry vo vzorkách. Na podporu vytvorenia postupu harmonizovaného na medzinárodnej úrovni bol postup Únie na odber náhodných vzoriek predložený IMO, čo viedlo k vzniku „Usmernení pre odber vzoriek na palube a overovanie obsahu síry v palive používanom na palube lodí“³³, ktoré z veľkej miery vychádzajú z postupu vymedzenom vo vykonávacom akte.

³¹ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/253 zo 16. februára 2015, ktorým sa stanovujú pravidlá týkajúce sa odberu vzoriek a predkladania správ podľa smernice Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o obsah síry v lodných palivách, Ú. v. EÚ L 41, 17.2.2015, s. 55.

³² „Usmernenia EMSA ku kontrolám obsahu síry podľa smernice Rady 1999/32/ES“ z júla 2015.

³³ MEPC.1/Circ.864 z 9. decembra 2016.

4.2. Iné technológie pre kontrolu dodržiavania požiadaviek

Narastajúci počet členských štátov používa iné technológie na kontrolu dodržiavania požiadaviek než kontroly dokumentácie a fyzický odber vzoriek paliva, aby rýchle získali predstavu o tom, či sa zdá, že loď dodržiava normy pre síru, alebo či existujú odôvodnené pochybnosti, ktoré sú dôvodom na formálnu kontrolu lode s cieľom skontrolovať obsah síry v používanom palive.

Na mostoch, miestach vstupu do prístavov, hliadkových plavidlách a malých lietadlách sú namontované rôzne „alternatívne technológie pre kontrolu dodržiavania požiadaviek“, ako napr. prenosné zariadenia na odber vzoriek (ktoré môžu takmer okamžite ukázať obsah síry v palivách nachádzajúcich sa na palube), technológie diaľkového snímania a analyzátory výfukových plynov, ktoré môžu určiť obsah síry z meraní výfukových plynov lode počas prevádzky. Tieto technológie pritom používajú a testujú rôzne členské štáty. EÚ takisto vyčlenila finančné prostriedky na podporu vývoja a používania týchto technológií³⁴. EMSA okrem toho nedávno uzavrela dohodu o používaní dronov/diaľkovo riadených leteckých systémov (RPAS)³⁵, ktoré môžu orgánom členských štátov pomôcť pri odhaľovaní znečistenia morí (napr. ropné škvrny) alebo monitorovaní emisií do ovzdušia.

Používanie týchto alternatívnych technológií môže znížiť celkové náklady a čas, ktoré členské štáty vynakladajú na kontrolu dodržiavania noriem pre síru. V rámci výboru došlo k výmene skúseností s používaním týchto technológií na kontrolu dodržiavania požiadaviek a zistenia výboru sa predložili IMO³⁶. Vo vykonávacom akte sa osobitne uznáva potenciál inovačných technológií na overovanie dodržiavania požiadaviek a členské štáty sa podnecujú k tomu, aby ich používali.

4.3. Povinná frekvencia kontrol a odberu vzoriek paliva

Aby sa zabezpečilo rovnomerné zaťaženie členských štátov, pokiaľ ide o presadzovanie predpisov, a rovnaké podmienky pre prístavy a prevádzkovateľov v EÚ, smernicou 2012/33/EÚ sa Komisia splnomocnila, aby určila záväznú frekvenciu kontrol a odberu vzoriek lodných palív (článok 13 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/802), ktorá bola stanovená vo vykonávacom akte.

Táto frekvencia závisí predovšetkým od počtu jednotlivých lodí, ktoré každoročne vplávajú do prístavov členského štátu. V súlade s článkom 3 ods. 1 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2015/253 vykonávajú všetky členské štáty kontroly dokumentácie lodí najmenej v prípade 10 % jednotlivých lodí, ktoré plávajú do ich prístavov. Členské štáty musia kontrolu dokumentácie doplniť odberom vzoriek a analýzou obsahu síry v palivách v prípade 20 % až 40 % lodí, ktoré podliehajú kontrole, v závislosti od toho, či členský štát susedí (čiastočne) s kontrolnou oblasťou SO_x alebo nie. Frekvencia odberu vzoriek v kontrolných oblastiach SO_x je vyššia než v iných európskych vodách vzhľadom na to, že cenová prirážka za lodné palivá s nízkym obsahom síry by mohla prevádzkovateľov podnecovať k tomu, aby riskovali možné sankcie za nepoužívanie paliva zodpovedajúceho požiadavkám. Výber lodí, ktoré budú

³⁴ Pozri napríklad projekt COMPMON: <https://compmon.eu/>.

³⁵ Pozri: <http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html>.

³⁶ IMO PPR 5/13/5 o návrhu dôsledného vykonávania predpisu 14.3.1 prílohy VI k dohovoru MARPOL.

predmetom kontroly a/alebo odberu vzoriek paliva, zostáva výsadou vnútroštátnych kontrolórov. V súlade s vykonávacím predpisom možno celkový počet každoročne odobratých vzoriek paliva v členskom štáte upraviť, ak sa používa alternatívna technológia na kontrolu dodržiavania požiadaviek.

Keďže v roku 2020 nadobudne účinnosť požiadavka na 0,5 % obsah síry, môže Komisia zvážiť revíziu frekvencie kontrol a odberu vzoriek v budúcnosti a môže takisto zaviesť prístup ku kontrolám v Únii založený na riziku, aby svoje úsilie v oblasti presadzovania noriem zacielená na tých, ktorí s najväčšou pravdepodobnosťou porušujú normy. Vývoj takých mechanizmov si vyžaduje, aby boli dostupné dostatočné informácie o dodržiavaní požiadaviek, pokiaľ ide o typy lodí, prevádzkovateľov, trasy a dodávateľov paliva.

4.4. Odber vzoriek lodných palív počas ich dodávky na loď

Hoci kontrola dodržiavania požiadaviek na obsah síry v lodných palivách sa zameriava hlavne na lode, v smernici 2012/33/EÚ sa takisto zaviedli ustanovenia na posilnenie kontroly dodávateľov palív, t. j. na tzv. pevninskú časť [článok 6 ods. 9 smernice (EÚ) 2016/802]. Členské štáty sú teraz povinné prijímať opatrenia proti dodávateľom palív, o ktorých sa zistilo, že dodávajú lodné palivá, ktoré nie sú v súlade so špecifikáciou uvedenou na dodacom liste pre nádrž lode, a viesť verejne dostupný register dodávateľov lodných palív s cieľom zvýšiť transparentnosť. Členské štáty sú takisto povinné kontrolovať dodávateľov lodných palív prostredníctvom odberu vzoriek ich výrobkov pri dodávke na loď v prípade, že boli opakovane hlásené údajné problémy s kvalitou (tzv. protestné listy) [článok 4 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2015/253].

V roku 2016 Komisia začala štúdiu³⁷ s cieľom ďalej posúdiť dohľad nad dodávateľmi paliva do nádrží v členských štátoch a postupy na udeľovanie licencií týmto dodávateľom. V štúdiu sa takisto ukáže, kde bude nutné posilniť kontroly dodávateľov lodného paliva, aby sa zabezpečila dodávka vysokokvalitných palív, ktoré zodpovedajú požiadavkám, pre lode plávajúce do prístavov EÚ³⁸.

5. Podávanie správ zo strany členských štátov a systém THETIS-EU

Ukázalo sa, že správy, ktoré členské štáty podávali v minulosti, neboli dostatočné na to, aby bolo možné získať prehľad o dodržiavaní noriem pre síru v celej EÚ, pretože chýbali harmonizované ustanovenia o obsahu a formáte správ podávaných členskými štátmi³⁹. Na základe revízie smernice o síre z roku 2012 preto Komisia dostala právo prijať podrobnejšie ustanovenia o obsahu a formáte výročných správ členských štátov.

Na tento účel sa v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2015/253 vymedzujú všetky informácie týkajúce sa presadzovania noriem pre síru v lodných palivách, ktoré sa majú zahrnúť do výročných správ členských štátov. Členské štáty každoročne podávajú správy o

³⁷ Pozri oznámenie o vyhlásení zadávacieho konania 2016/S 130 – 232460 z 8. 7. 2016.

³⁸ Lodné palivá v súčasnosti nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice o kvalite palív (smernica 98/70/ES). Vzhľadom však na to, že od roku 2020 bude maximálny obsah síry najviac 0,5 %, vyvíjajú sa nové druhy palív (vrátane zmesí výrobkov na báze ropy) a bolo by užitočné lepšie kontrolovať v týchto nových palivách aj iné parametre kvality paliva okrem obsahu síry.

³⁹ Pozri takisto odôvodnenie 18 smernice 2012/33/EÚ.

činnostiach, ktoré podnikli na overenie obsahu síry v palivách používaných v spaľovacích zariadeniach na pevnine, v súlade so vzorom, ktorý bol odsúhlasený na dobrovoľné používanie vo výbore v roku 2016.

Vzhľadom na to, že 1. januára 2015 nadobudli účinnosť požiadavky na nízky obsah síry v kontrolných oblastiach SO_x, Komisia poverila EMSA, aby vyvinula informačný systém Únie na zaznamenávanie a výmenu údajov a zistení z kontrol na palubách lodí vrátane odberu a analýzy vzoriek. EMSA navrhla systém THETIS-EU, ktorý začal naplno fungovať 1. januára 2015.

Systém THETIS-EU obsahuje všetky povinné prvky, ktoré sa majú vykazovať a ktoré sú stanovené v článku 7 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2015/253, a umožňuje monitorovanie záznamov o dodržiavaní požiadaviek zo strany jednotlivých lodí vo všetkých členských štátoch takmer v reálnom čase. Všetky členské štáty používajú systém THETIS-EU (na dobrovoľnom základe) a susediacim krajinám EÚ sa takisto môže v blízkej budúcnosti udeliť prístup do tohto systému. Systém THETIS-EU významne prispel k zlepšeniu kvality a konzistentnosti podávaných správ o dodržiavaní noriem pre síru loďami v celej EÚ. Prebiehajú diskusie s členskými štátmi o tom, ako ďalej zvýšiť užitočnosť a používateľskú ústretovosť systému THETIS-EU a ako ho prispôbiť budúcim potrebám presadzovania smernice.

V súlade s článkom 8 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2015/253 a s cieľom znížiť administratívne zaťaženie členských štátov možno zo systému THETIS-EU vygenerovať pre členské štáty súhrn údajov, ktoré boli doň vložené v predchádzajúcom roku, ktorý môžu použiť na splnenie svojej povinnosti každoročne podať správu Komisii. Na základe rozhodnutia výboru je agregovaná verzia údajov z kontrol obsahu síry obsiahnutých v systéme THETIS-EU od júna 2017 takisto prístupná verejnosti na portáli EMSA venovanom systému THETIS-EU⁴⁰.

6. Miera dodržiavania noriem pre síru v lodných palivách

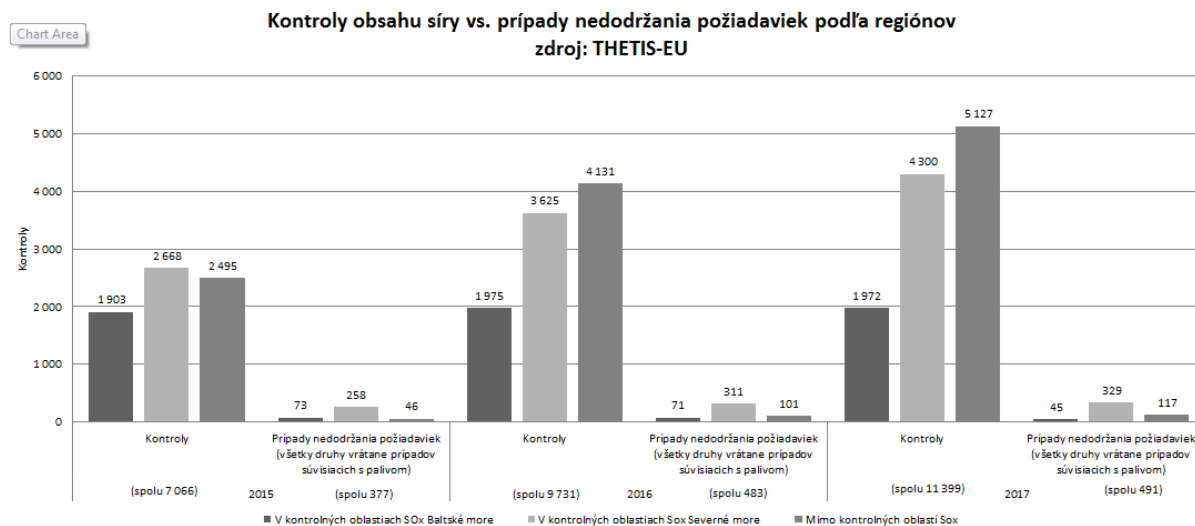
Medzi 1. januárom 2015 (keď systém začal fungovať) a 31. decembrom 2017 sa do systému THETIS-EU zaznamenalo viac ako 28 000 konkrétnych kontrol⁴¹ (v priemere približne 700 až 900 za mesiac). V porovnaní so situáciou pred nadobudnutím účinnosti vykonávacieho aktu a zavedením systému THETIS-EU sa objem kontrol zvýšil z pomeru 1 kontrola na 1000 lodí plávajúcich do prístavov EÚ zhruba na 1 kontrolu na 10 lodí. Približne 60 % týchto kontrol (okolo 16 500) sa uskutočnilo v Baltskom a Severnom mori a zvyšok v ostatných európskych moriach. V tom istom období sa zaznamenalo asi 1 350 prípadov nedodržania požiadaviek⁴² (asi 5 % z celkového počtu kontrol). Viac ako 80 % takýchto prípadov sa zistilo v kontrolných oblastiach SO_x a zvyšok prípadov (ktoré sa týkali najmä používania palív nezodpovedajúcich požiadavkám v kotviacich lodiach) v ostatných európskych morských oblastiach.

⁴⁰ Pozri: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home>.

⁴¹ Stav k 30. decembru 2017.

⁴² Stanovené na základe kontrol dokumentácie, v rámci ktorých sa identifikovali nesprávne/neúplné lodné denníky, postupy pri výmene paliva, dodacie listy pre nádrž lode a záznamy o fungovaní metód znižovania emisií, alebo z analýzy vzoriek paliva, ktorá naznačila prekročenie maximálneho povoleného obsahu síry.

Ako je znázornené na ďalej uvedenom grafe, celkový počet vykázaných ročných kontrol sa od roku 2015 do roku 2017 výrazne zvýšil, pričom sa zdá, že ročný počet vykázaných prípadov nedodržania požiadaviek sa zastabilizoval a pomerne klesol v porovnaní s nárastom každoročne vykonaných kontrol.



Ročný záväzný počet kontrol a odberov vzoriek paliva v kombinácii so záväzným formátom podávania správ a používaním systému THETIS-EU viedol k omnoho podrobnejším a komplexnejším správam, ktoré umožňujú lepšie porovnávanie úsilia členských štátov. Dobrá miera dodržiavania požiadaviek svedčí o snahách odvetvia znižovať znečistenie ovzdušia spôsobeného námornou dopravou, pričom významný nárast monitorovania a presadzovania noriem týkajúcich sa obsahu síry zo strany členských štátov malo takisto významný odstrašujúci účinok.

Napriek všeobecne posilnenému úsiliu v oblasti presadzovania noriem niektoré členské štáty ešte stále nedosiahli záväzný počet kontrol a odberov vzoriek paliva, ktorý je stanovený vo vykonávacom predpise. Komisia v súčasnosti analyzuje snahy členských štátov, a to aj s vedomím, že niektoré (miestne kontrolné) orgány meškajú pri zaznamenávaní ich zistení z vykonaných kontrol obsahu síry do systému THETIS-EU. Komisia bude následne monitorovať tie členské štáty, ktoré nedodržiavajú povinnú frekvenciu kontrol a odberu vzoriek.

Z vykazovaných údajov takisto vyplýva potreba ďalšieho posilnenia opatrení členských štátov v oblasti presadzovania v záujme kontroly dodržiavania niektorých iných noriem týkajúcich sa obsahu síry, najmä maximálneho množstva 1,5 % v palivách používaných v osobných lodiach poskytujúcich pravidelné služby [článok 6 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/802], ku ktorým môžu v zásade patriť aj výletné lode, mimo kontrolných oblastí SO_x, napr. v Stredozemnom mori, pokiaľ sa tieto plavidlá považujú za plavidlá poskytujúce pravidelné služby⁴³, ako aj noriem týkajúcich sa obsahu síry a celkovej kvality lodných palív v čase, keď ich dodávatelia paliva dodávajú na loď („dodávatelia paliva do nádrží“) [článok 13 ods. 2 písm. b) bod i) smernice (EÚ) 2016/802].

⁴³ Európsky súdny dvor vo svojom rozsudku z 23. januára 2014 na žiadosť talianskeho súdu Tribunale di Genova o rozhodnutie o prejudiciálnej otázke vo veci C-537/11 stanovil určité podmienky, ako zistiť, či sa daná výletná loď považuje za osobnú loď poskytujúcu pravidelné služby.

7. Alternatívne metódy dodržiavania požiadaviek

V článku 8 smernice (EÚ) 2016/802 sa umožňuje používať metódy znižovania emisií, ako napr. alternatívne palivá, osobitné zariadenia alebo inštalácie na palubách lodí, ako alternatívy k používaniu lodných palív s nízkym obsahom síry za predpokladu, že ich používanie vedie k porovnateľnému alebo dokonca väčšiemu obmedzeniu emisií a že sú splnené všetky príslušné podmienky stanovené v smernici.

Bez ohľadu na to a ako sa uvádza v odôvodnení 34 smernice (EÚ) 2016/802, používanie alternatívnych metód na dodržiavania limitov pre obsah síry vo vodách členských štátov by nemalo mať negatívne dôsledky na iné oblasti, ako napr. vodné prostredie, z dôvodu vypúšťania znečisťujúcich látok do morí alebo tokov tuhého odpadu alebo významného zvýšenia emisií skleníkových plynov⁴⁴. Komisia pomáha členským štátom v čo najväčšej možnej miere pri zabezpečovaní súladu so zdanlivo sa prekrývajúcimi povinnosťami v právnych predpisoch Únie⁴⁵.

7.1. Systémy čistenia výfukových plynov

Systémy čistenia výfukových plynov alebo tzv. práčky umožňujú, aby sa mohol ďalej používať ťažký vykurovací olej, keďže odstraňujú častice síry z výfukových plynov tým, že ich vedú okruhom s morskou alebo sladkou vodou. Z hľadiska schvaľovania a používania systémov čistenia výfukových plynov sa v článku 9 smernice (EÚ) 2016/802 a v jej prílohe II poukazuje na príslušné pravidlá stanovené IMO, pričom v prípade lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ sa systémy čistenia výfukových plynov schvaľujú v súlade so smernicou 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí⁴⁶. S technickou pomocou ESSF prispieva EÚ k riadeniu diskusie o regulačnom rámci pre schvaľovanie a používanie systémov čistenia výfukových plynov v IMO⁴⁷.

Aby sa minimalizovali možné negatívne účinky na morské prostredie spôsobené acidifikáciou (zmenou hodnôt pH) alebo vypúšťaním ťažkých kovov, čo členským štátom bráni v dosahovaní cieľov stanovených v právnych predpisoch Únie o kvalite povrchových vôd, sú potrebné účinné kontroly vypúšťaných látok (napr. preplachovacej vody a inej vypúšťanej vody) zo systémov čistenia výfukových plynov⁴⁸. V záujme ďalšieho zníženia negatívnych účinkov systémov čistenia výfukových plynov na morské prostredie a s cieľom zabezpečiť

⁴⁴ Možnosť používať alternatívne metódy dodržiavania požiadaviek s cieľom plniť si povinnosti stanovené v smernici nezbavuje členské štáty povinností, ktoré sú stanovené v iných právnych predpisoch Únie, akými sú napr. rámcová smernica o vode (smernica 2000/60/ES), rámcová smernica o morskej stratégii (smernica 2008/56/ES) alebo smernica o prístavných zberných zariadeniach (smernica 2000/59/ES).

⁴⁵ Jednou z týchto problematik je prijateľnosť vypúšťania preplachovacej vody zo systémov čistenia výfukových plynov. Pozri: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf.

⁴⁶ Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 146 – 185.

⁴⁷ EÚ predložila IMO rôzne dokumenty týkajúce sa systémov čistenia výfukových plynov, ako napr. IMO MEPC 71/9/1 o revízii usmernení IMO pre systémy čistenia výfukových plynov, IMO 5/11 o globálnej harmonizovanom postupe odberu vzoriek vypúšťanej vody a usmernenia IMO 5/11/1 týkajúce sa náhodnej poruchy, poruchy prístrojov a pozorovaného dočasného nesúladu a prechodného fungovania plavidiel vybavených práčkami.

⁴⁸ Napr. smernica 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode) a smernica 2008/56/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti morskej environmentálnej politiky (rámcová smernica o morskej stratégii).

súlady s prílohou VI k dohovoru MARPOL Komisia nedávno navrhla, aby boli zvyšky a voda vypúšťaná zo systémov čistenia výfukových plynov zahrnuté ako druhy odpadu do jej návrhu „novej“ smernice o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí⁴⁹.

7.2. Skvapalnený zemný plyn (LNG)

Používanie LNG ako alternatívneho paliva môže v porovnaní s ťažkým vykurovacím olejom nielen znížiť emisie SO_x, ale aj významne znížiť emisie NO_x, ako aj tuhých častíc. Na celom svete je v súčasnosti viac než 200 lodí najrôznejšej veľkosti a typu (ktoré sú už v prevádzke alebo sú objednané), ktoré používajú LNG ako alternatívne palivo. Aby sa však zabezpečili celkové environmentálne prínosy používania LNG ako lodného paliva, je potrebné kontrolovať potenciálne emisie metánu (CH₄) vznikajúce pri používaní zemného plynu v motoroch lodí.

Podskupina ESSF pre LNG ako lodné palivo pracuje na jednotných pravidlách, ktoré by zaručili bezpečné a udržateľné používanie LNG v EÚ i vo svete⁵⁰. Vo februári 2018 EMSA uverejnila usmerňovací dokument o bezpečnom tankovaní LNG⁵¹ pre prístavné orgány a správne orgány, ktorý vo veľkej miere vychádza z práce a skúseností expertov v ESSF. V smernici 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá⁵² (príloha II, bod 3.1) sa predpokladá ďalšia štandardizácia čerpacích staníc LNG pre námorné lode a lode vnútrozemskej plavby v európskych prístavoch na uľahčenie ich prevádzky v celej EÚ. Rôzne členské štáty takisto oznámili ďalšie opatrenia na podporu alternatívnych palív pre námornú dopravu vo svojich národných politických rámcoch prijatých podľa smernice 2014/94/EÚ⁵³.

7.3. Elektrifikácia

Kotviace lode môžu z dôvodu ich polohy v blízkosti mestských oblastí výrazne prispieť k znečisteniu ovzdušia v prístavných mestách a ohrozovať tak snahy o dodržiavanie noriem Únie pre kvalitu ovzdušia stanovené v smernici 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia⁵⁴. V záujme ďalšieho zníženia škodlivých emisií SO_x z kotviacich lodí sa v smernici členské štáty podnecujú, aby kotviacim lodiam umožnili používať „elektrickú energiu z pobrežných zariadení“ alebo „pobrežné zdroje napájania“ v čase, keď kotvia. Napojenie lodí na pobrežné zdroje napájania by takisto prispelo k zníženiu emisií NO_x a tuhých častíc a mohlo by sa presadzovať nad rámec existujúcich požiadaviek v článku 4 ods. 5 smernice 2014/94/EÚ na zlepšenie kvality ovzdušia v prístavných mestách.

V súlade s článkom 19 smernice 2003/96/ES o zdaňovaní energetických výrobkov a elektriny⁵⁵ môžu byť členské štáty oprávnené využiť zníženú sadzbu dane z elektriny

⁴⁹ COM(2018) 33 final.

⁵⁰ Pozri napríklad podania adresované IMO: MSC 94/11/1 o štandardnom dodacom liste pre nádrže LNG a IMO MSC 94/11/2 o štandardných konektoroch.

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

⁵² Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1 – 20.

⁵³ Pozri takisto zhrnutie národných plánov pre infraštruktúru alternatívnych palív, ktoré vypracovala Komisia: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package-two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf.

⁵⁴ Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1 – 44.

⁵⁵ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

poskytovanej kotviacim lodiam v prístavoch, čo môže vlastníkov lodí podnietiť k tomu, aby investovali do potrebných zariadení na palube, ktoré im umožnia využívať elektrinu z pobrežnej siete namiesto elektriny z lodných palív. Niekoľko členských štátov už toto oprávnenie využilo⁵⁶.

7.4. Schvaľovanie a skúšky nových metód znižovania emisií

Na podporu skúšania a vývoja nových technológií znižovania emisií smernica umožňuje členským štátom schvaľovať nové metódy znižovania emisií na lodiach plaviacich sa pod ich vlajkou a udeliť pred schválením skúšobné obdobie. Podľa článku 10 smernice (EÚ) 2016/802 musia členské štáty oznámiť Komisii a každému dotknutému prístavnému štátu svoj zámer udeliť také skúšobné obdobie šesť mesiacov pred jeho začiatkom a po skončení skúšobného obdobia oznámiť jeho úplné výsledky. Od 18. júna 2014 (termín pre transpozíciu smernice 2012/33/EÚ) oznámilo päť členských štátov svoj zámer udeliť povolenie na skúšky 26 lodiam v súlade s článkom 10, avšak bohužiaľ sa zdá, že nie všetky členské štáty oznámili svoje plánované skúšky a ich výsledky v rámci uplatniteľných lehôt stanovených v smernici.

Komisia bude podľa potreby následne sledovať, ako členské štáty dodržiavajú požiadavky týkajúce sa skúšok, a to aj v súvislosti s plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou tretích krajín v ich vodách, aby sa zabezpečila úplná transparentnosť prínosov nových metód znižovania emisií pre životné prostredie a aby sa predišlo tomu, že niektoré lode by mohli využívať neoprávnene dlhé skúšobné obdobia. Systém THETIS-EU možno takisto prispôbiť tak, aby umožňoval oznamovanie povolení na skúšky zo strany členských štátov.

8. Dodatočná podpora pri znižovaní znečistenia ovzdušia z lodí

8.1. Príprava na presadzovanie celosvetového limitu pre obsah síry na úrovni 0,5 %

Vzhľadom na závery celosvetového hodnotenia dostupnosti palív zodpovedajúcich požiadavkám prijala IMO v októbri 2016 zásadné rozhodnutie, že rok 2020 ponechá ako rok nadobudnutia účinnosti celosvetového limitu pre obsah síry na úrovni 0,5 %⁵⁷. Zásadným predpokladom dosiahnutia tohto rozhodnutia, ktoré prispeje k zníženiu nepriaznivých účinkov znečisťovania ovzdušia z lodí pre občanov na celom svete, bola podpora EÚ a členských štátov.

Ako je zrejmé pri pohľade na rôzne podporné mechanizmy Únie opísané v tejto správe, členské štáty EÚ sú dobre pripravené na účinné presadzovanie maximálneho obsahu síry v lodných palivách na úrovni 0,5 % od roku 2020. Na medzinárodnej úrovni je však nutné vykonať značné množstvo práce s cieľom pripraviť sa na dodržiavanie a presadzovanie 0,5 % limitu pre obsah síry stanoveného v prílohe VI k dohovoru MARPOL na celosvetovej úrovni. Na zaručenie celosvetových rovnakých podmienok pre prevádzkovateľov a na zníženie znečisťovania ovzdušia z lodí na celom svete je zásadná účinná príprava, a to najmä v tých pobrežných regiónoch, ktoré sa nachádzajú v blízkosti trás intenzívnej medzinárodnej lodnej dopravy.

⁵⁶ Napr. Nemecko, Švédsko a Dánsko [príslušné vykonávacie rozhodnutia Rady: (EÚ) 2014/722 zo 14. októbra 2014, (EÚ) 2014/725 zo 14. októbra 2014 a (EÚ) 2015/993 z 19. júna 2015.

⁵⁷ Pozri: <http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/mepc-70-2020sulphur.aspx>.

Komisia a členské štáty EÚ aktívne prispievajú s podporou podskupiny ESSF pre emisie z lodnej dopravy k diskusiám o príprave na nadobudnutie účinnosti celosvetového limitu pre obsah síry v IMO, a to aj tým, že zdieľajú svoje rozsiahle skúsenosti s vykonávaním požiadaviek na nízky obsah síry v európskych kontrolných oblastiach SO_x, a to tak z hľadiska správnych orgánov, ako aj z hľadiska prevádzkovateľov⁵⁸.

8.2. Vonkajší rozmer smernice o síre

EMSA zabezpečuje činnosti v oblasti budovania kapacít, ako sú špecializované školenia o právnych predpisoch EÚ v oblasti životného prostredia vrátane predpisov týkajúcich sa emisií z lodnej dopravy pre námorné úrady a kontrolórov kandidátskych krajín, potenciálnych kandidátskych krajín a krajín zapojených do nástroja európskeho susedstva s cieľom posilniť presadzovanie noriem pre síru a približovať právne predpisy s *acquis* Únie (s cieľom podporiť ich prebiehajúci/plánovaný proces prístúpenia^{59, 60}). Podpora agentúry EMSA zahŕňa uľahčenie budúceho prístupu k systému THETIS-EU.

Rada ministrov Energetického spoločenstva⁶¹ rozhodla 14. októbra 2016 o zmene zmluvy tým, že do nej začlení smernicu o síre a vykonávací akt⁶². Toto regulačné zosúladenie pomôže pri ďalšom znižovaní emisií SO_x v susedných regiónoch.

Ruská federácia ako zmluvná strana prílohy VI k dohovoru MARPOL a Dohovoru o ochrane morského prostredia oblasti Baltského mora (Helsinský dohovor) a ako pobrežný štát baltskej kontrolnej oblasti SO_x zohráva dôležitú úlohu pri kontrole plnenia požiadaviek na nízky obsah síry v prípade lodí plávajúcich do ruských prístavov v Baltskom mori alebo plaviacich sa pod ruskou vlajkou. Tieto snahy majú zásadný význam pre zaručenie rovnakých podmienok, najmä v baltskej kontrolnej oblasti SO_x a prístup do systému THETIS-EU môže podporiť toto úsilie o presadzovanie požiadaviek.

8.3. Oblasti kontroly emisií oxidov dusíka v Baltskom a Severnom mori

V nadväznosti na balík opatrení Komisie pre čistejšie ovzdušie z roku 2013 a v súlade s článkom 14 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/802 Komisia pokračuje v hodnotení pokroku v oblasti znižovania emisií z lodnej dopravy vrátane iných emisií než SO_x a potenciálu ďalšieho

⁵⁸ EÚ a jej členské štáty zaslali IMO konkrétne podania (napr. MEPC 70/INF.41 a PPR 5/13/5) a plánujú predložiť ďalšie príspevky.

⁵⁹ V máji 2014 sa konalo špecializované školenie o znečisťovaní ovzdušia pre kandidátske a potenciálne kandidátske krajiny. Ďalšie dvojdnové školenie sa plánuje na prvý štvrtrok 2018. Pozri: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html>.

⁶⁰ EMSA poskytuje technickú pomoc v rámci projektu TRACECA krajinám prijímajúcim pomoc, ktoré hraničia s Čiernym a Kaspickým morom a príjmom v regióne južného susedstva v rámci projektu SAFEMED IV. Oba projekty sa financujú z nástroja európskeho susedstva a na každý bola vyčlenená suma 4 milióny EUR. Pozri: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html>.

⁶¹ Energetické spoločenstvo je medzinárodná organizácia, ktorej členmi sú EÚ a Albánsko, Bosna a Hercegovina, bývalá Juhoslovanská republika Macedónsko, Čierna Hora, Gruzínsko, Kosovo, Moldavsko, Srbsko a Ukrajina. Jeho cieľom je rozšíriť vnútorný trh EÚ s energiou do juhovýchodnej Európy a regiónu Čierneho mora.

⁶² Rozhodnutie Rady ministrov 2016/15/MC-EnC zo 14. októbra 2016.

znižovania znečisťovania ovzdušia z tohto odvetvia. V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že emisie oxidov dusíka (NO_x) z lodí prispievajú k miestnym problémom s kvalitou ovzdušia v EÚ [spôsobovaným zvýšenými koncentráciami oxidu dusičitého (NO₂) v okolí ovzduší] a k eutrofizácii európskych morí.

V odpovedi na spoločnú žiadosť pobrežných štátov hraničiacich s Baltským a Severným morom označila IMO obe moria v júli 2017 za oblasti kontroly emisií oxidov dusíka⁶³. To znamená, že motor nainštalovaný na lodi postavenej po 1. januári 2021, ktorá sa plaví v Baltskom alebo Severnom mori, bude musieť spĺňať požiadavky „úrovne III“ stanovené v prílohe VI k dohovoru MARPOL. Bez týchto kontrolných opatrení by sa emisie NO_x z lodnej dopravy v Severnom mori do roku 2030 podieľali na priemerných ročných koncentráciách NO₂ v pobrežných štátoch v oblasti Severného mora v rozsahu 7 % až 24 %, kým uplatňovanie požiadaviek úrovne III na motory môže znížiť eutrofizáciu vo viacerých oblastiach Severného mora až o 20 – 30 %⁶⁴.

8.4. Ďalšie opatrenia pri znižovaní znečistenia ovzdušia z lodí

Normy kvality ovzdušia v Únii sa stále prekračujú v mnohých pobrežných štátoch a regiónoch v celej EÚ, čo si vyžaduje kroky a opatrenia na zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie zo všetkých rôznych zdrojov, ktoré k znečisteniu prispievajú, vrátane lodnej dopravy. Zatiaľ čo od roku 2020 budú mať všetci európski občania prínos zo zníženia emisií SO_x z lodnej dopravy po tom, čo nadobudne účinnosť norma pre 0,5 % obsah síry, nepredpokladá sa žiadne okamžité zníženie emisií NO_x z lodnej dopravy mimo oblastí kontroly emisií NO_x v Baltskom a Severnom mori, hoci v pobrežných regiónoch v južnej Európe často dochádza k prekročeniu noriem EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia v prípade NO₂⁶⁵.

V roku 2017 Komisia začala realizovať štúdiu na identifikáciu účinkov na zdravie a súvisiacich nákladov, ktoré by boli spojené s určením ďalších oblastí kontroly emisií (tak emisií SO_x, ako aj NO_x) v iných európskych moriach ako v Baltskom a Severnom mori. V štúdiu sa posúdia aj prínosy zníženia obsahu síry v lodných palivách z 0,5 % na 0,1 % v európskych moriach mimo kontrolných oblastí SO_x od roku 2020. Komisia zároveň poverila EMSA, aby vypracovala súpisy celkových emisií z lodí (emisie SO_x, NO_x a tuhých častíc) vo všetkých európskych vodách na základe údajov o činnosti lodí.

Práca na oboch úlohách by sa mala ukončiť v roku 2018. Komisii a členským štátom to umožní lepšie posúdiť vplyv emisií z lodí na kvalitu ovzdušia v pobrežných regiónoch a vďaka tomu bude zároveň možné vymedziť vhodné politiky a opatrenia, ktoré by mohli ďalej znížiť podiel lodnej dopravy na znečisťovaní ovzdušia v Únii. Táto práca môže takisto poskytovať podnety pre diskusie v rámci Barcelonského dohovoru, ktorého zmluvnou stranou je Únia, o uskutočniteľnosti budúceho označenia Stredozemného mora alebo jeho častí za kontrolnú oblasť SO_x.

⁶³ Pozri: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-70th-session.aspx>.

⁶⁴ Pozri takisto návrh Komisie na rozhodnutie Rady z 22. Septembra 2016 o pozícii, ktorá sa má prijať v mene Európskej únie v Medzinárodnej námornej organizácii na 70. a 71. zasadnutí Výboru pre ochranu morského prostredia v súvislosti so schválením a prijatím zmien prílohy VI k dohovoru MARPOL týkajúcich sa vymedzenia Severného mora a Baltského mora ako oblastí kontroly emisií oxidov dusíka (NECA) a nadobudnutia účinnosti tohto vymedzenia, COM(2016) 617 final.

⁶⁵ Európska environmentálna agentúra (EEA), október 2017, Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2017.

9. Závery o vykonávaní a dodržiavaní požiadaviek a budúce opatrenia

Po dôkladnej príprave a dobrej spolupráci s členskými štátmi a odvetvím a medzi nimi, ako vyplýva z tejto správy, sa v súvislosti s vykonávaním smernice 1999/32/ES dosiahol od jej poslednej revízie v roku 2012 stabilný pokrok (dnes je kodifikovaná ako smernica (EÚ) 2016/802). V dôsledku dobrej miery dodržiavania a lepšieho presadzovania noriem pre obsah síry sa koncentrácie SO₂ v pobrežných regiónoch, najmä v kontrolných oblastiach SO_x, výrazne znížili, pričom celkový hospodársky vplyv na odvetvie zostal minimálny.

Skúsenosti odvetvia a členských štátov získané pri príprave na prechod na 0,1 % obsah síry v lodných palivách od 1. januára 2015 v európskych kontrolných oblastiach SO_x a kontrola dodržiavania požiadaviek poskytli cenné poznatky, ktoré možno využiť v iných európskych regiónoch a vo svete v súvislosti s nadobudnutím účinnosti celosvetového limitu pre obsah síry na úrovni 0,5 % v roku 2020.

V súlade s článkom 14 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/802 Komisia hodnotila na základe správ o presadzovaní požiadaviek, ktoré jej boli predložené za roky 2015 až 2017, ako aj iného relevantného vývoja opísaného v tejto správe potrebu posilniť príslušné ustanovenia smernice alebo akékoľvek iné vhodné legislatívne návrhy na tento účel. Komisia dospela k záveru, že v záujme ďalšieho zabezpečenia toho, aby sa 0,5 % limit stanovený v článku 6 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/802 presadzoval a dodržiaval v podobnej miere, v akej sa v súčasnosti presadzuje a dodržiava v kontrolných oblastiach SO_x, posúdi potrebu revízie frekvencie kontrol a odberu vzoriek, vylepšenia systému THETIS-EU, aby sa zaručilo oznamovanie skúšok a používanie moderných technológií na kontrolu dodržiavania požiadaviek (napr. analyzátory výfukových plynov a bezpilotné lietadlá), a zvýšenia kontrol dodávateľov lodných palív, čo uľahčí presnejšie zacielenie na plavidlá, ktoré pravdepodobne nedodržiavajú požiadavky, na základe rizika. Aby bolo možné dosiahnuť tieto zmeny, Komisia okrem iného zváži zmenu svojho vykonávacieho rozhodnutia a povinné používanie systému THETIS-EU. Komisia takisto preskúma sankcie, ktoré členské štáty uložili prevádzkovateľom nespĺňajúcim požiadavky a posúdi, či tieto sankcie majú skutočne odrádzajúci účinok. Komisia bude okrem toho spolu s členskými štátmi a s podporu agentúry EMSA aj naďalej aktívne podporovať krajiny susediace s EÚ pri znižovaní emisií SO_x z lodnej dopravy, ako aj pri príprave na nadobudnutie účinnosti celosvetového limitu pre obsah síry v rámci IMO.

V nadväznosti na článok 14 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/802 bude Komisia aj naďalej posudzovať potenciál znižovania znečistenia ovzdušia z lodnej dopravy, a to aj inými emisiami, než sú emisie SO_x, a bude posudzovať aj súvisiace náklady a prínosy.

Vďaka týmto plánovaným opatreniam by všetci občania EÚ mohli profitovať z menšieho znečisťovania ovzdušia z lodnej dopravy a tieto opatrenia by viedli k ďalšiemu zlepšeniu nákladovej efektívnosti pri presadzovaní noriem týkajúcich sa obsahu síry stanovených v smernici, uľahčeniu medzinárodného dialógu a zabezpečeniu pokroku smerom k udržateľnému a konkurencieschopnému odvetviu lodnej dopravy EÚ v úzkej spolupráci s členskými štátmi a zainteresovanými stranami v oblasti námornej dopravy.