

**ГЕНЕРАЛНА ДИРЕКЦИЯ ЗА ВЪТРЕШНИ ПОЛИТИКИ НА  
СЪЮЗА**

**ТЕМАТИЧЕН ОТДЕЛ Б: СТРУКТУРНИ ПОЛИТИКИ И ПОЛИТИКА  
НА СБЛИЖАВАНЕ**

**ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ**

**ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ОТ ЕВЕНТУАЛНО  
РАЗШИРЯВАНЕ НА НИВО ЕС НА ЗОНИТЕ  
ЗА КОНТРОЛ НА ЕМИСИИТЕ НА СЕРНИ  
ОКСИДИ, ТАКА ЧЕ ТЕ ДА ОБХВАНАТ  
ЦЯЛАТА БРЕГОВА ИВИЦА НА  
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**ОБОБЩЕНИЕ**

**Резюме**

Настоящата информационна бележка предоставя задълбочен анализ на въздействието от едно политическо решение относно зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) като цяло и относно тяхното допълнително разширяване с цел те да обхванат всички приморски райони по крайбрежието на ЕС. За тази цел в нея е включена релевантна основна информация, както и резултатите от изследванията, които ще послужат за подпомагането на парламентарните разисквания относно целесъобразността на разширяването на SECA към крайбрежните региони на ЕС. Извън рамките на целта за подпомагане на разработването на политики, тя съдържа и важни факти и цифри, както и актуализирани сведения, за друго научно становище, основаващи се на констатациите от разширено проучване по тази тема.

Настоящият документ е изготвен по искане на комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент.

## **АВТОРИ**

*HSBA* – проф. д-р Orestis Schinas  
*I3 Group* – Jian Bani

## **ОТГОВОРЕН АДМИНИСТРАТОР**

Piero Soave  
Европейски парламент  
Тематичен отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване  
В-1047 Брюксел  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ПОМОЩНИК-РЕДАКТОР**

Nóra Révész

## **ЕЗИКОВИ ВЕРСИИ**

Оригинал: EN.  
Превод: DE, FR.

## **ОТНОСНО ИЗДАТЕЛЯ**

За осъществяване на връзка с Тематичен отдел Б или за абониране за месечния му информационен бюлетин, моля, пишете на: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Документът е завършен през май 2012 г.  
Брюксел, © Европейски съюз, 2012 г.

Настоящият документ е достъпен в интернет на следния адрес:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **ИЗКЛЮЧВАНЕ И ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТГОВОРНОСТТА**

Отговорност за мненията, изразени в настоящия документ, носи изцяло авторът. Въпросните мнения не отразяват непременно официалната позиция на Европейския парламент.

Възпроизвеждането и превеждането за нетърговски цели са разрешени при условие че се посочва източникът и издателят получава предварително известие, както и копие.

## **ОБОБЩЕНИЕ**

Настоящата информационна бележка се отнася до строгите пределни граници за съдържанието на сяра в корабните горива, по-специално в избраните защитени морски зони, които са особено уязвими по отношение на замърсяването на въздуха, т.нар. зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA). Тя също така има за цел да проучи рисковете, свързани с разширяването на съществуващите в момента SECA в Европейския съюз (ЕС), като обсъжда евентуалното въвеждане на нови зони за контрол на емисиите на серни оксиди, включително възможността SECA да бъдат разширени, така че да обхванат цялата брегова ивица на ЕС.

Предизвиканото от плавателни съдове замърсяване на въздуха, включително серният оксид, оказва въздействие върху здравето и околната среда. Темата е с висок политически приоритет както на европейско, така и на международно равнище. Това е сложен въпрос от научна, а също така и политическа гледна точка, с наличие на конфликт на интереси, що се отнася до заинтересованите страни.

### **Закнодателен контекст**

Международната морска организация (ММО) отговаря за предотвратяването на предизвикано от плавателни съдове замърсяване на морската вода, главно чрез Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (конвенцията МАРПОЛ). Приложение VI към конвенцията МАРПОЛ разглежда въпроса за емисиите на серен оксид и въвежда понятието SECA, тоест морски зони, в които се прилагат строги пределни граници за серния оксид.

- Понастоящем приложение VI определя пределните граници за съдържанието на сяра в общата маса – 3,5% извън SECA и 1,0% в рамките на SECA.
- Тези пределни граници ще бъдат намалени на 0,5% извън SECA през 2020 г. (предмет на междинна оценка през 2018 г.) и 0,1% в рамките на SECA през 2015 г.

Директива 2005/33/ЕО на Европейския съюз теоретично е приведена в съответствие с разпоредбите и правилата на ММО относно съдържанието на сяра в горивата и методите за спазване на изискванията. Считано от 1 януари 2010 г., държавите членки са длъжни да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че корабите не използват корабни горива със съдържание на сяра, превишаващо 0,1% от масата, когато са закотвени в пристанище на ЕС.

### **Анализ на трафика**

Решението дали да се разширят SECA следва да бъде взето в светлината на промените в обема на трафика. Основната морска зона, която има отношение към този въпрос, е Средиземноморието. Очаква се нарастване на трафика и търговията, като макар че нивата на емисиите сами по себе си ще бъдат намалени, увеличеният трафик може да окаже по-голям натиск върху околната среда. Следва да се разгледа възможността за разширяване на SECA около европейските териториални води като средство за намаляване на тежестта върху околната среда.

## **Технически предизвикателства**

Въвеждането на пределни граници за съдържанието на сяра в корабните горива даде повод за технологични изследвания в областта на намаляването на това съдържание и алтернативните горива. Следните подточки обобщават главните проблеми:

- съществува технология за газоочистване в скрубери, която предоставя решения за повечето технологични предизвикателства, като цената на монтирането варира в значителна степен в зависимост от вида на кораба, възрастта му и неговия размер;
- ВПГ е многообещаваща алтернатива като корабно гориво, при условие че се създаде сериозна мрежа от пунктове за зареждане с гориво по европейското крайбрежие;
- необходима е допълнителна научноизследователска работа в областта на хибридните скрубери и създаването на крайбрежна инфраструктура за ВПГ;
- една стабилна регулаторна рамка ще засили усилията на производителите за намиране на решения за различните технологични предизвикателства.

## **Усвоени уроци**

Беше проучено въздействието на съществуващите SECA в Северно море и Балтийско море. Проучванията сочат, че:

- в момента има развита култура на спазване на изискванията, но е невъзможно да се прецени реалното равнище на спазването на тези изисквания;
- има проблеми, свързани с осъществяването на контрола и прилагането, които се нуждаят от решаване. Горепосочената директива на ЕС би могла да се прилага по по-добър начин, ако беше включена в обхвата на протоколите към Парижкия меморандум за разбирателство;
- избягването на регулаторните изисквания може да се свърже с високата цена на отговарящите на тези изисквания горива;
- ползите от намаляването на емисиите на серен оксид превишават по значение разходите;
- неотговарящият на изискванията тонаж следва да се премахне постепенно, или да се приложи нова технология, възможно най-скоро;
- следва да се разработят реалистични сценарии с оглед извършване на правилна оценка на цената на новата нормативна уредба и разпределяне на разходите.

## **Проблеми с горивата**

Предвиждането на бъдещите цени за зареждане с корабно гориво е сложен въпрос. Очевидно е обаче, че горивата с ниско съдържание на сяра са значително по-скъпи от употребяваните в момента горива с високо съдържание на сяра. Ако приемем, че Ротердам е „пристанището с базови пазарни цени“, очаква се цените на горивата да бъдат по-високи в останалите пристанища за зареждане с гориво, особено в Южна Европа.

Изглежда, че не се търсят решения за проблемите, засягащи предлагането и цените на горивата с ниско съдържание на сяра.

Собствениците на кораби и стопанските субекти, които ги експлоатират, ще понесат съществена финансова тежест. Рязкото намаляване на пределните граници обаче ще увеличи ползите за обществото.

### **Заклучения и препоръки**

- Очаква се нарастване на трафика в корабоплаването, със съответно увеличение на свързаните с него емисии на серен оксид.
- Корабоплаването е единственият и най-голям източник на подкисляване в много европейски държави.
- Всяко намаление на тежестта за околната среда ще води до по-големи ползи за обществото.
- Вече се предлага технология за газоочистване в скрубър.
- Понижаването на допустимите пределни стойности на серния оксид и разширяването на европейските SECA биха представлявали стимул за технологични изследвания в областта на горивата с намалено съдържание на сяра и алтернативните горива.
- Очакват се технически иновации и насърчаване на свързаните с тях бизнес клъстери. Обявяването на нови SECA, в съответствие с рамката на ММО, би улеснило ефективното прилагане на нормативната уредба съгласно съществуващия режим за държавен пристанищен контрол.
- Комбинирането на пределните граници за SECA с изискванията на „Чист въздух за Европа“ (CAFE)<sup>1</sup> би повишило степента на очакваното подобрене в качеството на въздуха.
- Пренасочването към друг вид транспорт – по-замърсяващи логистични вериги или алтернативи – е възможно, но няма налични количествено определени данни за това, като то би имало практически последствия за определена част от вътрешната търговия в рамките на ЕС.

Въз основа на горепосочените заключения препоръките относно политиката се обобщават, както следва:

- разширяването на SECA, така че те да обхванат цялата брегова ивица на ЕС, би довело до равнопоставени условия за всички заинтересовани страни и би подобрило техническата съвместимост на плавателните съдове за морски превози на къси разстояния, които обслужват европейските пристанища;
- съседните трети държави също следва да приемат строги екологични правила; това означава, че е необходимо политическо разбирателство и сътрудничество;

---

<sup>1</sup> Целта на програмата на Комисията „Чист въздух за Европа“ (CAFE) е да се създаде дългосрочна, интегрирана стратегия за справяне със замърсяването на въздуха и защита от неговото въздействие върху човешкото здраве и околната среда. Неотдавна Комисията започна пълен преглед на своята политика по отношение на въздуха, използвайки като основа Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха от 2005 г. и инициативата CAFE.

- при решение SECA да не се разширяват биха се запазили техническата несъвместимост, проблемите с конкуренцията и високото ниво на външните фактори;
- нужни са допълнителни изследвания за оценка на въздействието на емисиите на серен оксид в открито море върху глобалното затопляне;
- необходима е изчерпателна оценка на броя и капацитета на нужните пунктове за зареждане на кораби с ВПГ;
- финансиране се предлага от ЕС и други финансови източници; може да има нужда от целенасочени корекции спрямо условията за това финансиране.