



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по транспорт и туризъм

2011/0190(COD)

17.1.2012

СТАНОВИЩЕ

на комисията по транспорт и туризъм

на вниманието на комисията по околна среда, обществено здраве и
безопасност на храните

относно предложението за директива на Европейския парламент и на
Съвета за изменение на Директива 1999/32/ЕО, относящо се за
съдържанието на сяра в корабните горива
(COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

Докладчик по становище: Vilja Savisaar-Toomast

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

През 2008 г. Международната морска организация (ММО) прие нови максимални стойности за съдържанието на сяра в корабното гориво. В зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs) максималната допустима стойност беше намалена от 1,5 % до 1 %, считано от 1 юли 2010 г., и до 0,1 %, считано от 1 януари 2015 г. В ЕС SECAs са Балтийско море, Северно море и Ламанша.

Допустимата стойност за други морски зони ще се намали от 4,5 % до 3,5 %, считано от 1 януари 2012 г., и до 0,5 %, считано от 1 януари 2020 г. Началната дата на пределно допустимото съдържание от 0,5 % може да бъде отложена с пет години, ако насроченият за 2018 г. преглед установи, че има неравновесие между търсенето и предлагането на подходящи горива.

Пътнически кораби на редовни рейсове в момента трябва да отговарят на пределно допустимото съдържание за SECAs, независимо дали пътуват или не в тези зони. Комисията предлага тези кораби да бъдат предмет на пределно допустимото съдържание от 0,1 %, считано от 2020 г. Петгодишната отсрочка в сравнение със зоните SECAs се предвижда, за да се избегнат евентуални проблеми с наличието на гориво.

Международни задължения

Изглежда ясно, че след като държавите-членки на ЕС подкрепиха затягането на ограниченията на ММО и определянето на трите европейски SECAs, законодателството на Съюза трябва да бъде приведено в съответствие с международните задължения на ЕС. Ако това не стане, не само ще се създаде правна несигурност, но и ще се намали доверието в преговарящите от името на Съюза както в рамките на ММО, така и на други международни форуми, когато те се стремят да убедят трети страни да приемат и прилагат международните стандарти.

Ползи за здравето

В допълнение, по-ниското пределно допустимо съдържание на сяра би следвало да доведе до значително подобрение на здравето на европейските граждани. В извършения за Комисията анализ относно разходната ефективност се предполага, че пределно допустимото съдържание от 0,1 % в SECAs ще доведе до предотвратяване на повече от 17 000 преждевременни смъртни случая годишно през 2020 г. Това би довело и до значително намаляване на заболяванията на дихателните пътища.

Тъй като пътническите кораби на редовни рейсове обикновено пътуват в близост до бреговете, прилагането на пределно допустимото съдържание от 0,1 % би имало значително въздействие върху качеството на въздуха в крайбрежните райони и поради това изглежда оправдано.

Всъщност степента на ползите за здравето води до въпроса дали по-ниското пределно допустимо съдържание на сяра не следва да се прилага и по отношение на други европейски морета.

Лоялна конкуренция

Разширяването на географския обхват на пределно допустимото съдържание от 0,1 % също така би отговорило на загрижеността, предизвикана от различните ограничения, които се прилагат в различните европейски крайбрежни води. Може да се твърди, че това поставя корабоплавателните дружества, които извършват дейност в SECAs, в неизгодно конкурентно положение както в сравнение с онези, които работят в други области, така и по отношение на сухопътния транспорт.

ЕС би могъл да ограничи емисиите до определено разстояние от брега, без да се изисква одобрение от ММО. Това обаче би довело до риск от отклоняване на трафика от европейските пристанища към тези в Северна Африка. При все че САЩ и Канада определиха граница от 200 морски мили, те все пак поискаха от ММО разпоредба за това.

Във връзка с това държавите-членки и Комисията следва да се стремят да насърчават ММО да определи за SECAs и други европейски морски басейни.

Поддържане на конкурентоспособността на морския транспорт

Парламентът последователно поддържа целта за насърчаване на морския транспорт с оглед на неговото по-малко въздействие върху околната среда. Ако по-ниското пределно допустимо съдържание на сярна причини изместването на стоки, които в момента се транспортират по море, към транспорт с камиони (така нареченото „изместване на вида транспорт“), това ще бъде много нежелателно по отношение на екологичните щети (особено по отношение на емисиите на парникови газове) и увеличаването на задръстванията.

Различните проучвания представят най-различни оценки на възможното въздействие на новите ограничения върху дела на стоките, транспортирани по море. Все пак изглежда ясно, че резултатът ще варира в зависимост от превозваните продукти и маршрута. Продукти с относително голямо съотношение между обем и стойност (например дърво или метални руди) могат да бъдат засегнати по-сериозно от промишлените стоки. Във връзка с това целевата помощ може да се окаже подходяща.

Споразумението на ММО и предложението на Комисията вече спомагат за ограничаване на въздействието върху конкурентоспособността на корабоплаването, като дават възможност за използване на методи за намаляване на емисиите (така наречените „скрубери“) или смес от гориво и втечен природен газ (LNG). Това ще позволи на корабните превозвачи да избират най-икономичния начин за постигане на ограниченията, като вземат предвид възрастта и размера на плавателния съд, както и маршрутите, които се очаква да обслужва.

Докато собствениците на кораби и доставчиците на оборудване имат различно мнение относно наличността и надеждността на скрубериите, забавянето на въвеждането на пределно допустимото съдържание от 0,1 % би намалило стимулите за предприемане на необходимите проучвания и разработки. Също така всеки би се запитал дали новият срок не би могъл да се отложи още веднъж. Това допълнително би подкопало инвестициите в тази технология.

Онези, които възнамеряват да използват LNG, са изправени пред ситуацията на яйцето и кокошката: собствениците на кораби не искат да оборудват плавателните съдове с технология за използване на LNG, ако няма гаранция, че доставката на този вид гориво ще бъде на разположение в достатъчно пристанища, а пристанищата са също толкова несклонни да инвестират с оглед на несигурността по отношение на търсенето. Подкрепата чрез държавни помощи, по TEN-T и/или „Марко Поло“ би могла да спомогне за деблокиране на това положение.

В момента ММО разработва нов кодекс за LNG и подобни горива. Той следва да бъде представен през 2014 г. заедно със следващото преразглеждане на Конвенцията за безопасност на човешкия живот на море. Като се има предвид, че LNG е чисто гориво, което на практика елиминира емисиите на серен диоксид, държавите-членки следва да обърнат специално внимание, за да се гарантира, че има достатъчно LNG на разположение и че изискванията за безопасност, включително възможността за презареждане с гориво, докато пътниците се качват или слизат, могат да бъдат изпълнени.

Заключение

Независимо от предизвикателствата, които новите ограничения ще поставят пред собствениците на плавателни съдове, операторите и пристанищата, ЕС трябва да изпълни международните си задължения и да въведе пределно допустимото съдържание от 0,1 %, считано от 2015 г. Като се има предвид, че половината от времето за подготовка за това ограничение вече е отминало, въпросът сега е Комисията да доразвие пакета с инструменти от съпътстващи мерки, а промишлеността да се възползва от гъвкавостта, предлагана от възможностите за използване на гориво с ниско съдържание на сяра, скрубери или втечен природен газ.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) Съгласно Директива 1999/32/ЕО, Комисията трябва да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива и да прави евентуални предложения за изменение, включително по отношение на намаляване на пределно допустимите стойности на съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), **като взема под внимание съответните дейности** на Международната морска организация (ИМО).

Изменение

(4) Съгласно Директива 1999/32/ЕО, Комисията трябва да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящата директива и да прави евентуални предложения за изменение, включително по отношение на намаляване на пределно допустимите стойности на съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECAs), **в съответствие с дейността** на Международната морска организация (ИМО).

Обосновка

Намаляването на съдържанието на сяра в корабните горива се определя от ММО; това е първостепенна задача и международното равнище е най-подходящо за вземане на решения за нейното постигане. В своето предложение Комисията следва да настоява за значението на международното измерение и съответно не следва да създава впечатление, че дейността на ММО е второстепенна и може да бъде променяна, без преди това да бъдат уведомени всички международни участници.

Изменение 2

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 4 а (ново)

(4a) Също така е важно Комисията да оцени до какви последици води спазването от страна на сектора на морския транспорт на ограниченията, въз основа на доклади, изготвени от държавите-членки, с оглед на възможност за планиране отдолу нагоре на подходящи съпътстващи мерки, по-конкретно посредством извършване на проучвания относно наличността на горива, техните цени, рисковете от преминаване към друг вид транспорт и въздействието на настоящата директива върху всички икономически субекти в сектора на морския транспорт. Резултатите от тези проучвания биха направили възможно да се изяснят предложенията на Комисията относно въвеждането на практика на нейния пакет от инструменти, така както са споменати 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“, и реализирането на споразуменията за устойчив воден транспорт.

Обосновка

Придружаващите мерки изглеждат съществени за подпомагане на адаптирането на сектора на морския транспорт: това се съдържа в съобщението на Комисията COM(2011)0441. Следва да се избягва всякакво намаляване на морските услуги и следователно съществува необходимост от оценка отдолу нагоре на последиците от настоящата директива по отношение на осигуряване на спазване, с цел разглеждане на подходящи мерки, които да последват предложението на Комисията за съпътстващи мерки за операторите в сектора.

Изменение 3

**Предложение за директива - акт за изменение
Съображение 4 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) Някои методи за намаляване на серни оксиди могат да генерират отпадъци, по-специално отпадъчни води, съдържащи живак, селен и следи от други химически елементи, които могат да налагат обработка на отпадъчните води преди изпускането им. Комисията следва да приеме насоки за хармонизирано развитие на приемните съоръжения в пристанищата на Съюза.

Обосновка

Докато скрубериите за серни оксиди могат да бъдат ефикасни средства за намаляване на емисиите, те в същото време могат да генерират отпадъци, които не следва да се изпускат в моретата. Комисията следва да насърчава развитието в пристанищата на ЕС на инфраструктурата, необходима за приемане и обработка на отпадъчни води от скрубери.

Изменение 4

**Предложение за директива - акт за изменение
Съображение 6**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6) С изменението на Приложение VI към MARPOL се въвеждат, *inter alia*, по-строги норми за съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs (съответно 1,00 % от 1 юли 2010 г. и 0,10 % от 1 януари 2015 г.), както и в морските райони извън тези зони (3,5 % от 1 януари 2012 г. и, по принцип, 0,50 % от 1 януари 2020 г.). В съответствие с техните международни ангажименти, повечето държави-членки са задължени да изискват от корабите от 1 юли 2010 г. нататък да използват в зоните за

(6) С изменението на Приложение VI към MARPOL се въвеждат, *inter alia*, по-строги норми за съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs (съответно 1,00 % от 1 юли 2010 г. и 0,10 % от 1 януари 2015 г.), както и в морските райони извън тези зони (3,5 % от 1 януари 2012 г. и, по принцип, 0,50 % от 1 януари 2020 г.). В съответствие с техните международни ангажименти, повечето държави-членки са задължени да изискват от корабите от 1 юли 2010 г. нататък да използват в зоните за

контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) горива със съдържание на сяра не повече от 1,00 %. С оглед да се осигури съгласуваност с международното право, както и за да се осигури надлежното привеждане в изпълнение в ЕС на новите глобално възприети норми за съдържание на сяра в горивата, следва разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО да бъдат съгласувани с изменението на Приложение VI към MARPOL. ***За да се осигури възможност изискванията във връзка със съдържанието на сяра да бъдат спазвани било чрез характеристиките на самите горива, било чрез използване на технологии за намаляване на емисиите, следва да не се разрешава използването или пазарното разпространение на корабни горива, чието съдържание на сяра надхвърля 3,5 тегловни процента.***

контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) горива със съдържание на сяра не повече от 1,00 %. С оглед да се осигури съгласуваност с международното право, както и за да се осигури надлежното привеждане в изпълнение в ЕС на новите глобално възприети норми за съдържание на сяра в горивата, следва разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО да бъдат съгласувани с изменението на Приложение VI към MARPOL.

Обосновка

Последното изречение следва да се премести в съображение бб (ново), за да стане по-ясно и да се избегне предположението, че тази пределно допустима стойност от 3,5 % би се отразила върху транспортирането с кораби на гориво с високо съдържание на сяра.

Изменение 5

Предложение за директива - акт за изменение Съображение б а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(ба) Предвид ползите по отношение на здравето от емисиите с по-ниско съдържание на сяра и с оглед установяване на равнопоставени условия за сектора в целия Съюз, Комисията следва да предложи, наред с ясен график, разширяване на зоните с пределно допустимо съдържание от 0,1 % до други морета, граничещи със

суша на държави-членки, или разширяване на тези зони, така че да обхващат фиксирано разстояние от бреговата линия на Съюза.

Обосновка

Осъществено за Комисията проучване оценява намаляването на пределно допустимото съдържание на сяра в емисиите до 0,1 % в Балтийско море, Северно море и Ламанша като възможност да се избегне преждевременната смърт на 17 000 души годишно през 2020 г. Прилагането на тази пределно допустима стойност в други морета или приемането на пределно допустима стойност въз основа на разстоянието от брега (напр. пределно допустимите стойности в Канада и САЩ се прилагат до 200 морски мили от брега) би спасило живота на много хора и би помогнало на държавите-членки да спазят изискванията за качество на въздуха.

Изменение 6

**Предложение за директива - акт за изменение
Съображение 6 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6б) За да се осигури минималното качество на използваното от корабите гориво било чрез характеристиките на самите горива, било чрез използване на технологии за намаляване на емисиите, следва да не се разрешава използването или пускането на пазара в Съюза на корабни горива, чието съдържание на сяра надхвърля 3,50 тегловни процента. Това пределно допустимо съдържание следва да се отнася само до горивата, използвани за задвижване на кораби, а не за горивата, транспортирани с кораби.

Обосновка

Използването на високосернисто гориво би могло да доведе до изпускането на отпадъчни води с отрицателни ефекти върху морската околна среда. Важно е да се изясни обаче, че пределно допустимата стойност съгласно член 3а се отнася само до гориво, което се използва за задвижване на кораби. Транспортирането с кораби на гориво с високо съдържание на сяра не следва да бъде засегнато от този член.

Изменение 7

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) Пътническите кораби се експлоатират главно в пристанищата или в близост до крайбрежните райони и тяхното въздействие върху човешкото здраве и околната среда са значителни. По отношение на тези кораби се изисква да използват корабни горива със същото максимално допустимо съдържание на сяра, както приложимото за зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs (1,5 %). Като се има предвид, че за SECAs ще са валидни по-строги норми, необходимостта от подобряване на чистотата на въздуха в районите извън SECAs обуславя въвеждането на същите норми за всички пътнически кораби. **Все пак, въвеждането на новите норми за пътническите кораби следва да бъде отложено с 5 години, за да се избегнат потенциални проблеми с разполагаемостта на подходящи горива.**

Изменение

(7) Пътническите кораби се експлоатират главно в пристанищата или в близост до крайбрежните райони и тяхното въздействие върху човешкото здраве и околната среда са значителни. По отношение на тези кораби се изисква да използват корабни горива със същото максимално допустимо съдържание на сяра, както приложимото за зоните за контрол на емисиите на серни оксиди — SECAs (1,5 %). Като се има предвид, че за SECAs ще са валидни по-строги норми, необходимостта от подобряване на чистотата на въздуха в районите извън SECAs обуславя въвеждането на същите норми за всички пътнически кораби.

Обосновка

Пределно допустимото съдържание на сяра от 0,1 % следва да включи и плавателни съдове, заети с редовен пътнически транспорт. С оглед избягване на всякаква нелоялна конкуренция, това ограничение следва да влезе в сила през 2015 г. по същото време, както в SECAs.

Изменение 8

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) Прилагането на пределно допустимото съдържание от 0,10 % в годините непосредствено след 2015 г.

следва да отчита несигурността по отношение на наличието на горива с ниско съдържание на сяра и различните становища относно ефективността и надеждността на технологиите за намаляване на емисиите. По-конкретно Комисията и държавите-членки следва да предоставят подкрепа за въвеждането на технологии за намаляване на емисиите (скрубери) и да се въздържат от действия срещу дружества, които полагат действителни усилия да спазват правилата. Държавите-членки следва да гарантират, че отговарящо на условията гориво е налично и се разпределя равномерно в съответствие с правило 18 от измененото Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL). В случай че отговарящо на условията гориво не е налично в някои пристанища, на кораба следва да се разреши да се позове на освобождаването, предвидено в правило 18 от измененото Приложение VI към MARPOL, приложимо за кораби, които въпреки най-големите си усилия за закупуване на отговарящо на критериите гориво не са били в състояние да си го набавят. От кораба не следва да се изисква да се отклони от планирания маршрут или да забави неоправдано пътуването, за да постигне спазване.

Обосновка

При все че пределно допустимите стойности в преразгледаното приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби са международни задължения, приети от държавите-членки, важно е в годините непосредствено след 2015 г. при тяхното прилагането да се отчита наличието на подходящи горива и технологии. Следва да се проявява известна толерантност спрямо дружества, които се стремят да спазват правилата, но срещат практически трудности.

Изменение 9

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) Особено важно е да се предотврати изместване на видовете транспорт, тъй като нарастващият дял на сухопътния превоз на стоки би противоречил на целите на Съюза в областта на изменението на климата и би увеличил задръстванията.

Обосновка

Средното количество емисии на CO₂ на тон за километър при сухопътен транспорт е над седем пъти по-голямо в сравнение с морския транспорт. Затова следва да се предприемат мерки, за да се избегне вследствие на настоящата директива превозът на стоки да се пренасочи от морето към сушата поради по-високите разходи за гориво на корабите. Нарастването на сухопътния транспорт също така би предизвикало задръствания и по-високи равнища на шум – два от сериозните проблеми, които изпитват европейските граждани.

Изменение 10

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 11 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11б) Разходите за спазване на новите изисквания за намаляване на серните емисии водят до риск от изместване на видовете транспорт, което особено засяга районите и секторите на промишлеността, зависещи до голяма степен от морския транспорт. Комисията следва да се възползва изцяло от съществуващи инструменти като програмата „Марко Поло“ и трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), особено в държави-членки, които граничат със зони SECAs, за да предостави

целенасочена помощ с цел свеждане до минимум на риска от изместване на видовете транспорт. С оглед на настоящето икономическо положение и на възможните последици от настоящата директива, Комисията следва да представи конкретни мерки, които да предоставят на промишлеността икономическа и финансова помощ за екологично чисти морски технологии преди януари 2015 г., особено като се вземе предвид наличността на горива, техните цени, рисковете от изместване на видовете транспорт и въздействието на мерките на настоящата директива върху всички икономически субекти в сектора на морския транспорт.

Обосновка

По-високите разходи за корабно гориво са особено притеснение при стоки, при които съотношението обем/стойност е значително, като напр. хартия и руди. При все че проектите в подкрепа на използването на втечен природен газ (LNG) или газоочистващи технологии (скрубери) вече отговарят на условията за допустимост до финансиране по „Марко Поло“ или Програмата за магистрали и морета на TEN-T, тази подкрепа трябва да продължи и да се засили, за да се сведе до минимум рискът от изместване на видовете транспорт.

Изменение 11

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12а) Използването на втечен природен газ (LNG) на практика премахва емисиите на сяра. През 2014 г. се очаква да бъде въведен нов кодекс за корабите, използващи LNG, както и поредната ревизия на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (Конвенцията SOLAS). Държавите-членки следва да обърнат особено внимание на необходимостта

от гарантиране на безопасността и наличието на кораби, използващи LNG, както и на безопасността на дейностите по зареждане с гориво, като същевременно не допуснат ревизираната Конвенция SOLAS да създаде ненужни пречки пред използването на LNG. Комисията следва да отпусне европейски средства като например програмата „Марко Поло“ за колкото е възможно по-широк кръг получатели с цел насърчаване на използването на LNG с ниско съдържание на сяра като корабно гориво. Държавите-членки следва да допринесат за тази тенденция посредством предоставяне на финансови облекчения за собствениците на кораби, които инвестират в употребата на LNG или в разработването и употребата на газоочистващи системи (скрубери).

Обосновка

Важно е да се отчете опитът от ревизирането на приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL) (за което беше постигната договореност през 2008 г., но тъй като предложението на Комисията беше представено почти три години по-късно, някои държави-членки вече се питаха какво е било договорено). Като членове на Международната морска организация (ММО) за разлика от Комисията, държавите-членки следва да гарантират, че новият кодекс за LNG насърчава използването на този по-чист вид гориво, без да прави компромис с нормите за безопасност.

Следва да бъдат взети под внимание правилата за дейностите по зареждането с гориво и наличието на инсталации за зареждане.

Изменение 12

Предложение за директива - акт за изменение Съображение 12 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12б) Като алтернативно решение за намаляване на емисиите държавите-членки могат да улесняват

акостиралите кораби да използват електрозахранващи системи, намиращи се на брега, вместо генерирана на борда електроенергия.

Изменение 13

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 4

Директива 1999/32/ЕО

Член 3а

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Държавите-членки гарантират, че на тяхна територия не се използват или разпространяват на пазара корабни горива със съдържание на сяра над 3,5 тегловни процента. ***Употребата на корабни горива със съдържание на сяра над 3,5 тегловни процента следва да бъде разрешена единствено в съчетание с процедури за намаляване на емисиите, които имат поне същото положително въздействие върху околната среда, каквото може да се постигне посредством използването на горива с ниско съдържание на сяра.***

Обосновка

Горива, които съдържат повече от 3,5% сяра, не следва да бъдат забранени изобщо, ако в същото време трябва да насърчаваме технологии за намаляване на емисиите, които могат да използват горива с по-високо съдържание на сяра. Употребата на горива с по-високо съдържание на сяра следва да бъде разрешена в Съюза единствено в съчетание с подходящи технически процедури за намаляване на емисиите.

Изменение 14

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 6 – буква а)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4а – заглавие

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 15

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 6 – буква б)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4а - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 16

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 6 – буква б)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4а – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Посоченото в настоящия параграф се

AD\889352BG.doc

Изменение

Посоченото в настоящия параграф се

17/30

PE474.004v04-00

отнася за всички кораби, плаващи под всички флагове, включително корабите, чието пътуване е започнало извън ЕС.“

отнася за всички кораби, плаващи под всички флагове, включително корабите, чието пътуване е започнало извън ЕС.

Корабите, изпълняващи курсове на къси разстояния, се изключват от разпоредбата по буква б) от първата алинея. Разпоредбата по буква а) от първата алинея продължава да се прилага за тях в продължение на преходен период от пет години.

Ако се окаже необходимо за целите на прилагането на настоящото изключение, от държавите-членки се очаква да създадат правни условия за него в ММО.

Изменение 17

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 6 – буква в)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4а – параграф 1а – алинея 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Обосновка

За да се избегне нарушаване на конкуренцията, пределните стойности за съдържанието на сяра в корабните горива за зоните SECA следва да се прилагат еднакво в териториалните води на всички държави-членки.

Изменение 18

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 6 – буква в)

Директива 1999/32/ЕО
Член 4а – параграф 1а – буква б)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Обосновка

За да се избегне нарушаване на конкуренцията, пределните стойности за съдържанието на сяра в корабните горива за зоните SECA следва да се прилагат еднакво в териториалните води на всички държави-членки.

Изменение 19

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка б – буква г)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4а - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Въвеждането на нови зони за контрол на емисиите става по процедурата на ММО съгласно Приложение VI към MARPOL с подходящо изготвено досие, подкрепено от научни екологически и икономически данни.

Изменение 20

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка б – буква д)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4а – параграф 4 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 21

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 6 – буква д)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4а - параграф 4 - буква в а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) 0,50 % в периода, започващ от 1 януари 2015 г.;

Обосновка

В предложението на Комисията пределно допустимите стойности за пътнически кораби, обслужващи редовни линии (понастоящем съгласувани с пределно допустимите стойности за SECA), следва да бъдат намалени на 0,1% през 2020 г., пет години след като пределно допустимите стойности за SECA достигнат тази стойност. При все че това е оправдано, за да се гарантира наличието на достатъчни количества нискосернисти горива, тъй като пътническите кораби обикновено оперират близо до крайбрежната ивица, би имало значителни ползи по отношение на здравето, ако пределно допустимите стойности се намалят до някаква междинна стойност през 2015 г.

Изменение 22

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 6 – буква д)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4 а – параграф 6 – буква г а) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

га) да позволят на кораб, който не отговаря на разпоредбите на настоящата директива, да се възползва от мерките по параграфи 2.2 и 2.3 от правило 18, ако са налице условията, изброени в параграф 2.1 от същото правило;

Обосновка

Съгласно правило 18 от MARPOL кораб, който може да докаже, че не е в състояние да приеме гориво, няма да бъде принуждаван да промени или отложи маршрута си, за да спази разпоредбите на Конвенцията. Следователно целта на изменението е в Директивата да се включи това изключение за кораби, които по изключение трябва да спрат в пристанище на ЕС, без да могат да приемат гориво.

Изменение 23

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 7

Директива 1999/32/ЕО

Член 4б - параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

заличава се

Обосновка

Новият член 4б следва да бъде заличен, тъй като се очаква от 2020 или 2025 г. нефтопреработвателната промишленост да започне да произвежда корабни дизелови горива със съдържание на сяра по-високо от 0,1%, но по-малко или равно на 0,5%, за да отговори на световните изисквания.

Изменение 24

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 7

Директива 1999/32/ЕО

Член 4б – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Администрацията на една държава-членка може да разреши всеки монтиран на кораб възел, материал, устройство или апарат, или друга процедура, алтернативно гориво или метод за спазване на изискванията, използвани като алтернатива на тези, отговарящи на изискванията по настоящата директива, ако подобен възел, материал, устройство или апарат, или друга процедура, алтернативно гориво или метод за спазване на изискванията са поне толкова ефективни по отношение на намаляването на емисии, колкото тези, изисквани от настоящата директива, включително всеки от стандартите, определени в членове 4а и 4б.

Обосновка

Правило 4 от Приложение VI към MARPOL, отнасящо се до еквивалентността, включва нетехнически или операционни процедури, чрез които могат да се приемат методи за спазване, използвани като алтернатива. Това следва да бъде включено в ревизираната директива на ЕС, за да се насърчи разработването и инвестирането в иновативни технологии.

Изменение 25

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 7

Директива 1999/32/ЕО

Член 4б а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 4ба

Наличност на корабни горива

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че корабните горива са налични и се разпределят по балансиран начин:

- със съдържание на сяра, което не надвишава 0,10 %, от 1 януари 2015 г.;

- със съдържание на сяра, което не надвишава 0,50 %, от 1 януари 2020 г.

2. Параграф 1 не изключва въвеждането на подобни мерки от по-ранна дата.

Изменение 26

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 7

Директива 1999/32/ЕО

Член 4в – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Като алтернативно средство за намаляване на емисиите държавите-членки насърчават корабите в докове да използват електрозахранващи системи, намиращи се на брега.

Изменение 27

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 7

Директива 1999/32/ЕО

Член 4в – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. Държавите-членки гарантират, че пристанищните власти включват в пристанищната такса или в други такси всички разходи за приемане, обработка и обезвреждане на

*отпадъчните води от системите за
очистване на отработените газове в
съответствие с Директива
2000/59/ЕО на Европейския парламент
и на Съвета от 27 ноември 2000
година относно пристанищните
приемни съоръжения за отпадъци от
експлоатацията на корабите и на
остатъци от товари**

**ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81.*

Обосновка

Директивата относно пристанищните приемни съоръжения понастоящем е в процес на преразглеждане; при всяко позоваване на обезвреждането на отпадъци от системите за очистване на отпадъчните газове следва да се посочва директивата, която се отнася конкретно до това.

Изменение 28

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 7

Директива 1999/32/ЕО

Член 4в – параграф 4 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

За да приложи относимите стандарти и инструменти, приети от ММО, Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а по следните въпроси:

Обосновка

От формулировката изглежда, че Комисията може да приема чрез делегирани актове мерки, които могат да се различават от решенията на ММО. Важно е обаче да се запази цялостно съгласуване с Приложение VI към MARPOL, тъй като различия в рамките на ЕС по отношение на методите за намаляване на емисиите биха могли да доведат до ненасърчаване на алтернативи на използването на нискосернисто гориво, което е един от основните аспекти на настоящата директива.

Изменение 29

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 8 а (нова)

Директива 1999/32/ЕО

Член 4д а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8а. Добавя се следният член:

„Член 4 да

Наличност на горива

Независимо от разпоредбите на членове 3 и 4:

1. Ако държава-членка установи, че даден кораб не спазва стандартите за отговарящо на критериите гориво, определени в настоящата директива, компетентният орган на държавата-членка може да изиска от кораба:

а) да представи списък на действията, извършени за осигуряване на спазване; както и

б) да предостави доказателства, че е направен опит за закупуване на отговарящо на критериите гориво в съответствие с плана за пътуването, и ако такова гориво не е било налично в планираното място, че са направени опити за намиране на алтернативни източници на такова гориво и че въпреки усилията за намиране на отговарящо на критериите гориво такова не е било налично за закупуване.

2. От кораба не се изисква да се отклони от планирания маршрут или да забави неоправдано пътуването, за да осигури спазване.

3. Ако даден кораб предостави информацията по параграф 1 на настоящия член, държавите-членки вземат предвид всички относими обстоятелства и предоставените доказателства, за да определят какви

действия да предприемат, включително да не предприемат мерки по контрол.

4. Корабът нотифицира своята администрация и компетентния орган на съответното пристанище на местоназначението, когато не може да закупи отговарящо на критериите гориво.

5. Държавите-членки нотифицират Комисията, че даден кораб е представил доказателства за липса на наличност на отговарящо на критериите гориво.“

Изменение 30

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 9 – буква а)

Директива 1999/32/ЕО

Член 6 – параграф 1 – алинея 2 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) вземане на проби и анализ на съдържанието на сяра на корабно гориво, предназначено за изгаряне на борда, **съдържащо се в резервоарите и в** запечатани проби на борда на корабите;

б) вземане на проби и анализ на съдържанието на сяра на корабно гориво, предназначено за изгаряне на борда, в запечатани проби на борда на корабите;

Обосновка

В MARPOL се споменава само анализ на „запечатани проби“, което е единственият начин да се гарантира хомогенност на използваното гориво. Не е нужно ММО да анализира проби на гориво, „съдържащо се в резервоарите“. Изглежда преждевременно да се изисква анализ на проби на гориво, съдържащо се в резервоарите. Комисията може да използва делегирани актове, за да приведе настоящата директива в съответствие с евентуално бъдещо развитие в тази област.

Изменение 31

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 10 – буква в)

Директива 1999/32/ЕО

Член 7 – параграфи 2 и 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) параграф 2 **и параграф 3 отпадат.**

в) параграф 2 **се заменя със следното:**

'2. В рамките на [две] години от влизането в сила на настоящата директива Комисията представя пред Европейския парламент и пред Съвета доклад въз основа, *inter alia*, на:

а) годишни доклади, подавани съгласно параграф 1;

б) наблюдавани тенденции в качеството на въздуха (концентрации, експозиция и отлагане на замърсители на въздуха), подкисляването, разходите за гориво и промените във видовете транспорт;

в) напредъка при намаляването на емисиите на серни и азотни оксиди, както и прахови частици, включително сажди от кораби, чрез механизмите на ММО след инициативи на Съюза в тази насока;

г) нов анализ на ефективността на разходите, включително преки и непреки ползи за околната среда, на мерките, съдържащи се в член 4а, параграф 4, и на възможните по-нататъшни мерки за намаляване на емисиите; както и

д) евентуалното използване на икономически инструменти като допълнение на по-ниските пределно допустими стойности на сярата, като напр. фискални механизми за намаляване на емисиите с ясни ползи за здравето и околната среда;

е) прилагането на членове 4в, 4г и 4д;

ж) използването и наличието на газоочистващи системи, както на борда на корабите, така и на брега; както и

з) напредъка по отношение на наличието на горива.

В доклада си до Европейския парламент и Съвета Комисията обръща особено внимание на предложенията за определяне на нови зони за контрол на емисиите на серни и азотни оксиди. Докладът се придружава, по целесъобразност, от законодателно предложение за по-нататъшно намаляване на емисиите от корабите.“

ва) параграф 3 се заличава.

Изменение 32

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 10

Директива 1999/32/ЕО

Член 7 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. До 1 януари 2013 г. най-късно Комисията представя обширно проучване относно въздействието от въвеждането на настоящото законодателство, особено във връзка с евентуално изместване на морския транспорт от сухоземен транспорт. То също така включва проучване на въздействието от въвеждането на нормата за количество сяра от 0,1% за всички европейски морета. Ако проучването посочи, че морският транспорт се измества от сухоземния, Комисията представя алтернативно законодателно предложение, което не води до такова

*пренасочване от морски към
сухоземен транспорт.*

Изменение 33

Предложение за директива - акт за изменение

Член 1 – точка 10 – буква в б) (нова)

Директива 1999/32/ЕО

Член 7 - параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

вб) добавя се следният параграф 3б:

*3б. Ако ММО реши преди 1 януари
2015 г. да измени Приложение VI към
MARPOL, Комисията автоматично
представя ново предложение, за да
включи това изменение в
европейското право.*

Изменение 34

Предложение за директива - акт за изменение

Приложение

Директива 1999/32/ЕО

Приложение 2 – параграф 2 – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– подробно да документират, че всякакви **изхвърляния на отпадъци** в морето, включително в намиращи се в заливи пристанища, пристани и в речни устия, нямат значителни отрицателни въздействия и не пораждат рискове за човешкото здраве и околната среда.

– подробно да документират, че всякакви **отпадъчни води, включително отпадъчни води, които отговарят на изискванията за отпадъчната вода в резолюция МЕРС.184(59) на ММО, изхвърлени в морето**, включително в намиращи се в заливи пристанища, пристани и в речни устия, нямат значителни отрицателни въздействия и не пораждат рискове за човешкото здраве и околната среда.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Изменение на Директива 1999/32/ЕО, отнасящо се за съдържанието на сѳра в корабните горива
Позовавания	COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 13.9.2011 г.
Подпомагаща(и) комисия(и) Дата на обявяване в заседание	TRAN 13.9.2011 г.
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Vilja Savisaar- Toomast 30.8.2011 г.
Разглеждане в комисия	22.11.2011 г. 19.12.2011 г.
Дата на приемане	20.12.2011 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 39 -: 2 0: 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Isabelle Durant, Michael Gahler, Zita Gurmai, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Kristiina Ojuland