

## I

(Законодателни актове)

## ДИРЕКТИВИ

## ДИРЕКТИВА 2012/33/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 21 ноември 2012 година

за изменение на Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Една от целите на политиката на Съюза в областта на околната среда, набелязана в програмите за действие в областта на околната среда, и по-специално в Шестата програма за действие в областта на околната среда, приета с Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(3)</sup>, е постигането на равнища на чистота на въздуха, които да не предизвикват значителни отрицателни въздействия или рискове за здравето на човека и околната среда.
- (2) Член 191, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) предвижда, че политиката на Съюза в областта на околната среда има за цел

осигуряване на високо равнище на защита, като се отчитат различията в положението в различните региони на Съюза.

- (3) Директива 1999/32/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива <sup>(4)</sup> определя пределното допустимо съдържание на сяра в тежкото гориво, газьола, лекото корабно дизелово гориво и корабното дизелово гориво, използвани в Съюза.
- (4) Емисиите от корабоплаването, дължащи се на изгарянето на корабни горива с високо съдържание на сяра, допринасят за замърсяването на въздуха със серен диоксид и фини прахови частици, които увреждат здравето на човека и околната среда и допринасят за киселинното отлагане. Без мерките, предвидени в настоящата директива, емисиите от корабоплаването в скоро време биха били по-високи от емисиите от всички източници, разположени на сушата.
- (5) Замърсяването на въздуха, причинено от закотвени кораби, е голям проблем за много пристанищни градове, що се отнася до усилията им да спазват нормите на Съюза за качество на въздуха.
- (6) Държавите-членки следва да насърчават използването на електроенергия от брега, тъй като понастоящем електроенергията за корабите обикновено се произвежда от спомателни двигатели.
- (7) Съгласно Директива 1999/32/ЕО Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на посочената директива и може да представи със своя доклад предложения за изменението ѝ, включително по отношение на намаляване на максималните допустими стойности на съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, в съответствие с работата на Международната морска организация (ИМО).

<sup>(1)</sup> ОВ С 68, 6.3.2012 г., стр. 70.<sup>(2)</sup> Позиция на Европейския парламент от 11 септември 2012 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 29 октомври 2012 г.<sup>(3)</sup> ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.<sup>(4)</sup> ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 13.

- (8) През 2008 г. ИМО прие Резолюция за изменение на приложение VI към протокола от 1997 г. към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г. (наричана по-долу MARPOL), съдържаща правила за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби. Изменението на приложение VI към MARPOL влезе в сила на 1 юли 2010 г.
- (9) С изменението на приложение VI към MARPOL се въвеждат, *inter alia*, по-строги максимални допустими норми за съдържанието на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (1,00 % от 1 юли 2010 г. и 0,10 % от 1 януари 2015 г.), както и в морските райони извън тези зони (3,50 % от 1 януари 2012 г. и, по принцип, 0,50 % от 1 януари 2020 г.). В съответствие с техните международни ангажименти повечето държави-членки са задължени да изискват от корабите от 1 юли 2010 г. нататък да използват в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди горива със съдържание на сяра не повече от 1,00 %. С цел съгласуваност с международното право, както и гарантиране на правилното изпълнение в Съюза на новите установени в световен мащаб максимални допустими стойности за съдържание на сяра в горивата, разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО следва да бъдат съгласувани с изменението на приложение VI към MARPOL. За да се осигури минимално качество на използваните от корабите горива било чрез съответствие на самите горива, било чрез използване на технологии за осигуряване на съответствие, следва да не се разрешава използването в Съюза на корабни горива, чието съдържание на сяра надхвърля 3,50 % тегловни, с изключение на горива, доставяни на кораби, използващи методи за намаляване на емисиите, работещи при затворен режим.
- (10) Процедурите на ИМО допускат изменения на приложение VI към MARPOL, свързани със зоните за контрол на емисиите на серни оксиди. В случай че в приложение VI към MARPOL бъдат въведени допълнителни изменения, включително изключения, по отношение на прилагането на максималните допустими стойности за зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, Комисията следва да разгледа всички такива изменения и, когато е целесъобразно, незабавно да внесе необходимото предложение в съответствие с ДФЕС за пълно привеждане в съответствие на Директива 1999/32/ЕО с правилата на ИМО относно зоните за контрол на емисиите на серни оксиди.
- (11) По отношение на въвеждането на нови зони за контрол на емисиите следва да се приложи процедурата на ИМО по приложение VI към MARPOL, като то следва да бъде подкрепено с добре обоснована преписка, основана на екологически и икономически основания, както и на научни данни.
- (12) В съответствие с правило 18 от ревизираното приложение VI към MARPOL държавите-членки следва да се стремят да осигурят наличието на корабни горива, които съответстват на настоящата директива.
- (13) Предвид глобалното измерение на политиката в областта на околната среда и емисиите от корабоплаването следва да се определят амбициозни норми за емисиите в световен план.
- (14) Пътническите кораби се експлоатират главно в пристанищата или в близост до крайбрежните райони и тяхното въздействие върху здравето на човека и околната среда е значително. За да се подобри качеството на въздуха около пристанищата и по крайбрежието, от тези кораби се изисква да използват корабни горива с максимално допустимо съдържание на сяра от 1,50 %, докато започнат да се прилагат по-строги норми за всички кораби в териториално море, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването на държавите-членки.
- (15) В съответствие с член 193 от ДФЕС настоящата директива следва да не възпрепятства държавите-членки да поддържат или въвеждат по-строги предпазни мерки, за да насърчат по-ранно изпълнение по отношение на максималното съдържание на сяра в корабните горива, например като използват методи за намаляване на емисиите извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди.
- (16) За да се улесни преходът към нови технологии на двигателите, които да имат потенциал за значителни допълнителни намаления на емисиите в морския сектор, Комисията следва да разгледа допълнителни възможности за осигуряване на условия и насърчаване на оборудването на корабите с газови двигатели.
- (17) За постигането на целите на Директива 1999/32/ЕО е необходимо надлежно привеждане в изпълнение на задълженията по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива. Опитът от прилагането на Директива 1999/32/ЕО показва, че за осигуряването на нейното правилно изпълнение е необходим по-строг режим на мониторинг и привеждане в изпълнение. За тази цел е необходимо държавите-членки да осигурят достатъчно често и точно вземане на проби от корабните горива, които са пуснати на пазара или се използват на борда на корабите, както и редовна проверка на корабните дневници и на разписките за доставено гориво. Също така е необходимо държавите-членки да създадат система от ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за нарушения на разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО. С цел осигуряване на по-голяма прозрачност на информацията също така е уместно да се въведе изискване регистрите на местните доставчици на корабни горива да са публично достъпни.
- (18) Отчитането на държавите-членки по Директива 1999/32/ЕО се оказва недостатъчно, за да даде възможност за проверка на спазването на посочената директива, поради липсата на хармонизирани и достатъчно точни разпоредби за съдържанието и формата на докладите на държавите-членки. Ето защо са необходими по-подробни указания по отношение на съдържанието и формата на тези доклади.
- (19) След приемането на Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността (за комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването)<sup>(1)</sup>, с която е преработено законодателството на Съюза в областта на промишлените емисии, е необходимо съответно да се изменят разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО по отношение на максимално допустимото съдържание на сяра в тежкото гориво.

<sup>(1)</sup> ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17.

- (20) Спазването на по-ниски максимални допустими стойности за съдържанието на сяра в корабните горива, особено в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, може да доведе до значително повишаване на цените на тези горива, най-малкото в краткосрочен план, и да има отрицателни последици за конкурентоспособността на корабоплаването на къси разстояния в сравнение с други видове транспорт, както и за конкурентоспособността на съответните отрасли в държавите, граничещи с такива зони. Необходими са подходящи решения за намаляване на разходите за осигуряване на съответствие от страна на разходите за осигуряване на съответствие от страна на разходите във връзка с възможното преминаване от морски към сухоземен транспорт, и по целесъобразност ще предложи подходящи мерки за противодействие на подобна тенденция.
- (21) Важно е да се ограничи премиването от морски към сухоземен транспорт, тъй като увеличаването на количеството товари, превозвани по сухоземни пътища, в много случаи би било в противоречие с целите на Съюза в областта на изменението на климата и би увеличило задръстванията.
- (22) Разходите, свързани с новите изисквания за намаляване на емисиите на серен диоксид, биха могли да доведат до преминаването от морски към сухоземен транспорт и биха могли да имат отрицателни последици за конкурентоспособността на промишлените отрасли. Комисията следва да се възползва изцяло от съществуващи инструменти като програмата „Марко Поло“ и трансевропейската транспортна мрежа, за да предостави целенасочена помощ с цел свеждане до минимум на риска от преминаването от един към друг вид транспорт, когато възникне такъв. Държавите-членки могат да разгледат необходимостта от предоставяне на подпомагане на операторите, засегнати от настоящата директива, в съответствие с приложимите правила за държавна помощ.
- (23) В съответствие със съществуващите насоки за държавна помощ за опазване на околната среда и без да се засягат евентуални бъдещи промени на тези насоки, държавите-членки могат да предоставят държавна помощ на операторите, засегнати от настоящата директива, включително помощ за модернизация на съществуващи плавателни съдове, ако подобни мерки за предоставяне на помощ бъдат сметнати за съвместими с вътрешния пазар в съответствие с членове 107 и 108 от ДФЕС, и по-конкретно с оглед на приложимите насоки за държавна помощ за опазване на околната среда. В този контекст Комисията може да вземе предвид факта, че използването на някои методи за намаляване на емисиите надхвърля изискванията на настоящата директива, като намалява не само емисиите на серен диоксид, но и други емисии.
- (24) Следва да се улесни достъпът до методи за намаляване на емисиите. Тези методи могат да осигурят поне еквивалентно или дори по-голямо намаляване на емисиите в сравнение с постижимото при използването на нискосернисти горива, при условие че нямат значително отрицателно въздействие върху околната среда, например върху морските екосистеми, и ако са разработени с необходимите одобрения и контролни механизми. Известните понастоящем алтернативни методи, като например използването на бордови системи за пречистване на отработени газове, смесването на горивото с втечен природен газ (LNG) или използването на биогорива следва да бъдат признати в рамките на Съюза. От съществено значение е да се насърчава изпитването и разработването на нови методи за намаляване на емисиите, с цел, наред с други причини, ограничаване на преминаването от морски към сухоземен транспорт.
- (25) Методите за намаляване на емисиите имат потенциал за значителни намаления на емисиите. Затова Комисията следва да насърчи изпитването и разработването на тези технологии, *inter alia* чрез разглеждане на възможността да се създаде съфинансирана съвместна програма с промишлеността, основана на принципите на подобни програми, като например програмата „Чисто небе“.
- (26) Комисията, в сътрудничество с държавите-членки и заинтересованите страни, следва допълнително да разработи мерки, определени в работния документ на службите на Комисията от 16 септември 2011 г., озаглавен „Намаляване на емисиите на замърсители от морския транспорт и пакет от инструменти за устойчив воден транспорт“.
- (27) Алтернативните методи за намаляване на емисиите като някои видове скрубери биха могли да доведат до създаването на отпадъци, които следва да бъдат третирано правилно и да не бъдат изхвърляни в морето. Докато не бъде преразгледана Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари <sup>(1)</sup>, държавите-членки следва да осигурят, в съответствие с международните си задължения, наличие на пристанищни приемни съоръжения, подходящи да задоволят потребностите на корабите, използващи системи за пречистване на отработените газове. При преразглеждането на Директива 2000/59/ЕО Комисията следва да разгледа възможността за включване на отпадъци от системите за пречистване на отработените газове в обхвата на принципа за неналагане на специални такси, който се прилага за пристанищните такси за отпадъци от кораби, предвидени в посочената директива.
- (28) В рамките на прегледа на политиката в областта на качеството на въздуха през 2013 г. Комисията следва да разгледа възможността за намаляване на замърсяването на въздуха, включително в териториалните води на държавите-членки.
- (29) Ефективните, пропорционални и възпиращи санкции са важни за прилагането на Директива 1999/32/ЕО. Държавите-членки следва да включват сред тези санкции глоби, изчислени по такъв начин, че да се гарантира, че те най-малкото лишават отговорните лица от икономическите ползи, които им носят нарушенията, и че тези глоби постепенно се увеличават при повторни нарушения. Държавите-членки следва да уведомят Комисията за разпоредбите относно санкциите.

<sup>(1)</sup> ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81.

- (30) На Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с изменението на еквивалентните стойности на емисиите и критериите за използване на методи за намаляване на емисиите с цел адаптиране на разпоредбите на Директива 1999/32/ЕО към научно-техническия прогрес и съответно осигуряване на точно съответствие с относимите инструменти на ИМО и по отношение на изменението на член 2, точки 1, 2, 3, 3а, 3б и 4, член 6, параграф 1а, буква б) и член 6, параграф 2 от Директива 1999/32/ЕО с цел адаптиране на разпоредбите на тази директива към научно-техническия прогрес. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (31) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на Директива 1999/32/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията <sup>(1)</sup>.
- (32) Уместно е Комитетът по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби, създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) <sup>(2)</sup>, да оказва съдействие на Комисията във връзка с одобряването на нови методи за намаляване на емисиите, които не са включени в приложното поле на Директива 96/98/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. относно морското оборудване <sup>(3)</sup>.
- (33) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите-членки и на Комисията относно обяснителните документи <sup>(4)</sup> държавите-членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат при съобщаването на своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.
- (34) Поради това Директива 1999/32/ЕО следва да бъде съответно изменена,

<sup>(1)</sup> ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

<sup>(2)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25.

<sup>(4)</sup> ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

### Изменения на Директива 1999/32/ЕО

Директива 1999/32/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 1, параграф 2 буква з) се заменя със следното:

„з) без да се засяга член 3а, горива, използвани на кораби с въведени одобрени технологии за намаляване на емисиите в съответствие с членове 4в и 4д.“.

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) точки 1 и 2 се заменят със следното:

„1) *тежко гориво* означава:

— всякакво течно гориво, получено от нефт, с изключение на корабно гориво, попадащо под кодове по КН 2710 19 51—2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, или

— всяко извлечено от нефт течно гориво, различно от газъла по смисъла на точки 2 и 3, което поради максималните допустими стойности за неговата дестилация, попада в категорията на тежките горива, предназначени за употреба като гориво, и от което по-малко от 65 % обемни (включително загубите) дестилират при температура до 250 °C по метода ASTM D86. Ако дестилацията не може да бъде определена съгласно метода ASTM D86, нефтопродуктът също се категоризира като тежко гориво;

2) *газъл* означава:

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

— всякакво течно гориво, получено от нефт, с изключение на корабно гориво, от което по-малко от 65 % обемни (включително загубите) дестилират при температура до 250 °C и от което най-малко 85 % обемни (включително загубите) дестилират при температура до 350 °C по метода ASTM D86.

Дизеловите горива по смисъла на член 2, точка 2 от Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива (\*) са изключени от това определение. Горивата, използвани в извънпътната подвижна техника и селскостопанските трактори, също са изключени от това определение;

(\*) ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58.“;

б) точки 3а и 3б се заменят със следното:

„3а) корабно дизелово гориво означава корабно гориво, с характеристики съгласно посоченото за марка DMB в таблица I на стандарта ISO 8217, с изключение на посочената там стойност за съдържанието на сяра;

3б) леко корабно дизелово гориво означава корабно гориво, с характеристики съгласно посоченото за марките DMX, DMA и DMZ в таблица I на стандарта ISO 8217, с изключение на посочената там стойност за съдържанието на сяра;“;

в) точка 3м се заменя със следното:

„3м) метод за намаляване на емисиите означава всеки монтиран на кораб възел, материал, устройство или апарат, или друга процедура, алтернативно гориво или метод за осигуряване на съответствие, използван като алтернатива на нискосернистите корабни горива, отговарящи на изискванията по настоящата директива, който е проверим, количествено определим и чието приложение може да бъде осигурено;“.

3) Член 3 се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки да гарантират, че на тяхна територия не се използват тежки горива със съдържание на сяра над 1 % теловен.

2. Ако компетентните органи провеждат подходящ мониторинг на съответните емисии, до 31 декември 2015 г., параграф 1 не се прилага за тежките горива, използвани:

а) в горивни инсталации, попадащи в приложното поле на Директива 2001/80/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2001 г. за ограничаване на емисиите на определени замърсители във въздуха, изпускани от големи горивни инсталации (\*), за които се прилага член 4, параграф 1, член 4, параграф 2 или член 4, параграф 3, буква а) от посочената директива и които съответстват на пределно допустимите стойности за емисии на серен диоксид за такива инсталации, предвидени в посочената директива;

б) в горивни инсталации, попадащи в приложното поле на Директива 2001/80/ЕО, за които се прилагат член 4, параграф 3, буква б) и член 4, параграф 6 от посочената директива и чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , определени при 3 % обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;

в) в горивни инсталации, които са различни от посочените в буква а) и буква б) и чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , определени при 3 % обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;

г) за изгаряне в рафинерии, чиито средномесечни емисии на серен диоксид, осреднени за всички инсталации в рафинерията, независимо от използвания вид гориво или смес от горива, но без да се включват горивните инсталации по букви а) и б), газовите турбини и газовите двигатели, не надхвърлят  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , определени при 3 % обемни кислородно съдържание в сухите димни газове.

3. Ако компетентните органи провеждат подходящ мониторинг на съответните емисии, считано от 1 януари 2016 г., параграф 1 не се прилага за тежките горива, използвани:

а) в горивни инсталации, попадащи в приложното поле на глава III от Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (\*\*), които съответстват на нормите за допустими емисии на серен диоксид от такива инсталации, предвидени в приложение V към посочената директива, или в случаите когато тези норми за допустими емисии не са приложими съгласно посочената директива — чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , определени при 3 % обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;

б) в горивни инсталации, които са различни от посочените в буква а), и чиито средномесечни стойности на емисиите на серен диоксид не надхвърлят  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , определени при 3 % обемни кислородно съдържание в сухите димни газове;

в) за изгаряне в рафинерии, чиито средномесечни емисии на серен диоксид, осреднени за всички инсталации в рафинерията, независимо от използвания вид гориво или смес от горива, но без да се включват горивните инсталации по буква а), газовите турбини и газовите двигатели, не надхвърлят  $1\,700\text{ mg/Nm}^3$ , определени при 3 % обемни кислородно съдържание в сухите димни газове.

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

(\*) ОВ L 309, 27.11.2001 г., стр. 1.

(\*\*) ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17.“;

б) параграф 3 се заличава.

4) Въмъква се следният член:

„Член 3а

**Максимално допустимо съдържание на сяра в корабните горива**

Държавите-членки гарантират, че на тяхна територия не се използват корабни горива със съдържание на сяра над 3,50 % тегловни, с изключение на горива, доставяни на кораби, използващи методи за намаляване на емисиите при спазване на член 4в, които работят при затворен режим.“

5) В член 4 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите-членки гарантират, че на тяхна територия не се използват газболи със съдържание на сяра над 0,10 % тегловни.“

б) Член 4а се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

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

б) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки, гарантиращи че в тяхното териториално море, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването, попадащи в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, не се използват корабни горива, чието тегловно съдържание на сяра надхвърля:

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

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

Настоящият параграф се прилага по отношение на всички кораби, плаващи под всякакви знамена, включително корабите, чието пътуване е започнало извън Съюза. Комисията надлежно взема предвид всички бъдещи промени в изискванията съгласно приложение VI към MARPOL, приложими в рамките на зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, и когато е целесъобразно, без ненужно забавяне представя подходящи предложения с цел съответно изменение на настоящата директива.“;

в) въмъква се следният параграф:

„1а. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки, гарантиращи че в тяхното териториално море, изключителни икономически зони и зони за

контрол на замърсяването не се използват корабни горива, чието тегловно съдържание на сяра надхвърля:

а) 3,50 %, в периода, започващ на 18 юни 2014 г.;

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

Настоящият параграф се прилага по отношение на всички кораби, плаващи под всякакви знамена, включително корабите, чието пътуване е започнало извън Съюза, без да се засягат параграфи 1 и 4 от настоящия член и член 4б.“;

г) параграфи 4, 5, 6 и 7 се заменят със следното:

„4. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки, гарантиращи, че в тяхното териториално море, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването, попадащи извън зоните за контрол на емисиите на серни оксиди, не се използват от пътническите кораби, изпълняващи редовни услуги до или от пристанище в Съюза, корабни горива, чието съдържание на сяра надхвърля 1,50 % тегловни до 1 януари 2020 г.

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

5. Държавите-членки изискват правилно попълване на корабните дневници, включително относно операциите за смяна на гориво.

5а. Държавите-членки се стремят да осигурят наличието на корабни горива, които са в съответствие с настоящата директива, и уведомяват Комисията относно наличието на такива корабни горива в техните пристанища и терминали.

5б. Ако държава-членка установи, че даден кораб не спазва нормите за корабни горива, които са в съответствие с настоящата директива, компетентният орган на държавата-членка има право да изиска от кораба:

а) да представи данни за действията, извършени за постигане на съответствие; както и

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

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

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

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

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

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

- a) поддържат публично достъпен регистър на местните доставчици на корабни горива;
- б) осигуряват документиране от страна на доставчика на съдържанието на сярата във всички корабни горива, продавани на тяхна територия, в разписка за доставеното гориво заедно със запечатана проба, подписана от представител на кораба получател;
- в) предприемат действия срещу доставчиците на корабни горива, за които е установено, че доставят гориво, което не отговаря на спецификацията, посочена в разписката за доставеното гориво;
- г) при откриването на несъответстващо на изискванията корабно гориво осигуряват предприемането на коригиращи действия за осигуряване на съответствието.

7. Държавите-членки гарантират, че на тяхна територия не се пускат на пазара корабни дизелови горива, ако съдържанието на сярата на тези корабни дизелови горива надхвърля 1,50 % тегловни.“;

д) параграф 8 се заличава.

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

„Член 4б

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

1. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че корабите, закотвени в пристанища на Съюза, не използват корабни горива със съдържание на сярата, надвишаващо 0,10 % тегловни, като

предоставят на екипажа достатъчно време да извърши всякакви необходими операции за промяна на вида използвано гориво възможно най-скоро след пристигането на кейово място или заставане на котва и възможно най-късно преди отплаване.

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

2. Параграф 1 не се прилага:

- a) когато съгласно публикувани разписания корабите ще бъдат закотвени за по-малко от два часа;
- б) за кораби, които при закотвяне в пристанища изключват всичките си двигатели и използват брегово захранване.

3. Държавите-членки гарантират, че на тяхна територия на пазара се разпространяват само леки дизелови корабни горива, чието съдържание на сярата не надхвърля 0,10 % тегловни.

Член 4в

**Методи за намаляване на емисиите**

1. Държавите-членки разрешават използването на методи за намаляване на емисиите от страна на кораби под всякакво знаме, намиращи се в техните пристанища, териториално море, изключителни икономически зони и зони за контрол на замърсяването, като алтернатива на използването на горива, съответстващи на изискванията по членове 4а и член 4б, при условие че са спазени разпоредбите в параграфи 2 и 3 от настоящия член.

2. Корабите, използващи методите за намаляване на емисиите по параграф 1, трябва да постигат трайно намаления на емисиите на серен диоксид, които са поне еквивалентни на намаленията, които биха били постигнати чрез използване на корабни горива, съответстващи на изискванията по членове 4а и 4б. Еквивалентните норми на емисиите се определят в съответствие с приложение I.

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

3. Методите за намаляване на емисиите по параграф 1 съответстват на критериите, предвидени в инструментите, посочени в приложение II.

4. Когато това е обосновано с оглед на научно-техническия прогрес по отношение на алтернативните методи за намаляване на емисиите и по начин, който осигурява строго спазване на относимите инструменти и норми, приети от ИМО, Комисията:

- a) се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а, с които да изменя приложения I и II;

б) приема актове за изпълнение, които определят подробни изисквания за мониторинг на емисиите, когато е целесъобразно. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9, параграф 2.“

8) Въмъкват се следните членове:

„Член 4г

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

1. Методите за намаляване на емисиите, попадащи в приложното поле на Директива 96/98/ЕО на Съвета (\*), подлежат на одобрение съгласно посочената директива.

2. Методите за намаляване на емисиите, които не попадат в приложното поле на параграф 1 от настоящия член, подлежат на одобрение съгласно процедурата, посочена в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) (\*\*), като се вземат под внимание:

- а) указанията, разработени от ИМО;
- б) резултатите от изпитванията, проведени съгласно член 4д;
- в) ефектите върху околната среда, включително постижимите намаления на емисиите и въздействията върху екосистемите в разположени в заливи пристанища, пристани и в речни устия; както и
- г) осъществимостта на мониторинг и проверка.

Член 4д

**Изпитвания на нови методи за намаляване на емисиите**

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

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

г) всички участващи кораби постигат намаления на емисиите, които са поне еквивалентни на намаленията, които биха били постигнати чрез максималните допустими стойности на съдържанието на сяра в горивата по настоящата директива;

д) за всички отпадъци, създадени при използването на методите за намаляване на емисиите по време на изпитванията, има подходящи системи за управление на отпадъците;

е) изготвя се оценка на въздействието върху морската среда, по-специално върху екосистемите в разположени в заливи пристанища и в речни устия, през цялото времетраене на изпитванията; и

ж) в рамките на шест месеца от края на изпитванията на Комисията се предоставят пълни резултати от изпитванията и се осигурява публичен достъп до тях.

Член 4е

**Финансови мерки**

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

(\* ) ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25.

(\*\* ) ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.“

9) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

**Проби и анализ**

1. Държавите-членки предприемат всички необходими мерки, за да проверяват чрез вземане на проби дали съдържанието на сяра в използваните горива съответства на изискванията по членове 3, 3а, 4, 4а и 4б. Вземането на проби започва от датата на влизане в сила на съответните норми за максимално съдържание на сяра в горивата. То се извършва периодично, достатъчно често и в достатъчно количество по такъв начин, че пробите да са представителни за проверяваното гориво и, при корабните горива, за горивото, което се използва от плавателните съдове, когато се намират в съответните морски зони и пристанища. Пробите се анализират без ненужно забавяне.

1а. Използват се следните методи за вземане на проби, анализ и инспекция на корабни горива:

- а) проверка на корабните дневници и на разписките за доставено гориво;

и, по целесъобразност, следните методи за вземане на проби и анализ:



б) вземане на проби от корабното гориво, предназначено за изгаряне на борда, по време на доставката му на корабите, в съответствие с Указанията за вземане на проби от течни горива за определяне на спазването на измененото приложение VI, приети на 17 юли 2009 г. с Резолюция 182(59) на Комитета по опазване на морската среда (МЕРС) на ИМО и за анализ на съдържанието на сярата; или

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

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

а) честотата на вземането на проби,

б) методите за вземане на проби;

в) определението за представителна проба от проверяваното гориво.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9, параграф 2.

2. Референтният метод, възприет за определяне на съдържанието на сярата, е методът съгласно ISO 8754 (2003) или PrEN ISO 14596 (2007).

За да се определи дали доставеното и използвано на борда на корабите гориво съответства на максималните допустими стойности на съдържанието на сярата съгласно членове 3а, 4, 4а и 4б, се използва Процедурата за проверка на горивото въз основа на горивни проби, установена в допълнение VI към приложение VI към MARPOL.“

10) Член 7 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. До 30 юни всяка година държавите-членки, въз основа на резултатите от вземането на проби, анализа и инспекциите, проведени в съответствие с член 6, представят пред Комисията доклад относно спазването през предходната година на установените в настоящата директива норми за съдържанието на сярата.

Въз основа на докладите, получени в съответствие с първа алинея от настоящия параграф, и уведомленията за липсата на корабно гориво, съответстващо на изискванията по настоящата директива, представени от държавите-членки в съответствие с член 4а, параграф

5б, пета алинея, Комисията, в срок от 12 месеца от датата, посочена в първа алинея от настоящия параграф, изготвя и публикува доклад относно изпълнението на настоящата директива. Комисията оценява необходимостта от допълнително засилване на съответните разпоредби на настоящата директива и внася подходящите законодателни предложения за тази цел.“;

б) вмъква се следният параграф:

„1а. Комисията може да приема актове за изпълнение относно информацията, която да бъде включена в този доклад, и формата на доклада. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9, параграф 2.“;

в) параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. До 31 декември 2013 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, който по целесъобразност се придружава от законодателни предложения. В доклада си Комисията разглежда потенциала за намаляване на замърсяването на въздуха, като, *inter alia*, взема предвид: годишните доклади, представени в съответствие с параграфи 1 и 1а, наблюдаваното качество на въздуха и киселинността, разходите за гориво, потенциалното икономическо въздействие и наблюдаваното преминаване от един към друг вид транспорт, както и напредъка в намаляването на емисиите от кораби.

3. До 31 декември 2012 г. Комисията, в сътрудничество с държавите-членки и заинтересованите страни, разработва подходящи мерки, включително тези, набелязани 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“, които насърчават спазването на екологичните норми по настоящата директива и свеждането до минимум на възможните отрицателни въздействия.“;

г) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 9а относно адаптиране към научно-техническия прогрес на член 2, точки 1, 2, 3, 3а, 3б и 4, член 6, параграф 1а, буква б) и член 6, параграф 2. Тези адаптации не трябва да водят до пряка промяна на приложното поле на настоящата директива или на максималните допустими стойности на съдържанието на сярата в горивата, посочени в настоящата директива.“

11) Член 8 се заличава.

12) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

#### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (\*).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

(\*) ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.“

13) Вмъква се следният член:

„Член 9а

#### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4в, параграф 4 и член 7, параграф 4, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 17 декември 2012 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, предвидено в член 4в, параграф 4 и член 7, параграф 4, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник*

на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 4в, параграф 4 и член 7, параграф 4, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражение в срок от три месеца, след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с три месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

14) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

#### Санкции

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

2. Определените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи и могат да включват глоби, изчислени по такъв начин, че да се гарантира, че те най-малкото лишават отговорните лица от икономическите ползи, които им носят нарушенията, и че тези глоби постепенно се увеличават при повторни нарушения.“

15) Приложението към Директива 1999/32/ЕО се заменя с приложението към настоящата директива.

Член 2

#### Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, до 18 юни 2014 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

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

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

*Член 3***Влизане в сила**

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

*Член 4***Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 21 ноември 2012 година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*  
M. SCHULZ

*За Съвета*  
*Председател*  
A. D. MAVROYIANNIS

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## „ПРИЛОЖЕНИЕ I

**ЕКВИВАЛЕНТНИ НОРМИ ЗА ЕМИСИИ ПРИ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА МЕТОДИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ,  
ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 4в, ПАРАГРАФ 2**

Максимални допустими стойности на съдържанието на сяра в корабните горива, посочени в член 4а и член 4б и по правила 14.1 и 14.4 от приложение VI към MARPOL и съответстващите им норми за емисиите по член 4в, параграф 2:

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

Забележка:

- Използването на съотношението на емисиите се прилага само при използване на получени от нефт дестилатни или остатъчни горива.
- В обосновани случаи, когато съдържанието на CO<sub>2</sub> е намалено чрез системата за пречистване на отработени газове (EGC), съдържанието на CO<sub>2</sub> може да бъде измерено на входа на системата за EGC, при условие че точността на този метод може да бъде категорично доказана.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**КРИТЕРИИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА МЕТОДИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 4в, ПАРАГРАФ 3**

Методите за намаляване на емисиите, посочени в член 4в, съответстват най-малкото на критериите, посочени в следните инструменти, според това доколко са приложими:

Метод за намаляване на емисиите	Критерии за използване
Смесване на корабно гориво с изпаряващите се количества втечен природен газ (boil-off gas)	Решение 2010/769/ЕС на Комисията от 13 декември 2010 г. за формулиране на критерии за прилагането в танкери за втечен природен газ на алтернативни технологични методи вместо използването на нискосернисти корабни горива, отговарящи на изискванията на член 4б от Директива 1999/32/ЕО на Съвета относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива, изменена с Директива 2005/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно съдържанието на сяра в корабните горива <sup>(1)</sup> .
Системи за пречистване на отработени газове	Резолюция на МЕРС.184(59), приета на 17 юли 2009 г.  „Промивната вода от системите за пречистване на отработени газове, които използват химикали, добавки, препарати и съответни химикали, създадени на място“, посочени в точка 10.1.6.1 от Резолюция МЕРС.184(59), не се изхвърля в морето, включително в намиращи се в заливи пристанища, пристани и речни устия, освен ако операторът на кораба не докаже, че изхвърлянето на тази промивна вода няма значителни отрицателни въздействия и не поражда рискове за здравето на човека и околната среда. Ако използваният химикал е сода каустик, достатъчно е промивната вода да отговаря на критериите, предвидени в Резолюция МЕРС.184(59), и нейното рН да не надвишава 8,0.
Биогорива	Използването на биогорива, както са определени в Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници <sup>(2)</sup> , които съответстват на съответните стандарти CEN и ISO.  Смесите от биогорива и корабни горива трябва да съответстват на нормите за максимално допустимо съдържание на сяра, посочени в член 3а, член 4а, параграфи 1, 1а и 4 и член 4б от настоящата директива.

<sup>(1)</sup> ОВ L 328, 14.12.2010 г., стр. 15.

<sup>(2)</sup> ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16.“