

# **ДИРЕКТИВА 2005/33/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**от 6 юли 2005 година**

**за изменение на Директива 1999/32/ЕО по отношение на нивото на съдържание на сяра в корабните горива**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>2</sup>,

като се консултираха с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>3</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Политиката на Общността в областта на околната среда, изложена в програмите за действие за околната среда, и по-специално Шеста програма за действие на Общността в областта на околната среда, приета с Решение 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup>, въз основа на член 174 от Договора, цели да постигне нива на качество на въздуха, които не водят до недопустими ефекти или рискове за здравето на човека и за околната среда.

(2) Директива 1999/32/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива<sup>5</sup>, определя пределното допустимо съдържание на сяра в котелното гориво, газьола и лекото корабно гориво, използвани в Общността.

(3) Директива 1999/32/ЕО налага Комисията да разгледа какви мерки могат да се предприемат за намаляване на приноса за подкисляването на

---

<sup>1</sup> ОВ С 45 Е, 25.2.2003 г., стр. 277.

<sup>2</sup> ОВ С 208, 3.9.2003 г., стр. 27.

<sup>3</sup> Становище на Европейския парламент от 4 юни 2003 г. (ОВ С 68 Е, 18.3.2004 г., стр. 311), Обща позиция на Съвета от 9 декември 2004 г. (ОВ С 63 Е, 15.3.2005 г., стр. 26), Позиция на Европейския парламент от 13 април 2005 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*) и Решение на Съвета от 23 май 2005 г.

<sup>4</sup> ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

<sup>5</sup> ОВ L 121, 11.5.1999 г., стр. 13. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).

изгарянето на корабни горива, различни от леките корабни горива и, ако е подходящо, да внесе предложение.

(4) Емисиите от корабите, дължащи се на изгарянето на корабни горива с високо съдържание на сяра допринасят за замърсяването на въздуха под формата на серен двуокис и остатъци, увреждащи здравето на човека, причиняващи щети на околната среда, обществената и частната собственост и културното наследство и допринасящи за подкисляването.

(5) Човешките същества и естествената околна среда в крайбрежните райони и около пристанищата са особено засегнати от замърсяването от кораби с горива с високо съдържание на сяра. Следователно в това отношение са необходими специални мерки.

(6) Мерките в настоящата директива допълват националните мерки на държавите-членки, за да се спазят горните емисионни граници за атмосферни замърсители, изложени в Директива 2001/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>6</sup>.

(7) Намаляването на нивото на съдържание на сяра в горивата има определени преимущества за корабите по отношение на ефективността им на действие и разходите за поддръжка и улеснява ефективното използване на определени технологии за намаляване на емисиите като селективното каталитично намаляване.

(8) Договорът изисква да се вземат под внимание специфичните характеристики на най-отдалечените региони на Общността, а именно френските отвъдморски територии, Азорските острови, остров Мадейра и Канарските острови.

(9) През 1997 г. на дипломатическа конференция бе приет протокол за поправка на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с протокол от 1978 г. (наричана по-долу *MARPOL*). Със същия протокол се добавя ново приложение VI към *MARPOL*, което съдържа регламенти за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби. Протоколът от 1997 г., впоследствие приложение VI към *MARPOL*, влезе в сила на 19 май 2005 г.

(10) В приложение VI към *MARPOL* се предвижда някои зони да бъдат определени за зони за контрол на емисиите на серен окис. В него Балтийско море вече се определя като такава зона. Дискусиите в Международната морска организация (ИМО) доведоха до споразумение относно принципа на определянето на Северно море, включително и Английския канал, като зона за контрол на емисиите на серен окис след влизането в сила на приложение VI.

---

<sup>6</sup> ОВ L 309, 27.11.2001 г., стр. 22. Директива, изменена с Договора за присъединяване от 2003 г.

(11) Като се вземе предвид глобалният характер на морското корабоплаване, трябва да се положат всички усилия за намиране на международни решения. Както Комисията, така и държавите-членки трябва да се стремят да осигурят в рамките на ИМО световно намаляване на максималното допустимо съдържание на сяра в корабните горива, включително чрез разглеждането на предимствата на определянето на нови морски зони като зони за контрол на емисиите на серен окис в съответствие с приложение VI към *MARPOL*.

(12) Изпълнението на задълженията по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива е необходимо за постигането на целите на настоящата директива. Нужни са ефективно вземане на проби и отказващи наказания в цялата Общност за осигуряването на истинското изпълнение на настоящата директива. Държавите-членки трябва да предприемат действия по отношение на плователни съдове, плаващи под техния флаг, и плователни съдове, плаващи под всякакви флагове в техните пристанища. Също така е уместно държавите-членки да си сътрудничат тясно за предприемане на допълнителни действия по отношение на други кораби в съответствие с международното морско право.

(13) За да се даде достатъчно време на корабната промишленост за техническо приспособяване към пределната стойност от 0,1 тегловни процента сяра за корабните горива, използвани от кораби, плаващи по вътрешни водни канали и кораби, закотвени в пристанища на Общността, датата, на която това изискване започва да се прилага, трябва да бъде 1 януари 2010 г. Тъй като този срок може да постави технически проблеми пред Гърция, временна дерогация е уместна за някои конкретни плователни съдове, опериращи на територията на Република Гърция.

(14) Настоящата директива следва да се разглежда като първа стъпка в текущия процес на намаляване на емисиите от корабни горива, която предлага перспективи за по-нататъшно намаляване на емисиите чрез по-ниски пределни стойности на нивото на сяра в горивата и технологии за намаляване на съдържанието на сяра, както и за икономически инструменти, които предстои да се разработят като стимул за постигане на значителни понижения.

(15) От голямо значение е затвърдяването на позициите на държавите-членки в преговорите на ИМО, по-специално насърчаването по време на преразглеждането на приложение VI към *MARPOL*, да се обсъдят по-амбициозни мерки по отношение на по-строгите ограничения на съдържанието на сяра в използваните от кораби котелни горива и използването на еквивалентни алтернативни мерки за намаляване на емисиите.

(16) В своята резолюция A.926(22) Асамблеята на ИМО подкани правителствата, особено в регионите, в които са определени зони за контрол на емисиите на серен окис, да гарантират наличието на корабни горива с ниско съдържание на сяра в зоните под тяхната юрисдикция и да призват нефтената и корабната промишленост да улеснят наличието и

използването на корабни горива с ниско съдържание на сяра. Държавите-членки трябва да предприемат необходимите действия да гарантират, че местните доставчици на горива осигуряват горива с ниско съдържание на сяра в количества, достатъчни за посрещане на търсенето.

(17) ИМО прие насоки за вземането на проби от горивото за определяне на спазването на приложение VI към *MARPOL* и предстои да разработи насоки за пречиствателни системи за отделените газове и други технологични методи за ограничаване на емисиите на серен окис в зоните за контрол на емисиите на серен окис.

(18) Директива 2001/80/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2001 г. относно ограничаването на емисиите на определени замърсители във въздуха, изпускани от големи горивни инсталации<sup>7</sup> внася поправки в Директива 88/609/ЕИО на Съвета<sup>8</sup>. Директива 1999/32/ЕО трябва да бъде редактирана по съответния начин, както е постановено в член 3, параграф 4 от нея.

(19) Уместно е съществуващият Комитет по морска безопасност и предотвратяване на замърсяването от кораби, създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>, да подпомогне Комисията при одобряването на технологии за намаляване на емисиите.

(20) Технологиите за намаляване на емисиите, при условие че нямат неблагоприятен ефект върху екосистемите и се разработват с необходимите одобрения и контролни механизми, могат да осигурят понижения на емисиите поне толкова, или дори повече, от постижимите при използването на гориво с ниско съдържание на сяра. Важно е да съществуват подходящи условия за насърчаване на появяването на нови технологии за намаляване на емисиите.

(21) Европейската агенция за морска безопасност трябва да окаже помощ на Комисията и на държавите-членки, когато е уместно, при наблюдението на изпълнението на настоящата директива.

(22) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, трябва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>10</sup>.

(23) Следователно Директива 1999/32/ЕО трябва да бъде подходящо изменена,

#### ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

---

<sup>7</sup> ОВ L 309, 27.11.2001 г., стр. 1. Директива, изменена с Договора за присъединяване от 2003 г.

<sup>8</sup> ОВ L 336, 7.12.1988 г., стр. 1.

<sup>9</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 415/2004 на Комисията (ОВ L 68, 6.3.2004 г., стр. 10).

<sup>10</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

## Член 1

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

1. Член 1, параграф 2 се заменя със следното:

“2. Намаляването на емисиите на серен двуокис от изгарянето на някои течни горива, получени от петрол, следва да се постигне с налагане на ограничения на съдържанието на сяра на тези горива като условие за използването им на територията на държавите-членки, териториалните им води и определени икономически зони или зони за контрол на замърсяването.”

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

- а) горива, предназначени за изследователски и изпитателни цели;
- б) горива, предназначени за преработка преди крайното им изгаряне;
- в) горива, които подлежат на преработка в рафинерия;
- г) горива, използвани и пласирани на пазара в най-отдалечените региони на Общността, при условие че съответните държави-членки гарантират, че в тези региони:
  - се спазват стандартите за качество на въздуха,
  - котелни горива не се използват, ако тяхното съдържание на сяра надвишава 3 тегловни процента;
- д) горивата, използвани от военни кораби и други плавателни съдове с военно предназначение. Всяка държава-членка, обаче, трябва да се стреми чрез приемането на подходящи мерки, които не нарушават действията или капацитета на действие на такива кораби, да осигури тези кораби да действат в съответствие с настоящата директива, доколкото това е разумно и практично;
- е) всяко използване на горива, необходимо конкретно за осигуряването на безопасността на кораб или спасяването на живот на морето;
- ж) всяко използване на горива от кораб, наложено от щета, нанесена на кораба или негови съоръжения, при условие че са предприети всички разумни мерки след нанасянето на щетата за предотвратяване или минимизиране на прекомерните емисии, и че във възможно най-кратък срок са предприети мерки за отстраняване на щетата. Това не се прилага, ако собственикът или капитанът са действали или с умисъл да причинят щета, или безразсъдно;
- з) горива, използвани на кораби с въведени одобрени технологии за намаляване на емисиите в съответствие с член 4, буква в)”;

2. Член 2 се изменя, както следва:

а) първото тире от точка 1 се заменя със следното:

“- всякакви течни горива, получени от петрол, с изключение на корабно гориво, попадащи под код по КН 2710 19 51 до 2710 19 69, или”;

б) първата алинея от точка 2 се заменя със следното:

“газъл означава:

- всякакво течено гориво, получено от петрол, с изключение на корабно гориво, попадащо под Код по КН 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 или 2710 19 49, или

- всякакво течено гориво, получено от петрол, с изключение на корабно гориво, което дестилира при 250°C за по-малко от 65% от обема си (включително загубите), и което дестилира при 350°C за поне 85% от обема си (включително загубите) по метода ASTM D86.”;

в) точка 3 се заменя със следното:

“3. *корабно гориво* означава всякакво течено гориво, получено от петрол, предназначено или използвано на борда на кораб, включително горивата, дефинирани в ISO 8217.”

г) следните точки се добавят:

“За. *Корабно дизелово гориво* означава всяко корабно гориво с вискозитет или плътност, попадащи в спектъра на вискозитет или плътност за степени DMB и DMC от таблица 1 на ISO 8217;

Зб. *Леко корабно гориво* означава всяко корабно гориво с вискозитет или плътност, попадащи в спектъра на вискозитет или плътност за степени DMX и DMA от таблица 1 на ISO 8217;

Зв. *MARPOL* означава Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с протокол от 1978 г.;

Зг. *Приложение VI към MARPOL* означава приложението, озаглавено “Регламенти за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби”, което се добавя към MARPOL с протокола от 1997 г.;

Зд. *Зони за контрол на емисиите на серен окис* означава морски зони, дефинирани като такива от ИМО съгласно приложение VI към MARPOL;

Зе. *Пътнически кораби* означава кораби, които превозват повече от 12 пътника, като пътник е всяко лице, различно от:

(i) капитана и членовете на екипажа или други лица, наети или ангажирани по някакъв начин на борда на кораб във връзка с работата на същия кораб, и

(ii) дете на възраст под една година;

Зж. *Редовни услуги* означава серия от курсове на пътнически кораб, обслужващи трафика между едни и същи две или повече пристанища, или серия от пътувания от или до едно и също пристанище без междинен престой, или:

(i) съгласно публикувано разписание, или

(ii) с толкова редовни или чести курсове, че представляват неписано разписание;

Зз. *Военен кораб* означава кораб, принадлежащ на въоръжените сили на държава, който носи външните белези, отличаващи тези кораби, за неговата националност, под командването на офицер, назначен от правителството на държавата, и чието име се появява в съответния списък със служители или неговия еквивалент, и с екипаж, ръководен съгласно дисциплината на редовните въоръжени сили;

Зи. *Закотвени кораби* означава кораби, които са стабилно акостирали или закотвени в пристанище на Общността по време на товарене, разтоварване или нощуване, включително времето, прекарано извън карго операциите;

Зй. *Кораби, плаващи по затворени водни канали* означава кораби, специално предназначени за използване в затворени водни канали според дефиницията в Директива 82/714/ЕИО на Съвета от 4 октомври 1982 г. за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешноводни пътища<sup>(\*)</sup>, в това число всички кораби, които имат:

(i) сертификат на Общността за вътрешна навигация според дефиницията в Директива 82/714/ЕИО,

(ii) сертификат, издаден съгласно член 22 от Ревизираната конвенция за навигация по река Рейн;

Зк. *Пускане на пазара* означава доставяне или набавяне на трети лица срещу заплащане или безплатно, в рамките на юрисдикцията на държавите-членки, на корабни горива за изгаряне на борда. Изключва се доставянето или набавянето на корабни горива за износ в резервоарите на товарни кораби;

Зл. *Отдалечени региони* означава френските отвъдморски територии, Азорските острови, остров Мадейра и Канарските острови, описани в член 299 от Договора;

---

(\*) ОВ L 301, 28.19.1982 г., стр. 1. Директива, изменена с Договора за присъединяване от 2003 г.

3м. *Технология за намаляване на емисиите* означава пречиствателна система за отделяните газове или всякакъв друг технологичен метод, който може да се провери и въведе;”

д) точка 6 се заличава;

3. Член 3 се заменя със следното:

*“Член 3*

**Максимално съдържание на сяра в котелните горива**

1. Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими стъпки да гарантират, че от 1 януари 2003 г. котелните горива не се използват на тяхната територия, ако съдържанието им на сяра надвишава 1 тегловен процент.

2. (i) Предмет на наблюдение на емисиите от компетентните органи, настоящото изискване не се прилага за котелни горива, използвани:

а) в горивни инсталации, които попадат в приложното поле на Директива 2001/80/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2001 г. относно ограничаването на емисиите на определени замърсители във въздуха, изпускани от големи горивни инсталации<sup>(\*)</sup>, които се смятат за нови съгласно дефиницията, дадена в член 2, параграф 9 от нея, и които спазват ограниченията за емисиите на серен двуокис за подобни инсталации, описани в приложение IV към същата директива и прилагани съгласно член 4 от нея;

б) в горивни инсталации, които попадат в приложното поле на Директива 2001/80/ЕО, които се смятат за съществуващи съгласно дефиницията, дадена в член 2, параграф 10 от нея, където емисиите на серен двуокис от тези горивни инсталации се равняват или са по-малко от 1700 mg/Nm<sup>3</sup> за кислородно съдържание в димния газ от 3 тегловни процента на суха основа, и където от 1 януари 2008 г. емисиите на серен двуокис от горивните инсталации съгласно член 4, параграф 3, буква а) от Директива 2001/80/ЕО се равняват или са по-малко от емисиите в резултат на спазването на пределните стойности за нови инсталации, съдържащи се в част А на приложение IV към същата директива, и където са приложени членове 5, 7 и 8 от нея;

в) в други горивни инсталации, които не попадат в букви а) или б), където емисиите на серен двуокис от горивните инсталации не надвишават 1700 mg/Nm<sup>3</sup> за кислородно съдържание в димния газ от 3 тегловни процента на суха основа;

г) за изгаряне в рафинерии, където месечната средна стойност на емисиите на серен двуокис за всички инсталации в рафинерията, независимо от вида използвано гориво или смес, е в границите, определени от всяка държава-членка, и която не надвишава 1700 mg/Nm<sup>3</sup>. Това не се прилага за горивните

---

(\*) ОВ L 309, 27.11.2001 г., стр. 1. Директива, изменена с Договора за присъединяване от 2003 г.

инсталации, попадащи в буква а) или, от 1 януари 2008 г. за онези, попадащи в буква б).

(ii) Държавите-членки трябва да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че всяка горивна инсталация, която използва котелни горива с концентрация на сяра, надвишаваща посочената в параграф 1, не действа без разрешение, издадено от компетентен орган, в което се уточняват ограниченията за емисиите.

3. Разпоредбите в параграф 2 следва да се преразгледат и, ако е уместно, да се изменят в светлината на всяко бъдещо изменение на Директива 2001/80/ЕО.”

4. Член 4 се изменя, както следва:

а) считано от 1 януари 2010 г.:

(i) в параграф 1 думите “включително леки корабни горива” се заличават;

(ii) параграф 2 се заличава;

б) считано от 11 август 2005 г., параграфи 3 и 4 се заличават;

5. Следните членове се добавят:

*“Член 4а*

**Максимално съдържание на сяра в корабните горива, използвани в зоните за контрол на емисиите на серен окис и от пътнически кораби с редовни курсове до и от пристанища в Общността**

1. Държавите-членки трябва да предприемат всички необходими мерки да гарантират, че корабни горива не се използват в зоните на техните териториални води, в специалните икономически зони и в зоните за контрол на замърсяването, попадащи в зоните за контрол на емисиите на серен окис, ако съдържанието на сяра в тези горива надвишава 1,5 тегловни процента. Това се прилага за всички кораби, плаващи под всички флагове, включително кораби, чието пътуване е започнало извън Общността.

2. Датите на прилагане на параграф 1 са следните:

а) за зоната на Балтийско море, упомената в правило 14.3.а от приложение VI към MARPOL – 11 август 2006 г.;

б) за Северно море:

- 12 месеца след влизането в сила на указанието на ИМО, съгласно установените процедури, или

- 11 август 2007 г.,

което от двете настъпи по-рано;

в) за всички други морски зони, включително пристанища, които ИМО впоследствие определи за зони за контрол на емисиите на серен окис съгласно правило 14.3.6 от приложение VI към *MARPOL* - 12 месеца след влизането в сила на указанието.

3. Държавите-членки отговарят за изпълнението на параграф 1 поне по отношение на:

- кораби, плаващи под техния флаг, и

- за държави-членки, граничещи със зони за контрол на емисиите на серен окис, кораби, плаващи под всякакви флагове докато са в техните пристанища.

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

4. Считано от датата, упомената в параграф 2, буква а), държавите-членки следва да предприемат всички необходими мерки да гарантират, че корабни горива няма да се използват в техните териториални морета, специални икономически зони и зони за контрол на замърсяването от пътнически кораби, извършващи редовни курсове до и от всяко пристанище на Общността, ако съдържанието на сяра на тези горива надвишава 1,5 тегловни процента. Държавите-членки отговарят за изпълнението на това изискване поне по отношение на кораби, плаващи под техния флаг и кораби, плаващи под всякакви флагове докато са в техни пристанища.

5. Считано от датата, упомената в параграф 2, буква а), държавите-членки следва да изискват правилното попълване на корабните дневници, включително операциите за смяна на гориво, като условие за допускането на корабите в пристанища на Общността.

6. Считано от датата, упомената в параграф 2, буква а), и в съответствие с правило 18 от приложение VI към *MARPOL*, държавите-членки следва да:

- поддържат регистър на местните доставчици на корабни горива,

- гарантират, че съдържанието на сяра във всички корабни горива, продавани на тяхна територия, е документирано от доставчика в бележка за доставка на корабно гориво, съпроводена от запечатана проба, подписана от представител на кораба-получател,

- предприемат подходящи действия срещу доставчиците на корабни горива, за които е установено, че доставят гориво, което не отговаря на спецификацията, посочена на бележката за доставка на корабно гориво,

- гарантират, че се предприемат подходящи действия откритите, неотговарящи на изискванията корабни горива, да влязат в нормите.

7. Считано от датата, упомената в параграф 2, буква а), държавите-членки следва да гарантират, че корабни дизелови горива няма да се пускат на пазара в тяхната територия, ако съдържанието на сяра в тези корабни дизелови горива надвишава 1,5 тегловни процента.

8. Комисията нотифицира държавите-членки за датите на прилагане, упоменати в параграф 2, буква б), и ги публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

#### Член 4б

#### **Максимално съдържание на сяра в корабните горива, използвани от кораби, плаващи по затворени водни канали, и кораби, закотвени в пристанища на Общността**

1. Считано от 1 януари 2010 г. държавите-членки трябва да предприемат всички необходими мерки да гарантират, че следните кораби не използват корабни горива със съдържание на сяра, надвишаващо 0,1 тегловни процента:

а) кораби, плаващи по затворени водни канали; и

б) кораби, закотвени в пристанища на Общността, при достатъчно време на екипажа да извърши всякакви необходими операции за смяна на горивото възможно най-скоро след хвърлянето на котва и възможно най-късно преди отплаване.

Държавите-членки трябва да изискват да се записва времето за смяна на горивото в корабните дневници.

2. Параграф 1 не се прилага:

а) когато по публикуваното разписание корабите не се предполага да хвърлят котва за повече от два часа;

б) за кораби, плаващи по затворени водни канали, притежаващи сертификат, който доказва тяхното съответствие с изменената Международна конвенция по безопасност на живота на морето от 1974 г., докато тези кораби са на море;

в) до 1 януари 2012 г. за корабите, изброени в приложението и опериращи само на територията на Гърция;

г) за кораби, които изключват всичките си двигатели и използват електричество от брега, докато са закотвени в пристанищата.

3. Считано от 1 януари 2010 г. държавите-членки трябва да гарантират, че леките корабни горива не се пускат на пазара на тяхна територия, ако съдържанието на сяра на тези леки корабни горива надвишава 0,1 тегловни процента.

#### *Член 4в*

#### **Изпитване и използване на нови технологии за намаляване на емисиите**

1. Държавите-членки могат в сътрудничество с други държави-членки да одобряват изпитването на технологии за намаляване на емисиите за кораби, плаващи под техния флаг или в морски зони под тяхната юрисдикция. По време на тези опити използването на корабни горива, отговарящи на изискванията по членове 4а и 4б, не е задължително, при условие че:

- Комисията и държавата, чието пристанище е въввлечено, са нотифицирани писмено поне шест месеца преди започването на опитите,
- срокът на валидност на разрешителните за изпитване не надвишава 18 месеца,
- всички въввлечени кораби инсталират високоустойчиви съоръжения за постоянно наблюдение на емисиите на димообразни газове и ги използват по време на пробния период,
- всички въввлечени кораби постигат намаляване на емисиите, което е поне равностойно на това, което би се получило чрез ограниченията за съдържание на сяра в горивата, упоменати в настоящата директива,
- има поставени подходящи системи за управление на остатъците за всички остатъци, генерирани от технологиите за намаляване на емисиите по време на изпитния период,
- има оценка на ефекта върху морската среда, особено върху екосистемите в затворени пристанища и устия по време на изпитния период, и
- пълните резултати се предоставят на Комисията и са публично достъпни в рамките на шест месеца след приключването на опитите.

2. Технологиите за намаляване на емисиите за кораби, плаващи под флага на държава-членка, се одобряват съгласно процедурата, упомената в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г., с който се създава Комитет по морска безопасност и предотвратяване на замърсяването от кораби<sup>(\*)</sup>, като се отчитат:

- насоките, които ИМО предстои да разработи,

---

<sup>(\*)</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 415/2004 на Комисията (ОВ L 68, 6.3.2004 г., стр. 10).

- резултатите от опитите, проведени съгласно параграф 1,
- ефекта върху околната среда, включително постижимото намаляване на емисиите и ефекта върху екосистемите в затворени пристанища и устия,
- възможността на наблюдение и проверка.

3. Следва да се установят критерии за използването на технологиите за намаляване на емисиите за кораби под всякакви флагове в затворени пристанища и устия в Общността съгласно процедурата, упомената в член 9, параграф 2. Комисията съобщава тези критерии на ИМО.

4. Като алтернатива на използването на корабни горива с ниско съдържание на сяра, отговарящи на изискванията по членове 4а и 4б, държавите-членки могат да разрешат на корабите да използват одобрена технология за намаляване на емисиите, при условие че тези кораби:

- продължават да постигат намаляване на емисиите, което е поне еквивалентно на това, което би се получило чрез ограниченията за съдържание на сяра в горивата, упоменати в настоящата директива,
- са оборудвани със съоръжения за постоянно наблюдение на емисиите, и
- подробно документират, че всякакви остатъчни потоци, изхвърлени в затворени пристанища и устия, не влияят на екосистемите въз основа на критериите, съобщени на ИМО от властите на пристанищните държави.”

6. Член 6 се изменя, както следва:

а) добавя се следният параграф:

“1а. Държавите-членки трябва да предприемат необходимите мерки да гарантират, че съдържанието на сяра в корабните горива спазва съответните разпоредби по членове 4а и 4б.

Всеки от следните методи за вземане на проби, анализ и проверка се използва в зависимост от случая:

- вземане на проби от корабното гориво за изгаряне на борда по време на доставяне на корабите, като се следват насоките на ИМО, и анализ на съдържанието на сяра;
- вземане на проби и анализ на съдържанието на сяра на корабното гориво за изгаряне на борда в резервоарите, където това е осъществимо, и в запечатани проби от цистерни на борда на корабите;
- проверка на корабните дневници на и бележките за доставка на корабно гориво.

Вземането на проби започва на датата, на която съответните ограничения за максимално съдържание на сяра в горивата влязат в сила. То трябва да се извършва достатъчно често, в достатъчни количества, и по такъв начин, че пробите да са представителни за проверяваното гориво и за горивото, което се използва от корабите, докато се намират в съответните морски пристанища и затворени водни канали.

Държавите-членки трябва също така да предприемат разумни мерки, когато е уместно, за наблюдение на съдържанието на сяра в корабни горива, различни от тези, за които се прилагат членове 4а и 4б.”;

б) в параграф 2, буква а) се заменя със следното:

“а) ISO метод 8754 (1992) и PrEN ISO 14596 за котелни горива и корабни горива;”

7. Член 7 се заменя със следното:

“Член 7

### **Отчетност и преразглеждане**

1. Въз основа на резултатите от вземането на проби, анализа и проверките, извършени съгласно член 6, до 30 юни всяка година държавите-членки предават на Комисията кратък доклад за нивото на съдържание на сяра в течните горива, попадащи в обхвата на настоящата директива и използвани на тяхната територия през предходната календарна година. Този доклад трябва да включва данни за общия брой на изпитните проби по вид гориво и да посочва използваното съответно количество гориво, както и изчислената средна стойност на нивото на съдържание на сяра. Държавите-членки също така отчитат броя на проверките, направени на борда на кораби, и отбелязват средната стойност на нивото на съдържание на сяра в корабните горива, използвани на тяхната територия, които не попадат в обхвата на настоящата директива на 11 август 2005 г.

2. Въз основа на, *inter alia*:

а) годишни доклади, подавани съгласно параграф 1;

б) наблюдавани тенденции в качеството на въздуха, подкисляването, разходите за гориво и промените;

в) напредъка при намаляването на емисиите на серни окиси от кораби чрез механизмите на ИМО след инициативи на Общността 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; и

д) изпълнението на член 4в,

до 2008 г. Комисията трябва да предаде доклад на Европейския парламент и на Съвета.

В своя доклад Комисията може да направи предложения за изменение на настоящата директива, по-специално по отношение на:

- втората фаза на пределни стойности на нивото на сяра, постановени за всяка категория гориво, и
- като отчита работата в рамките на ИМО, морските зони, където трябва да се използват корабни горива с ниско съдържание на сяра.

Комисията ще обърне особено внимание на предложения за:

- а) определяне на допълнителни зони за контрол на емисиите на серен окис;
- б) намаляване на пределните стойности на нивото на сяра в зоните за контрол на емисиите на серен окис по възможност до 0,5 %;
- в) алтернативни или допълващи мерки.

3. До 31 декември 2005 г. Комисията трябва да докладва пред Европейския парламент и пред Съвета относно използването на икономически инструменти, включително механизми като диференцирани такси и такси на километър, разменни разрешителни за емисии и компенсации.

Комисията може да обмисли внасянето на предложения за икономически инструменти като алтернативни или допълващи мерки в контекста на преразглеждането през 2008 г., при условие че ползите за околната среда и здравето могат ясно да се докажат.

4. Всякакви изменения, необходими за техническите адаптации към член 2, точки 1, 2, 3, 3а, 3б и 4 или член 6, параграф 2 в светлината на научния и технологичен напредък, се приемат в съответствие с процедурата, упомената в член 9, параграф 2. Тези адаптации няма да доведат до пряка промяна на обхвата на настоящата директива или на пределните стойности на съдържание на сяра в горивата, посочени в настоящата директива.”;

8. Член 9 се заменя със следното:

*“Член 9*

#### **Процедури на Комитета**

1. Комисията се подпомага от комитет.

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО на Съвета(\*) във връзка с разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, постановен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.”

9. Добавя се текстът, описан в приложението към настоящата директива.

#### *Член 2*

Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива до 11 август 2006 г. Те незабавно информират Комисията за това.

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

#### *Член 3*

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

#### *Член 4*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 6 юли 2005 година.

*За Европейския парламент:*  
*Председател*  
**J.P. BORRELL FONTELLES**

*За Съвета:*  
*Председател*  
**J. STRAW**

---

(\*) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

*ПРИЛОЖЕНИЕ*

*“ПРИЛОЖЕНИЕ*

**ГРЪЦКИ КОРАБИ**

| <b>ИМЕ НА КОРАБА</b> | <b>ГОДИНА НА ДОСТАВКА</b> | <b>ИМО №</b> |
|----------------------|---------------------------|--------------|
| ARIADNEPALACE        | 2002                      | 9221310      |
| IKARUSPALACE         | 1997                      | 9144811      |
| KNOSSOSPALACE        | 2001                      | 9204063      |
| OLYMPIAPALACE        | 2001                      | 9220330      |
| PASIPHAEALACE        | 1997                      | 9161948      |
| FESTOSPALACE         | 2001                      | 9204568      |
| EUROPAPALACE         | 2002                      | 9220342      |
| BLUESTAR I           | 2000                      | 9197105      |
| BLUESTAR II          | 2000                      | 9207584      |
| BLUE STAR ITHAKI     | 1999                      | 9203916      |
| BLUE STAR NAXOS      | 2002                      | 9241786      |
| BLUE STAR PAROS      | 2002                      | 9241774      |
| HELLENIC SPIRIT      | 2001                      | 9216030      |
| OLYMPIC CHAMPION     | 2000                      | 9216028      |
| LEFKA ORI            | 1991                      | 9035876      |
| SOPHOKLISVENIZELOS   | 1990                      | 8916607”     |