



Брюксел, 28.6.2013
COM(2013) 475 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Първи отчет за напредъка по изпълнението на работния документ на службите на Комисията „Намаляване на емисиите на замърсители от морския транспорт и пакет от инструменти за устойчив воден транспорт“

(текст от значение за ЕИП)

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Първи отчет за напредъка по изпълнението на работния документ на службите на Комисията „Намаляване на емисиите на замърсители от морския транспорт и пакет от инструменти за устойчив воден транспорт“

(текст от значение за ЕИП)

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	ВЪВЕДЕНИЕ.....	4
1.1.	Цел на първия доклад за напредъка и първия отчетен период.....	4
1.2.	Обобщение и структурата на първия доклад за напредъка	4
2.	Краткосрочни мерки — текущо състояние на изпълнението и следващи стъпки	5
2.1.	Инструменти за финансиране от ЕС в областта на транспорта	5
2.2.	Европейска инвестиционна банка (ЕИБ).....	7
2.3.	Национално финансиране	8
2.3.1.	Мерки за държавна помощ, обхванати от Насоките за държавна помощ за защита на околната среда.....	8
2.3.2.	Други национални и регионални схеми в подкрепа на устойчивото корабоплаване	8
2.4.	Международен диалог и техническо сътрудничество.....	9
3.	Мерки със средносрочен и по-дългосрочен характер — актуално състояние и следващи стъпки	10
3.1.	Координиране със заинтересованите страни и държавите членки	10
3.1.1.	Насоки за изпълнението на Директива 98/33/ЕО.....	10
3.2.	Регулаторни мерки.....	11
3.2.1.	Рамкови условия за използването на на ВПГ за морски цели като корабно гориво	11
3.2.1.1.	Работата, предприета в ММО	11
3.2.1.2.	Работата, предприета в ISO.....	11
3.2.1.3.	Работата, предприета на равнище ЕС	11
3.2.2.	Скруберна технология	13
3.2.2.1.	Одобряване на бордови системи за очистка на отработените газове	13
3.2.2.2.	Изисквания за отпадъците, генерирани от скрубери.....	13
3.2.3.	Захранване с електроенергия от брега	14
3.3.	Развитие на инфраструктура.....	14
3.4.	Изследвания, технологично развитие и иновации.....	14
4	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	16
	ПРИЛОЖЕНИЕ 1	17
	ПРИЛОЖЕНИЕ 2	20

1. ВЪВЕДЕНИЕ

През септември 2011 г. Комисията представи работния документ на службите на Комисията „Намаляване на емисиите на замърсители от морския транспорт и пакет от инструменти за устойчив воден транспорт“¹. Този документ, наричан по-нататък „пакетът от инструменти“, придружаваше предложението за изменение на Директива 1999/32/ЕО от 26 април 1999 г., което транспонира стандартите от 2008 г. на Международната морска организация (ММО) за максимално допустимото съдържание на сяра в горивата, използвани в сектора на корабоплаването.

Пакетът от инструменти предложи редица краткосрочни съпътстващи мерки в рамките на текущата финансова перспектива с цел намаляване на разходите за постигане на съответствие по отношение на новите стандарти за ниско съдържание на сяра. Той също така предложи набор от средносрочни и дългосрочни съпътстващи мерки, насочени към справяне с екологичните предизвикателства, пред които е изправен секторът на корабоплаването на ЕС, от по-широка гледна точка и по по-интегриран начин.

1.1. Цел на първия доклад за напредъка и на първия отчетен период

На 21 ноември 2012 г. Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2012/33/ЕС за изменение на Директива 1999/32/ЕО по отношение на нивото на съдържание на сяра в корабните горива². Директивата насърчава използването на алтернативни технологични методи за постигане на съответствие за варианта, основан на горивото, напр. бордови системи за очистка на отработените газове, алтернативни горива като втечнения природен газ (ВПП) и захранването с електроенергия от брега.

Член 1, параграф 10, буква в), подточка 2 от Директива 2012/33/ЕС изисква от Комисията да разработи в сътрудничество с държавите членки и заинтересованите страни „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“.

Настоящият първи доклад за напредъка обхваща периода от септември 2011 г. до януари 2013 г. и представя актуалното състояние на изпълнението на мерките, определени в пакета от инструменти и съдържа предложения за по-тясно сътрудничество между Комисията, държавите членки и заинтересованите страни от отрасъла за управлението на изпълнението на мерките и предоставя средство за разработването на допълнителни мерки, когато е уместно.

1.2. Обобщение и структура на първия доклад за напредъка

Използването на технологията, с която да се изпълнят изискванията на директивата изисква капиталови инвестиции от частния сектор, подпомогнати от публичния сектор, когато това е необходимо. Глава 2 накратко описва текущия напредък, свързан с краткосрочните съпътстващи мерки, целящи да осигурят, че сегашните финансови инструменти на ЕС и националните схеми за финансиране ще продължат да предоставят специфична подкрепа на свързани с морския транспорт проекти, насърчаващи специално решенията, отговарящи на новия стандарт за ниско

¹ SEC(2011)1052 окончателен

² ОВ L 327, 27.11.2012 г., стр. 1.

съдържание на сяра. В същата глава са очертани постиженията и предизвикателствата, затрудняващи изпълнението на тези решения и са предложени съответни действия.

Работата по изготвянето на средносрочните и дългосрочните съпътстващи мерки вече е започнала с набор от действия, насочени към определяне и преодоляване на регулаторните пропуски, които затрудняват безопасното и сигурно прилагане на чисти корабни технологии и използването на алтернативни горива, особено ВПГ за морски цели, както и към развитието на необходимите стандарти и екологосъобразна инфраструктура. Глава 3 прави кратко обобщение на актуалното състояние на този процес и очертава пътя, който да следват Комисията, държавите членки и заинтересовани страни от отрасъла, за да напредват заедно в изпълнението на пакета от инструменти. В този контекст, Комисията предлага да бъде създадена специална експертна група — Европейски форум за устойчиво корабоплаване (ЕФУК). Глава 4 съдържа заключение и прави обобщение на следващите стъпки.

В приложение 1 към настоящия доклад е представена пътна карта за напредъка в изпълнението на пакета от инструменти за устойчив воден транспорт, а приложение 2 съдържа списък на съфинансираните по ТЕМ-Т проекти за морски магистрали (ММ) и пристанища, които подкрепят политическия приоритет за ниско съдържание на сяра.

* * *

2. КРАТКОСРОЧНИ МЕРКИ — ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО И СЛЕДВАЩИ СЪПЪПКИ

2.1. Инструменти за финансиране от ЕС в областта на транспорта

През 2011 г. и 2012 г., програмата за трансевропейска транспортна мрежа (ТЕМ-Т) и втората програма „Марко Поло“ предоставяха специфична финансова подкрепа за свързани с морския транспорт проекти, които се фокусират върху насърчаването на решения за спазване на новия стандарт с ниско съдържание на сяра и които биха улеснили използването на бордови системи за очистка на отработените газове, както и върху алтернативни горива като ВПГ и захранването с електроенергия от брега.

а) Програмата ТЕМ-Т

Програмата ТЕМ-Т съфинансира редица проекти, допринесли за постигането на целта да се увеличи подкрепата за използването на нискосерни горива, сред които са проучвания за осъществимост, проектни проучвания, пилотни действия и работи за улесняване на развитието на екологосъобразна инфраструктура, като брегова инфраструктура за бункерование с ВПГ за морски цели, инфраструктура за захранване с електроенергия от брега, както и скруберна технология. Общата стойност на тези съфинансирани по ТЕМ-Т проекти за морски магистрали (ММ) и пристанища е 123,3 млн. EUR, като общият принос на ЕС възлиза на 56,9 млн. EUR.

Изграждане на инфраструктура за бункерование с ВПГ имаше не само в зоната с контрол на серните емисии (ЗКСЕ), но и в Средиземно море и Атлантическия океан. Това строителство беше главно на доброволен принцип по инициатива на южните държави членки на ЕС и имаше потенциала да допринесе за разгръщането на съоръжения за бункерование с ВПГ в целия ЕС.

Подкрепата за развитието на един по-екологичен сектор на корабоплаването и свързаната пристанищна инфраструктура, включително баржи за бункерование с ВПГ за морски цели, ще продължи да бъде приоритет в следващите годишни и многогодишни покани за подаване на предложения по ТЕМ-Т. Необходимо е също така да се отдели

специално внимание на други мерки, като валидирането и изпитването на иновационни чисти технологии, подкрепа за алтернативни горива, включително ВПГ и възможността за специфични корабни корекции за изпълнение на екологичните стандарти. Също така от значение ще е създаването на нови мерки, съчетани с усъвършенстване на съществуващите и планираните връзки по морските магистрали (ММ). По отношение на проектите по ТЕМ-Т ще бъдат спазвани правилата за държавна помощ, когато е налице такава.

б) Програма „Марко Поло II“

През 2011 г. програмата „Марко Поло“³ въведе специален политически приоритет в подкрепа на проекти в областта на морския транспорт на къси разстояния (МТКР), които изпълняват иновативни технологии за намаляване на емисиите, а също и ефективни експлоатационни практики.

Същевременно, въпреки поканите за подаване на предложения през 2011 г., от страна на отрасъла имаше слаба реакция, главно поради трудния икономически и финансов климат. Това означава, че не беше избран нито един проект за МТКР, насочен към специфичния приоритет. В допълнение, въпросите, свързани с конкурентоспособността и екологосъобразността на МТКР, включително с вероятни нарушения в логистичната верига или със завръщане от морски към сухопътен транспорт, в резултат на въвеждането на по-строги стандарти за ниско съдържание на сяра в Европейската зона с контрол на серните емисии (ЗКСЕ) през 2015 г., се разглеждат в рамките на съпътстваща мярка *„Принос към Европейската програма за подкрепа на морския транспорт на къси разстояния“*. Европейската мрежа за морски транспорт на къси разстояния (ESN), съставена от центрове за насърчаване на морския транспорт на къси разстояния (SPC) изпълнява понастоящем тази мярка⁴. Като първа стъпка, до края на 2013 г. ESN трябва да разработи методика за събиране на данни и оценка на такива възможни въздействия върху сектора на морския транспорт на къси разстояния в зоната ЗКСЕ.

В поканата за подаване на предложения по програмата „Марко Поло“ за 2012 г. (с бюджет от 64,6 млн. EUR) бяха запазени приоритетите за чист и екологосъобразен морски транспорт на къси разстояния (МТКР). По първоначални данни по поканата за 2012 г. са се явили значително по-голям брой проекти за МТКР, отколкото през 2011 г. и резултатите от оценките на проектите ще бъдат готови през първата половина на 2013 г.

С цел да се гарантира непрекъснатост на всички тези инициативи в следващата многогодишна финансова рамка за 2014—2020 г., ще бъде важно да се осигури, че дейностите в подкрепата на мерките за чисто корабоплаване ще бъдат запазени посредством продължаване на програмата „Марко Поло“ в рамките на

³ С (2011) 7317, 19.10.2011 г.

⁴ Съгласно член 12 от регламента за програмата „Марко Поло“ Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“), ОВ L 328, 24.11.2006 г., стр. 1, работната програма за 2011 г., обхвана четири допълнителни съпътстващи мерки. „Принос към Европейската програма за подкрепа на морския транспорт на къси разстояния (МТКР)“ се осъществява чрез субсидия по смисъла на член 168, параграф 1, буква е) от правилника за прилагане на финансовия регламент, приложим към общия бюджет на ЕС. Прогнозният бюджет е 350 000 EUR.

преразглежданите трансевропейските транспортни мрежи (ТЕМ-Т)⁵ и Механизма за свързване на Европа (МСЕ)⁶. Предложенията на Комисията за ТЕМ-Т и МСЕ в момента се обсъждат в законодателната процедура между Европейския парламент и Съвета.

Следващи стъпки

ЕК — Европейска комисия, ДЧ — държави членки, ESN — Европейска мрежа за морски транспорт на

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
1. Кандидатстване за финансиране по многогодишни и годишни покани за подаване на предложения по ТЕМ-Т от 2012 г.	ДЧ/отрасълът	Закрито на 28.2.2013 г.
2. Използване на възможностите, предоставени от поканата по „Марко Поло“ от 2013 г.	Отрасълът	1-ви септември 2013 г.
3. Анализиране на възможните начини за коригиране на критериите на програмата „Марко Поло II“, за да се отразят по-добре пазарните условия и да се даде възможност за финансиране на екологосъобразно корабоплаване.	ЕК/ДЧ	Началото на 2013 г.
4. Осигуряване на по-добро използване на инструментите за финансиране от ЕС в областта на транспорта и координиране с други инструменти на ЕС, напр. структурни фондове, заеми от ЕИБ и др.	ЕК/ДЧ/отрасълът	Началото на 2013 г.
5. Осигуряване на непрекъснатост на работата на ESN, свързана с възможните въздействия (т.е. отстъпление по отношение на вида транспорт) върху сектора на МТКР в зоната ЗКСЕ.	ЕК/ ESN/SPC	2013—2014 г.

къси разстояния, SPC — център за насърчаване на морския транспорт на къси разстояния

2.2. Европейска инвестиционна банка (ЕИБ)

ЕИБ продължи да предоставя финансиране за проекти за морския транспорт, насочени към оказването на подкрепа, в съответствие със законодателството на ЕС, на разработването на чисти корабни технологии и по-висока горивна ефективност. Например, заемите от ЕИБ могат да покриват до половината от разходите, извършени за нови кораби (особено ако се използват нови технологии) или проекти за оптимизиране на целия флот като скруберни инсталации за отработените газове, както и приспособяване на двигателите за използване на ВПГ, при условие че минималният

⁵ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, COM(2011)0650 окончателен.

⁶ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа, COM(2011) 0665 окончателен.

размер на заема е 50 млн. EUR. Въпреки това, досега е имало само няколко заявления до ЕИБ за финансиране.

Един вариант за преодоляване на слабата реакция от страна на сектора на корабоплаването би могло да бъде създаването на по-голяма осведоменост за условията на ЕИБ за отпускане на заеми за корабоплаването. Освен това, възможности могат да се появят като се проучат възможните междусекторни (многостранни) партньорства⁷, които могат да обединят съвместно за разработване, осигуряване на финансиране, и за изпълнение на свързани с морския транспорт проекти, които наред с другото могат да целят изпитване, валидиране и въвеждане на чисти корабни технологии. Групирането на няколко проекта за модернизиране с цел постигане на критичната маса, необходима за инвестиране (т.е. над 50 млн. EUR), може да бъде друг вариант, който да се проучи от сектора. Освен това следва да бъде проучено използването на други иновативни финансови инструменти, прилагани от ЕИБ, такива като гарантирането на заеми за ТЕМ-Т (LGTT) или пилотната фаза на инициативата „Облигации за проекти“ по стратегията „Европа 2020“⁸, за да се финансират големи европейски морски инфраструктурни проекти, или финансовия инструмент за споделяне на риска, за да се финансират пилотни и демонстрационни дейности. Наскоро публикуваната Зелена книга⁹ относно дългосрочното финансиране на европейската икономика също следва да бъде взета предвид.

Следващи стъпки

⁷ Напр. обединение между организации от два или повече сектора като предприятията, правителството, междуправителствените организации, с дейност в областта на морското дело.

⁸ Регламент (ЕС) № 670/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2012 г. за изменение на Решение № 1639/2006/ЕО за създаване на Рамкова програма за конкурентоспособност и иновации (2007—2013 г.) и на Регламент (ЕО) № 680/2007 за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи

⁹ COM(2013) 150 final.

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
6. Създаване на по-голяма осведоменост за рамковите условия на ЕИБ за отпускане на заеми за корабоплаването.	ЕИБ/ЕК/отрасълът	2013—2014
7. Проучване на възможности за евентуални междусекторни партньорства, които могат да осигурят финансиране от ЕИБ за свързани с морския транспорт проекти.	ЕК/ЕФУК	2013—2014
8. Проучване на използването на LGTT или пилотната фаза на инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“ за финансирането на свързани с морския транспорт проекти за транспортна инфраструктура с дълъг срок на възвръщаемост.	ЕК/ДЧ/отрасълът/ ЕФУК	2013—2014
9. Проучване на финансовото групиране на проекти за модернизиране, за да се кандидатства за общи заеми от ЕИБ	ЕФУК	2013—2014

2.3. Национално финансиране

2.3.1. Мерки за държавна помощ, обхванати от Насоките за държавна помощ за защита на околната среда

Допълнително бяха изяснени условията за прилагане на разпоредбите за държавна помощ за подпомагане на ранно адаптиране към новия екологичен стандарт, предвидени в раздел 3.1.1. и 3.1.2. от Насоките на Общността относно държавната помощ за защита на околната среда¹⁰. Съответно, държавите членки, които желаят да предоставят подкрепа на оператори, засегнати от стандарта за ниско съдържание на сяра, въведен с Директива 2012/33/ЕС, могат да отпускат държавна помощ за:

- Придобиване на нови кораби, които са съобразени с новите пределно допустими стойности за сяра, при условие че придобиването се извърши най-малко една година преди влизането в сила на новия стандарт, т.е. до 31 декември 2013 г. Максималният интензитет на помощта е 10 %, 15 % и 20 %, съответно за големи, средни и малки предприятия;
- Модернизирането на съществуващите кораби, за да се съобразят с новите норми за съдържание на сяра (напр. монтирането на скрубери) преди влизането на новия стандарт в сила, т.е. до 31 декември 2014 г. Максималният

¹⁰ ОВ С 82, 1.4.2008 г. стр. 1.

интензитет на помощта е 50 %, 60 % и 70 % за големи, средни и малки дружества.

Поради сегашните бюджетни дефицити и мерките за икономии, приети от повечето държави членки на ЕС, прилагането на тази възможност беше ограничено. Досега Финландия е единствената държава членка, която е предоставила такава подкрепа за ранно адаптиране към наскоро приетата директива за съдържанието на сярата. Комисията одобри финландската схема за подпомагане на 7 декември 2011 г.¹¹, а на 23 януари 2013 г. одобри няколко изменения на първоначалната схема¹². В допълнение, финландските власти приложиха индивидуална помощ въз основа на тази схема в полза на новия ферибот Турку — Стокхолм, задвижван с ВПП¹³.

2.3.2. Други национални и регионални схеми в подкрепа на устойчивото корабоплаване

В допълнение към мерките в подкрепа на ранното адаптиране към новия екологичен стандарт, е необходимо да се проучи възможността за специфична публична намеса на национално и/или регионално равнище, за да се позволи устойчивото корабоплаване в съответствие с правилата за държавна помощ. Това може да стане под формата на стимули за екологосъобразни кораби, които влизат в национални пристанища, напр. пристанищни екотакси и екотарифи, освобождаване от данъци, или други национални схеми, които биха могли да поощрят ранните инвеститори в чисти корабни технологии, както и занимаващите се с развиване на устойчиво корабоплаване.

Следващи стъпки

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
10. Проучване на възможността за въвеждане на национални схеми за финансиране в подкрепа на ранното изпълнение от националните корабни оператори на нискосерния стандарт.	ДЧ	2013—2014г.
11. Идентифициране на потенциални стимули, приложими на местно, национално и регионално равнище, т.е. пристанищни екотакси и екотарифи за екологосъобразни кораби (в съответствие с правилата за държавна помощ).	ДЧ, отрасълът	2013—2014 г.

2.4. Международен диалог и техническо сътрудничество

Комисията включи пакета от инструменти в дневния ред на двустранния и многостранния диалог в областта на морския транспорт с ключови партньори, като

¹¹ SA. 32118 — Финландия — Схема по общите насоки за инвестиционна помощ за плавателни съдове за целите на подобряване на опазването на околната среда; ОВ С 22, 27.1.2012 г., стр. 4.

¹² SA.35686 (2012/N) — Финландия — „Промени в схемата по общите насоки за инвестиционна помощ за плавателни съдове за целите на подобряване на опазването на околната среда“; публикувано на 23 януари 2013 г.

¹³ SA.33382 — Финландия — Държавна помощ за опазване на околната среда за Viking Line Ltd., приета на 25.4.2012 г., ОВ С 160, 6.6.2012 г., стр. 9.

Съединените американски щати, Китай, Япония, Норвегия, и Бразилия. Целта на този обмен е да се осигури, че основните партньори са информирани относно предложенията на ЕС, да научат повече за усилията на всяка от страните в тази област, да бъдат набелязани възможности за съвместни действия, както и за да се осигури глобална съвместимост на техническите и експлоатационните мерки. Координирането с инициативи на ММО, Международната организация по стандартизация (ISO) и други съответни органи ще бъде от съществено значение за осигуряването на глобална оперативна съвместимост на евентуалните технически и експлоатационни стандарти, които биха могли да бъдат приети на равнище ЕС или на международно равнище.

Следващи стъпки

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
<i>12. Продължаване на международния диалог в областта на морското дело с основните международни партньори и координиране с ММО/ISO по теми, свързани с устойчивото развитие на морския транспорт.</i>	<i>ЕК, подпомага на от ЕАМБ</i>	<i>Продължава в момента</i>

3. МЕРКИ СЪС СРЕДНОСРОЧЕН И ПО-ДЪЛГОСРОЧЕН ХАРАКТЕР — АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ И СЛЕДВАЩИ СЪПЪКИ

Пакетът от мерки за устойчив морски транспорт съдържа предложения за средносрочни и по-дългосрочни съпътстващи мерки в следните области: регулаторни мерки на ЕС, чисти корабни технологии и алтернативни горива, екологосъобразна инфраструктура, евентуални възможности за финансиране, изследователска и развойна дейност, иновации, както и международно сътрудничество.

3.1. Координиране със заинтересованите страни и държавите членки

Предвид големия брой възможни подходи и решения и предвид необходимостта, изразена от редица заинтересовани страни от отрасъла и от държави членки, за по-структуриран обмен на информация и координиране на усилията с цел постигане на напредък в изпълнението на пакета от инструменти, Комисията ще пристъпи към създаването на специална експертна група — Европейския форум за устойчиво корабоплаване (ЕФУК).

ЕФУК ще обедини представители на държавите членки, както и частни и публични организации, за да даде възможност за структурен диалог, обмен на най-добри практики и на техническо познание, сътрудничество и координация между съответните публични и частни заинтересовани страни от морските отрасли и съответните служби на Комисията в области, които са определени съвместно. ЕФУК ще предостави възможност за обсъждане на практически въпроси, които могат да възникнат в процеса на изпълнение, по-специално по време на преходната фаза преди влизането в сила на новите стандарти. По този начин ЕФУК също така ще предостави платформа за обсъждане на краткосрочни мерки, както са описани в глава 2 по-горе. Освен това ЕФУК надлежно ще взема предвид регионалните особености, винаги когато това е необходимо.

Предвижда се ЕФУК да работи със следната структура: пленум, секретариат и временни технически работни групи, които да придвижват работата на ЕФУК по конкретни въпроси. ЕФУК ще се председателства от Комисията и ще одобри своето задание въз основа на предложение от Комисията. Предвижда се ЕФУК да бъде създаден чрез съответното решение на Комисията.

3.1.1. Насоки за изпълнението на Директива 98/33/ЕС

Директива 2012/33/ЕС беше публикувана в Официален вестник на ЕС на 27 ноември 2012 г. Държавите членки разполагат с време до 18 юни 2014 г. да транспонират директивата в своето национално право. Директивата предвижда приемането на редица актове за изпълнение и делегирани актове, които имат за цел, наред с другото, да помогнат на държавите членки с мониторинга, изпълнението и прилагането на директивата. Директивата предвижда също така, че по време на подготовката на тези актове Комисията ще бъде подпомагана от комитет и от експертна група, състояща се от експерти на държавите членки.

За да се осъществи този процес, се предвижда в рамките на ЕФУК да се създаде експертна група, в която да се обсъжда изпълнението на Директива 2012/33/ЕС.

Следващи стъпки

3.2. Регулаторни мерки

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
13. Създаване на Европейски форум за устойчиво корабоплаване (ЕФУК).	ЕК заедно с всички заинтересовани страни	1-вата половина на 2013 г.
14. Организиране на първото пленарно заседание на ЕФУК и начало на работата на техническите работни групи на ЕФУК	ЕК, ЕФУК	2-рата половина на 2013 г.
15. Обсъждане на изпълнението на Директива 2012/33/ЕС	ЕК, ДЧ, ЕФУК, отрасълът	2-рата половина на 2013—2015 г.

3.2.1. Рамкови условия за използването на ВПГ за морски цели като корабно гориво

Реализирането на потенциала на ВПГ като корабно гориво, изисква да се положат всички усилия, за да се гарантира, че са въведени всички необходими правила за безопасност, и че това е станало навреме, така че да се отстрани правната несигурност. На международно равнище, в ММО и на равнище ISO и ЕС се работи усилено в тази насока.

3.2.1.1. Работата, предприета в ММО

Понастоящем подкомитетът на ММО по насипни течни товари и газове (НТГ) работи върху международния кодекс за газове и горивата (IGF), който ще замени временните насоки на ММО за газа като корабно гориво (MSC. 285(86)). Все още в процес на разглеждане са важни технически въпроси, такива като разположението на резервоара за ВПГ, предпазните мерки срещу повреда при сблъсък и засядане, използването на преносими резервоари или правилата за операциите по бункероване. Тези технически въпроси са от критично значение не само в случая на пътническите кораби. Аспектите, свързани с обучението на морските лица, също трябва да бъдат проучени. Кодексът за IGF се очаква да бъде готов през 2014 г.

3.2.1.2. Работата, предприета в ISO

В рамките на ISO, съответният технически комитет (работна група 10 по ISO TC 67) понастоящем разработва насоки за системи и инсталации за доставяне на ВПГ като корабно гориво включително изисквания за безопасност, за компоненти, системи и обучение. Първият проект на насоките ще бъде готов през 2013 г. Тези насоки ще допълнят работата в рамките на ISO, свързана с ВПГ за морски цели.

3.2.1.3. Работата, предприета на равнище ЕС

- а) Заадължителни технически стандарти за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива

На 24 януари 2013 г., Комисията представи транспортния пакет за чиста енергия, включващ предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за

разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹⁴. Предложената директива изисква от държавите членки да осигурят, че всички морски пристанища от основната мрежа на ТЕМ-Т са оборудвани с точки за зареждане с ВПГ за плавателни съдове най-късно до 31 декември 2020 г. (член 6, параграф 2). Предложената директива също така изисква всички точки за зареждане да отговарят на някои технически спецификации най-късно до 31 декември 2015 г. (член 6, параграф 4).

Точките за зареждане с ВПГ за плавателни съдове трябва да отговарят на европейските стандарти, които все още предстои да бъдат разработени и да се основават на световния стандарт на ISO ISO/TC67/WG10.

- б) Процедури и правила за разпространението и бункероването с ВПГ за морски цели.

Липсата на общи процедури и хармонизирани правила на равнище ЕС за разпространение и бункероване с ВПГ на корабите е обект на разглеждане от Комисията в сътрудничество с Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ). Тази работа е подпомогната от срещите на специалната експертна група за използването на ВПГ за морски цели, организирани от Комисията и ЕАМБ през април, юни и декември 2012 г.

Експертната група се фокусира главно върху разглеждането на сегашните правила и стандарти за ВПГ и идентифициране на потенциални препятствия, затрудняващи широкомащабното използване на ВПГ като корабно гориво в ЕС.

В допълнение Комисията, подпомагана от ЕАМБ следи и координира работата си с текущите регулаторни развития на международно равнище, насочени към използване на бункероване с ВПГ за морски цели в рамките на ММО, ISO, Международната асоциация на пристанищата (IAPH), както и Обществото на международните оператори на газови танкери и терминали (SIGTTO).

Освен това ЕАМБ поръча външна експертиза за извършването на анализ на пропуските в стандартите и правилата за бункероването на кораби на газ.

Европейската комисия ще продължи обсъжданията и работата по приемането за целия ЕС на рамкови условия за бункероване на ВПГ, съвместими на международно равнище. Работният документ на службите на Комисията относно „Действия към всеобхватна рамка на ЕС за ВПГ за корабоплаване“, придружаващ съобщението за чиста енергия за транспорта: Европейската стратегия за алтернативни горива¹⁵, излага постигнатите досега резултати и по-нататъшните стъпки до края на 2014 г. за въвеждането на всеобхватен набор от правила, стандарти и насоки.

- (а) Подкрепящи действия

Европейският парламент също предложи подготвително действие (с бюджет от 1 млн. EUR), целящо да подкрепи въвеждането на подходящи рамкови условия за ВПГ за корабоплаването, напр. посредством насочени проучвания. Обхватът на действието все още предстои да бъде финализиран и ще взема предвид резултата от анализа на пропуските, започнат през 2012 г. от Комисията, ЕАМБ и съответните заинтересовани страни. То може също така да подпомага всякакви бъдещи действия за използване на ВПГ за морски цели след дискусиите в ЕФУК.

Следващи стъпки за използване на ВПГ за морски цели

¹⁴ COM(2013)018 final

¹⁵ COM (2013) 17 final от 24.1.2013 г.

Предвид сложността на темата, съществува необходимост от разширяване на обхвата и участието до други заинтересовани страни във веригата на доставки на ВПГ за морски цели, за да се включат органите на съответните държави членки. Поради това се предвижда създаването, в рамките на ЕФУК, на работна група за използването на ВПГ за морски цели. Работната група ще базира работата си наред с другото върху резултатите от специално сформирания експертна група по въпросите на ВПГ, препоръките от проучването на ЕАМБ за анализ на правните пропуски и допълнителните проучвания за осъществимост, подкрепени от програмата ТЕМ-Т, т.е. проекта за ВПГ на северния ЕС и др.

Тази работна група ще консултира ЕФУК по техническите и правните аспекти около разработването на рамкови условия (стандарты, насоки и/или регламенти) за улесняване на използването на ВПГ като корабно гориво на равнище ЕС и може да извършва следните действия:

3.2.2. Скруберна технология

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
16. Разработване на общи и хармонизирани насоки/стандарти/правила за използване на ВПГ за морски цели като корабно гориво, обхващащи технически, експлоатационни, свързани с безопасността и сигурността, както и образователни аспекти за: а) прехвърляне, съхранение и разпределение, б) бункероване в) използването на борда на кораби	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
17. Анализ на някои от потенциалните пазарни пречки, затрудняващи използването на ВПГ, т.е. организационни, експлоатационни, свързани с разходите и липсата на информация.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
18. Поддържане на връзки и осигуряване на координиране с продължаващите регулаторни развития на международно равнище, насочени към използването на ВПГ за морски цели, т.е. в ММО, ISO, IAPH, SIGTTO др.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
19. Предоставяне на насоки и подкрепа за създаването и оценката на ефективни стопански ситуации (подход на веригата за доставки на ВПГ).	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
20. Повишаване на обществената осведоменост за ползите от ВПГ за морски цели.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.

3.2.2.1. Одобряване на бордови системи за очистка на отработени газове

Хармонизирани изисквания за одобрението на бордови системи за очистка на отработените газове (скруберна технология) за кораби, плаващи под знамето на държава членка на ЕС са включени в Директива 2011/75/ЕС на Комисията от 2 септември 2011 г.¹⁶ за изменение на Директива 96/98/ЕО на Съвета относно морското

¹⁶ ОВ L 239, 15.9.2011 г., стр. 1.

оборудване¹⁷. По тези нови разпоредби, от 5 октомври 2012 г. скрубери, монтирани на борда на кораби на ЕС, трябва да отговарят на стандартите, заложи в приложение А.1¹⁸ към директивата.

3.2.2.2. Изисквания за отпадъците, генерирани от скрубери

Някои видове скрубери генерират отпадъци, които не могат да бъдат изхвърлени в морето, а трябва да бъдат третираны по подходящ начин. Съответно, изискванията за отпадъците, генерирани от скрубери, ще бъдат оценени от службите на Комисията по време на текущия процес на преглед на Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на кораби и на остатъци от товари.

Следващи стъпки скруберна технология

Предвид техническите, експлоатационните и икономически предизвикателства, свързани с монтажа, експлоатацията и поддръжката на системите за очистка на отработени газове (скрубери), в рамките на ЕФУК е предвидено създаването на работна група по скруберна технология. Работната група наред с другото ще разгледа удачността на монтирането на скрубери на всички типове двигатели и всички категории и големина плавателни съдове, първоначалните разходи, наличността, зрелостта на продуктите, срока на възвращаемост, унищожаването на остатъците (утайка), и обучението на екипажа. Тази работна група ще съветва ЕФУК по технически, икономическа и експлоатационни аспекти, свързани с използването на скруберна технология в корабоплаването.

¹⁷ ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 25.

¹⁸ Приложение А.1 — Оборудване, за което в международни инструменти вече съществуват подробни стандарти за изпитване

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
21. Предлагане на включването на остатъците от системи за пречистване на отработени газове в преразгледаната Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения	ЕК	2-ро тримесечие на 2013 г.
22. Оценяване на необходимостта от насоки и/или стандарти за скруберна технология, обхващащи техническите, експлоатационните и свързаните с безопасността аспекти, включително обучението на екипажа, както и аспекти, свързани с морското замърсяване.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК/	2013—2014 г.
23. Идентифициране и анализ на потенциалните пазарни пречки, затрудняващи навлизането на скруберната технология.	ЕК/ЕФУК	2013—2014 г.
24. Осигуряване на координация с продължаващите регулаторни инициативи на международно равнище, т.е. работата на ММО по критериите за промивната вода за системите за очистка на отработени газове	ЕК, подпомагана от ЕАМБ	2013—2014 г.
25. Обмен на информация по текущи и планирани проекти и изпитания, свързани с монтиране на скруберна технология на борда на плавателни съдове.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.

3.2.3. Захранване с електроенергия от брега

Вече са в ход усилия за стандартизация, за да се насърчи въвеждането на тази технология, която може силно да намали местното замърсяване в пристанищата, и която в бъдеще може да бъде захранвана с чиста вятърна енергия от разположени в морето инсталации. Предложението за директива за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹⁹ изисква от държавите членки да осигурят, че захранването с електроенергия от брега за плавателни съдове се монтира в пристанищата, при условие че е ефективно спрямо разходите и носи ползи за околната среда. Освен това

¹⁹ COM(2013) 18 final.

предложената директива изисква захранването с електроенергия от брега да отговаря на съответния стандарт EN и съответните технически спецификации на наскоро приетия световен стандарт IEC/ISO/IEEE 80005-1 до 31 декември 2015 г.

При настоящото преразглеждане на Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно реструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, са предложени допълнителни стимули. Предложението на Комисията предвижда задължително временно освобождаване от данъци за захранването с електроенергия от брега на кораби, когато са на стоянка в пристанището. След приемането на директивата този стимул ще се прилага за срок от 8 години. Въпреки това дискусии за усъвършенстването на предложеното законодателство все още продължават.

Следващи стъпки

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
<i>26. Държавите членки и отрасълът да използват по най-добър начин стимулите, предвидени за захранването с електроенергия от брега.</i>	<i>ДЧ/отрасълът</i>	<i>31.12.2020 г.</i>

3.3. Развитие на инфраструктура

Предложението за новия регламент за ТЕМ-Т определя изисквания за инфраструктурата, които са насочени към улесняване на безопасни, ефикасни, интелигентни, енергийно ефективни и устойчиви транспортни услуги. Адекватно внимание се обръща на въвеждането на нови технологии и иновации, и по-конкретно предоставянето на алтернативни съоръжения за зареждане с гориво, необходими за използването на чистите корабни технологии. Подпомагането от страна на ТЕМ-Т ще улесни прехода към по-чисто корабоплаване по главните маршрути покрай бреговете на ЕС и техните връзки с вътрешността.

3.4. Изследвания, технологично развитие и иновации

Седмата рамкова програма на ЕС (РП7) за транспорта подкрепи редица изследователски проекти²⁰, насочени специално към развитието на новаторски морски концепции, включително чисти корабни технологии, алтернативни горива и експлоатационни стратегии за екологосъобразност на морския транспорт. Тези действия вземат също така предвид приоритетите на Програмата за морски стратегически изследвания, определени от водената от отрасъла „Платформа за технологии за воден транспорт“, която обединява съответните заинтересовани страни, заети с изследвания и развитие в областта на водния транспорт²¹. Платформата за технологии за воден транспорт понастоящем актуализира програмата си за

²⁰ STREAMLINE (Стратегически изследвания за новаторски концепции за морско задвижване), TEFLES (Технологии и сценарии за корабоплаване с ниски емисии), DEECON (Новаторска система за последващо третиране за контрол на емисиите за морски дизелови двигатели) и Helios (Управляван електронно газов инжекцион под високо налягане за морски двутактови дизелови двигатели) са примери за такива изследователски проекти, финансирани от ЕС, за които може да се получи допълнителна информация на уебсайта на Информационната служба на Общността за изследователска и развойна дейност (CORDIS) http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html

²¹ <http://www.waterborne-tp.org/>

стратегически изследвания, за да представи възгледи за приоритетите за следващата работна програма, която ще се изпълнява по „Хоризонт 2020“ — програмата на ЕС за финансиране на изследователска дейности и иновации за периода 2014—2020 г.

С цел да се справи с екологичните и климатичните предизвикателства, пред които е изправен секторът на корабоплаването, са необходими допълнителни инвестиции в изследователска и развойна дейност, съчетани с по-координиран и последователен подход от страна на морската общност в ЕС. Бялата книга от 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“²² зададе амбициозни цели за намаляване на емисиите на CO₂ от корабоплаването. Контакти със заинтересованите страни показват, че отрасълът работи върху иновационни подходи за кораби с нулеви емисии²³. Като цяло, повишената енергийна ефективност на плавателните съдове води до цялостно намаление на потреблението на гориво и по този начин до пряко намаляване на емисиите на замърсители и на CO₂. Такива новаторски подходи изискват включването на няколко нови технологии, допълнителни изследвания и проекти за валидиране.

Варианти за изследователската и развойната дейност за изпълнението на пакета от инструменти за устойчив воден транспорт присъстват в „Хоризонт 2020“, като предизвикателството пред обществото — „Интелигентен, екологосъобразен и интегриран транспорт“ и „ в част III. За да се осигури, че са постигнати оптималните ползи от програмата „Хоризонт 2020“, се предвижда създаването в рамките на ЕФУК на работна група за изследвания, иновации и технологии. Работната група ще работи за ЕФУК по ориентацията, изискванията и решенията за изследователската и развойната дейност в подкрепа на пакета от инструменти посредством специфичната програма на „Хоризонт 2020“. Когато е необходимо, регионалните специфики ще бъдат вземани предвид.

Следващи стъпки

²² COM(2011)0144 final

²³ В неотдавнашният доклад за инициативата LeaderSHIP, публикуван на 20 февруари 2013 г. също се разисква евентуален подход за публично-частни партньорства за плавателни съдове с нулеви емисии/нулеви технически инциденти (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>)

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
27. Принос за определянето на работната програма за поканите за подаване на предложения по програмата „Хоризонт 2020“. – а) предлагане на подходящи теми и видове действия. – б) информиране и насочване на заинтересованите организации, за да използват по най-добър начин финансирането по „Хоризонт 2020“ за изпълнението на пакета от инструменти.	EK/WTP/ЕФУК/	През цялата 2013 г. и нататък
28. Принос към Стратегическата програмата за изследвания и иновации за сектора на морския транспорт в рамките на „Хоризонт 2020“. – а) Мониторинг на напредъка и актуализиране на изискванията за изследователската и развойната дейност. – б) Помощ за съгласуване на действията на ЕС в областта на изследванията и иновациите с изпълнението на политиката.	EK/WTP/ЕФУК EK/WTP/ЕФУК	През цялата 2013 г. и нататък

Комисията ще продължи да работи в тясно сътрудничество с държавите членки и заинтересованите страни за изпълнението на мерките, определени в работния документ на службите на Комисията от 16 септември 2011 г., както и за разработването на допълнителни мерки, които биха насърчили по-нататъшното спазване на стандарта за ниско съдържание на сяра и биха стимулирали устойчив и конкурентоспособен сектор на корабоплаването на ЕС. За тази цел ще бъде изпълнен наборът от действия, определени в предходните глави, и обобщени в приложение 1 към настоящия доклад.

С цел да се насърчи и координира този процес, Комисията ще предприеме създаването на по-широк форум на заинтересованите страни — Европейският форум за устойчиво корабоплаване (ЕФУК). ЕФУК ще предостави платформа за структурен диалог, обмен

на най-добри практики и техническо познание, сътрудничество и координация между съответните публични и частни заинтересовани страни от морските отрасли и съответните служби на Комисията в области, определени съвместно ЕФУК ще бъде подпомаган от техническите работни групи, които ще се фокусират на първо място върху скруберната технология и навлизането на ВПГ за морски цели, координирането на изследователската и развойната дейност и иновациите (работа въз основа на по-широка ориентация на изследователската и развойната дейност, насоките, предвидени в платформата за технологии за воден транспорт), аспектите на финансирането и обмена на най-добри практики за изпълнението на Директива 2012/33/ЕС.

В средата на 2015 г. Европейската комисия ще докладва за постигнатия напредък при изпълнението на тези мерки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Пътна карта за напредъка на изпълнението на пакет от инструменти за устойчив воден транспорт

	Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
1	Кандидатстване за финансиране по многогодишните и годишните покани за подаване на предложения по ТЕМ-Т.	<i>ДЧ/отрасълът</i>	Закрито на 28.2.2013 г.
2	Използване на възможностите, предоставени от поканата за „Марко Поло“ за 2013 г.	<i>Отрасълът</i>	1-вата половина на 2013 г.
3	Анализ на възможните начини за коригиране на критериите на програмата „Марко Поло II“, с цел да се отразят по-добре пазарните условия и да се даде възможност за финансиране на проекти за екологосъобразно корабоплаване	<i>ЕК/ДЧ</i>	Началото на 2013 г.
4	Осигуряване на по-добро използване на инструментите за финансиране от ЕС в областта на транспорта и координиране с други инструменти на ЕС, напр. структурни фондове, заеми от ЕИБ и др.	<i>ЕК/ДЧ/отрасълът</i>	началото на 2013 г.
5	Осигуряване на непрекъснатост на работата на ESN, свързана с оценката на вероятните въздействия (т.е. отстъпление по отношение на вида транспорт) върху сектора на МТКР в зоната ЗКСЕ.	<i>ЕК/ESN/SPC</i>	2013—2014 г.
6	Създаване на по-голяма осведоменост за рамковите условия на ЕИБ за отпускане на заеми за корабоплаването.	<i>ЕИБ/ЕК</i>	2013—2014 г.
7	Проучване на възможности за евентуални междусекторни партньорства, които могат да осигурят финансирането по ЕИБ за морски проекти.	<i>ЕК/ДЧ/отрасълът/ ЕФУК</i>	2013—2014 г.

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
8 Проучване на използването на LGTT или пилотната фаза на инициативата „Облигации за проекти“ по стратегията „Европа 2020“ за финансирането на морски проекти за транспортна инфраструктура с дълъг срок на възвръщаемост.	<i>ЕК/ДЧ/отрасълът/ ЕФУК</i>	2013—2014 г.
9 Проучване на финансовото групиране на проекти за модернизиране, за да се кандидатства за общи заеми от ЕИБ	<i>ДЧ/отрасълът/ЕФУК</i>	2013—2014 г.
10 Проучване на възможността за въвеждане на национални схеми за финансиране в подкрепа на ранно изпълнение от националните корабни оператори на нискосерния стандарт.	<i>ДЧ</i>	2013—2014 г.
11 Идентифициране на потенциални стимули, приложими на местно, национално и регионално равнище, т.е. екологосъобразни пристанищни такси и тарифи за екологосъобразни кораби (в съответствие с правилата за държавна помощ).	<i>ДЧ/отрасълът</i>	2013—2014 г.
12 Продължаване на морския международен диалог с основните международни партньори и координиране с ММО/ISO по теми, свързани с морската устойчивост.	<i>ЕК, подпомагана от ЕАМБ</i>	Периодично
13 Създаване на Европейския форум за устойчиво корабоплаване (ЕФУК).	<i>ЕК, заедно със съответните заинтересовани страни</i>	1-вата половина на 2013 г.
14 Организиране на първото пленарно заседание на ЕФУК и начало на работата на техническите работни групи на	<i>ЕК/ЕФУК</i>	2-рата половина на 2013 г.

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
ЕФУК		
15 Обсъждане на изпълнението на Директива 2012/33/ЕС	ЕК/ДЧ/ЕФУК/отрасълът	2-рата половина на 2013—2015 г.
16 Разработване на общи и хармонизирани насоки/стандарты/правила за ВПГ за морски цели като корабно гориво, обхващащи технически, експлоатационни, свързани с безопасността и сигурността, както и образователни аспекти за: (а) прехвърляне, съхранение и разпределение; (б) бункерование (в) използване на борда на кораби.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
17 Анализиране на някои от потенциалните пазарни пречки, затрудняващи използването на ВПГ, т.е. организационни, експлоатационни, свързани с разходите и липсата на информация.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
18 Поддържане на връзки и осигуряване на координиране с продължаващите регулаторни развития на международно равнище, насочени към използването на ВПГ за морски цели, т.е. в ММО, ISO, IAPH, SIGTTO др.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
19 Предоставяне на насоки и подкрепа за създаването и оценката на ефективни стопански ситуации (подход за веригата за доставки на ВПГ).	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
20 Повишаване на обществената осведоменост за ползите от ВПГ за морски цели.	ЕК/ЕАМБ/ЕФУК	2013—2014 г.
21 Предлагање на включването на	ЕК	2-рото тримесечие

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
остатъците от системи за пречистване на отработени газове в преразгледаната Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения		на 2013 г.
22 Оценяване на необходимостта от насоки и/или стандарти за скруберна технология, обхващащи техническите, експлоатационните и свързаните с безопасността аспекти, включително обучението на екипажа, както и аспекти, свързани с морското замърсяване.	<i>ЕК/ЕАМБ/ЕФУК</i>	2013—2014 г.
23 Идентифициране и анализ на потенциалните пазарни пречки, затрудняващи навлизането на скруберната технология.	<i>ЕК/ЕФУК</i>	2013—2014 г.
24 Осигуряване на координация с продължаващите регулаторни инициативи на международно равнище, т.е. работата на ММО по критериите за промивната вода за системите за очистка на отработени газове	<i>ЕК/ЕФУК</i>	2013—2014 г.
25 Обмен на информация по текущи и планирани проекти и изпитания, свързани с монтиране на скруберна технология на борда на плавателни съдове.	<i>ЕК/ЕАМБ/ЕФУК</i>	2013—2014 г.
26 Държавите членки и отрасълът да използват по най-добър начин стимулите, предвидени за захранването с електроенергия от брега.	<i>ДЧ/отрасълът</i>	31.12.2020 г.
27 Принос за определяне на работната програма за поканите за подаване на предложения по програмата „Хоризонт 2020“. Предлагане на подходящи теми и	<i>ЕК/WTP/ЕФУК</i>	2013 г. и нататък

Действие	Отговорни действащи лица	Хронология
видове действия. Информирание и насочване на заинтересованите организации, за да използват по най-добър начин финансирането по „Хоризонт 2020“ за изпълнението на пакета от инструменти.		
28 Принос към Стратегическата програмата за изследвания и иновации за сектора на морския транспорт в рамките на „Хоризонт 2020“. Мониторинг на напредъка и актуализиране на изискванията за изследователската и развойната дейност. Помощ за съгласуване на действията на ЕС в областта на изследванията и иновациите с изпълнението на политиката.	<i>EK/WTP/ЕФУК</i>	2013 г. и нататък

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: ТЕМ-Т подкрепи проекти за ММ (морски магистрали) и пристанища със специфично екологично измерение

Публикувани на: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.htm

Повече информация за проектите, финансирани по ТЕМ-Т, е публикувана на уебсайта на Изпълнителна агенция за
(<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

Текущ портфейл от проекти за ММ:

Номер на проекта	Наименование	Вид на действието	Планирана продължителност (години)	Първоначална крайна дата	Очаквана крайна дата	първоначални общи разходи (млн. EUR)	Подкрепа от ТЕМ-Т (млн. EUR)
2010-EU-21112-S	Инфраструктура за ВПГ от станциите за зареждане с гориво и за използване в кораби	Проучвания	3,2	31.3.2013 г.	31.12.2013 г.	26,8	9,6
2009-EU-21010-P	Балтийска връзка Гдиня—Карлскрона (част от проекта е свързана със захранване с електроенергия от брега в едно пристанище и два плавателни съда)	Работи	4,8	31.10.2013 г.	31.10.2013 г.	85,5	17,1
2011-EU-21002-P	Захранване с електроенергия от брега — интегрирана мрежа за Северно море	Работи	3,3	31.12.2014 г.	31.12.2014 г.	5,0	1,0
2011-EU-21005-S	ВПГ в пристанищата на Балтийско море	Проучвания	3,0	31.12.2014 г.	31.12.2014 г.	4,8	2,4
2011-EU-21007-S	COSTA	Проучвания	2,8	31.12.2013 г.	31.12.2013 г.	3,0	1,5
2011-EU-21010-M	Зелен мост по Северния коридор (част от проекта е свързана с монтирането на скрубери на два плавателни съда и захранване с електроенергия от брега в две пристанища)	Смесен (проучвания и работи)	4,0	31.12.2014 г.	31.12.2014 г.	84,6	19,8
Общо						111,4	51,4

Текущ портфейл проекти за пристанища:

Номер на проекта	Наименование	Вид на действието	Планирана продължителност (години)	Първоначална крайна дата	Очаквана крайна дата	първоначални общи разходи (млн. EUR)	Подкрепа от ТЕМ-Т (млн. EUR)
2011-ES-92138-S	Подобряване на сините коридори чрез прилагане на природен газ на енергия	Проучване	1,3	31.12.2013 г.	31.12.2013 г.	2,2	1,1
2011-EU-92151-S	Зелени технологии и екологично ефективни алтернативи за кранове и операции в контейнерните терминали на пристанищата (GREENCRANES)	Проучване	1,9	31.5.2014 г.	31.5.2014 г.	3,6	1,8
2011-EU-92079-S	Път на напредъка	Проучване	1,2	31.12.2014 г.	31.12.2014 г.	2,5	1,2
2011-FR-92026-S	Технически и проектни проучвания, касаещи изпълнението на станция за бункерване с ВПГ в пристанището на Дюнкерк	Проучване	2,4	31.12.2014 г.	31.12.2014 г.	2,3	1,1
2011-SE-92148-P	Проект Fjalir	Работи	1,2	31.12.2013 г.	31.12.2013 г.	1,3	0,3
Общо						11,9	5,5