



GENERALDIREKTORATET FOR INTERNE POLITIKKER
TEMAAFDELING B: STRUKTUR- OG SAMHØRIGHEDSPOLITIK

TRANSPORT OG TURISME

**VIRKNINGERNE AF EN EVENTUEL
UDVIDELSE PÅ EU-PLAN AF
SVOVLEMISSIONSKONTROLOMRÅDER
TIL HELE EU'S KYSTLINJE**

SAMMENDRAG

Resumé

Dette korte notat indeholder en dybtgående analyse af virkningen af en politisk beslutning om svovlemissionskontrolområder (SECA-områder) i almindelighed og om udvidelsen heraf til alle havområder langs EU's kystlinje. Med henblik herpå, er der medtaget relevante baggrundsoplysninger og forskningsresultater, der vil tjene til at fremme den parlamentariske debat om det tilrådelige i at udvide SECA-områderne i EU's kystområder. Ud over målet om udviklingen af nye metoder, omfatter notatet også ajourførte oplysninger om relevante facts og tal samt andre videnskabelige oplysninger, som er baseret på resultaterne af en omfattende undersøgelse af dette emne.

Dette dokument blev bestilt af Europa-Parlamentets Transportudvalg.

FORFATTERE

HSBA – Prof. Dr. Orestis Schinas
I3 Group – Jian Bani

ANSVARLIG ADMINISTRATOR

Piero Soave
Europa-Parlamentet
Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONEL BISTAND

Nóra Révész

SPROGUDGAVER

Original: EN.
Oversættelser: DE, FR.

OM REDAKTØREN

Skriv til følgende e-mail-adresse for at kontakte temaafdelingen eller abonnere på dens månedlige nyhedsbrev: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskript færdiggjort i maj 2012.
Bruxelles, © Den Europæiske Union, 2012.

Dette dokument er tilgængeligt på internettet på: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

ANSVARFRASKRIVELSE

De synspunkter, der gives udtryk for i dette dokument, er udelukkende forfatterens ansvar og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Parlamentets officielle holdning.

Eftertryk og oversættelse til ikkekommercielle formål er tilladt, forudsat at kilden angives, og udgiveren underrettes på forhånd og tilsendes et eksemplar.

SAMMENDRAG

Dette notat vedrører de strenge begrænsninger for svovlindholdet i skibsbrændstoffer, især i de udvalgte beskyttede havområder, der er særlig følsomme over for luftforurening, de såkaldte svovlemissionskontrolområder (SECA-områder). Formålet er også at undersøge de risici, der er forbundet med at udvide de nuværende SECA-områder i EU og diskutere muligheden for indførelse af nye SECA-områder, herunder muligheden for at udvide SECA-områderne til hele EU's kystlinje.

Luftforurening fra skibe, herunder svovldioxid (SO_x), indvirker på sundhed og miljø. Emnet har en høj politisk prioritet, både på europæisk og på internationalt plan. Det er et kompliceret emne i både videnskabelig og politisk henseende med mange modstridende interesser.

Lovgivningsmæssig baggrund

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er ansvarlig for forebyggelse af havforurening fra skibe, hovedsageligt gennem den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpolkonventionen). Bilag VI til Marpolkonventionen behandler spørgsmålet om SO_x-emissioner og indfører konceptet vedrørende SECA-områder dvs. havområder, hvor der gælder strenge grænseværdier for svovlindholdet.

- På nuværende tidspunkt fastsætter bilag VI grænserne for svovlindhold til 3,5 vægtprocent uden for et SECA-område og til 0,1 vægtprocent inden for et SECA-område.
- Disse grænser vil blive reduceret til 0,5 % uden for et SECA-område i 2020 (med forbehold af en foreløbig vurdering i 2018) og til 0,1 % inden for et SECA-område i 2005.

Den Europæiske Unions direktiv 2005/33/EF følger i princippet IMO-bestemmelserne og reglerne om svovlindhold i brændstof og om metoder til overholdelse. Fra 1. januar 2010 er medlemsstaterne forpligtet til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibe ikke anvender skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,1 vægtprocent, når de ligger ved kaj i en EU-havn.

Trafikanalyse

Beslutningen om at udvide SECA-områderne bør træffes under hensynstagen til ændringer i trafikvolumen. Det havområde, der er af størst interesse for dette notat, er Middelhavet. Trafik og handel forventes at vokse, og selv om emissionsniveauerne i sig selv vil blive reduceret, kan den øgede trafik lægge større pres på miljøet. Det bør overvejes at udvide SECA-områderne i de europæiske farvande som et middel til at reducere miljøbelastningen.

Tekniske udfordringer

Indførelsen af svovlgrænser for skibsbrændstoffer har givet anledning til teknologisk forskning inden for forureningsbekæmpelse og alternative brændstoffer. De følgende punkter sammenfatter de vigtigste spørgsmål:

- Der findes skrubbeteknologi, der løser de fleste tekniske udfordringer, men

installationsomkostningerne varierer meget afhængigt af skibenes type, alder og størrelse.

- Flydende naturgas som skibsbrændstof er et lovende alternativ, forudsat at man kan opbygge et omfattende netværk af bunkringssteder langs den europæiske kyst.
- Der er behov for yderligere forskning inden for hybridskrubbere og udvikling af en infrastruktur for flydende naturgas ved kysterne.
- Et stabilt regelsæt vil forbedre producenternes indsats for at løse de forskellige tekniske udfordringer.

Erfaringer

Betydningen af de eksisterende SECA-områder i Nordsøen og Østersøen er blevet undersøgt. Undersøgelsen har givet følgende resultater:

- Der er i øjeblikket en tendens til overholdelse af reglerne, men det er umuligt at vurdere overholdelsesgraden.
- Der er kontrol- og håndhævelsesproblemer, der skal løses. EU-direktivet kunne håndhæves bedre, hvis det var omfattet af protokollerne til Paris-memorandummet.
- Regelomgåelse kan hænge sammen med den høje pris på brændstoffer.
- Fordelene ved at nedbringe SO_x-emissionerne opvejer omkostningerne.
- Ikke-regelkonform tonnage bør udfases, eller der bør implementeres ny teknologi, så hurtigt som muligt.
- Der bør udvikles realistiske scenarier, med henblik på en korrekt vurdering af omkostningerne ved en ny regulering og fordeling af omkostningerne.

Brændstoftspørgsmål

Forudsigelse af de fremtidige priser på skibsbrændstof er et komplekst emne. Det er imidlertid klart, at brændstoffer med lavt svovlindhold er væsentlig dyrere end de brændstoffer med højt svovlindhold, der i øjeblikket anvendes. Eftersom Rotterdam er basishavnen for markedet, forventes brændstofpriserne at være højere i andre bunkerhavne, navnlig i Sydeuropa.

Det ser ikke ud til, at man beskæftiger sig med tilgængeligheden af og prisen på brændstof med lavt svovlindhold.

Redere og operatører vil blive pålagt en betydelig finansiel byrde. Den kraftige reduktion af grænseværdierne øger imidlertid de potentielle fordele for samfundet.

Konklusioner og henstillinger

- Skibstrafikken forventes at stige med en tilsvarende stigning af de dermed forbundne SO_x-emissioner.
- Skibsfart er den største enkeltstående kilde til forurening i mange europæiske lande.
- En reduktion af miljøbelastningen vil få vidtrækkende samfundsmæssige fordele.
- Skrubbeteknologi er allerede tilgængelig.

- En sænkning af de tilladte SO_x-grænseværdier og en udvidelse af europæiske SECA-områder ville være en stimulus for den tekniske forskning inden for forureningsbekæmpelse og alternative brændstoffer.
- Der forventes teknisk innovation og fremme af relaterede virksomhedsklynger. Udpegningen af nye SECA-områder, i overensstemmelse med IMO's rammer, vil sikre effektiv håndhævelse af forordningerne under den eksisterende havnestatskontrolordning (PSO).
- Kombinationen af SECA-begrænsninger og programmet for ren luft i Europa (CAFE)¹ vil øge den forventede forbedring af luftkvaliteten.
- Et skift til mere forurenende logistikkæder eller alternativer ville være muligt, men der er endnu ingen kvantificering til rådighed, og det vil få praktiske implikationer for den interne EU-handel.

På baggrund af ovenstående resultater, kan der udledes anbefalinger følgende anbefalinger:

- En udvidelse af SECA-områderne til hele EU's kystlinje vil skabe lige konkurrencevilkår for alle interessenter og fremme den tekniske kompatibilitet af de fartøjer, der anvendes i nærskibsfart, og som anløber de europæiske havne.
- Tilstødende tredjelande bør også vedtage strenge miljøregler, hvilket kræver politisk forståelse og samarbejde.
- Beslutningen om ikke at udvide SECA-områderne vil betyde opretholdelse af den tekniske inkompatibilitet, konkurrenceproblemerne samt det høje niveau for eksterne omkostninger.
- Yderligere forskning er nødvendig for at vurdere, hvilken indvirkning svovlemissioner på det åbne hav har på den globale opvarmning.
- Der skal foretages en grundig evaluering af, hvor mange bunkningssteder for flydende naturgas, der er behov for, og med hvilken kapacitet.
- Midler fra EU og andre finansieringskilder er til rådighed; det kan være nødvendigt med en målrettet tilpasning af finansieringsbetingelserne.

¹ Formålet med Kommissionens program for ren luft i Europa (CAFE) er at etablere en langsigtet integreret strategi for håndtering af luftforureningen og beskyttelse mod dens virkninger på menneskers sundhed og miljøet. Kommissionen har for nylig lanceret en omfattende undersøgelse af sin luftpolitik, der bygger på 2005-temastrategien for luftforurening og CAFE-initiativerne.