



LIIDU SISEPOLIITIKA PEADIREKTORAAT
POLIITIKAOSAKOND B:
STRUKTUURI- JA ÜHTEKUULUVUSPOLIITIKA

TRANSPORT JA TURISM

**VÄÄVLIHEITE KONTROLLI PIIRKONDADE
VÕIMALIK LAIENDAMINE KOGU ELI
EUROOPA RANNAJOONELE JA SELLE
MÕJU**

KOKKUVÕTE

Lühikokkuvõte

Käesolevas märgukirjas analüüsitakse põhjalikult, millist mõju võiks avaldada poliitiline otsus väävliheite kontrolli piirkondade kohta ja nende edasise laiendamise kohta kõigile ELi rannikumere aladele. Analüüs hõlmab asjakohast taustateavet ja uurimistulemusi, mille põhjal hakatakse parlamendis arutama, kui soovitav on väävliheite kontrolli piirkondade laiendamine kõigile ELi rannikumere aladele. Lisaks poliitikakujundamise eesmärgi toetamisele hõlmab dokument ka asjakohaseid fakte, arvnäitajaid ja värsket teavet; mis on saadud kõnealust küsimust käsitleva põhjalikuma uuringu materjalidest.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/LOT 3/C2/SC1

2012

PE 474.549

ET

Käesoleva dokumendi koostamist taotles Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon.

AUTORID

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

VASTUTAV ADMINISTRAATOR

Piero Soave
Poliitikaosakond B: struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika
Euroopa Parlament
B-1047 Brüssel
E-post: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

TOIMETUSE ASSISTENT

Nóra Révész

KEELEVERSIOONID

Originaal: EN
Tõlked: DE, FR

TEAVE VÄLJAANDJA KOHTA

Poliitikaosakonnaga saab ühendust võtta ning selle igakuist teabelehte on võimalik tellida aadressil: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Käsikiri on valminud mais 2012.
Brüssel, © Euroopa Liit, 2012.

Dokument on internetis kättesaadav aadressil:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

VASTUTUSE VÄLISTAMISE SÄTTED

Käesolevas dokumendis väljendatud arvamuste eest vastutab ainuisikuliselt autor ning need ei väljenda tingimata Euroopa Parlamendi ametlikku seisukohta.

Teksti reprodutseerimine ja tõlkimine on lubatud mitteärielistel eesmärkidel, kui viidatakse allikale ja teavitatakse sellest eelnevalt väljaandjat ning saadetakse talle koopia.

KOKKUVÕTE

Märgukirjas käsitletakse laevakütuste väävlisisalduse rangeid piirnäitajaid, eelkõige õhusaaste suhtes kõige tundlikumatel kaitstavatel merealadel, nn väävliheite kontrolli piirkondades (sulphur emission control area – SECA). Lisaks on selle eesmärk uurida, millised ohud seonduvad praeguste SECAd laiendamisega Euroopa Liidus (EL) ning arutada võimalust rajada uusi väävliheite kontrolli piirkondi, sealhulgas võimalust laiendada neid kogu ELi rannajoonele.

Laevadelt pärinevad õhusaasteained, s.h väävlioksiidid (SO_x) mõjutavad inimest ja keskkonda. Küsimusel on suur poliitiline tähtsus nii Euroopa kui ka rahvusvahelisel tasandil. Tegemist on nii teaduslikus kui ka poliitilises mõttes keeruka teemaga, kus põrkuvad eri sidusrühmade huvid.

Seadusandlik taust

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) vastutab laevadelt pärit reostuse vältimise eest ja siin on tema abivahendiks eeskätt rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta (MARPOLi konventsioon). MARPOLi konventsiooni VI lisas käsitletakse SO_x heitkoguste küsimust ja tutvustatakse SECAd (merealad, kus kehtivad ranged väävliheite piirnormid) kontseptsiooni.

- Praegu seatakse VI lisas kütuse väävlisisalduse piirnormiks 3,5 massiprotsenti väljaspool SECAt ja 1,0% SECA piirides.
- Piirnorme vähendatakse 0,5%ni väljaspool SECAt aastal 2020 (sõltuvalt 2018. aasta vahehindamise tulemustest) ja 0,1%ni SECA piires aastal 2015.

Euroopa Liidu direktiiv 2005/33/EÜ on teoreetiliselt kooskõlas kütuse väävlisisaldust reguleerivate IMO sätete ja eeskirjadega ning nende täitmise viisidega. Alates 1. jaanuarist 2010 peavad liikmesriigid võtma kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et ELi sadamates silduvad laevad ei kasutaks laevakütust väävlisisaldusega üle 0,1 massiprotsendi.

Laevaliikluse analüüs

SECAd laiendamise küsimuse otsustamisel tuleks arvestada liiklusvoogude muutustega. Sellest aspektist on kõige olulisem mereala Vahemeri. On oodata liiklus- ja kaubavoogude kasvu ning kuigi heitkoguste mahtu piiratakse, võib tihenev laevaliiklus seada keskkonna suurema surve alla. Sellise surve vähendamiseks tuleks kaaluda küsimust SECAd laiendamisest kõigile ELi merealadele.

Tehnilised probleemid

Laevakütuse väävlisisalduse piirnormide kehtestamine on ajendanud tehnoloogilisi uuringuid saaste vähendamise ja alternatiivkütuste küsimustes. Peamised probleemid on kokkuvõttes järgmised:

- gaasipuhastustehnoloogia on olemas ja võimaldab enamiku tehnilisi probleeme lahendada, kusjuures seadmete maksumus on sõltuvalt laeva tüübist, vanusest ja suuruselt väga erinev;

- paljutöötav alternatiivne laevakütus on veeldatud maagaas, eeldusel et Euroopa rannikutele rajatakse küllalt tihe tankimiskohtade võrgustik;
- hübriidgaasipuhastusseadmete ja veeldatud maagaasi rannikuäärse taristu küsimusi tuleb veel täiendavalt uurida;
- stabiilne õigusraamistik sunnib tootjaid pingutama eri tehniliste probleemide lahendamiseks.

Senised kogemused

Uuritud on praeguste Põhja- ja Läänemere SECAde mõju. Uuringud näitavad järgmist:

- eeskirjade täitmise kultuur on olemas, kuid täitmise tegelikku taset on võimatu hinnata;
- leidub käsitlemist vajavaid küsimusi seoses poliitika ja jõustamisega. Eelnimetatud ELi direktiivi saaks paremini jõustada, kui lülitada see Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumide protokollide hulka;
- eeskirjade eiramist saab seostada nõuetekohase kütuse kõrge hinnaga;
- SO_x heitkoguste vähendamisest saadav kasu ületab vastavad kulud;
- nõuetele mittevastavast kütusest tuleks järkjärgult loobuda või siis rakendada võimalikult kiiresti uut tehnoloogiat;
- tuleks koostada realistlikud stsenaariumid uuest määrusest tulenevate kulude nõuetekohaseks hindamiseks ja kulude jaotamiseks.

Kütusega seotud küsimused

Laevakütuse tulevaste hindade prognoosimine on keeruline. On siiski selge, et madala väävlisisaldusega kütused on praegu kasutatavatest kõrge väävlisisaldusega kütustest märksa kallimad. Rotterdami sadamaga võrreldes peaksid hinnad teiste sadamate, eriti Lõuna-Euroopa kütuseterminalides olema märksa kallimad.

Tundub, et madala väävlisisaldusega kütuste kättesaadavuse ja hinna küsimused ei lahene niipea.

Laevade omanike ja käitajate finantskoormus saab olema üsna kõrge. Samas suurendab piirnormide järsk karmistamine sotsiaalset kasu.

Järeldused ja soovitused

- Prognoositakse laevaliikluse ja sellest tulenevalt SO_x heitkoguste kasvu.
- Mitmetes ELi liikmesriikides on laevandus suurim keskkonna hapestumise allikas.
- Igasugune keskkonnal lasuva koormuse vähendamine on laiemas mõttes ühiskonnale kasulik.
- Heitgaaside puhastamise tehnoloogia on juba kättesaadav.
- SO_x piirnormide karmistamine ja igasugune Euroopa SECAde laiendamine stimuleeriks puhastamise ja alternatiivkütustega seotud tehnoloogilisi uuringuid.
- Eeldatakse tehnilise innovatsiooni arengut ja sellega seotud äriklastrite tugevnemist.

IMO raamistikule vastavate uute SECAd e rajamine edendaks praeguse sadamariigi kontrolli korra kohaste eeskirjade tulemuslikku jõustamist.

- SECA piirnormide kombineerimine ELi õhusaastestrateegia „Puhas Õhk Euroopale“ (Clean Air for Europe – CAFE)¹ nõuetega suurendaks eeldatavalt õhukvaliteedi näitajate paranemist.
- Modaalne üleminek saastavamatele transpordiahelatele või -viisidele on võimalik, kuid selle kohta ei leidu kvantitatiivseid hinnanguid, pealegi oleks sellel praktiline mõju ELi sisesele kaubavahetusele.

Eelnimetatud järelduste põhjal antakse kokkuvõttes järgmised poliitilised soovitused:

- SECAd e laiendamine üle kogu ELi rannajoone looks kõigile sidusrühmadele võrdsed konkurentsitingimused ja suurendaks Euroopa sadamaid teenindavate lähisõidulaevade tehnilist ühilduvust;
- ka ELi vahetus naabruses asuvad kolmandad riigid peaksid vastu võtma ranged keskkonnaeeskirjad; see eeldab koostööd ja poliitilist üksteisemõistmist;
- otsus SECAsid mitte laiendada tähendaks tehniliste ühildumatuste ning konkurentsi ja suurte välismõjudega seotud probleemide säilimist;
- on vaja täiendavaid uuringuid, et hinnata avamerel tekitatavate väavli heitkoguste mõju ülemaailmsele soojenemisele;
- tuleb põhjalikult hinnata vajalike veeldatud maagaasi tankimispunktide arvu ja mahtu;
- rahastamisvõimalused ELi ja muudest allikatest on olemas; võimalik, et tuleb sihipäraselt korrigeerida sellise rahastamise tingimusi.

¹ Komisjoni programmi „Puhas Õhk Euroopale“ (CAFE) eesmärk on koostada pikaajaline ühtne strateegia võitluseks õhu saastamise vastu ning keskkonna ja inimtervise kaitseks selle mõju eest. CAFE algatuse ja 2005. aasta õhusaaste temaatilise strateegia põhjal käivitas komisjon hiljuti oma õhukaitsepoliitika põhjaliku läbivaatamise.