



## UNIOS BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA

### B TEMATIKUS OSZTÁLY: STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS POLITIKÁK

# A KÉNKIBOCSÁTÁS-ELLENŐRZŐ TERÜLETEK UNIÓS SZINTŰ, AZ EURÓPAI PARTVONAL EGÉSZÉRE VALÓ ESETLEGES KITERJESZTÉSÉNEK HATÁSA

## ÖSSZEFOGLALÁS

### **Kivonat**

Ez az összefoglaló feljegyzés mélyreható elemzést nyújt általánosságban a kénkibocsátás-ellenőrző területekre (SECA) vonatkozó politikai döntés, valamint azoknak az uniós partvonal mentén valamennyi tengeri területre való kiterjesztésének hatásáról. E célból megfelelő háttér-információkat és kutatási eredményeket is tartalmaz, amelyek adalékul szolgálhatnak az arról szóló parlamenti vita számára, hogy tanácsos-e a SECA-knak az uniós partok mentén történő kiterjesztése. Azonfelül, hogy célja a szakpolitikák kidolgozásának támogatása, fontos tényeket és számadatokat, valamint naprakész információkat tartalmaz egyéb tudományos véleményekre vonatkozóan, az e tárgyra vonatkozó kiterjedt kutatás megállapításai alapján.

Ez a dokumentum az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságának felkérésére készült.

## **SZERZŐK**

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

## **FELELŐS TISZTIVISELŐ**

Piero Soave  
Európai Parlament  
B. Tematikus Osztály: Strukturális és Kohéziós Politikák  
Brüsszel 1047  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **SZERKESZTŐ ASSZISZTENS**

Révész Nóra

## **NYELVI VÁLTOZATOK**

Eredeti nyelv: EN.  
Fordítás: DE, FR.

## **A SZERKESZTŐRŐL**

A B. Tematikus Osztállyal a következő címen léphet kapcsolatba vagy iratkozhat fel a havi hírlevélre: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Kézirat lezárva: 2012. május.  
Brüsszel, © Európai Unió, 2012.

A dokumentum a következő Internet címen érhető el:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **FELELŐSSÉG KIZÁRÁSA**

Jelen dokumentumban megfogalmazott véleményért a szerző kizárólagos felelősséggel tartozik, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Parlament hivatalos álláspontját.

A dokumentum nem üzleti célú sokszorosítása és fordítása a forrás megadása és a kiadó előzetes értesítése mellett megengedett, és annak egy példányát a kiadónak meg kell küldeni.

## ÖSSZEFOGLALÁS

Ezen összefoglaló feljegyzés elsősorban a levegőszennyezésre különösen érzékeny, kiválasztott tengeri védett területeken, az úgynevezett kénkibocsátás-ellenőrző területeken (SECA) a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokra vonatkozó szigorú kénkibocsátási korlátozásokkal foglalkozik. Célja továbbá feltárni az Európai Unióban (EU) kijelölt jelenlegi SECA-k kiterjesztéséhez kapcsolódó kockázatokat, és megvizsgálni új kénkibocsátás-ellenőrzési területek bevezetését, ideértve a SECA-nak az uniós partvonal egészére való kiterjesztésének lehetőségét is.

A hajókból származó levegőszennyezés – többek között a kénoxidok (SO<sub>x</sub>) – komoly hatást fejtenek ki az egészségre és a környezetre. E kérdés mind európai, mind nemzetközi szinten kiemelt politikai prioritást élvez. Mind tudományos, mind politikai értelemben összetett kérdésről van szó, amelyben az érintettek érdekei ütköznek egymással.

### Jogszabályi háttér

A hajókról származó tengeri szennyezések megelőzéséért a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) felel, elsősorban a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a MARPOL-egyezmény) révén. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete foglalkozik az SO<sub>x</sub>-kibocsátások kérdésével, valamint bevezeti a SECA koncepcióját, azaz azon tengeri területekét, amelyekre szigorú kénkibocsátási határértékek vonatkoznak.

- A VI. melléklet jelenleg a kéntartalom határértékét a SECA-n kívül 3,5 tömegszázalékban, a SECA-n belül 1,0 tömegszázalékban rögzíti.
- E határértékek 2020-ban (egy 2018-ban elvégzendő időközi értékelés függvényében) a SECA-n kívül 0,5%-ra, illetve 2015-ben a SECA-n belül 0,1%-ra csökkennek.

A 2005/33/EK uniós irányelv elvben összhangban áll az IMO-nak a tüzelőanyagok kéntartalmára és a megfelelési módszerekre vonatkozó rendelkezéseivel és előírásaival. 2010. január 1-től a tagállamok kötelesek megtenni minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a hajók az uniós kikötőben való horgonyzáskor ne használjanak olyan tüzelőanyagot, amelynek kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot.

### Forgalomelemzés

A SECA kiterjesztéséről való döntést a forgalom nagyságrendje változásainak figyelembevételével kell meghozni. E feljegyzés kritikus területként leginkább a Földközi-tengert vizsgálja. A forgalom és a kereskedelem várhatóan bővülni fog, és noha a kibocsátási szintek önmagukban csökkennek, a megnövekedett forgalom nagyobb terheléssel járhat a környezetre nézve. A SECA európai vizekre való kiterjesztését mint a környezeti terhelés mérséklésére irányuló intézkedést kell fontolóra venni.

### Technikai kihívások

A hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó korlátozások bevezetése fellendítette a technológiai kutatást a szennyezéscsökkentés és az alternatív üzemanyagok területén. A főbb témákat az alábbi pontokban összegezzük:

- A füstgázmosási technológia rendelkezésre áll, és a technikai kihívások legtöbbször is választ ad, a beszerelés költségei pedig a hajó típusától, korától és méretétől függően igen eltérőek;
- a cseppfolyósított földgáz (LNG) ígéretes alternatíva lehet, amennyiben az európai partvonal mentén létrehozzák az üzemanyag-vételező állomások kiterjedt hálózatát;
- további kutatómunka szükséges a hibrid füstgázmosók és a tengerparti LNG-infrastruktúra kiépítése területére vonatkozóan;
- a stabil szabályozási keret révén a gyártók fokozzák arra irányuló erőfeszítéseiket, hogy valamennyi technikai kihívásra választ találjanak.

### **Levont tanulságok**

Az Északi- és a Balti-tengeren jelenleg meglévő SECA-k hatását már tanulmányozták. A tanulmányok szerint:

- jelenleg jellemző a jogkövetés, ám annak aktuális szintjét nem lehet megítélni;
- foglalkozni kell bizonyos rendészeti és szabályérvényesítési kérdésekkel. A fent említett uniós irányelvet jobban érvényre lehetne juttatni, ha beillesztenék a Párizsi Memorandumhoz csatolt jegyzőkönyvekbe;
- a szabályozás kikerülése esetleg a megfelelő tüzelő- és üzemanyag magas árával magyarázható;
- az SO<sub>x</sub>-kibocsátások csökkenésének előnyei meghaladják a költségeket;
- a szabályoknak nem megfelelő tonnatartalmakat fokozatosan fel kell számolni, vagy a lehető leghamarabb új technológiát kell bevezetni;
- az új szabályozás költségeinek megfelelő felbecslésére és a költségfelosztásra vonatkozóan reális forgatókönyveket kell kidolgozni.

### **A tüzelő- és üzemanyagokkal kapcsolatos kérdések**

A tengeri tüzelő- és üzemanyag jövőbeli árának megjósolása összetett kérdés. Mindazonáltal kézenfekvő, hogy az alacsonyabb kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok jelentősen drágábbak a jelenleg használatos, magas kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagoknál. Rotterdamtól véve alapul „a piac alapját képező” kikötőnek, a többi üzemanyag-vételező kikötőben – főként Dél-Európában – várhatóan magasabb lesz a tüzelőanyagok ára.

Az alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyag elérhetőségére és árára vonatkozó kérdésekkel a jelek szerint ez idáig nem foglalkoztak.

A hajótulajdonosokra és -üzemeltetőkre jelentős pénzügyi teher hárul majd. A határértékek radikális csökkentése ugyanakkor növeli a társadalmat érintő előnyöket.

### **Következtetések és ajánlások**

- A hajóforgalom várhatóan bővül, és ennek megfelelően a járulékos SO<sub>x</sub>-kibocsátások mértéke is.

- A hajózás számos európai országban a savasodás elsődleges és legfőbb forrása.
- A környezeti terhelés bármilyen mértékű csökkentése komoly társadalmi előnyökkel jár.
- A füstgázmosási technológia már rendelkezésre áll.
- A megengedhető SO<sub>x</sub>-határértékek csökkentése és az európai SECA-k bárminemű kiterjesztése fellendítené a technológiai kutatást a szennyezéscsökkentés és az alternatív üzemanyagok területén.
- Technológiai innovációra és az e területen működő vállalkozások klasztereinek támogatására lehet számítani. Az új SECA területek IMO keretében való meghatározása lehetővé tenné a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés jelenlegi rendszerében meglévő szabályzatok hatékony betartatását.
- A SECA-határértékek összekapcsolása a Tiszta Levegőt Európának (CAFE)<sup>1</sup> előírásaival fokozná a levegőminőség várt javulását.
- Lehetséges volna a modális váltás környezetszennyezőbb logisztikai láncokra vagy alternatívákra, ám ez még nem számszerűsíthető, és a gyakorlatban némiképp az EU-n belüli kereskedelmet is érinti.

A fenti megállapítások alapján a politikai ajánlásokat az alábbiakban foglaljuk össze:

- a SECA-nak az egész uniós partvonalra történő kiterjesztése egyenlő versenyfeltételeket teremtené valamennyi érdekelt fél számára, és fokozná a rövid távú tengeri fuvarozást végző hajóflottát kiszolgáló európai kikötők műszaki összeegyeztethetőségét;
- a szomszédos harmadik országoknak szintén szigorú környezetvédelmi szabályokat kellene elfogadniuk; ehhez politikai egyetértés és együttműködés szükséges;
- a SECA-k kiterjesztésre vonatkozó döntés elmaradása állandósítaná a műszaki összeegyeztethetőség hiányát és a versennyel kapcsolatos problémákat, valamint a külső költségek magas szintjét is;
- további kutatás szükséges a nyílt tengeri kénkibocsátások globális felmelegedésre gyakorolt hatásának felbecsülésére;
- alaposan fel kell mérni a szükséges LNG-vételező állomások számát és kapacitását;
- uniós és más pénzügyi forrásból finanszírozás elérhető; szükség lehet e finanszírozás feltételeinek célzott kiigazítására.

---

<sup>1</sup> Az Európai Bizottság Tiszta Levegőt Európának (CAFE) elnevezésű programjának célja hosszú távú, integrált stratégia létrehozása a levegőszennyezés kezelése és az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatásaival szembeni védelem érdekében. A Bizottság a közelmúltban kezdte meg a levegőminőséggel kapcsolatos politikájának átfogó felülvizsgálatát a levegőszennyezésről szóló 2005. évi tematikus stratégia és a CAFE kezdeményezés alapján.