



**EUROPOS SĄJUNGOS VIDAUS POLITIKOS GENERALINIS  
DIREKTORATAS**

**POLITIKOS DEPARTAMENTAS B:  
STRUKTŪRINĖS PARAMOS IR SANGLAUDOS POLITIKA**

**TRANSPORTAS IR TURIZMAS**

**GALIMO Į APLINKĄ IŠMETAMOS SIEROS  
KONTROLĖS TERITORIJŲ IŠPLĖTIMO  
APIMANT VISĄ EUROPOS PAKRANTĘ  
POVEIKIS**

**SANTRAUKA**

**Anotacija**

Šiame informaciniame dokumente pateikiama išsami politinio sprendimo dėl išmetamos sieros kontrolės teritorijų (ISKT) apskritai ir tolesnio šių teritorijų išplėtimo apimant visas išilgai ES pakrantės einančias jūros teritorijas poveikio analizė. Šiuo tikslu į ją įtraukta aktuali pagrindinė informacija ir mokslinių tyrimų rezultatai, kuriais bus remiamasi per tolesnę diskusiją Parlamente dėl to, ar patartina išplėsti ISKT aplink ES pajūrio regionus. Jos tikslas – ne tik remti politikos vystymą; į ją taip pat įtraukti aktualūs faktai ir skaičiai bei naujausia informacija, susijusi su kita moksline nuomone, pagrįsta išsamaus tyrimo šiuo klausimu išvadamis.

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

2012

PE 474.549

LT

Šį dokumentą užsakė Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas.

## **AUTORIAI**

Prof. dr. Orestis Schinas, Hamburgo verslo administravimo mokykla (angl. Hamburg School of Business Administration – HASBA),  
Jian Bani, bendrovė „I3 Group“

## **ATSAKINGASIS ADMINISTRATORIUS**

Piero Soave  
Europos Parlamentas  
B teminis skyrius. Struktūrinė ir sanglaudos politika  
B-1047 Briuselis  
E. paštas: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **REDAKTORIUS**

Nóra Révész

## **KALBOS**

Originalo kalba: EN.  
Vertimo kalbos: DE, FR.

## **APIE LEIDĖJĄ**

Norėdami susisiekti su teminiu skyriumi B arba užsisakyti jo mėnesinį naujienlaiškį, rašykite adresu: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Rankraštis baigtas 2012 m. gegužės mėn.  
Briuselis, © Europos Sąjunga, 2012 m.

Šį dokumentą galima rasti internete adresu:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **ATSAKOMYBĖ**

Už šiame dokumente išreikštas nuomones atsako tik autorius ir jos nebūtinai atitinka oficialią Europos Parlamento poziciją.

Leidžiama atgaminti ir versti nekomerciniais tikslais tik nurodžius šaltinį, iš anksto informavus apie tai leidėją ir jam nusiuntus kopiją.

## SANTRAUKA

Šiame informaciniame dokumente nagrinėjamas klausimas dėl griežtų sieros kiekio jūriniame kure apribojimų, ypač rinktinėse saugomose jūrų teritorijose, kurios ypač jautrios oro taršai, t. y. vadinamosiose išmetamos sieros kontrolės teritorijose (ISKT). Jame taip pat siekiama ištirti riziką, susijusią su dabartinių Europos Sąjungos ISKT išplėtimu, ir aptarti klausimą dėl galimo naujų ISKT nustatymo, įskaitant galimybę išplėsti ISKT apimant visą ES pakrantę.

Oro tarša iš laivų, įskaitant išmetamą sieros oksidą (SO<sub>x</sub>), daro poveikį sveikatai ir aplinkai. Šiam klausimui teikiamas didelis politinis prioritetas Europos ir tarptautiniu lygmenimis. Sprendžiant šį moksliniu ir politiniu požiūriu sudėtingą klausimą kertasi įvairūs suinteresuotųjų šalių interesai.

### Bendra informacija teisėkūros srityje

Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) atsakinga už jūrų taršos iš laivų prevenciją ir šiuo tikslu ji paprastai remiasi Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencija) nuostatomis. Į MARPOL konvencijos VI priedą įtrauktas išmetamo SO<sub>x</sub> klausimas ir apibrėžiamos ISKT, t. y. jūrų teritorijos, kuriose taikomi išmetamo sieros kiekio apribojimai.

- Šiuo metu remiantis VI priedu sieros apribojimai nustatomi pagal masę: 3,5 proc. už ISKT ribų ir 1,0 proc. ISKT viduje.
- 2020 m. šie apribojimai bus sumažinti iki 0,5 proc. už ISKT ribų (atsižvelgiant į 2018 m. tarpinį vertinimą) ir iki 0,1 proc. ISKT viduje.

Europos Sąjungos direktyva 2005/33/EB teoriškai suderinta su TJO nuostatomis ir reglamentais dėl sieros kiekio kure ir atitikties užtikrinimo metodų. Nuo 2010 m. sausio 1 d. reikalaujama, kad valstybės narės imtųsi visų būtinų veiksmų ir užtikrintų, kad laivams švartuojantis ES uoste juose nebebūtų naudojamas jūrinis kuras, kuriame sieros kiekis viršija 0,1 proc. skaičiuojant pagal masę.

### Eismo analizė

Sprendimas dėl to, ar išplėsti ISKT, turėtų būti priimtas atsižvelgiant į eismo apimties pokyčius. Iš visų jūrų teritorijų šis dokumentas aktualiausias Viduržemio jūrai. Tikimasi eismo ir prekybos augimo ir, nors taršos lygiai *per se* bus sumažinti, gali būti, kad suintensyvėjus eismui aplinka patirs didesnę spaudimą. Galimybė išplėsti ISKT visos Europos vandenyse turėtų būti svarstoma kaip priemonė sumažinti naštą, kuri tenka aplinkai.

### Techniniai iššūkiai

Nustačius sieros kiekio laivų kure apribojimus buvo paskatinti techniniai moksliniai tyrimai taršos mažinimo ir alternatyvaus kuro srityse. Toliau išdėstytuose punktuose apibendrinami pagrindiniai rezultatai:

- sukurta valymo technologija, kurią taikant sprendžiama dauguma techninių klausimų ir kurios įrengimo kaina labai skiriasi atsižvelgiant į tai, koks laivo tipas, amžius ir dydis;

- suskystintos gamtinės dujos (SGD), kaip jūrinis kuras, yra daug žadanti alternatyva, tačiau turi būti sukurtas platus bunkeravimo vietų tinklas, kuris apimtų visą Europos pakrantę;
- būtina atlikti tolesnius mokslinius tyrimus hibridinių valiklių ir SGD kranto infrastruktūros vystymo srityse;
- parengus stabilią reguliavimo sistemą gamintojams bus lengviau priimti įvairius techninius iššūkius.

### **Patirtis, iš kurios pasimokyta**

Ištirtas dabartinių ISKT poveikis Šiaurės ir Baltijos jūrose. Tyrimai rodo, kad:

- šiuo metu esama atitikties kultūros, tačiau neįmanoma apskaičiuoti faktinio atitikties lygio;
- esama kontrolės ir vykdymo problemų, kurias būtina spręsti. Pirmiau minėta ES direktyva galėtų būti įgyvendinama geriau, jei ji nebūtų įtraukta į Paryžiaus susitarimo memorandumo protokolus;
- vengimas taikyti reguliavimo nuostatas gali būti susijęs su didele reikalavimus atitinkančio kuro kaina;
- išmetamo SO<sub>x</sub> kiekio mažinimo nauda nusveria sąnaudas;
- kuo skubiau turėtų būti pradėta laipsniškai atsisakyti reikalavimų neatitinkančio tonazo arba įgyvendinta nauja technologija;
- turėtų būti sukurti realistiški scenarijai siekiant atlikti tinkamą naujojo reglamento sąnaudų vertinimą ir paskirstyti išlaidas.

### **Su kuru susiję klausimai**

Jūrinio kuro bunkeravimo kainų ateityje numatymas – sudėtingas klausimas. Tačiau akivaizdu, kad kuras, kuriame yra mažas kiekis sieros, gerokai brangesnis negu šiuo metu naudojamas kuras, kuriame yra didelis kiekis sieros. Jei, tarkime, bazinis rinkos uostas būtų Roterdamo uostas, tikėtina, kad kuro kainos kituose uostuose, kuriuose atliekamas bunkeravimas, būtų didesnės, ypač Pietų Europoje.

Nepanašu, kad būtų sprendžiami klausimai dėl mažą kiekį sieros turinčio kuro prieinamumo ir jo kainos.

Laivų savininkams ir operatoriams teks didelė finansinė našta. Tačiau stipriai sumažinus apribojimus bus užtikrinta didesnė nauda visuomenei.

### **Išvados ir rekomendacijos**

- Tikimasi, kad laivų eismas augs; atitinkamai didės ir su juo susijusio išmetamo SO<sub>x</sub> kiekis.
- Daugelyje Europos šalių laivyba yra vienintelis ir didžiausias rūgštinimo šaltinis.
- Bet koks naštos aplinkai sumažinimas atneš didesnę naudą visuomenei.
- Jau galima taikyti valymo technologiją.

- Leidžiamų SOx ribų sumažinimas ir bet koks Europos ISKT išplėtimas būtų paskata atlikti techninius mokslinius tyrimus taršos mažinimo ir alternatyvaus kuro srityje.
- Tikėtina, kad bus vystomos techninės inovacijos ir skatinami susiję verslo telkiniai. TJO veiklos pagrindu paskelbus deklaraciją dėl naujų ISKT būtų paskatintas veiksmingas reguliavimo nuostatų, priimtų remiantis esama uostams taikomos valstybės kontrolės tvarka, vykdymas.
- Derinant ISKT apribojimus ir programos „Švarus oras Europoje“ (angl. CAFE)<sup>1</sup> reikalavimus būtų užtikrintas didesnis tikėtinas oro kokybės pagerėjimas.
- Būtų įmanomas perėjimas prie labiau teršiančių kitų transporto rūšių logistikos grandinių ar alternatyvų, tačiau apie tai nėra jokių kiekybinių duomenų, be to, tai praktiškai paveiktų kai kurių sričių ES vidaus prekybą.

Remiantis pirmiau minėtomis išvadomis, toliau pateikiamos apibendrintos politikos rekomendacijos:

- išplėtus ISKT apimant visą ES pakrantę būtų užtikrintos vienodos sąlygos visoms suinteresuotosioms šalims ir paskatintas techninis trumpųjų nuotolių laivų, aptarnaujančios Europos uostus, suderinamumas;
- kaimyninės trečiosios šalys taip pat turėtų nusistatyti griežtas aplinkos apsaugos taisykles; tai reiškia, kad būtinas politinis savitarpio supratimas ir bendradarbiavimas;
- priėmus sprendimą neišplėsti ISKT atsirastų ilgalaikis techninis nesuderinamumas, kiltų problemų dėl konkurencijos ir būtų ypač paskatintas klausimų sprendimas išorėje;
- būtini tolesni moksliniai tyrimai, susiję su atviroje jūroje išmetamos sieros poveikio pasauliniam atšilimui apskaičiavimais;
- būtina atidžiai įvertinti reikiamų SGD bunkeravimo vietų skaičių ir pajėgumus;
- turi būti prieinamos ES ir kitų finansavimo šaltinių lėšos; gali būti, kad turės būti atlikti atidūs šio finansavimo sąlygų suderinimai.

---

<sup>1</sup> Komisijos programos „Švarus oras Europoje“ tikslas – sukurti ilgalaikę integruotą strategiją, skirtą kovoti su oro tarša ir užtikrinti, kad nuo jos poveikio būtų apsaugota žmonių sveikata ir aplinka. Neseniai Komisija inicijavo išsamią savo oro kokybės politikos peržiūrą remdamasi 2005 m. temine strategija, skirta spręsti oro taršos klausimams, ir CAFE iniciatyva.