



## ES IEKŠPOLITIKAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS

### POLITIKAS DEPARTAMENTS B: STRUKTURĀLĀ UN KOHĒZIJAS POLITIKA

#### TRANSPORTS UN TŪRISMS

# IETEKME, KĀDU RADĪTU ES LĪMEŅA SĒRA EMISIJAS KONTROLES ZONU IESPĒJAMA NOTEIKŠANA VISĀ EIROPAS PIEKRASTĒ

## KOPSAVILKUMS

### Kopsavilkums

Šajā informatīvajā piezīmē sniegta padziļināta analīze par to, kāda kopumā bijusi ietekme politiskajam lēmumam par sēra emisijas kontroles zonu (SEK zonu) noteikšanu, un kāda ietekme būtu to noteikšanai visos jūras apgabalos gar ES piekrasti. Tāpēc piezīmē iekļauta attiecīga pamatinformācija un pētījumu rezultāti, kas palīdzēs turpmākajās diskusijās Parlamentā par to, vai būtu ieteicama SEK zonu attiecināšana uz ES piekrastes reģioniem. Viens no piezīmes mērķiem ir palīdzēt politikas izstrādē, taču tajā iekļauti arī attiecīgi fakti un skaitļi un sniegta jaunākā informācija par dažādām zinātnes atziņām, pamatojoties uz secinājumiem, kas gūti plašā pētījumā par šo tēmu.

Šo dokumentu pieprasīja Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja.

## **AUTORI**

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

## **ATBILDĪGAIS ADMINISTRATORS**

Piero Soave  
Eiropas Parlaments  
Politikas departaments B: strukturālā un kohēzijas politika  
B-1047 Brisele  
E-pasts: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **REDAKTORA PALĪGS**

Nóra Révész

## **VALODU VERSIJAS**

Oriģinālvaloda: EN.  
Tulkojumi: DE, FR.

## **PAR IZDEVĒJU**

Lai sazinātos ar Politikas departamentu vai abonētu ikmēneša informatīvo biļetenu, lūdzu, rakstiet: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Teksts pabeigts 2012. gada maijā.  
Brisele, © Eiropas Savienība, 2012.

Šis dokuments ir pieejams internetā:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **ATRUNA**

Par šajā dokumentā paustajiem viedokļiem ir atbildīgi tikai un vienīgi to autori, un tie ne vienmēr atspoguļo Eiropas Parlamenta oficiālo nostāju.

Pārpublicēšana un tulkošana nekomerciāliem nolūkiem ir atļauta. Ir atļauta reproducēšana un tulkošana nekomerciāliem nolūkiem, ja tiek norādīts avots un ja par to iepriekš informē publicētāju izdevēju un tam nosūta vienu eksemplāru.

## KOPSAVILKUMS

Šajā piezīmē aplūkots jautājums par stingriem ierobežojumiem attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā, jo īpaši atsevišķās aizsargājamās jūras teritorijās, kas ir īpaši jutīgas pret gaisa piesārņojumu, proti, tā saucamajās sēra emisijas kontroles zonās (SEK zonās). Tajā arī analizēti riski, kas saistīti ar pašreizējo Eiropas Savienībā (ES) noteikto SEK zonu paplašināšanu, un analizēta iespēja ieviest jaunas sēra emisijas kontroles zonas, tostarp iespēja noteikt SEK zonu visā ES piekrastē.

Gaisa piesārņojums no kuģiem (tostarp sēra oksīda (SO<sub>x</sub>) emisija) ietekmē veselību un vidi. Šī tēma politiski ir ļoti svarīga, turklāt gan Eiropas, gan starptautiskā līmenī. Tas ir sarežģīts jautājums gan zinātniskā, gan politiskā aspektā, ieinteresēto personu viedokļi saistībā ar to ir pretrunīgi.

### Tiesiskais regulējums

Par kuģu radītā jūras piesārņojuma novēršanu ir atbildīga Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO). Šajā ziņā tā galvenokārt balstās uz Starptautisko konvenciju par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (*MARPOL* konvenciju). *MARPOL* konvencijas VI pielikums attiecas uz SO<sub>x</sub> emisijas jautājumu, un ar šo pielikumu arī tiek ieviesta SEK zonu koncepcija, proti, paredzēta iespēja noteikt jūras apgabalus, kuros piemērojami stingri sēra emisijas ierobežojumi.

- Pašlaik VI pielikumā sēra satura ierobežojumi noteikti masas ziņā, t.i. 3,5 % ārpus SEK zonas un 1,0 % SEK zonā.
- Šie ierobežojumi tiks samazināti līdz 0,5 % ārpus SEK zonas 2020. gadā (ņemot vērā 2018. gada starpposma novērtējuma rezultātus) un 0,1 % SEK zonā 2015. gadā.

Eiropas Savienības Direktīva 2005/33/EK teorētiski ir saskaņota ar SJO noteikumiem un prasībām par sēra saturu degvielā un atbilstības metodēm. No 2010. gada 1. janvāra dalībvalstīm ir pienākums veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģi, kas pietauvojas ES ostās, neizmanto flotes degvielu, kurā sēra saturs pārsniedz 0,1 % masas.

### Satiksmes analīze

Lēmumam par SEK zonu paplašināšanu vajadzētu būt atkarīgam no satiksmes apjoma iespējamām izmaiņām. Šajā piezīmē analīzei galvenokārt izmantotas norises Vidusjūrā. Sagaidāms, ka satiksmes un tirdzniecības apjoms palielināsies, un, kaut arī emisiju līmenis tiks samazināts, arvien pieaugošā satiksme var radīt vēl lielāku ietekmi uz vidi. SEK zonu paplašināšana un attiecināšana uz visiem ūdeņiem ap Eiropu būtu jāanalizē kā iespēja mazināt kaitējumu apkārtējai videi.

### Tehniskas problēmas

Sēra satura ierobežojumu ieviešana kuģu degvielai ir sekmējusi tehnoloģiju pētniecību emisijas mazināšanas un alternatīvu degvielu jomā. Svarīgākās atziņas ir šādas:

- attīrīšanas tehnoloģija (*scrubbing*) ir pieejama un ar to var risināt lielāko daļu

tehnisko problēmu, savukārt tās ieviešanas izmaksas ievērojami atšķiras atkarībā no kuģa tipa, vecuma un lieluma;

- sašķidrinātās dabasgāzes izmantošana par kuģu degvielu ir daudzsolīga alternatīva, taču tikai tad, ja gar Eiropas krasta līniju tiks izveidots pienācīgi plašs šīs degvielas bunkurēšanas tīkls;
- turpmāki pētījumi ir nepieciešami jauktas attīrīšanas jomā un saistībā ar sašķidrinātās dabasgāzes krasta infrastruktūras attīstību;
- stabils tiesiskais regulējums veicinās ražotāju centienus risināt dažādas tehniskas problēmas.

## **Gūtā pieredze**

Pētīta esošo SEK zonu ietekme Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā. Pētījumos secināts, ka:

- ir izveidojusies ierobežojumu ievērošanas kultūra, taču faktisko atbilstības līmeni novērtēt nav iespējams;
- ir vairāki kontroles un noteikumu izpildes jautājumi, kurus nepieciešams risināt. Labāku minētās ES direktīvas izpildi varētu panākt tad, ja tās prasības iekļautu Parīzes Saprašanās memoranda protokolos;
- izvairīšanās no regulatīvo prasību pildīšanas varētu būt saistīta ar atbilstošas degvielas augsto cenu;
- SOx emisijas samazināšanas ieguvumi atsver izmaksas;
- prasībām neatbilstošu kuģu izmantošana pakāpeniski jāpārtrauc vai arī tie pēc iespējas ātri jāaprīko ar jaunu tehnoloģiju;
- jāizstrādā reāli iespējami scenāriji, lai varētu veikt pienācīgu novērtējumu par jaunā regulējuma radītajām izmaksām un izmaksu sadalījumu.

## **Ar degvielu saistītas problēmas**

Prognozēt kuģu degvielas cenas nākotnē ir sarežģīti. Tomēr ir skaidrs, ka degviela ar zemu sēra saturu ir ievērojami dārgāka nekā degviela ar lielu sēra saturu, kuru izmanto pašlaik. Pieņemot Roterdamu par tirgus atskaites ostu, degvielas cenas būs augstākas citās bunkurēšanas ostās, jo īpaši Dienvidēiropā.

Turklāt nešķiet, ka jautājumi par zema sēra satura degvielas pieejamību un cenu tiktu risināti.

Kuģu īpašniekiem un operatoriem radīsies ievērojams finansiāls apgrūtinājums. Tomēr ievērojami samazinot noteiktos robežlielumus, labums būs sabiedrībai kopumā.

## **Secinājumi un ieteikumi**

- Paredzams, ka kuģu satiksmes apjoms palielināsies, attiecīgi pieaugot arī ar to saistītajai SOx emisijai;
- Daudzās Eiropas valstīs kuģniecība ir lielākais atsevišķais acidifikācijas procesa izraisītājs;
- Jebkāda vides kaitējuma samazināšana dod labumu sabiedrībai kopumā;

- Attīrīšanas tehnoloģija jau ir pieejama;
- Atļautā SO<sub>x</sub> līmeņa ierobežošana un Eiropas SEK zonu paplašināšana būs stimuls tehniskajai pētniecībai emisijas mazināšanas un alternatīvu degvielu jomā;
- Ir paredzami tehniski jauninājumi un tiks veicināta saistītās uzņēmējdarbības kopu veidošanās. Jaunu SEK zonu noteikšana, tostarp SJO ietvaros, veicinātu efektīvu tiesiskā regulējuma ieviešanu saskaņā ar pastāvošo ostas valsts kontroles (OVK) režīmu;
- Apvienojot SEK zonu ierobežojumus ar programmas „Tīru gaisu Eiropā” (CAFE)<sup>1</sup> prasībām, varētu palielināties sagaidāmie uzlabojumi gaisa kvalitātē;
- Ir iespējama pārvadājumu novirzīšana uz tādām loģistikas ķēdēm vai alternatīvām, kas rada vēl lielāku piesārņojumu, taču kvantitatīvs novērtējums nav pieejams un tam būtu praktiska ietekme uz dažiem ES iekšējās tirdzniecības aspektiem.

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem secinājumiem, ieteikumi politikas veidošanai ir šādi:

- SEK zonu paplašināšana un attiecināšana un visu ES piekrasti radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visām ieinteresētajām personām un veicinātu tehnisko savietojamību tuvjūras kuģošanas flotē, kas apkalpo Eiropas ostas;
- arī blakus esošām trešām valstīm vajadzētu pieņemt stingrus vides noteikumus; tas nozīmē, ka ir nepieciešama politiska izpratne un sadarbība;
- lēmums nepaplašināt SEK zonas nozīmētu, ka saglabāsies tehniskas neatbilstības, konkurences problēmas un liels eksternalizācijas līmenis;
- nepieciešami papildu pētījumi, lai novērtētu, kāda ietekme uz globālo sasilšanu ir sēra emisijai atklātā jūrā;
- ir nepieciešams visaptverošs novērtējums par sašķidrinātās dabasgāzes bunkurēšanas vietu skaitu un jaudu;
- līdzekļi ir pieejami no ES un citiem finansēšanas avotiem; var būt nepieciešami precizējumi attiecībā uz šādas finansēšanas nosacījumiem.

---

<sup>1</sup> Komisijas programmas „Tīru gaisu Eiropā” (CAFE) mērķis ir izveidot ilgtermiņa, integrētu stratēģiju cīņai pret gaisa piesārņojumu un novērst tā ietekmi uz cilvēku veselību un vidi. Komisija nesen uzsāka tās gaisa vides politikas visaptverošu pārskatu, pamatojoties uz 2005. gada tematisko stratēģiju par gaisa piesārņojumu un CAFE iniciatīvu.