

DYREKCJA GENERALNA DS. POLITYK WEWNĘTRZNYCH UNII

**DEPARTAMENT POLITYCZNY B:  
POLITYKA STRUKTURALNA I POLITYKA SPÓJNOŚCI**

TRANSPORT I TURYSTYKA

# **OCENA SKUTKÓW POTENCJALNEGO ROZSZERZENIA ZAKRESU OBSZARÓW KONTROLI EMISJI TLENKÓW SIARKI NA SZCZEBLU UE WZDŁUŻ CAŁEJ EUROPEJSKIEJ LINII BRZEGOWEJ**

## **STRESZCZENIE**

### **Abstrakt**

Niniejsza notatka stanowi szczegółową analizę skutków decyzji politycznej dotyczącej obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SECA) w ogóle oraz ich dalszego rozszerzenia na wszystkie obszary morskie wzdłuż linii brzegowej UE. W tym celu w notatce przedstawiono najistotniejsze podstawowe informacje oraz wyniki badań, które posłużą dalszej debacie parlamentarnej w kwestii zasadności rozszerzenia obszarów SECA na regiony wzdłuż wybrzeży UE. Notatka ma na celu wsparcie procesu opracowywania strategii politycznej, zawiera również istotne fakty i dane oraz aktualne informacje dotyczące innych opinii naukowych opartych na ustaleniach wynikających z poszerzonych badań w tym temacie.

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

2012

PE 474.549

PL

Niniejszy dokument został zamówiony przez Komisję Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego.

## **AUTORZY**

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

## **WŁAŚCIWY ADMINISTRATOR**

Piero Soave  
Departament Polityczny B: Polityka Strukturalna i Polityka Spójności  
Parlament Europejski  
B-1047 Bruksela  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **POMOC REDAKCYJNA**

Nóra Révész

## **WERSJE JĘZYKOWE**

Oryginał: EN.  
Tłumaczenia: DE, FR.

## **O WYDAWCY**

W celu skontaktowania się z departamentem tematycznym lub zaprenumerowania jego comiesięcznego biuletynu prosimy pisać na adres: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Dokument ukończono w maju 2012 r.  
Bruksela, © Unia Europejska, 2012 r.

Niniejszy dokument jest dostępny przez Internet na stronie:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **SPROSTOWANIE**

Opinie wyrażone w niniejszym dokumencie są opinią wyłącznie autorów i niekoniecznie odzwierciedlają oficjalne stanowisko Parlamentu Europejskiego.

Powielanie i tłumaczenie do celów niehandlowych jest dozwolone pod warunkiem wskazania źródła oraz wcześniejszego poinformowania wydawcy i wysłania mu egzemplarza.

## **STRESZCZENIE**

Niniejsza notatka koncentruje się na surowych ograniczeniach dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych, w szczególności w wybranych morskich obszarach chronionych szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenie powietrza, czyli w tzw. obszarach kontroli emisji tlenków siarki (SECA). Notatka ma również na celu zbadanie zagrożeń wiążących się z rozszerzeniem obecnie obowiązujących obszarów SECA w Unii Europejskiej (UE) oraz rozważenie możliwości wprowadzenia nowych obszarów kontroli emisji tlenków siarki, łącznie z możliwością rozszerzania obszarów SECA na całą linię brzegową UE.

Zanieczyszczenie powietrza pochodzące ze statków, łącznie z zanieczyszczeniem tlenkiem siarki (SO<sub>x</sub>), ma znaczący wpływ na zdrowie oraz środowisko. Temat ten stanowi najwyższy priorytet polityczny, zarówno na europejskim, jak i na międzynarodowym szczeblu. Jest to kwestia skomplikowana, zarówno z punktu widzenia naukowego, jak i politycznego, w której w grę wchodzi konflikt interesów zainteresowanych stron.

### **Kontekst ustawodawczy**

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) jest odpowiedzialna za zapobieganie zanieczyszczeniu morza przez statki, głównie w oparciu o Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencja MARPOL). Załącznik VI do konwencji MARPOL, poświęcony problemowi emisji SO<sub>x</sub>, wprowadza koncepcję obszarów SECA tj. obszarów morskich, na których mają zastosowanie rygorystyczne ograniczenia emisji tlenków siarki.

- Obecnie załącznik VI ustala ograniczenie zawartości siarki do 3,5% na jednostkę masy poza obszarami SECA oraz do 1,0% wewnątrz obszarów SECA.
- Powyższe ograniczenia zostaną obniżone do 0,5% poza obszarami SECA w 2020 r. (w oparciu o ocenę wstępną w 2018 r.) oraz do 0,1% wewnątrz obszarów SECA w 2015 r.

Dyrektywa Unii Europejskiej 2005/33/WE została teoretycznie dostosowana do przepisów i rozporządzeń IMO w zakresie zawartości siarki w paliwie oraz w kwestii sposobów osiągnięcia zgodności. Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r. państwa członkowskie są zobowiązane do powzięcia wszelkich niezbędnych środków mających na celu zapewnienie, aby na statkach nie używano paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,1% na jednostkę masy podczas cumowania w porcie UE.

### **Analiza natężenia ruchu**

Decyzja w kwestii rozszerzenia obszarów SECA powinna opierać się na zmianach w natężeniu ruchu morskiego. Najważniejszym obszarem morskim w świetle niniejszej notatki jest obszar Morza Śródziemnego. Odbywający się tam ruch morski i handel mają tendencję wzrostową, a pomimo redukcji poziomów emisji samych w sobie zwiększone natężenie ruchu morskiego może powodować większe zagrożenie dla środowiska naturalnego. Należy zwrócić szczególną uwagę na kwestię rozszerzenia obszarów SECA na morzach europejskich jako środków redukujących obciążenie dla środowiska naturalnego.

## Wyzwania techniczne

Wprowadzenie ograniczeń zawartości siarki w paliwach żeglugowych doprowadziło do postępu w badaniach w zakresie redukcji zanieczyszczeń oraz paliw alternatywnych. Główne zagadnienia można podsumować w następujących punktach:

- dostępna jest technologia oczyszczania z użyciem płuczek, spełniająca większość wymogów technicznych, której koszt instalacji zmienia się znacząco w zależności od rodzaju statku, jego roku produkcji oraz rozmiarów;
- LNG używany jako paliwo żeglugowe stanowi obiecującą alternatywę pod warunkiem, że wzdłuż europejskiej linii brzegowej powstanie solidna sieć stacji bunkrowych;
- niezbędne są dalsze badania w zakresie zastosowania płuczek hybrydowych oraz stworzenie infrastruktury LNG wzdłuż linii brzegowej;
- stabilne ramy prawne wzmocnią wysiłki producentów mające na celu sprostanie różnym wyzwaniom technicznym.

## Wnioski

Zbadano skutki już istniejących obszarów SECA na Morzu Północnym i Bałtyckim. Przeprowadzone badania wykazały, że:

- istnieje kultura zgodności, jednak nie ma możliwości oszacowania rzeczywistego poziomu zgodności;
- należy zająć się problemami związanymi z nadzorowaniem i egzekwowaniem przestrzegania zasad. Można by skuteczniej egzekwować przestrzeganie wspomnianej powyżej dyrektywy UE, gdyby jej przepisy zostały zawarte w protokole memorandum paryskiego;
- nieprzestrzeganie zasad może wiązać się z wysokimi cenami paliwa zgodnego z normami;
- korzyści wynikające z redukcji emisji SO<sub>x</sub> przewyższają koszty;
- należy wycofać z produkcji niezgodne z normami paliwo lub wdrożyć nową technologię możliwie jak najszybciej;
- należy opracować realistyczny scenariusz zakładający przeprowadzenie odpowiedniej oceny kosztów nowego rozporządzenia oraz kosztów alokacji.

## Problemy paliwowe

Przewidywanie obowiązujących w przyszłości cen morskich paliw bunkrowych jest złożoną kwestią. Jednakże oczywiste jest, że ceny paliw o niskiej zawartości siarki są znacznie wyższe niż ceny obecnie stosowanych paliw o wysokiej zawartości siarki. Przyjmując, że Rotterdam jest portem bazowym dla ustalania cen rynkowych, szacuje się, że ceny paliwa będą wyższe w innych portach bunkrowych, w szczególności w Europie południowej.

Nie wygląda na to, aby problemy związane z dostępnością oraz ceną paliwa o niskiej zawartości siarki były rozwiązywane.

Na właścicieli oraz operatorów statków zostanie nałożone istotne obciążenie finansowe. Jednak znaczące obniżenie obowiązujących limitów wpłynie na zwiększenie korzyści dla społeczeństwa.

## Wnioski i zalecenia

- Szacuje się, że natężenie ruchu żeglugowego wzrośnie, a co za tym idzie, wzrośnie również wiążąca się z nim emisja SO<sub>x</sub>.
- Ruch żeglugowy jest największym źródłem zakwaszenia w wielu krajach europejskich.
- Jakakolwiek redukcja obciążenia dla środowiska przyniesie większe korzyści dla społeczeństwa.
- Technologia oczyszczania z użyciem płuczek jest już dostępna.
- Obniżenie dopuszczalnych zawartości SO<sub>x</sub> oraz jakiegokolwiek rozszerzenie europejskich obszarów SECA stanowiłoby bodziec do dalszych badań technicznych w zakresie redukcji zanieczyszczenia oraz paliw alternatywnych.
- Oczekuje się, że nastąpi rozwój innowacji technicznych oraz powiązanych z nimi klastrów przedsiębiorczości. Stworzenie nowych obszarów SECA zgodnie z ramami prawnymi IMO ułatwiłoby skuteczne egzekwowanie rozporządzeń w ramach obowiązującego systemu kontroli przeprowadzanych przez państwo portu.
- Połączenie limitów w obszarach SECA z wymogami programu „Czyste powietrze dla Europy”<sup>1</sup> podwyższyłoby poziom oczekiwanej poprawy jakości powietrza.
- Przejście z jednego rodzaju transportu na drugi, związany z bardziej zanieczyszczającymi łańcuchami logistycznymi lub alternatywny, byłoby możliwe, jednak nie są dostępne żadne oznaczenia ilościowe i miałyby to praktyczne konsekwencje dla części handlu wewnątrz UE.

W oparciu o powyższe ustalenia zalecenia polityczne można podsumować w następujących punktach:

- rozszerzenie obszarów SECA na całą linię brzegową UE zrównoważyłoby warunki dla wszystkich zainteresowanych stron oraz wzmocniłoby zgodność techniczną floty żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, obsługującej porty europejskie;
- również sąsiadujące państwa trzecie powinny przyjąć surowe przepisy dotyczące ochrony środowiska. Oznacza to, że niezbędne są polityczne porozumienie i współpraca;
- decyzja o nierozszerzeniu obszarów SECA utrwałaby niezgodności techniczne, problemy z konkurencją oraz szereg innych efektów zewnętrznych;
- niezbędne są dalsze badania mające na celu oszacowanie wpływu na globalne ocieplenie poziomu emisji tlenków siarki na otwartym morzu;
- należy również przeprowadzić szczegółową ocenę liczby oraz wydajności stacji bunkrowych LNG, jakie są potrzebne;
- dostępne jest finansowanie z UE oraz inne źródła finansowania. Mogą być niezbędne wąsko zdefiniowane korekty do tych warunków finansowania.

---

<sup>1</sup> Celem programu Komisji „Czyste powietrze dla Europy” jest ustalenie długoterminowej, zintegrowanej strategii, mającej na celu ograniczenie zanieczyszczenia powietrza oraz ochronę przed jego wpływem na zdrowie ludzkie oraz na środowisko. Niedawno Komisja rozpoczęła przegląd ogólny polityki dotyczącej powietrza w oparciu o strategię tematyczną dotyczącą zanieczyszczenia powietrza z 2005 r. oraz inicjatywę „Czyste powietrze dla Europy”.