



GENERALDIREKTORATET FÖR EU-INTERN POLITIK
DIREKTORAT B: STRUKTUR- OCH SAMMANHÅLLNINGSPOLITIK

TRANSPORT OCH TURISM

**EFFEKTERNA AV EN EVENTUELL
EU-BESLUTAD UTVIDGNING AV
SVAVELKONTROLLOMRÅDENA TILL HELA
DEN EUROPEISKA KUSTEN**

SAMMANFATTNING

Sammandrag

Denna rapport ger en ingående analys av effekterna av politiska beslut om svavelkontrollområden i allmänhet samt om en utvidgning av dem till alla områden utefter EU:s kuster. Rapporten innehåller relevant bakgrundsinformation och forskningsresultat som kommer att fungera som stöd i den parlamentariska debatten om möjligheterna att utvidga svavelkontrollområdena till att omfatta EU:s kustregioner. Utöver målet om att stödja den politiska utvecklingen omfattar resultaten i denna rapport även aktuell information och statistik samt andra vetenskapliga åsikter, som bygger på resultaten av den utvidgade undersökningen om denna fråga.

Detta dokument har beställts av Europaparlamentets utskott för transport och turism.

FÖRFATTARE

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

ANSVARIG HANDLÄGGARE

Piero Soave
Europaparlamentet
Direktoratet för struktur- och sammanhållningspolitik
E-post: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONELLT STÖD

Nóra Révész

SPRÅKVERSIONER

Original: EN.
Översättningar: DE, FR.

OM UTGIVAREN

Du kan kontakta Utredningsavdelningen eller prenumerera på det månatliga nyhetsbrevet genom att skriva till: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskriptet klart i maj 2012.
Brüssel, © Europeiska unionen 2012.

Detta dokument finns tillgängligt på Internet på:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ANSVARSFRI SKRIVNING

De åsikter som framförs i texten är upphovsmännens och utgör inte nödvändigtvis Europaparlamentets officiella ståndpunkt.

Återgivning eller översättning för icke-kommersiellt bruk är tillåtet, under förutsättning att källan anges och att utgivaren meddelas i förväg och får en skriftlig kopia.

SAMMANFATTNING

Denna rapport rör de strikta begränsningarna av svavel i marina bränslen, i synnerhet i vissa utvalda skyddade områden som är särskilt känsliga för luftföroreningar, de så kallade svavelkontrollområdena. I rapporten undersöks även vilka risker som en utvidgning av EU:s befintliga kontrollområden skulle kunna medföra och man diskuterar möjligheten att införa nya kontrollområden, däribland en eventuell utvidgning till att omfatta hela EU:s kust.

Luftföroreningar, inklusive svaveloxider (SO_x), från fartyg påverkar hälsan och miljön. Frågan har hög politisk prioritet, både på europeisk och internationell nivå. Det är en såväl vetenskapligt som politiskt komplicerad fråga där det finns konkurrerande intressen.

Rättslig bakgrund

Internationella sjöfartsorganisationen ansvarar för att förebygga föroreningar från fartyg, genom framför allt MARPOL-konventionen. I bilaga VI till MARPOL-konventionen tar man upp frågan om svavelutsläpp och man inför även konceptet med svavelkontrollområden, dvs. havsområden där det finns strikta begränsningar av svavelutsläppen.

- I bilaga VI fastslås för närvarande gränsvärden för svavel på 3,5 viktprocent utanför svavelkontrollområdena och 1,0 procent inom dessa områden.
- Dessa gränser kommer att sänkas till 0,5 procent utanför svavelkontrollområdena fram till 2020 (efter en mellanliggande utvärdering under 2018) och 0,1 procent inom områdena till 2015.

Europaparlaments och rådets direktiv 2005/33/EG följer i princip Internationella sjöfartsorganisationens bestämmelser om svavelhalten i bränslen och kontrollmetoder för detta. Från den 1 januari 2010 är medlemsstaterna ålagda att vidta alla åtgärder som krävs för att se till att fartygen inte använder marina bränslen med ett svavelinnehåll på mer än 0,1 viktprocent när fartygen ligger i hamn i unionen.

Analys av trafiksituationen

Beslut om en utvidgning av svavelkontrollområdena måste fattas med hänsyn till de ändrade trafikvolymerna. Den största oron gäller Medelhavet. Trafiken och handeln förväntas växa och även om utsläppsnivåerna per fartyg kommer att minska, så kan trafikökningen medföra att miljöproblemen växer. En utvidgning av svavelkontrollområdena runt Europas vatten bör ses som ett sätt att minska belastningarna på miljön.

Tekniska utmaningar

Införandet av svavelgränser i fartygsbränslet har stimulerat den tekniska forskningen för att minska utsläppen och hitta alternativa bränslen. Under följande punkter sammanfattas de viktigaste frågorna:

- Det finns skrubberteknik som löser de flesta tekniska problem, men installationskostnaden varierar kraftigt beroende på fartygets typ, ålder och storlek.
- Flytande naturgas är ett lovande alternativ förutsatt att man kan bygga upp ett omfattande nät med bunkringsplatser utefter den europeiska kusten.

- Det behövs mer forskning om hybridkrubbrar och om utvecklingen av landbaserad infrastruktur för flytande naturgas.
- En stabil regleringsram kommer att leda till att tillverkarnas försök att lösa de tekniska utmaningarna tilltar.

Tidigare erfarenheter

Effekterna av svavelkontrollområden i Nordsjön och Östersjön har undersökts. Undersökningen visar att

- det för närvarande finns en tendens att följa bestämmelserna, men i vilken grad detta sker har inte kunnat fastställas,
- det finns olösta frågor rörande kontroll och efterlevnad; efterlevnaden av EU-direktivet skulle kunna förbättras om det ingick i Paris MoU-protokollen,
- underlåtelse att följa reglerna skulle kunna vara kopplat till den höga kostnaden för godkända bränslen,
- fördelarna med minskade svaveldioxidutsläpp överstiger kostnaderna,
- fartyg som inte uppfyller kraven bör fasas ut eller så bör ny teknik införas så snart som möjligt,
- man bör ta fram realistiska scenarier för att korrekt kunna bedöma kostnaderna av den nya förordningen, samt även fördelningen av kostnaderna.

Bränslefrågor

Att förutse framtida priser för bunkring av fartyg är svårt. Men det är uppenbart att bränslen med en låg svavelhalt är betydligt dyrare än bränslen med hög svavelhalt. Eftersom Rotterdam utgör bashamnen för marknaden kan man förmoda att bränslepriserna blir högre i andra hamnar, framför allt i Sydeuropa.

Det finns en tendens att ignorera frågan om tillgången till bränsle med låg svavelhalt och priset på detta.

Nya regler kommer att innebära en stor ekonomisk börda för fartygsägare och rederier. Genom den kraftiga sänkningen av gränsvärdena ökar dock fördelarna för samhället.

Slutsatser och rekommendationer

- Fartygstrafiken förväntas öka och därmed kommer även svaveloxidutsläppen från fartygen att öka.
- Sjöfarten är den enskilt största försurningskällan i många stater i Europa.
- En minskad belastning på miljön kommer att ha vidare samhällseffekter.
- Skrubberteknik finns redan tillgänglig.
- En sänkning av svaveloxidgränserna och en utvidgning av de europeiska svavelkontrollområdena skulle stimulera till teknisk forskning som syftar till att minska utsläppen och hitta alternativa bränslen.
- Den tekniska innovationen och främjandet av företagskluster för detta förväntas tillta. Införandet av nya svavelkontrollområden, i enlighet med Internationella

sjöfartsorganisation ram, möjliggör en effektiv efterlevnad av reglerna inom den befintliga hamnstatskontrollen.

- Genom en kombination av svavelkontrollgränser och CAFE-programmets¹ krav förväntas det ske större förbättringar i luftkvaliteten.
- Det är tänkbart att åtgärderna leder till en övergång till logistikkedjor eller logistikalternativ som orsakar större föroreningar, men omfattningen på detta har inte utretts och en sådan effekt skulle i praktiken endast påverka viss handel inom EU.

Utifrån ovannämnda resultat rekommenderas följande politiska åtgärder:

- En utvidgning av svavelkontrollområdena i EU skulle skapa rättvisa konkurrensvillkor för alla intressenter och leda till att den närsjöfartsflotta som angör europeiska hamnar skulle uppfylla de tekniska kraven i större utsträckning.
- Även angränsande tredjeländer bör anta stränga miljöregler, vilket kräver förståelse och samarbete i politiken.
- Om man beslutar att inte utvidga svavelkontrollområdena kommer frågorna om teknisk inkompatibilitet och konkurrens att kvarstå, samtidigt som ett stort antal externa effekter fortfarande kommer att finnas kvar.
- Det behövs mer forskning om vilka effekter utsläpp av svavel på öppet hav har för den globala uppvärmningen.
- Det måste göras en ingående utvärdering av hur många bunkringsplatser för flytande naturgas som behövs och vilken kapacitet dessa bör ha.
- Det finns tillgängliga finansieringskällor och EU-medel men en fokuserad justering av finansieringsvillkoren kan behöva göras.

¹ Syftet med kommissionens program för ren luft i Europa (Clean Air for Europe – CAFE) är att etablera en långsiktig, integrerad strategi för att bekämpa luftföroreningarna och skydda människors hälsa och miljön mot effekterna av dem. Kommissionen inledde nyligen en ingående översyn av sin luftpolitik utifrån den tematiska strategin om luftföroreningar från 2005 och CAFE-initiativen.