



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2011/0190(COD)

17.1.2012

YTTRANDE

från utskottet för transport och turism

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

Föredragande: Vilja Savisaar-Toomast

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

År 2008 enades Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om nya gränsvärden för svavelhalten i marina bränslen. För svavelkontrollområdena (Seca) sänktes gränsvärdet från 1,5 procent till 1 procent från den 1 juli 2010 och till 0,1 procent från den 1 januari 2015. Svavelkontrollområdena i EU utgörs av Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Gränsvärdet för andra havsområden kommer att sänkas från 4,5 procent till 3,5 procent från den 1 januari 2012 och till 0,5 procent från den 1 januari 2020. Införandet av den 0,5-procentiga gränsen skulle kunna fördröjas med fem år om man vid den översyn som planerats för 2018 konstaterar att det är en obalans mellan utbudet av och efterfrågan på lämpliga bränslen.

Passagerarfartyg i reguljär trafik måste för närvarande uppfylla Seca-gränsvärdena oavsett om de trafikerar dessa områden eller inte. Kommissionen föreslår att dessa fartyg ska omfattas av den 0,1-procentiga gränsen från 2020. Skälet till den femåriga fördröjningen i förhållande till Seca är att undvika eventuella problem med bristande bränsletillgång.

Internationella åtaganden

Det står klart att unionslagstiftningen måste anpassas efter unionens internationella åtaganden, med hänsyn till att EU:s medlemsstater har ställt sig bakom skärpningen av IMO-gränserna och fastställandet av de tre europeiska svavelkontrollområdena. Om man inte gör det kommer rättsläget att bli oklart, och dessutom kommer förtroendet för unionens förhandlare att minska, inom både IMO och andra internationella forum, när de försöker övertala tredjeländer att anta och genomföra internationella standarder.

Fördelar för hälsan

Dessutom bör de lägre svavelgränserna leda till avsevärda förbättringar av folkhälsan i EU. Enligt kommissionens kostnads- och nyttoanalys skulle en gräns på 0,10 procent i svavelkontrollområdena förhindra över 17 000 för tidiga dödsfall per år 2020. Det skulle även leda till avsevärt färre respiratoriska sjukdomar.

Eftersom passagerarfartyg i reguljär trafik normalt befinner sig nära kusten skulle tillämpningen av en 0,10-procentig gräns få stor inverkan på luftkvaliteten i kustområdena och tycks därför motiverad.

De omfattande fördelarna för hälsan gör att man bör överväga huruvida den lägre svavelgränsen inte bör gälla andra europeiska vatten.

Rättvis konkurrens

Att utöka den geografiska omfattningen av den 0,10-procentiga gränsen skulle också vara ett sätt att ta tag i frågan om att olika gränser gäller i olika europeiska kustvatten. Vissa hävdar att detta gör att de rederier som är verksamma i svavelkontrollområdena får en konkurrensnackdel både i förhållande till rederier i andra områden och i förhållande till landtransporten.

EU skulle kunna begränsa utsläppen upp till ett visst avstånd från kusten utan godkännande från IMO. Det skulle dock innebära en risk att trafiken dirigerades om från europeiska hamnar till hamnar i Nordafrika. Förenta staterna och Kanada har infört en gräns på 200 sjömil, men de bad IMO om fastställande av detta.

Medlemsstaterna och kommissionen bör därför sträva efter att andra europeiska havsområden ska fastställas som svavelkontrollområden av IMO.

Att upprätthålla sjöfartens konkurrenskraft

Parlamentet har ständigt ställt sig bakom målet att främja sjöfarten eftersom den är mindre skadlig för miljön. Om lägre svavelgränser skulle innebära att varor som för närvarande fraktas med sjötransport transporterades med lastbil (trafikomställning från sjö- till landtransport), skulle det vara mycket ovälkommet med hänsyn till miljöskador (särskilt på grund av växthusgasutsläpp) och ökade trafikstockningar.

Olika studier har gett mycket varierande uppskattningar av den sannolika inverkan av nya gränser på andelen varor som fraktas med sjötransport. Det verkar dock tydligt att effekterna varierar beroende på vilken produkt som fraktas och på rutten. Produkter med relativt högt volym-värde-förhållande (till exempel trävaror eller metallmalmer) skulle kunna vara mer utsatta än industrivaror. Riktat stöd kan därför vara lämpligt.

IMO-avtalet och kommissionens förslag bidrar redan till att begränsa inverkan på sjöfartens konkurrenskraft genom att man tillåter utsläppsminskningmetoder (så kallade "skrubbrar") eller en blandning av bränsle och flytande naturgas (LNG). Detta kommer att ge rederierna möjlighet att välja det mest ekonomiska sättet att uppfylla dessa gränser, utifrån fartygets ålder och storlek samt de rutter som det förväntas trafikera.

Även om fartygsägare och leverantörer av utrustning är oeniga om tillgången till skrubbrar och deras tillförlitlighet, skulle en fördröjning av införandet av den 0,10-procentiga gränsen minska incitamenten att satsa på den forskning och utveckling som krävs. Dessutom skulle alla undra om den nya tidsfristen skulle kunna skjutas fram ännu en gång. Detta skulle ytterligare undergräva argumenten för att investera i denna teknik.

De som överväger att använda flytande naturgas står inför ett hönan och ägget-dilemma: Fartygsägarna vill inte utrusta sina fartyg så att de kan använda flytande naturgas utan att veta att tillräckligt med hamnar kan tillhandahålla sådant bränsle, och hamnarna drar sig för att investera på grund av den osäkra efterfrågan. Stöd via statligt stöd, det transeuropeiska transportnätet och/eller Marco Polo-programmet skulle kunna hjälpa till att lösa situationen.

En ny kod för flytande naturgas och liknande bränslen håller för närvarande på att utvecklas inom IMO. Den bör införas 2014 i samband med nästa översyn av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas). Med tanke på att flytande naturgas är ett rent bränsle som praktiskt taget utesluter svaveldioxidutsläpp bör medlemsstaterna göra en särskild satsning på att se till att tillräckligt med sådant bränsle finns tillgängligt och att säkerhetskraven kan uppfyllas, bland annat möjligheten att tanka medan passagerare går ombord på eller går av fartygen.

Slutsats

Oavsett de utmaningar som de nya gränserna kommer att innebära för fartygsägare, operatörer och hamnar, måste EU fullgöra sina internationella åtaganden och införa gränsen på 0,10 procent från 2015. Med tanke på att halva förberedelsetiden för denna gräns redan har gått är det nu viktigt att kommissionen vidareutvecklar sin verktygslåda med åtföljande åtgärder och att branschen drar nytta av flexibiliteten att välja mellan lågsvavliga bränslen, skrubbrar eller flytande naturgas.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Enligt direktiv 1999/32/EG ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet och lägga fram förslag till ändringar, särskilt när det gäller sänkningar av gränsvärdena för svavel för marina bränslen i svavelkontrollområdena (Seca), med **beaktande av** det arbete som utförs inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Ändringsförslag

(4) Enligt direktiv 1999/32/EG ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet och lägga fram förslag till ändringar, särskilt när det gäller sänkningar av gränsvärdena för svavel för marina bränslen i svavelkontrollområdena (Seca), **i enlighet** med det arbete som utförs inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Motivering

IMO beslutar om sänkningen av gränsvärdena för svavelhalt i marina bränslen. Detta är en viktig uppgift som bör skötas på internationell nivå, som är den lämpligaste beslutsnivån. I sitt förslag bör kommissionen framhäva de internationella organisationernas betydelse och inte ge intryck av att IMO:s arbete är av sekundär betydelse och att det kan ändras utan att övriga berörda internationella parter först meddelas.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 4a (nytt)

(4a) Kommissionen måste även utvärdera konsekvenserna av att anpassa sjötransportsektorn på grundval av rapporter från medlemsstaterna i syfte att i tidigare led kunna planera lämpliga stödåtgärder, särskilt genom att undersöka bränsletillgången, bränslepriset, riskerna för trafikomställning från sjö- till landtransport samt detta direktivs inverkan på samtliga ekonomiska aktörer i sjötransportsektorn. Resultaten av dessa undersökningar skulle göra det möjligt att förtydliga kommissionens förslag när det gäller den praktiska användningen av dess verktygslåda, som det hänvisas till i arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 16 september 2011 ”Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox”, och genomförandet av systemet för hållbara sjötransporter.

Motivering

Andemeningen i kommissionens meddelande COM(2011)0441 är att stödåtgärderna är mycket viktiga för att hjälpa sjötransportsektorn att anpassa sig. Man måste undvika att sjöfartstjänsterna minskar i omfattning och följaktligen måste man i tidigare led utvärdera konsekvenserna av detta direktiv när det gäller kravuppfyllelse, i syfte att planera möjliga och lämpliga åtgärder för att följa upp kommissionens förslag om stödåtgärder för operatörerna i sektorn.

Ändringsförslag 3

**Förslag till direktiv
Skäl 4b (nytt)**

(4b) Vissa metoder för minskning av svaveloxidutsläppen kan generera avfall, särskilt spillvatten som innehåller kvicksilver, selen och andra spårämnen

som kan kräva att spillvattnet renas innan det bortskaffas. Kommissionen bör anta riktlinjer för en harmoniserad utveckling av mottagningsanordningar i EU:s hamnar.

Motivering

Svaveloxidskrubbrar kan fungera effektivt för att minska utsläppen, men kan samtidigt generera avfall som inte får släppas ut i havet. Kommissionen bör främja utvecklingen av den infrastruktur som krävs för att i EU:s hamnar ta emot och rena spillvatten från skrubbrar.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv

Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Genom den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen införs bland annat strängare gränsvärden för svavel för marina bränslen i svavelkontrollområdena (1,00 % från och med den 1 juli 2010 och 0,10 % från och med den 1 januari 2015), liksom i havsområden utanför svavelkontrollområdena (3,5 % från och med den 1 januari 2012 och, i princip, 0,50 % från och med den 1 januari 2020). De flesta medlemsstaterna är till följd av sina internationella åtaganden skyldiga att kräva att fartyg från och med den 1 juli 2010 använder bränsle med maximalt 1,00 % svavel i svavelkontrollområdena. För att säkerställa förenligheten med internationell rätt och garantera en korrekt tillämpning av de nya gränsvärdena för svavel i unionen bör bestämmelserna i direktiv 1999/32/EG anpassas till den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen. ***För att säkerställa en viss minimikvalitet på det bränsle som fartyg använder för bränsle- eller teknikbaserad efterlevnad bör inte marina bränslen vars svavelhalt överstiger den allmänna nivån på 3,5 viktprocent få användas eller släppas ut på marknaden i unionen.***

Ändringsförslag

(6) Genom den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen införs bland annat strängare gränsvärden för svavel för marina bränslen i svavelkontrollområdena (1,00 % från och med den 1 juli 2010 och 0,10 % från och med den 1 januari 2015), liksom i havsområden utanför svavelkontrollområdena (3,5 % från och med den 1 januari 2012 och, i princip, 0,50 % från och med den 1 januari 2020). De flesta medlemsstaterna är till följd av sina internationella åtaganden skyldiga att kräva att fartyg från och med den 1 juli 2010 använder bränsle med maximalt 1,00 % svavel i svavelkontrollområdena. För att säkerställa förenligheten med internationell rätt och garantera en korrekt tillämpning av de nya gränsvärdena för svavel i unionen bör bestämmelserna i direktiv 1999/32/EG anpassas till den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen.

Motivering

Den sista meningen flyttas till skäl 6b (nytt) för att öka tydligheten och undvika all antydning om att denna gräns på 3,50 viktprocent skulle påverka frakten av högsvavligt bränsle med fartyg.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) Med tanke på att lägre svavelutsläpp medför bättre luftkvalitet och bättre hälsoförhållanden och för att fastställa likvärdiga minimivillkor för sjötransportsektorn överallt i unionen bör kommissionen med en tydlig tidsplan föreslå att gränsen på 0,10 % utökas till andra hav som gränsar till medlemsstaternas landmassa så att ett visst avstånd från unionens kustlinje täcks.

Motivering

Enligt en utvärderingsundersökning som gjorts för kommissionens räkning skulle en sänkning av gränsvärdet för svavelutsläpp till 0,10 % i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen förhindra över 17 000 för tidiga dödsfall per år 2020. Att tillämpa denna gräns på andra hav eller att införa en gräns som bygger på avståndet från kusten (de kanadensiska och amerikanska gränserna gäller upp till 200 sjömil från kusten) skulle rädda fler liv och hjälpa medlemsstaterna att uppfylla luftkvalitetskraven.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv Skäl 6b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6b) För att säkerställa en viss minimikvalitet på det bränsle som fartyg använder för bränsle- eller teknikbaserad efterlevnad bör inte marina bränslen vars svavelhalt överstiger den allmänna nivån på 3,50 viktprocent få användas eller

***släppas ut på marknaden i unionen.
Denna gräns bör endast gälla bränsle som
används för att driva fartyg och inte
bränsle som fraktas med fartyg.***

Motivering

Användningen av bränsle med överdrivet hög svavelhalt skulle kunna leda till utsläpp av spillvatten som skulle påverka den marina miljön negativt. Det är dock viktigt att vara tydlig med att den gräns som avses i artikel 3a endast gäller bränsle som används för att driva fartyg. Frakt av högsvavligt bränsle med fartyg bör inte påverkas av denna artikel.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Passagerarfartyg befinner sig för det mesta i hamnar eller nära kusten och deras inverkan på människors hälsa och miljön är betydande. Dessa fartyg måste använda marina bränslen med samma maximala svavelhalt som gäller i svavelkontrollområdena (1,5 %). Med tanke på att strängare svavelkrav kommer att tillämpas i svavelkontrollområdena är det, med tanke på behovet att förbättra luftkvaliteten runt hamnar och i kustområden utanför svavelkontrollområdena, motiverat att låta samma krav gälla för passagerarfartyg.

Införandet av nya Seca-krav för passagerarfartyg skulle dock skjutas upp fem år så att man undviker problem med bristande bränsletillgång.

Ändringsförslag

(7) Passagerarfartyg befinner sig för det mesta i hamnar eller nära kusten och deras inverkan på människors hälsa och miljön är betydande. Dessa fartyg måste använda marina bränslen med samma maximala svavelhalt som gäller i svavelkontrollområdena (1,5 %). Med tanke på att strängare svavelkrav kommer att tillämpas i svavelkontrollområdena är det, med tanke på behovet att förbättra luftkvaliteten runt hamnar och i kustområden utanför svavelkontrollområdena, motiverat att låta samma krav gälla för passagerarfartyg.

Motivering

Gränsvärdet för svavel på 0,10 % bör utvidgas till fartyg som bedriver reguljär passagerartrafik. För att undvika eventuella konkurrenssnedvridningar bör detta gränsvärde börja gälla 2015, samtidigt som i svavelkontrollområdena.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8a) Vid genomförandet av den 0,10-procentiga gränsen de närmaste åren efter 2015 bör man beakta den osäkra tillgången på lågsvavligt bränsle och oenigheten om hur effektiv och tillförlitlig utsläppsminskningstekniken är. Kommissionen och medlemsstaterna bör särskilt främja införandet av skrubberteknik och avstå från att vidta åtgärder mot företag som verkligen anstränger sig för att följa reglerna. Medlemsstaterna bör se till att kravenligt bränsle är tillgängligt och distribueras på ett välavvägt sätt i enlighet med bestämmelse nr 18 i den reviderade bilaga VI till Marpolkonventionen. Om sådant bränsle inte skulle finnas tillgängligt i vissa hamnar bör fartyget få åberopa det undantag som anges i den reviderade bilaga VI till Marpolkonventionen och som gäller fartyg som, trots alla försök att köpa kravenlig eldningsolja, inte har kunnat få tag på sådan olja. Fartyget bör inte tvingas att avvika från sin fastlagda rutt eller att i onödan skjuta upp resan för att uppfylla kraven.

Motivering

De gränser som härrör från den ändrade bilaga VI till Marpolkonventionen är internationella åtaganden som har godkänts av medlemsstaterna, men det är viktigt att man under de närmaste åren efter 2015 vid genomförandet beaktar tillgången på lämpliga bränslen och tekniker. En viss tolerans bör visas de företag som försöker följa reglerna men stöter på praktiska problem.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11a) Att förhindra trafikomställningar från sjö- till landtransport är särskilt viktigt med tanke på att en ökning av andelen varor som transporteras på vägarna skulle gå stick i stäv med EU:s klimatförändringsmål och öka trafikstockningarna.

Motivering

De genomsnittliga koldioxidutsläppen per tonkilometer från godstransporter på väg är sju gånger högre än för sjötransporten. Följaktligen bör åtgärder vidtas för att undvika att detta direktiv orsakar en trafikomställning från sjö- till landtransport till följd av högre bränslekostnader för fartygen. Ökad vägtransport skulle också leda till trafikstockningar och högre bullernivåer, två faktorer som redan innebär allvarliga problem för EU-medborgarna.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv Skäl 11b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11b) Kostnaderna för genomförandet av de nya kraven på minskade svavelutsläpp riskerar att leda till trafikomställningar från sjö- till landtransport, vilket är särskilt oroväckande för områden och industrier som är starkt beroende av sjötransport. Kommissionen bör utnyttja befintliga instrument såsom Marco Polo-programmet och det transeuropeiska transportnätet fullt ut, särskilt i medlemsstater som gränsar till ett svavelkontrollområde, för att ge riktat stöd och minimera risken för sådana trafikomställningar. Med hänsyn till den nuvarande ekonomiska situationen och direktivets möjliga effekter bör kommissionen lägga fram konkreta

åtgärder som ger industrin ekonomiskt och finansiellt stöd för att främja miljövänlig teknik inom sjöfarten före januari 2015, och som särskilt beaktar bränsletillgången, bränslepriset, riskerna för trafikomställning från sjö- till landtransport samt effekterna av de åtgärder som vidtas genom detta direktiv på samtliga ekonomiska aktörer i sjötransportsektorn.

Motivering

Högre fartygsbränslekostnader är särskilt problematiskt när det gäller varor med ett högt volym-värde-förhållande, till exempel papper och malm. Projekt för att främja användningen av flytande naturgas eller skrubberteknik är redan berättigade till stöd från Marco Polo-programmet och det transeuropeiska transportnätets program för höghastighetsleder till sjöss, men detta stöd måste upprätthållas och förbättras om man ska kunna minimera trafikomställningar från sjö- till landtransport.

Ändringsförslag 11

**Förslag till direktiv
Skäl 12a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a) Användningen av flytande naturgas utesluter praktiskt taget svavelutsläpp. En ny kod för fartyg som drivs med flytande naturgas förväntas införas 2014 i samband med nästa översyn av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas). Medlemsstaterna bör ägna särskild uppmärksamhet åt behovet av att garantera att sådana fartyg, inklusive bunkringsförfarandena, är säkra och tillgängliga samtidigt som man förhindrar att den ändrade Solas-konventionen skapar onödiga hinder för användningen av flytande naturgas. Kommissionen bör i så stor utsträckning som möjligt använda EU:s medel, såsom Marco Polo-programmet, för att främja användningen av lågsvavlig flytande naturgas som bränsle i sjöfartssektorn.

Medlemsstaterna bör bidra till denna utveckling genom att bevilja skattelättnader för fartygsägare som investerar i användningen av flytande naturgas eller i utvecklingen och användningen av skrubberteknik.

Motivering

Det är viktigt dra nytta av erfarenheter vid översynen av bilaga VI till Marpolkonventionen (som man enades om 2008 men där kommissionens förslag inte kom förrän nästan tre år senare och vissa medlemsstater som en följd av detta ifrågasatte det man hade enats om). Medlemsstaterna, som till skillnad från kommissionen är IMO-medlemmar, bör se till att den nya koden för flytande naturgas främjar användningen av denna renare bränslekälla utan att släppa på säkerhetsstandarderna.

Säkerhetsbestämmelser för bunkringsförfaranden och tillgång till bunkringsanläggningar bör beaktas.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv Skäl 12b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12b) För fartyg som ligger vid kaj får medlemsstaterna, som en alternativ utsläppsminskningåtgärd, underlätta användningen av el som genereras på land, i stället för el som genereras ombord på fartyget.

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 4 Direktiv 1999/32/EG Artikel 3a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska se till att marina bränslen inte används **eller släpps ut på marknaden** inom deras territorier om svavelhalten överstiger 3,5 viktprocent.”

Medlemsstaterna ska se till att marina bränslen inte används inom deras territorier om svavelhalten överstiger 3,50 viktprocent. **Marina bränslen med en**

svavelhalt som överstiger 3,50 viktprocent bör endast få användas i kombination med utsläppsminskningssmetoder som har minst samma positiva påverkan på miljön som den som kan uppnås genom användningen av lågsvavliga bränslen.”

Motivering

Bränslen som har en högre svavelhalt än 3,50 procent bör inte förbjudas generellt om man samtidigt ska främja utsläppsminskande teknik som kan använda bränslen med en högre svavelhalt. Bränslen med en högre svavelhalt bör endast få användas i unionen i kombination med lämpliga tekniska utsläppsminskningssmetoder.

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led a

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4a – rubriken

Kommissionens förslag

”Maximal svavelhalt i marina bränslen som används på territorialvatten, i exklusiva ekonomiska zoner och i medlemsstaternas utsläppskontrollområden, inklusive svavelkontrollområden, och av passagerarfartyg som används i **reguljär** trafik till eller från unionens hamnar”

Ändringsförslag

”Maximal svavelhalt i marina bränslen som används på territorialvatten, i exklusiva ekonomiska zoner och i medlemsstaternas utsläppskontrollområden, inklusive svavelkontrollområden, och av passagerarfartyg som används i trafik till eller från unionens hamnar”

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led b

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4a – punkt 1

Kommissionens förslag

”1. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner **eller** i de utsläppskontrollområden som ingår i

Ändringsförslag

”1. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner, i de utsläppskontrollområden som ingår i

svavelkontrollområden, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

svavelkontrollområden *och i deras territorialvatten som inte ingår i svavelkontrollområden*, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 6 – led b
Direktiv 1999/32/EG
Artikel 4a – punkt 1a – stycke 2

Kommissionens förslag

Denna punkt ska gälla alla fartyg oavsett flagg, även fartyg som påbörjat sin resa utanför unionen.”

Ändringsförslag

Denna punkt ska gälla alla fartyg oavsett flagg, även fartyg som påbörjat sin resa utanför unionen.

Fartyg som används i närsjöfart ska undantas från bestämmelserna i första stycket led b. För sådana fartyg fortsätter bestämmelserna i första stycket led a att gälla under en övergångsperiod på fem år.

Om det är nödvändigt för att detta undantag ska kunna tillämpas, förväntas EU-medlemsstaterna skapa de rättsliga förutsättningarna för detta i IMO.”

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 6 – led c
Direktiv 1999/32/EG
Artikel 4a – punkt 1a – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag

”1a. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i *utsläppskontrollområdena*, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

Ändringsförslag

”1a. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i *de utsläppskontrollområden som inte ingår i svavelkontrollområden*, om dessa bränslen

har en svavelhalt som överstiger:

Motivering

För att förhindra konkurrenssnedvridningar bör Seca-gränsvärdena för svavelhalt i marina bränslen tillämpas enhetligt i samtliga medlemsstaters territorialvatten.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led c

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4a – punkt 1a – led b

Kommissionens förslag

b) **0,50 viktprocent** från och med den
1 januari 2020.

Ändringsförslag

b) **0,10 viktprocent** från och med den
1 januari 2015.

Motivering

För att förhindra konkurrenssnedvridningar bör Seca-gränsvärdena för svavelhalt i marina bränslen tillämpas enhetligt i samtliga medlemsstaters territorialvatten.

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led d

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4a – punkt 2

Kommissionens förslag

”Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a i detta direktiv när det gäller fastställande av svavelkontrollområden på grundval av IMO:s beslut i enlighet med bestämmelse nr 14.3.2 i bilaga VI till Marpolkonventionen.”

Ändringsförslag

”Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a i detta direktiv när det gäller fastställande av svavelkontrollområden på grundval av IMO:s beslut i enlighet med bestämmelse nr 14.3.2 i bilaga VI till Marpolkonventionen. ***Införandet av nya utsläppskontrollområden ska ske genom det IMO-förfarande som gäller enligt bilaga VI till Marpolkonventionen, med stöd av lämpliga handlingar som bygger på ekonomiska och miljömässiga forskningsrön.***”

Ändringsförslag 20

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 – led e

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4a – punkt 4 – inledningen

Kommissionens förslag

”4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i de utsläppskontrollområden som inte ingår i svavelkontrollområden, av passagerarfartyg i *reguljär* trafik till eller från någon hamn i unionen, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

Ändringsförslag

”4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att marina bränslen inte används på deras territorialvatten, i deras exklusiva ekonomiska zoner eller i de utsläppskontrollområden som inte ingår i svavelkontrollområden, av passagerarfartyg i trafik till eller från någon hamn i unionen, om dessa bränslen har en svavelhalt som överstiger:

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6 - led e

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4a – punkt 4 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) 0,50 % från och med den 1 januari 2015.

Motivering

Enligt kommissionens förslag bör gränsen för passagerarfartyg i reguljär trafik (som för närvarande ligger i linje med Seca-gränsen) sänkas till 0,10 procent 2020, fem år efter det att Seca-gränsen nått det värdet. Detta är visserligen motiverat för att man ska kunna säkra tillgången på lågsvavligt bränsle, men eftersom dessa passagerarfartyg normalt befinner sig nära kusten skulle det finnas betydande hälsomässiga fördelar med att sänka gränsen till ett mellanliggande värde 2015.

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6– led e

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4a – punkt 6 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

da) tillåta ett fartyg som inte uppfyller bestämmelserna i detta direktiv att åberopa de åtgärder som avses i bestämmelse nr 18.2.2 och 18.2.3, om de villkor som räknas upp i bestämmelse nr 18.2.1 är uppfyllda.

Motivering

Enligt bestämmelse nr 18 i Marpolkonventionen ska ett fartyg som kan bevisa att det inte har kunnat fylla på sina bränsledepåer inte vara skyldigt att ändra eller senarelägga sin rutt för att uppfylla bestämmelserna i denna konvention. Syftet med detta tillägg är således att i detta direktiv införliva detta undantag som gäller för fartyg som undantagsvis behöver anlöpa en EU-hamn utan att först ha kunnat tanka.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4b – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska se till att marin dieselbrännolja med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent inte släpps ut på marknaden på deras territorier. ***utgår***

Motivering

Den nya artikel 4b bör strykas eftersom oljeindustrin förväntas tillhandahålla marin dieselbrännolja med en svavelhalt som är högre än 0,10 procent men lägre eller lika med 0,50 viktprocent för att tillmötesgå de globala svavelhaltkraven från och med 2020 eller 2025.

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4b – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Medlemsstaternas myndigheter får tillåta all utrustning, allt material, alla anordningar eller alla apparater som är avsedda att monteras på ett fartyg, eller andra förfaranden, alternativa eldningsoljor eller metoder för att uppfylla bestämmelserna som används som ett alternativ till kraven i detta direktiv, om sådan utrustning, sådant material, sådana anordningar eller sådana apparater, eller andra förfaranden, alternativa eldningsoljor eller metoder för att uppfylla bestämmelserna är minst lika effektiva när det gäller utsläppsminskningar som kraven i detta direktiv, inbegripet de bestämmelser som fastställs i artiklarna 4a och 4b.

Motivering

Bestämmelse nr 4 om likvärdighet i bilaga VI till Marpolkonventionen innehåller icke-tekniska eller operativa förfaranden genom vilka alternativa metoder för att uppfylla bestämmelserna kan antas. Detta bör införlivas i det ändrade EU-direktivet för att uppmuntra utveckling av och investering i innovativ teknik.

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4ba (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 4ba

Tillgång till marina bränslen

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att marina bränslen är tillgängliga och distribueras på ett välavvägt sätt:

– Från och med den 1 januari 2015 för bränslen med en svavelhalt på högst 0,10 %.

– Från och med den 1 januari 2020 för bränslen med en svavelhalt på högst 0,50 %.

2. Punkt 1 ska inte hindra medlemsstaterna från att införa sådana åtgärder från ett tidigare datum.

Ändringsförslag 26

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4c – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Medlemsstaterna ska som en alternativ utsläppsminskningssmetod främja användningen av el som genererats på land för fartyg som ligger vid kaj.

Ändringsförslag 27

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4c – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Medlemsstaterna ska se till att hamnmyndigheterna i hamnavgiften eller i andra avgifter inberäknar alla kostnader för mottagande, hantering och bortskaffande av avgasreningsavfall från fartyg, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den

*27 november 2000 om
mottagningsanordningar i hamn för
fartygsgenererat avfall och lastrester*.*

** EGT L 332, 28.12.2000, s. 81.*

Motivering

Direktivet om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester ses för närvarande över. I samtliga fall då bortskaffande av avgasreningsavfall nämns måste en hänvisning ske till detta direktiv.

Ändringsförslag 28

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4c – punkt 4 – inledningen

Kommissionens förslag

4. Kommissionen *ska* ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a när det gäller

Ändringsförslag

4. ***För att genomföra de relevanta bestämmelser och instrument som IMO har antagit ska*** kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a när det gäller

Motivering

Lydelsen gör gällande att kommissionen genom delegerade akter skulle kunna anta åtgärder som skulle kunna avvika från IMO:s beslut. Man måste emellertid ändå se till att det råder fullständig överensstämmelse med bilaga VI till Marpolkonventionen, eftersom motsättningar inom EU när det gäller utsläppsminskningssmetoder skulle kunna leda till att inga alternativ till användningen av lågsvavliga bränslen främjas, något som är en viktig aspekt av direktivet.

Ändringsförslag 29

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 8a (nytt)

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 4ea (ny)

8a. Följande artikel ska införas:

”Artikel 4ea

Tillgång till eldningsolja

Trots vad som sägs i artiklarna 3 och 4 gäller följande:

1. Om en medlemsstat finner att ett fartyg inte uppfyller de bestämmelser om kravenlig eldningsolja som fastställs i detta direktiv har behörig myndighet i den medlemsstaten rätt att kräva att fartyget

a) lämnar in en förteckning över de åtgärder som vidtagits för att försöka uppfylla bestämmelserna, och

b) tillhandahåller bevis för att det har försökt köpa kravenlig eldningsolja längs sin resrutt och, om sådan olja inte fanns att tillgå på avsedd plats, att försök har gjorts för att hitta alternativa källor för sådan eldningsolja och att ingen sådan olja fanns att köpa trots alla försök att få tag på kravenlig eldningsolja.

2. Fartyget ska inte tvingas att avvika från sin fastlagda rutt eller att i onödan skjuta upp resan för att uppfylla bestämmelserna.

3. Om ett fartyg tillhandahåller den information som avses i punkt 1 i denna artikel ska medlemsstaterna beakta alla relevanta omständigheter och de framlagda bevisen i syfte att avgöra vilka åtgärder som ska vidtas, inbegripet alternativet att inte vidta kontrollåtgärder.

4. Ett fartyg ska meddela myndigheterna i hemlandet och behörig myndighet i destinationshamnen i fråga när det inte kan köpa kravenlig eldningsolja.

5. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen när ett fartyg har lagt fram bevis för att kravenlig eldningsolja inte gick att få tag på.”

Ändringsförslag 30

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9 – led a

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 6 – punkt 1 – stycke 2 – led b

Kommissionens förslag

b) Provtagning och bestämning av svavelhalten i marina bränslen för förbränning ombord **som förvaras i tankar och** förseglade bunkerutrymmen ombord på fartyg.

Ändringsförslag

b) Provtagning och bestämning av svavelhalten i marina bränslen för förbränning ombord i förseglade bunkerutrymmen ombord på fartyg.

Motivering

I Marpolkonventionen fastställs enbart att det ska ske en bedömning av "förseglade utrymmen", vilket är det enda som garanterar det använda bränslets homogenitet. IMO anser det inte vara relevant att ta prover av bränslen som "förvaras i tankar". Det verkar vara för tidigt att kräva en analys av bränsleprover som förvaras i tankar. Kommissionen kan genom delegerade akter anpassa detta direktiv till den framtida utvecklingen på detta område.

Ändringsförslag 31

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 10 – led c

Direktiv 1999/32/EG

Artikel 7 – punkterna 2 och 3

Kommissionens förslag

c) **Punkterna 2 och** punkt 3 ska utgå.

Ändringsförslag

c) **Punkt 2 ska ersättas med följande:**

"2. Inom [två] år från detta direktivs ikraftträdande ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet som bl.a. ska bygga på följande:

a) årsrapporter som lämnas i enlighet med punkt 1,

b) konstaterad utveckling när det gäller luftkvalitet (både koncentrationer av, exponering för och nedfall av luftföroreningar), försurning, bränslekostnader och trafikomställning,

c) framsteg när det gäller att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider samt partiklar och sot från fartyg genom IMO-mekanismer, efter unionsinitiativ i detta avseende,

d) en ny kostnadseffektivitetsanalys av de åtgärder som anges i artikel 4a.4, inklusive direkta och indirekta miljövinster, samt av eventuella ytterligare åtgärder för att minska utsläppen,

e) eventuell tillämpning av ekonomiska instrument för att komplettera lägre svavelgränser, såsom skattemekanismer för att minska utsläppen med tydliga hälso- och miljövinster,

f) genomförandet av artiklarna 4c, 4d och 4e,

g) användningen av och tillgången på skrubbrar, både ombord och på land,

h) utvecklingen när det gäller bränsletillgång.

I sin rapport till Europaparlamentet och rådet ska kommissionen särskilt beakta förslag om fastställande av ytterligare svavel- och kvävekontrollområden. Rapporten ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag om att ytterligare minska fartygsutsläppen.”

ca) Punkt 3 ska utgå.

Ändringsförslag 32

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 10 – led ca (nytt)
Direktiv 1999/32/EG
Artikel 7 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ca) Följande punkt ska införas som punkt 3a:

3a. Senast den 1 januari 2013 ska kommissionen lägga fram en omfattande

undersökning av konsekvenserna av införandet av denna lagstiftning, särskilt när det gäller eventuella trafikomställningar från sjö- till landtransport. Undersökningen ska även omfatta konsekvenserna av införandet av svavelkrav på 0,10 procent för alla europeiska hav. Om det framgår av denna undersökning att sjötransport ersätts med landtransport ska kommissionen lägga fram ett alternativt förslag till lagstiftning som inte medför trafikomställningar från sjö- till landtransport.

Ändringsförslag 33

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 10 – led cb (nytt)
Direktiv 1999/32/EG
Artikel 7 – punkt 3b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

cb) Följande punkt ska införas som punkt 3b:

3b. Om IMO före den 1 januari 2015 beslutar att bilaga VI till Marpolkonventionen ska ändras, ska kommissionen automatiskt lägga fram ett nytt förslag för att införliva denna ändring i EU:s lagstiftning.

Ändringsförslag 34

Förslag till direktiv
Bilaga
Direktiv 1999/32/EG
Bilaga 2 – punkt 2 – strecksats 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

– noggrant dokumentera att **alla avfallsflöden** som släpps ut i havet, inklusive skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar, inte

– noggrant dokumentera att **allt spillvatten, även spillvatten som uppfyller kraven i IMO:s resolution MEPC.184(59)**, som släpps ut i havet, inklusive skyddade

har några betydande negativa effekter och inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljön.”

hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar, inte har några betydande negativa effekter och inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljön.”

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen	
Referensnummer	COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD)	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 13.9.2011	
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 13.9.2011	
Föredragande Utnämning	Vilja Savisaar- Toomast 30.8.2011	
Behandling i utskott	22.11.2011	19.12.2011
Antagande	20.12.2011	
Slutomröstning: resultat	+: 39 -: 2 0: 0	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Isabelle Durant, Michael Gahler, Zita Gurmai, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke	
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Kristiina Ojuland	