



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**

**Bruxelles, den 28. november 2002 (02.12)
(OR. fr)**

**Interinstitutionel sag:
2002/0259 (COD)**

**14933/02
ADD 1**

**ENV 717
MAR 146
MI 285
CODEC 1564**

FØLGESKRIVELSE

fra: Sylvain BISARRE, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget den: 22. november 2002
til: Javier SOLANA, generalsekretær/højtstående repræsentant

Vedr.: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til **svovlindholdet i skibsbrændstoffer** - BIND II/II

Hermed følger til delegationerne Kommissionens dokument - KOM(2002) 595 endelig - BIND II/II.

Bilag: KOM(2002) 595 endelig - BIND II/II



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.11.2002
KOM(2002) 595 endelig

2002/0259 (COD)

BIND II

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

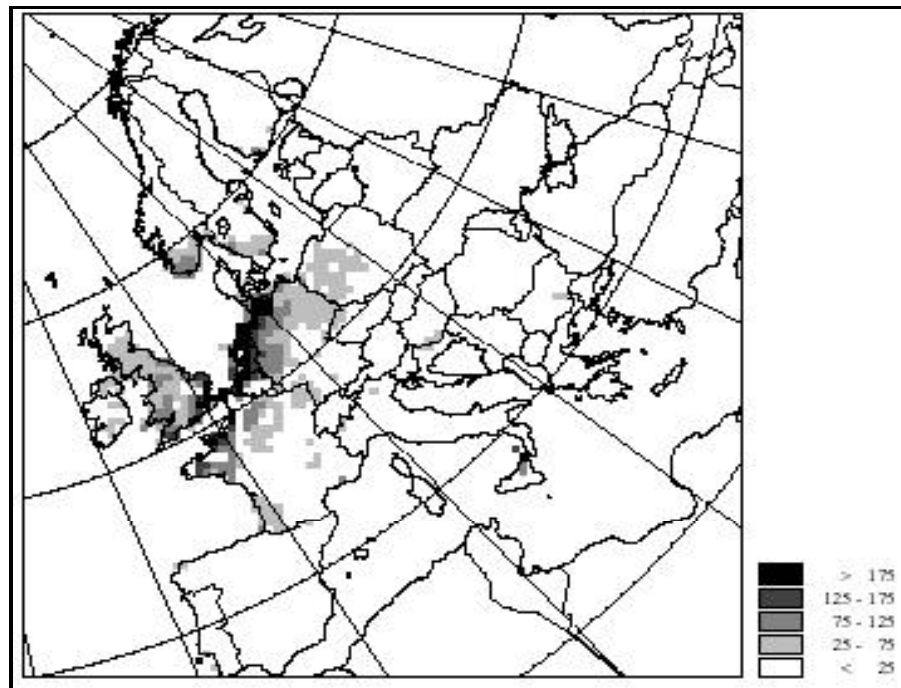
1. INDLEDNING

1.1. Miljøbelastning fra forbrænding af svovlholdige skibsbrændstoffer

Svovl forekommer naturligt i flydende og faste brændstoffer såsom olie og kul. De fleste skibsbrændstoffer indeholder svovl. Ved forbrænding af svovlholdigt brændsel udledes svovldioxid (SO₂ eller SO_x) og partikler, herunder primære sodpartikler og sekundære uorganiske sulfatpartikler, der dannes som følge af luftens oxidation af svovldioxid. Der udledes også nitrogenoxider (NO_x), når brændsel forbrændes, både som følge af ufuldstændig forbrænding og, i mindre grad, som følge af brændslets indhold af nitrogen.

SO₂-emissioner kan forvolde skade på menneskers sundhed og på bygninger og bidrage til forsurening og herved belaste følsomme økosystemer. Partikelemissionerne kan være sundhedsskadelige for mennesker. NO_x-emissionerne bidrager til forsurening og til dannelsen af jordnær ozon, som skader sundhed og plantevækst. Forsuringen og sundhedsvirkningerne er de to vigtigste virkninger af forureningen, der tages i betragtning i dette forslag.

En emissionsmodelberegning foretaget af EMEP i 2000¹ (figur 1) viser bidraget fra skibsemissionerne i EU til overskridelsen af de kritiske syrebelastninger.



Figur 1. Bidraget fra skibsemissioner af SO₂ og NO_x til de akkumulerede overskridelser af den kritiske syrebelastning. Enheder: Syreækvivalenter pr. ha pr. år: Kilde: EMEP, 2000.

¹ For nærmere oplysninger se EMEP's 2000-rapport "Effects of international shipping on European pollution levels" at http://projects.dnmi.no/~emep/reports/dnmi_note_5_2000.pdf. EMEP har revurderet de nye skibsemissionsdata fra Entec i forhold til den nævnte rapport. Efter EMEP's opfattelse er forskellene ikke signifikante, hvorfor rapportens resultater anses for gyldige.

Ved kritisk syrebelastning forstås den maksimale deposition af svovl og nitrogen, som ikke medfører skadelig nedsivning af syre. De kritiske belastninger afhænger af geologiske og økologiske faktorer, hvilket betyder, at økosystemerne i Nordeuropa generelt er mere syrefølsomme end i Sydeuropa.

Den modelberegning, der ligger til grund for kortet i figur 1, viser, at skibstrafik bidrager til overskridelse af de kritiske syrebelastninger med over 50% i størstedelen af kystområderne langs Den Engelske Kanal og Nordsøen, i Østersøen langs Tysklands og Polens kyster og også i store del af det sydlige Sverige og Finland.

Vi ved også, at skibsemissioner bidrager med mellem 20% og 30% til luftens koncentration af sekundære uorganiske partikler i de fleste af EU's kystområder². Sekundære partikler har ligesom primære partikler, SO₂ og NO_x sundhedsskadelige virkninger i hele EU.

Både langvarig og kortvarig udsætning for luftforurenende stoffer medfører sundhedsproblemer - i form af virkninger på dødelighed og sygelighed (bl.a. forværring af astmatilfælde, forekomst af bronkitis og hjertesvigt). Tabellen nedenfor indeholder data om forekomsten af dødsfald og sygdom i forhold til en ændring på 1000 t i emissionerne af forskellige luftforurenende stoffer i forskellige EU-havområder³

Tabel 1.1. En række sundhedsvirkninger af skibsemissioner i forskellige EU-havområder			
Hospitalsindlæggelse på grundlag af åndedrætslidelser (pr. 1000 t)	SO₂	NO_x	partikler
Det østlige Atlanterhav	0.69	0.57	0.72
Østersøen	0.25	0.42	0.20
Den Engelske Kanal	0.90	0.55	0.98
Det nordlige Middelhav	0.71	0.69	0.79
Nordsøen	0.66	0.31	0.76
Dødsfald i tilknytning til kortvarig udsætning (pr. 1000 t)			
Det østlige Atlanterhav	1.66	0.38	-
Østersøen	0.60	0.50	-
Den Engelske Kanal	2.18	0.26	-
Det nordlige Middelhav	1.72	0.40	-
Nordsøen	1.60	0.13	-
Færre leveår som følge af langvarig udsætning (pr. 1000 t)			
Det østlige Atlanterhav	4.22	6.75	14.32
Østersøen	1.52	2.32	3.96
Den Engelske Kanal	5.55	7.81	19.41
Det nordlige Middelhav	4.37	8.82	15.63
Nordsøen	4.06	4.53	15.04

² Jf. EMEP's 2001-rapport "The influence of ship traffic emissions on the air concentrations of particulate matter", på <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>.

³ Kilde. BeTa EC database of externalities of air pollutants. AEA Technology, 2002. Baseret på estimater beregnet ved brug af ExternE methodology (EC, 1998) of DG Environment guidelines on the valuation of health (se <http://europa.eu.int/comm/environment/enveco/studies2.htm>).

1.2. EU-lovgivningen om SO₂-emissioner og svovlindholdet i brændsel

Direktiv 1999/30/EF⁴ fastsætter grænseværdier for niveauet af SO₂ i luften med henblik på at beskytte menneskers sundhed og plantevæksten. Direktiv 2001/81/EF⁵ om nationale emissionslofter opstiller nationale SO₂-mål for 2010 med henblik på at mindske forureningen.

Direktiv 1999/32/EF⁶ opstiller svovlgrænser for visse brændstoffer, der anvendes på EU-området, herunder marine gasolier og dieselolier, der anvendes af skibe på indre vandveje og i territorialfarvande (op til 12 sømil fra kysten). Direktivet opstiller også svovlgrænser for fuelolier og gasolier, der anvendes på indre farvande, men opstiller ikke grænser for svovlindholdet i marine fuelolier. I andre direktiver er der opstillet grænser for svovlindholdet i flydende brændstoffer, der anvendes til vejgående og ikke-vejgående køretøjer.

Eftersom der ikke er fastsat svovlgrænser for marine fuelolier, er svovlindholdet i disse brændstoffer nu større end i andre brændstoffer. Det gennemsnitlige svovlindhold i marine fuelolier i verden som helhed er for tiden på 2,7% eller 27 000 ppm, sammenlignet med højst 2000 ppm for fyringsolie og en kommende grænse på 10 ppm for benzin og dieselolie til køretøjer. Dette betyder, at skibene nu er en af de største kilder til SO₂-emissioner i EU. Af forskning, der for nylig er udført på Kommissionens vegne⁷, fremgår det, at skibsemissionerne af SO₂ i 2010 kan ventes at tegne sig for over 75% af alle landbaserede emissioner, herunder emissioner fra alle transportformer, fyringsanlæg og varmeanlæg, som forbrænder flydende brændstoffer.

Af disse grunde mener Europa-Kommissionen, at mindskelse af SO₂-emissionerne fra skibe nu er en højt prioriteret miljøpolitisk opgave.

1.3. Bilag VI til MARPOL-konventionen

I 1997 vedtog en diplomatkonference i Den Internationale Søfartsorganisations regi et internationalt regelsæt om forurening fra skibe - MARPOL bilag VI⁸.

MARPOL-konventionens bilag VI opstiller en global svovlgrænse på 4,5% for fuelolie, der forbrændes af skibe, og udpeger to SO_x-emissionskontrolområder (SO_x-kontrolområder), hvor brændstoffer der anvendes af skibe, skal have et svovlindhold på højst 1,5% eller hvor der skal anvendes hertil svarende bekæmpelsesteknologier. Østersøen var udpeget som SO_x-kontrolområde i den oprindelige protokol, og Nordsøen og Den Engelske Kanal blev tilføjet i 2000⁹, efter forhandlinger fra EU-medlemsstaternes side.

⁴ Rådets direktiv 1999/30/EF af 22. april 1999 om grænseværdier for svovldioxid, nitrogendioxid og nitrogenoxider, partikler og bly i luften; EFT L 313 af 13.12.2000, s. 12.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/81/EF af 23. oktober 2001 om nationale emissionslofter for visse forurenende stoffer; EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1.

⁶ Rådets direktiv 1999/32 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF; EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13.

⁷ Quantification of emissions from ships associated with ship movements between ports in the European Community. Entec, 2002. <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm-transport>

⁸ Protokol fra 1997 om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978.

⁹ Vedtaget i IMO's komité for beskyttelse af havmiljøet i 2000 (MEPC44).

MARPOL-konventionens bilag VI træder i kraft på internationalt plan et år efter at det er ratificeret af mindst 15 flagstater, der repræsenterer mindst 50% af verdens handelsflådes bruttotonnage. Da direktiv 1999/32 var under forberedelse, gik man ud fra, at ikrafttrædelsen ville indtræde inden længe. Imidlertid har kun seks lande i verden ratificeret bilaget - Sverige, Norge, Singapore, Bahamas, Marshall-øerne og Liberia, svarende til ca. 25% af tonnagen på verdensplan. De resterende 14 EU-lande repræsenterer ca. 10% af verdens tonnage, kandidatlandene yderligere 10% (særlig Malta med 5% og Cypern med 4%), mens Panama, det største åbne skibsregister, repræsenterer 20%.

1.4. Formålet med forslaget

Formålet med forslaget er at mindske skibenes emissioner af svovldioxid og partikler ved at ændre Rådets direktiv 1999/32 for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Forslaget tager navnlig sigte på:

- at indføre en 1,5% svovlgrænse for skibsbrændstoffer, der anvendes af alle søgående skibe i Nordsøen, Den Engelske Kanal og Østersøen, i overensstemmelse med svovlgrænserne i MARPOL-konventionens bilag VI, med henblik på at mindske skibsemissionernes indvirkning på forureningen i Nordeuropa og på luftkvaliteten
- at indføre en 1,5% svovlgrænse for skibsbrændstoffer, der anvendes af passagerskibe på rutefart til eller fra en hvilken som helst fællesskabshavn, med henblik på at forbedre luftkvaliteten omkring havne og kystområder og skabe tilstrækkelig efterspørgsel til sikring af EU-dækkende forsyninger af brændstoffer med lavt svovlindhold
- at ændre de gældende svovlbestemmelser for marine gasolier, der anvendes af søgående skibe og skibe på indre vandveje, med henblik på at forbedre den lokale luftkvalitet i havne og på indre vandveje.

Disse ændringer vedrørende skibsbrændstoffer er det vigtigste element i forslaget. Der foreslås endvidere to andre elementer:

- ændringer af bestemmelserne om indenlandsk anvendelse af tunge brændselsolier, forårsaget af direktiv 2001/80/EF om store fyringsanlæg, og
- oprettelsen af et forskriftsudvalg, der skal vedtage tekniske ændringer, som ikke kræver fælles beslutningstagning.

2. FORKLARING AF HENSIGTERNE

2.1. De nuværende bestemmelser

De eneste skibsbrændstoffer, som er omfattet af det nuværende direktiv 1999/32, er marine gasolier. Efter definitionen i direktivet omfatter disse alle skibsdestillater: DMX- og DMA-destillater, der kendes under betegnelsen marine gasolier eller MGO, men også DMB- og DMC-destillater, der går under betegnelsen marine dieselolier eller MDO. Direktivet omfatter i sin nuværende form omfatter ikke den tredje (og mest brugte) brændstoftype, nemlig fuelolie (heavy fuel oil - HFO).

Ifølge de nuværende bestemmelser om marine gasolier skal medlemsstaterne sikre, at svovlindholdet i marine gasolier, der anvendes af skibe i Fællesskabet (territorialfarvande - herunder søområder inden for tolvmilegrænsen og indre vandveje), højst må være på 0,2% (0,1% fra 1. januar 2008).

2.2. Skibsbrændstoffer - indførelse af nye bestemmelser

Ifølge artikel 7, stk. 3, i direktiv 1999/32/EF skal Kommissionen overveje, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at nedsætte det bidrag til forurening, der skyldes forbrænding af andre brændstoffer til skibe end gasolier, og om nødvendigt fremsætte forslag herom.

Med den første foreslåede ændring indføres en ny svovlgrænse for alle skibsbrændstoffer, herunder fuelolie, der anvendes i Nordsøen, Den Engelske Kanal og Østersøen. Dette er den samme grænse, der er vedtaget i IMO for SO_x-kontrolområdet ifølge MARPOL-konventionens bilag VI. I forventning om at EU-medlemsstaterne og kandidatlandene snart vil ratificere MARPOL-konventionens bilag VI, og at andre store flagstater vil følge trop, vil dette medføre, at den internationalt vedtagne svovlgrænse implementeres 12 måneder efter direktivets ikrafttræden eller et år efter bilag VI's ikrafttræden, afhængigt af hvilken dato der indtræder først.

For det andet sigter forslaget mod at fastsætte samme svovlgrænse på 1,5% for alle skibsbrændstoffer, der anvendes af passagerskibe på rutefart til eller fra EU-havne. Dette vil mindske emissionerne i stærkt befolkede byområder i Sydeuropa, som ellers ikke ville få gavn af SO_x-kontrolområdet. Forslaget er i tråd med Fællesskabets politik, der går ud på at pålægge alle passagerfærger, der sejler til eller fra EU-havne, høje driftsstandarder.

For det tredje tager forslaget sigte på, at der i alle EU-landene skaffes adgang til tilstrækkelige mængder brændstof med et svovlindhold på den foreskrevne 1,5%. En sekundær fordel ved forslaget om passagerskibe er, at det ved at skabe efterspørgsel efter brændselolie med lavt svovlindhold i hele EU vil hjælpe medlemsstaterne med at nå målet.

Endelig tager forslaget sigte på at ophæve grænsen på 0,2% svovl på DMB og DMC marine dieselolier og forbyde salget af DMB- og DMC-brændstoffer med et svovlindhold på over 1,5%. Herved åbnes der mulighed for anvendelse af marine dieselolier, der opfylder kravene i SO_x-kontrolområdet, hvilket er af særlig stor betydning for internationale skibe, eftersom der ikke nødvendigvis er let adgang til lavsvovl-fuelolie uden for EU.

2.3. Marine gasolier - ændring af de nuværende bestemmelser

De andre hovedændringer vedrører de nuværende bestemmelser om marin gasolie i artikel 4 i direktiv 1999/32/EF. Fra høringer med industrien er det klart fremgået, at disse bestemmelser er effektive i forbindelse med skibe til indenlandsk sejlads, hvis maskiner kun er beregnet til marine gasolier. Bestemmelserne er imidlertid mindre effektive i forbindelse med søgående skibe. Søgående skibes vigtigste fremdriftsmotorer kører hovedsagelig på fuelolier, som ikke er omfattet af direktivet i dets nuværende form, og som ifølge den gældende internationale standard for skibsbrændstoffer, ISO 8217, må indeholde op til 5% svovl.

Tidligere betød fueloliens høje viskositet, at søgående skibe måtte skifte over til lette brændstoffer i nærheden af havne - til manøvrering og dernæst til drift af elgeneratore, når skibene lå ved kaj.

Dette er ikke længere tilfældet, eftersom nye motor- og olieopvarmningsteknologier nu betyder, at søgående skibe kan anvende fuelolie hele tiden. Der har derfor været en tendens til kun at anvende ét enkelt brændstof, nemlig billigere og mere svovlholdig fuelolie, også i havnene, hvilket har ført til højere emissioner af SO₂, partikler og nitrogenoxid (NO_x) i nærheden af befolkede områder.

Ved udarbejdelsen af dette forslag har Kommissionen derfor set på, hvordan man bedst kan opnå en betydelig reduktion i skibenes luftforurenende emissioner tæt på områder, hvor der lever mennesker. Man besluttede, at den bedste fremgangsmåde i forhold til miljøeffektivitet og håndhævelsesmuligheder ville være at regulere svovlindholdet i brændstof, der anvendes i EU-havne. Dernæst var det nødvendigt at definere havneområdet og navnlig finde frem til, om reguleringen skulle gælde det brændstof, skibene anvender i forbindelse med manøvrering (hovedmotorer), og/eller det brændstof, de anvender, når de ligger ved kaj (hovedsagelig hjælpemotorer til elfremstilling).

Selv om skibene under manøvrering kan skifte over til et andet brændstof end det, der anvendes til deres hovedmotorer, har motorfabrikanterne fremført, at et direkte skift fra fuelolie med høj viskositet til marin gasolie med lav viskositet ville kræve en 20-60 minutters udskiftningsprocedure for at undgå problemer med brændstofpumper og indsprøjtningssystemer som følge af hurtige temperaturændringer. Afkorting af proceduren ville kunne føre til midlertidigt motorsvigt, hvilket især kunne være farligt tæt på havne.

Ud over disse praktiske overvejelser blev der også foretaget en beregning af emissionerne i havne. Heraf fremgik det, at luftforurenende emissioner i forbindelse med skibenes manøvrering i havne udgjorde omkring 1/4 af emissionerne fra skibe, der ligger ved kaj.

Det første sigte med dette forslag er derfor at kræve, at alle skibsbrændstoffer, der anvendes af skibe, der ligger ved kaj i en hvilken som helst af Fællesskabets havne, ikke må indeholde over 0,2% svovl. Denne fremgangsmåde er proportionel med formålet, praktisk og nem at håndhæve og vil forbedre den lokale luftkvalitet ved at mindske skibenes emissioner af SO₂, partikler og NO_x i havne.

For det andet foreslås det at ophæve den nuværende undtagelse for Grækenland og de oversøiske territorier. Det er klart, at skibsemissionerne påvirker den lokale luftkvalitet lige så meget i disse områder som andre steder, og emissionsberegningen synes at vise, at tre ud af de ti havne med de højeste skibsemissioner i EU ligger i Grækenland.

For det tredje foreslås det at forbyde salget af marine gasolier (DMA- og DMX-destillater) med over 0,2% svovl (0,1% fra 2008). Dette vil hjælpe med til at sikre, at der skaffes adgang til brændstof, der opfylder kravene.

Det sidste element vedrører artikel 1, stk. 2, litra a), i direktiv 1999/32, som i sin nuværende form undtager "gasolie til skibe, der anvendes af skibe, som krydser en grænse mellem et tredjeland og en medlemsstat", fra kravet om 0,2% svovlindhold.

Det havde vist sig, at det var vanskeligt at fortolke og håndhæve denne undtagelse på en ensartet måde. Undtagelsen blev medtaget ud fra den betragtning, at internationale skibe ikke nødvendigvis ville være i stand til at finde forsyninger af lavsvovl-gasolie i deres afgangshavn til brug i Fællesskabets farvande. At der ikke er tilstrækkelig adgang til marine gasolier med 0,2% svovl, blev bekræftet af en undersøgelse af det globale brændstofmarked, som Kommissionen har ladet foretage¹⁰. Ifølge den foreslåede ændring skal søgående skibe kun anvende brændstof med 0,2% svovlindhold, når det ligger ved kaj i EU-havne. Dette giver skibene mulighed for at tage lavsvovlbrændsel om bord ved ankomsten og fjerner behovet for en undtagelse.

Det foreslås derfor at ophæve undtagelsen for skibe i international fart, der krydser en grænse mellem et tredjeland og en medlemsstat.

2.4. Fuelolie til store fyringsanlæg - ændringer som følge af direktiv 2001/80/EF

I artikel 3, stk. 4, i direktiv 1999/32/EF hedder det, at bestemmelserne om svovlindholdet i fuelolie, der anvendes på medlemsstaternes område, gennemgås og om nødvendigt revideres i lyset af en eventuel fremtidig revision af direktiv 88/609/EØF om store fyringsanlæg. Direktiv 2001/80/EF, der blev vedtaget sidste år, reviderer direktiv 88/609/EØF og indfører nye krav vedrørende svovldioxidemissionerne fra store fyringsanlæg. Da SO₂-emissionerne generelt afhænger af brændstoffets svovlindhold, er det derfor nødvendigt at fremsætte ændringsforslag til direktiv 1999/32 i overensstemmelse med direktiv 2001/80/EF.

Forslaget sigter derfor mod at indføre ændringer i direktiv 1999/32/EF af hensyn til overensstemmelsen med det nye direktiv 2001/80/EF om emissioner fra store fyringsanlæg.

2.5. Ophævelse af undtagelsen for fuelolie

Artikel 3, stk. 2 og 5, fastsætter en procedure, hvorefter medlemsstaterne kan anmode om dispensation fra kravet om svovlindhold på højst 1% i fuelolie, som træder i kraft den 1. januar 2003. Fra den 1. januar 2003 vil undtagelsen for fuelolie ikke længere være relevant, da svovlgrænsen på 1% vil være trådt i kraft. Ophævelsen af denne bestemmelse vil ikke berøre overgangsarrangementer med kandidatlande, som kan forhandles i hvert enkelt tilfælde.

Det foreslås derfor, at undtagelsen for fuelolie ophæves.

2.6. Oprettelse af et forskriftsudvalg, som skal vedtage tekniske tilpasninger

Det vil være at foretrække, at tekniske og/eller af andre forhold afhængige ændringer, jf. punkt 2.4 ovenfor, vedtages af et forskriftsudvalg, så de ikke skal gennem den lange procedure for fælles beslutningstagning ved Europa-Parlamentet og Rådet.

Denne udvalgsprocedure er især egnet i tilfælde, hvor det blot drejer sig om ændringer, der skyldes andre direktiver, som allerede er vedtaget på politisk plan gennem den fælles beslutningsprocedure. Den er også egnet til vedtagelse af ikke-

¹⁰ Advice on the costs to fuel producers likely to result from a reduction in the level of sulphur in marine fuels. Beicip Franlab, 2002. <http://europa.eu.int/comm/environment/air/020505bunkerfuelreport.pdf>

politiske forslag, som f.eks. udvikling af gennemførelsesretningslinjer. Det nuværende direktiv 1999/32 indeholder imidlertid ikke bestemmelser om et forskriftsudvalg.

Dette forslag sigter derfor mod at nedsætte et forskriftsudvalg, som i fremtiden kan anvendes til at træffe afgørelser om tekniske spørgsmål, som ikke er politisk kontroversielle. Udvalget kan ikke anvendes til at vedtage ændringer, som resulterer i direkte eller indirekte ændringer i svovlgrænserne for brændstof.

3. OMKOSTNINGER VED FORSLAGET

Dette afsnit vedrører kun forslagene om skibsbrændstoffer i relation til søgående skibe: forslagene ændrer ikke den nuværende situation for skibe på indre farvande, ændringerne om store fyringsanlæg er en følge af direktiv 2001/80/EF, og forslaget om nedsættelse af et forskriftsudvalg medfører ikke nogen omkostninger. Som grundlag for forslaget havde Generaldirektoratet for miljø bestilt to undersøgelser, hvis resultater ligger til grund for nærværende cost/benefit-analyse¹¹:

- En rapport fra Beicip Franlab om omkostningerne for EU-raffinaderier ved produktion af skibsbrændstoffer med lavere svovlindhold ("Franlab-rapporten"). Heri konkluderes det, at jo større mængde lavsvovl-brændstoffer der fremstilles, jo større bliver enhedsproduktionsomkostningerne pr. ton. Dette betyder, at i strid med de sædvanlige økonomiske principper vil prisen på lavsvovl-brændstof stige med efterspørgslen. Dette er illustreret i figur 2 nedenfor.
- En undersøgelse fra Entec UK Ltd. til beregning af emissionerne fra skibe ("Entec-undersøgelsen"). Undersøgelsen opstiller en opgørelse af de faktiske emissioner for år 2000 og en række fremskrivninger over brændstofforbrug og emissioner på grundlag af to scenarier for den årlige vækst i skibsfarten (1,5% og 3%) og forskellige reguleringsscenarier. Til nærværende analyse har vi anvendt 1,5%-scenariet).

3.1. Omkostninger ved forslagene vedrørende skibsbrændstoffer

Til denne analyse er vi gået ud fra, at EU-raffinaderiernes omkostninger vil blive overvæltet på skibsejerne gennem forøgede brændstofpriser, således som det har været tilfældet med tidligere reguleringer af brændstofkvaliteten. Nedenfor angives de gennemsnitlige brændstofprisforhøjelser (ekstra omkostninger pr. ton) for lavsvovl-brændstof i forhold til højsvovlbrændstof, som anført i Franlab-rapporten på grundlag af de gennemsnitlige raffinaderiomkostninger og på grundlag af de beregnede data for brændstofforbrug i 2006 og 2008 i Entec-undersøgelsen. Henvisningerne til 2006 er kun vejledende, da de pågældende bestemmelser meget vel kan få virkning inden da. Under alle omstændigheder forbliver det årlige cost/benefit-forhold stort set det samme fra år til år.

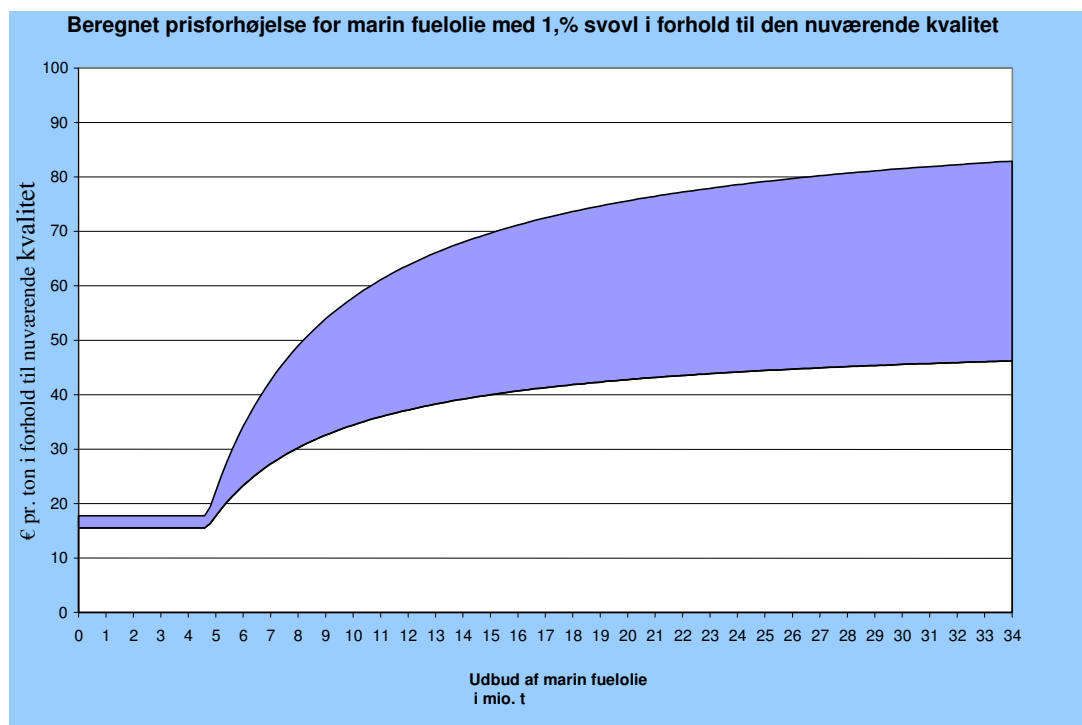
3.1.1. Omkostninger ved og metoder til fremstilling af lavsvovl-fuelolie i EU's raffinaderier

Priserne på skibsbrændstof svinger betydeligt, men som en referenceværdi kan vi anføre, at de gennemsnitlige priser i Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-området fra

¹¹ Begge undersøgelser kan fås på <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm#transport>

1997-2001 har ligget på 110 €/t for marin fuelolie med højt svovlindhold og omkring 190 €/t for marin gasolie med højt svovlindhold.

Figur 2 nedenfor viser et stort interval i prisforhøjelserne for lavsvovl-fuelolie. Den øvre del repræsenterer olieselskabernes målniveauer for opnåelse af investeringsudbytte, mens den nedre ende mere er i overensstemmelse med det faktiske udbytte, der hidtil er opnået i den europæiske raffinaderiindustri. Intervallet afspejler også usikkerheden omkring investeringsomkostningerne ved fremstilling af lavsvovlbrændstof. Til nærværende cost/benefit-analyse er vi gået ud fra en prisforhøjelse beliggende midt i intervallet.



Figur 2. Omkostningskurve, der viser prisforhøjelsen, hvis EU-raffinaderierne skal levere skibsbrændstof med 1,5% svovl sammenlignet med en nuværende gennemsnitskvalitet med 2,9% svovl. Kilde: Beicip Franlab 2002.

I henhold til Franlab-rapporten vil raffinaderierne i første omgang fremstille lavsvovl-fuelolie ved at opblende olie-kvaliteter inden for raffinaderisystemets rammer, da dette er den billigste metode. På denne måde vil der kunne fremskaffes mindst 4,7 mio. t. Hvis der er brug for mere, vil den næstbilligste metode bestå i at indkøbe og anvende større mængder kostbar lavsvovl-råolie i raffineringssprocessen.

Det skal bemærkes, at ingen af disse fremgangsmåder vil mindske den samlede svovlbalance, men i stedet medføre en anelse højere svovlindhold i brændstoffer, der anvendes andre steder.

Den tredje og dyreste mulighed er at afsvovle brændstoffet. Denne metode vil mindske den samlede svovlbalance, men det er den dyreste og også mest energiintensive metode for raffinaderierne, samtidig med at den resulterer i øgede CO₂-emissioner. Der er for tiden kun meget få anlæg i Europa, som afsvovler restbrændstoffer, fordi investeringsudbyttet ikke er tilstrækkeligt.

3.1.2. *Leverancer af skibsbrændstoffer med 1,5% svovl til brug i Nordsøens og Østersøens SOx-kontrolområder og til brug i rutefart*

Entec-undersøgelsen fremskriver, at der fra 2006 årligt vil blive anvendt **ca. 14 mio. t skibsbrændstof i Nordsøens og Østersøens SOx-kontrolområder**. Af emissionsdataene synes det at fremgå, at **yderligere 4 mio. t forbruges af passagerskibe i rutefart i EU-havområder uden for SOx-kontrolområderne**. Ifølge dette forslag må alle disse 18 mio. t brændstof højst indeholde 1,5% svovl. CONCAWE¹² har beregnet, at omkring halvdelen af det skibsbrændstof, der skulle anvendes i SOx-kontrolområderne (7 mio. t), ville blive leveret i EU-havne, mens den anden halvdel ville blive leveret uden for EU til internationale skibe, hvis rejse går gennem et SOx-kontrolområde. Antages det, at alle de 4 mio. t skibsbrændstof, der anvendes af rutepassagerfærger uden for SOx-kontrolområderne, leveres i EU, vil den samlede mængde lavsvovl-skibsbrændstof, der behøves i EU, ligge på 11 mio. t. Ifølge Franlab-rapporten vil **den gennemsnitlige prisforhøjelse pr. ton for 11 mio. t marin fuelolie med 1,5% svovl i EU blive på omkring 50€**.

Det er vanskeligere at forudsige prisforhøjelsen for skibsbrændstof med 1,5% svovl leveret uden for EU. I nogle områder vil der næppe være adgang til marin fuelolie med 1,5% svovl, fordi den råolie, der anvendes til fremstilling af skibsbrændstoffer, har et højt svovlindhold. I disse områder vil skibe, der sejler til et SOx-kontrolområde, formodentlig tanke let skibsbrændstof for at kunne opfylde kravet om 1,5% svovl. Det antages, at halvdelen af de 7 mio. t brændstof, der købes uden for EU til brug i SOx-emissionskontrolområderne, vil være let brændstof, med en ekstrapris på omkring 60€ (den gennemsnitlige ekstrapris for DMB-marin dieselolie i forhold til fuelolie i de foregående fire år), og at den anden halvdel vil være fuelolie, med en ekstrapris på 50€, svarende til ekstraprisen for lavsvovl-fuelolie i EU. **Den gennemsnitlige prisforhøjelse for de 7 mio. t skibsbrændstof med 1,5% svovl, der leveres uden for EU, antages derfor at blive 55€**.

For 2006 antages de årlige ekstraomkostninger ved forslagets bestemmelser om SOx-kontrolområder derfor at blive (7 mio. x 50€) + (7 mio. x 55€) = 735 €. De årlige ekstraomkostninger ved bestemmelserne om passagerskibe antages at blive 4 mio. x 50€ = 200 mio. € for år 2007.

3.1.3. *Levering af skibsbrændstof med 0,2% svovl til anvendelse i EU's søhavne (0,1% fra 2008).*

Efter Entec-undersøgelsens fremskrivninger vil der fra **2006 årligt blive anvendt ca. 2,3 mio. t skibsbrændstof af skibe, der ligger ved kaj i EU-havne**. I henhold til forslaget må dette brændstof indeholde højst 0,2% svovl. Det antages, at alt dette brændstof vil blive leveret af EU-raffinaderier i form af marin gasolie. Det antages endvidere, at halvdelen af de skibe, der anløber EU's havne, vil være nødt til at skifte fra fuelolie til marin gasolie for at kunne opfylde forslaget, svarende til en prisforhøjelse på 100 € pr. t, mens den anden halvdel allerede ville anvende en lettere olie og skifte over til en kvalitet med lavere svovlindhold. Ifølge Franlab-rapporten ville prisforhøjelsen for overgang fra marin gasolie med 1,5% svovl til 0,2% svovl ligge på 15,5 € pr. ton. **Den gennemsnitlige prisforhøjelse for dette brændstof antages derfor at ligge på 57,75 €**. **De årlige ekstraomkostninger ved**

¹² CONCAWE er olieselskabernes organisation for sundhed, sikkerhed og miljø.

bestemmelserne om brændstofanvendelse i søhavne antages derfor at blive (2,3 mio. x 57,75 €) = 133 mio. € for år 2006.

Fra 2008 sænkes svovlgrænsen fra 0,2 til 0,1%, forbruget stiger til 2,4 mio. t og prisforhøjelsen antages at være 2 € pr. t ved skift fra gasolie med 0,2% svovl til gasolie med 0,1% svovl. **De årlige ekstraomkostninger for 2008 ved bestemmelserne om brændstofanvendelse i havne antages derfor at være (2,4 mio. x 2 €) = 4,8 mio. €.**

3.2. Fordele ved forslagene vedrørende skibsbrændstoffer

De overordnede fordele ved forslaget skyldes de mindskede emissioner af konventionelle luftforurenende stoffer sammen med reduktionen i svovlindholdet i skibsbrændstoffer, der anvendes i SO_x-emissionskontrolområderne og i EU-havnene. En mindskelse i de konventionelle forureningsstoffer har en række direkte fordele for sundhed og miljø. Nogle af disse fordele kan omregnes i penge ved at værdisætte hver ton reduceret forureningsstof.

Hvad forsuring angår, findes der endnu ikke metoder til pengemæssig beregning af virkningerne for økosystemerne i form af overskridelser af de kritiske belastninger. Dette er vigtigt, fordi det betyder, at det ikke er muligt at værdisætte den vigtigste fordel ved den del af forslaget, der vedrører SO_x-kontrolområderne, nemlig nedbringelsen af skibenes bidrag til overskridelsen af de kritiske belastninger for forsuring i Nordeuropa.

I de værdisatte fordele, som for nylig er blevet beregnet på Kommissionens anledning, og som er blevet anvendt til vurdering af dette forslag¹³, tages der hensyn til sundhedsvirkningerne for mennesker og virkningerne på afgrøder og byggematerialer. Sundhedsvirkningerne, som vist i tabel 1 (s. 1), er blevet analyseret og de andre virkninger på sundhed, bygninger og afgrøder føjet til med henblik på at værdisætte fordelene pr. t emissionsreduktion. De således beregnede værdier, der er anvendt i denne cost/benefit-analyse, vises i tabel 3.2 nedenfor.

Tabel 3.2 Værdisatte fordele af emissionsreduktioner			
Forureningsstof	Sted for emissionsreduktion	Fordel som følge af bedre luftkvalitet	
		€ pr. t reduktion (gennemsnit)	Forklaring
SO ₂	Nordsøen, Østersøen og Den Engelske Kanal (SO _x -kontrolområde)	3 933	Reduceret belastning fra SO ₂ og sulfatpartikler på sundheden og har SO ₂ og syrenedfald på materialer
SO ₂	Østlige Atlanterhav og det nordlige Middelhav	4 600	Reduceret belastning fra SO ₂ og sulfatpartikler på sundheden og har SO ₂ og syrenedfald på materialer
SO ₂	EU-havneområder	8 200	Fordele som ovenfor, men af større

¹³ BeTa EC database for de eksterne omkostninger ved luftforurenende stoffer. AEA Technology, 2002. Baseret på skøn beregnet på grundlag af eksternE metodologi (EF, 1998) og retningslinjerne fra Direktoratet for Miljø vedrørende værdisætning af sundhed (se <http://europa.eu.int/comm/environment/enveco/studies2.htm>).

			værdi, fordi flere mennesker berøres
Partikler	EU-havneområder	30 500	Reduceret belastning på sundhed (af stor værdi, da partikler er særlig skadelige)
Partikler	Havneområder i SOx-emissionskontrolområder	27 650	Reduceret belastning på sundhed (lidt lavere værdi end ovenfor, da landene i SOx-emissionskontrolområdet har en lidt mindre befolkningstæthed end EU som gennemsnit)
NOx	EU-havneområder	4 200	Reduceret belastning på sundheden fra nitratpartikler og på sundhed og afgrøder fra ozon

Værdierne for havområder er baseret på fordelene på luftkvaliteten i landdistrikter i tilstødende lande, vægtet med kysternes længde i lige linje. Værdierne for SOx-kontrolområdet og for det østlige Atlanterhav og det nordlige Middelhav er beregnet ud fra et gennemsnit af værdierne for forskellige havområder.

Værdierne for havneområder i EU og SOx-kontrolområdet er baseret på den antagelse, at halvdelen af havnene er beliggende i landdistrikter og halvdelen i byer med en befolkning på 100 000. Dette er et forsigtigt skøn, idet det af Entec-undersøgelsen fremgår, at 10 af de 50 havne med de højeste emissioner har en befolkning på omkring 500 000 eller derover. Placeret i rækkefølge efter emissionernes størrelse er disse havne Hamburg, Barcelona, Genova, London, Amsterdam, Thessaloniki, Napoli, Lissabon, Dublin og København. Af disse er fem hovedstæder og fire har en befolkning på omkring 1 mio. eller derover.

I disse områder vil den værdisatte fordel pr. ton reduceret SO₂ og partikler være 5 til 15 gange større end den værdi, der er anvendt til denne cost/benefit-analyse, fordi flere mennesker drager fordel af emissionsreduktionerne.

Ikke desto mindre har man i form af en følsomhedsanalyse også beregnet omkostninger og fordele af forslaget for havnenes vedkommende ved at antage, at alle havne er beliggende i landdistrikter (og at fordelene pr. t reduceret SO₂ og partikler derfor næsten er halveret). Ifølge dette scenario overstiger fordelene stadig omkostningerne med 4:1.

3.3. Oversigtstabeller over omkostninger, fordele og emissionsreduktioner

I de tre tabeller nedenfor resumeres de årlige omkostninger og fordele ved de forskellige elementer i forslaget, der vedrører svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Tabel 3.3.1. De årlige fordele og omkostninger ved forslagets bestemmelser vedrørende SOx-kontrolområder (2006)	
FORDELE	
3 933	€ gennemsnitlig fordel pr. ton reduceret SO ₂ i Nordsøen, Østersøen og Kanalen
x 337.000	tons reduceret SO ₂ som følge af forslaget vedrørende Sox-kontrolområder
= 1 325 421 000	€ årlig fordel som følge af bedre luftkvalitet
27 650	€ gennemsnitlig fordel pr. ton partikelreduktion I havnene i SOx-

	kontrolområder
x 2 000	tons reducerede partikelemissioner i havne
= 55 300 000	€ årlig fordel som følge af bedre luftkvalitet
1 380 721 000	€ årlig fordel i alt som følge af bedre luftkvalitet
OMKOSTNINGER	
50	€ ekstrapris pr. t for skibsbrændstof med 1,5 % svovl købt i EU
x 7 000 000	tons marin fuelolie med 1,5% svovl købt og anvendt i SOx-kontrolområde
= 350 000 000	€ årlige ekstra brændselsomkostninger
55	€ ekstrapris pr. t for skibsbrændstof med 1,5% svovl købt uden for EU
x 7 000 000	tons skibsbrændstof med 1,5% svovl købt uden for EU og anvendt i SOx-kontrolområde
= 385 000 000	€ årlige ekstra brændselsomkostninger
735 000 000	€ årlige ekstra brændselsomkostninger i alt
€ 645 721 000	= ÅRLIG NETTOFORDEL

Tabel 3.3.2 Årlige fordele og omkostninger ved forslagets bestemmelser vedrørende passagerskibe (2007)	
FORDELE	
4 600	€ gennemsnitlig fordel pr. t reduceret SO ₂ i Middelhavet/Atlantehavet
x 89 000	tons reduceret SO ₂ som følge af bestemmelserne om passagerskibe
= 409 400 000	€ årlig fordel som følge af bedre luftkvalitet
OMKOSTNINGER	
50	€ ekstrapris pr. t skibsbrændstof med 1,5% svovl købt i EU
x 4 000 000	tons marin fuelolie med 1,5% svovl anvendt af færges i Middelhavet/Atlantehavet
= 200 000 000	€ årlige ekstra brændstofomkostninger
€ 209 400 000	= ÅRLIG NETTOFORDEL

Tabel 3.3.3 Årlige fordele og omkostninger ved forslagets bestemmelser vedrørende skibe i havn (2006 og 2008)		
FORDELE		
Brændstof 0,2% S (2006)	Brændstof 0,1% S (2008)	
8 200	8 200	€ gennemsnitlig fordel pr. t reduceret SO ₂ i havne tons reduceret SO ₂ i havne
x 81 000	x 3 000	
= 664 200 000	= 24 600 000	€ fordel
30 500	30 500	€ gennemsnitlig fordel pr. ton partikelreduktion i havne tons partikelreduktion i havne
x 8 000	x 200	
= 244 000 000	= 6 100 000	€ fordel
4 200	4 200	€ gennemsnitlig fordel pr. ton reduceret NO _x i havne tons reduceret NO _x i havne
x 3 000	X 70	
= 12 600 000	= 294 000	€ fordel
920 800 000	30 994 000	€ årlige ekstra fordele i alt som følge af bedre luftkvalitet
OMKOSTNINGER		
Brændstof 0,2% S (2006)	Brændstof 0,1% S (2008)	
57,75	2	€ ekstrapris for brændstof tons brændstof brugt i EU-havne
x 2 300 000	x 2 400 000	
132 825 000	4 800 000	€ årlige ekstra brændstofomkostninger i alt
€ 787 975 000	€ 26 194 000	= ÅRLIG NETTOFORDEL

Det fremgår klart, at fordelene overgår omkostningerne væsentligt for alle aspekter af forslaget. For bestemmelserne om brændstof med 1,5% svovl skulle ekstraprisen på brændstof stige til 99 € pr. t, før omkostningerne ville overskride fordelene. Med hensyn til bestemmelserne om skibe i havn ville ekstraprisen for brændstof med 0,2% svovl stige til 400 € pr. t, før omkostningerne ville overstige fordelene.

3.4. Kuldioxid

Mindsnelsen af svovlindholdet i skibsbrændstof vil også medføre en svag stigning i emissionerne af kuldioxid (CO₂), den vigtigste af drivhusgasserne, som bidrager til klimaændringer. Afsvovling af brændstoffer er en energiintensiv proces, som medfører øgede CO₂-emissioner fra raffinaderierne. På den anden side har lavsvovl-brændstoffer en højere specifik energi, hvilket fører til lavere CO₂-emissioner fra skibene.

Levering af de 2,3 mio. t lavsvovl-gasolie, dette forslag vil medføre, vil kun kræve yderligere afsvovling i begrænset omfang. I Franlab-rapporten forudsiges det imidlertid, at størstedelen af den lavsvovl-fuelolie, der behøves, vil blive fremskaffet ved opblanding og/eller ved anvendelse af råolie med lavere svovlindhold. Det kan derfor ventes, at eventuelle øgede CO₂-emissioner fra raffinaderierne vil blive beskedne og mere end udlignet af den årlige udledning i CO₂-emissionerne fra skibe - i Entec-undersøgelsen beregnet til 190 000 t i 2006. Vi har derfor ikke medtaget CO₂-emissioner i denne cost/benefit-analyse.

3.5. Mulige virkninger for svovlindholdet i fuelolie, der anvendes uden for SOx-kontrolområderne

For den del af dette forslag, der vedrører SOx-kontrolområderne, antages det, at de 7 mio. t fuelolie fra EU, der behøves til brug i SOx-kontrolområderne, vil kunne fremstilles til relativt lave omkostninger i EU-raffinaderierne, ved opblanding inden for rammerne af det eksisterende raffineringssystem, eller ved anvendelse af råolie med lavere svovlindhold. Som nævnt i afsnit 3.3.1, vil dette betyde, at svovlindholdet i brændstoffer, der fremstilles i EU til brug uden for SOx-kontrolområderne, kan ventes at stige en anelse. Ud fra en antagelse om, at det nuværende gennemsnitlige svovlindhold i fuelolie i EU er på 2,9% (CONCAWE-tal anvendt i Franlab-rapporten), og ud fra vores viden om, at 7 mio. t EU-produceret fuelolie ved blanding med lavsvovl-brændstoffer skal have mindsket svovlindholdet med 1,4% for at nå et gennemsnitligt svovlindhold på 1,5%, viser en simpel beregning af svovlmængden (7 mio. x 0,014), at 98 000 t svovl vil blive fjernet fra SOx-kontrolområderne. Antager vi, at alle de 98 000 t svovl ender i de 35 mio. t brændstof, som bruges i EU-havområder uden for SOx-kontrolområderne, ville dette brændstof have et øget svovlindhold på ca. 0,3%. Dette er en pessimistisk antagelse, da det kan ventes, at en stor del af dette svovl vil ende i brændstof, der anvendes uden for EU-havområderne på åbent hav.

At flytte svovlemissionerne fra et område til et andet kan til en vis grad være berettiget, fordi grundlaget for SOx-kontrolområderne, som vedtaget af medlemsstaterne i IMO-regi, er at mindske belastningen fra skibenes SO₂-emissioner på syrefølsomme økosystemer. Andre EU-havområder grænser ikke op til syrefølsomme økosystemer i samme grad som Nordsøens og Østersøens SOx-kontrolområder, så det er rationelt at flytte skibenes SO₂-emissioner til disse områder, hvor de gør mindre skade.

Ikke desto mindre er det vigtigt at sikre, at SO₂-emissioner fra skibe i andre EU-havområder ikke når et niveau, som vil kunne skade den lokale luftkvalitet og menneskers sundhed.

Dette er en af grundene til, at Kommissionen foreslår en brændstofstandard med 1,5% svovl for rutepassagerskibe i hele EU og en brændstofstandard med 0,2% svovl for alle EU-havne, med henblik på at mindske belastningen af den lokale luftkvalitet fra SO₂, partikler og NO_x. Vi foreslår også, at svovlindholdet i marin fuelolie, der anvendes i hele EU, overvåges gennem de rapporter om brændstoffets svovlindhold, der kræves forelagt i dette forslag. Om nødvendigt vil Kommissionen senere foreslå foranstaltninger til at mindske skibenes SO₂-emissioner i andre havområder.

4. FORSLAGETS INDHOLD

4.1. Artikel 1

Indeholder ændringsforslagene til direktiv 1999/32/EF.

- (1) Der foretages en række ændringer i artikel 1 til direktiv 1999/32/EF med henblik på: at indsætte en forklarende bemærkning om udvidelsen af anvendelsesområdet for bestemmelserne om skibsbrændstoffer; at ophæve undtagelsesbestemmelsen vedrørende marine fuelolier og marine gasolier, der anvendes af skibe, som krydser en grænse mellem et tredjeland og en medlemsstat; at indsætte en nye bestemmelse om undtagelse af brændstoffer, der skal anvendes til forskning og testning.
- (2) Artikel 2 ændres for at ajourføre de nuværende definitioner og indsætte nye definitioner i tilknytning til bestemmelserne om skibsbrændstoffer.
- (3) Artikel 3 ændres for at ophæve bestemmelser om fyringsanlæg, herunder undtagelsesbestemmelsen, som udløber i 2003, og for at indsætte nye bestemmelser, der er i overensstemmelse med direktiv 2001/80 om store fyringsanlæg.
- (4) Artikel 4 ændres for at ophæve bestemmelserne om marin gasolie.
- (5) Der tilføjes en ny artikel 4a med henblik på at begrænse svovlindholdet til 1,5% i skibsbrændstoffer, der anvendes i SO_x-kontrolområder og af passagerskibe, der besejler ruter til eller fra EU-havne, og at forbyde salget af marine dieselolier med et svovlindhold på over 1,5%.
- (6) Der tilføjes en ny artikel 4b med henblik på at begrænse svovlindholdet til 0,2% (0,1% fra 2008) i skibsbrændstoffer, der anvendes af skibe på indre vandveje og af skibe, som ligger ved kaj i EU-havne, og at forbyde salget af marine gasolier med et svovlindhold på over 0,2% (0,1% fra 2008).
- (7) Ændringen af artikel 6 inddrager de nye artikler om skibsbrændstoffer i kontrolordningen og opstiller procedurerne for prøvetagning, analyse og inspektion af skibsbrændstoffer.

(8) Ændringen af artikel 7 går ud på at indføre nye rapporteringskrav for skibsbrændstoffer samt krav om, at Kommissionen skal overveje alternative bekæmpelsesteknologier, når der er udviklet IMO-retningslinjer herfor.

(9) Der indsættes en ny artikel 9a om et forskriftsudvalg.

4.2. Artikel 2

Omhandler medlemsstaternes pligt til at omsætte direktivet.

4.3. Artikel 3

Fastsætter ikrafttrædelsesdatoen for det foreslåede direktiv.

4.4. Artikel 4

Det foreslåede direktiv rettes til medlemsstaterne.

5. MEDLEMSSTATERNES OG ANDRE INTERESSEREDE PARTERS SYNSPUNKTER

Der blev tidligere i år afholdt to møder med de interesserede parter, herunder medlemsstater, kandidatlande og EØS-lande, repræsentanter for industrien og miljø-NGO'er. Herudover afholdtes en skriftlig høring som resulterede i ca. 40 besvarelser. Referater af to møder, deltagerlister, en rapport om den skriftlige høring og kopier af alle ikke-fortrolige besvarelser findes på http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/future_transport.htm.

5.1. Resumé af synspunkterne om de foreslåede bestemmelser om skibsbrændstof

Medlemsstaterne De fleste af medlemsstaterne stiller sig positivt til et geografisk afgrænset forbud mod anvendelsen af højsvovl-skibsbrændstoffer, i overensstemmelse med det internationalt vedtagne SO_x-kontrolområde i Nordsøen og Østersøen. De fleste af medlemsstaterne støtter ikke et EU-forbud mod salg af tunge skibsolier med højt svovlindhold. De fleste er enige om, at direktivets bestemmelser om marin gasolie skal præciseres nærmere for at kunne fungere bedre.

Belgien foreslår, at salget af marine gasolier, der ikke opfylder kravene, bør forbydes, og Italien meddeler, at man der allerede har forbudt markedsføring af marine gasolier med over 0,2% svovl. Finland fremfører, at landets rutefærger allerede i vid udstrækning anvender brændstoffer med 0,5% svovl eller derunder. Italien mener, at en grænse på 3% ville være mere passende for færger. Grækenland mener, at det bør undtages fra alle bestemmelser om skibsbrændstoffer.

EU-kandidatlande og EØS-lande Letland og Polen støtter et geografisk begrænset forbud mod anvendelse af højsvovl-skibsbrændstoffer, i overensstemmelse med SO_x-kontrolområdet. Rumænien mener, at man bør overveje at udpege Sortehavet som SO_x-kontrolområde. Norge støtter et geografisk afgrænset forbud mod anvendelse af fuelolier med højt svovlindhold, forudsat at dette ikke går videre end kravene for SO_x-kontrolområdet. Norge støtter et tilsvarende eller endog mere restriktivt forbud mod salg af fuelolier med højt svovlindhold.

Repræsentanter for skibsindustrien (EF-rederiforeningen (ECSA), Det Internationale Skibsfartskammer (ICS), Baltic & International Marine Council and Independent Tanker Owners Organisation). Repræsentanterne for skibsejerne foretrækker international regulering om tunge skibsolier frem for regulering på EU-plan. Hvis der foreslås EU-regulering, mener de, at regulering af svovlindholdet ved salgsstedet ville være den mest effektive måde til at sikre overholdelse af kravene og tilstrækkelig adgang til de pågældende brændstoffer. Efter deres mening bør direktivets bestemmelser om marin gasolie ændres, så brændstof, der er indeholdt i tankene på skibe, der kommer fra ikke-EU-lande, undtages.

Repræsentanter for olieindustrien (EUROPIA (European Petroleum Industries Association), CONCAWE (Oil Companies' Health, Safety and Environment Organisation) og BP Marine). EUROPIA og CONCAWE støtter et geografisk afgrænset forbud mod anvendelse af svovltunge skibsbrændstoffer, i overensstemmelse med SO_x-emissionskontrolområdet, hvis dette kan bidrage til, at man på omkostningseffektiv måde kan opfylde luftkvalitetsnormerne og mindske overskridelse af de kritiske belastninger. De ønsker ikke at støtte et forbud mod salg af svovltung fuelolie. De stiller sig positivt til skærpelse af svovlgrænsen for marine dieselloier under 1999/32. BP Marine foreslår en emissionshandelsordning, hvor det er muligt at anvende SO₂-bekæmpelsesteknologi, i stedet for en grænse for svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Ikke-statslige organisationer (Acid Rain Secretariat, North Sea Foundation, Seas at Risk og European Federation for Transport & Environment). Miljø-NGO'erne stiller sig positivt til, at marine fuelolier inddrages under direktivet, og mener, at svovlgrænsen på 0,5% bør finde anvendelse i alle EU-havområder, herunder de eksklusive økonomiske zoner. De ville ligeledes stå bag et forbud mod salg af skibsbrændstoffer med over 0,5% svovl. De er enige om, at direktivets bestemmelser om marin gasolie bør præciseres nærmere og støtter ophævelsen af undtagelsen for Grækenland. De mener, at regulering på området bør suppleres med markedsbaserede virkemidler.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁶,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabets miljøpolitik, som opstillet i handlingsprogrammerne på miljøområdet, navnlig i det sjette miljøhandlingsprogram¹⁸, på grundlag af principperne i traktatens artikel 174, skal sikre luftkvalitet på et niveau, der ikke medfører en uacceptabel belastning af og risiko for menneskers sundhed og miljøet.
- (2) Rådets direktiv 99/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer¹⁹ fastsætter det maksimale svovlindhold i fuelolie, gasolie og marin gasolie, der anvendes i Fællesskabet.
- (3) I artikel 7, stk. 3, i direktiv 99/32/EF opfordres Kommissionen til at overveje, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at nedsætte det bidrag til forurening, der skyldes forbrænding af andre skibsbrændstoffer end marine gasolier, og om fornødent at fremsætte forslag herom.
- (4) Emissioner fra skibsfart, som skyldes brug af skibsbrændstoffer med et højt svovlindhold, bidrager til forurening af luften med svovldioxid og partikler, som er skadelige for menneskers sundhed, og som bidrager til forureningen.

¹⁴ EFT C

¹⁵ EFT C

¹⁶ EFT C

¹⁷ EFT C

¹⁸ EFT C

¹⁹ EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13.

- (5) Bilag VI til protokollen fra 1997 om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978 (i det følgende benævnt 'MARPOL-konventionens bilag VI'), er udarbejdet af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og vedrører luftforurening fra skibe. Heri hedder det, at visse områder skal udpeges som særlige områder med henblik på begrænsning af emissionen af svovloxid (i det følgende benævnt "SO_x-kontrolområder"). Hidtil er Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal udpeget som sådanne områder.
- (6) MARPOL-konventionens bilag VI træder først i kraft, når den er ratificeret af mindst 15 stater, der repræsenterer mindst 50% af verdens handelsskibstonnage. IMO-forsamlingens resolution A.929(22) opfordrer regeringerne til at ratificere bilag VI, og resolution A.926(22) opfordrer regeringerne, navnlig i stater, på hvis område der er udpeget SO_x-kontrolområder, til at sikre, at der inden for deres jurisdiktion er adgang til skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold.
- (7) IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet har i sin resolution MEPC.96(47) vedtaget retningslinjer for prøvetagning af skibsbrændstof til påvisning af overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag VI.
- (8) IMO skal inden for rammerne af MARPOL-konventionens bilag VI udarbejde retningslinjer for rensningssystemer for udstødningsgas og andre teknologiske metoder til begrænsning af SO_x-emissionerne i SO_x-kontrolområderne.
- (9) Direktiv 88/609/EØF er omarbejdet ved Rådets og Europa-Parlamentets direktiv 2001/80/EF af 23.10.2001 om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg²⁰, og direktiv 99/32/EF skal revideres i overensstemmelse hermed, som fastsat i artikel 3, stk. 4, i direktiv 1999/32/EF.
- (10) Der behøves en forskriftsprocedure til tilpasning af direktivet til den videnskabelige og tekniske udvikling.
- (11) Direktiv 1999/32/EF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 1999/32/EF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 1, stk. 2, affattes således:

"Reduktion af emissionen af svovldioxid fra forbrænding af visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer skal opnås ved fastsættelse af grænser for sådanne brændstoffer som betingelse for, at de kan anvendes på medlemsstaternes område.

Der sættes grænser for svovlindholdet i skibsbrændstoffer som betingelse for, at de kan anvendes i skibe i visse dele af Fællesskabet. Markedsføring af marine gasolier

²⁰ EFT L 309 af 27.11.2001, s. 1-21.

og dieselolier med et højere svovlindhold end fastsat i dette direktiv forbydes på Fællesskabets område.

Grænserne for svovlindholdet i visse mineraloliebaserede flydende brændstoffer som fastsat i dette direktiv gælder imidlertid ikke for:

- (a) - brændstoffer, der er bestemt til forskning og testning
- (b) - brændstoffer, der er bestemt til forarbejdning inden endelig forbrænding
- (c) - brændstoffer, der skal forarbejdes i raffinaderiindustrien."

2. **I artikel 2 foretages følgende ændringer:**

- (a) Stk. 1, første led, affattes således:

“fuelolie”:

- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som henhører under KN-kode 27101951 til 27101969**

- (b) Stk. 2, første og andet led, affattes således:

“gasolie”:

- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som henhører under KN-kode 27101945, 27101949, 27101925, 27101929*,

- ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof hvoraf mindre end 65 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 250°C, og hvoraf mindst 85 volumenprocent (inklusive tab) destillerer ved 350°C efter ASTM D86-metoden."

- (c) Stk. 3 affattes således:

“3.a *"skibsbrændstof"*: ethvert brændstof, der er bestemt til anvendelse i skibe, som defineret i ISO 8217

3.b *"marin dieselolie"*: ethvert brændstof, der er bestemt til anvendelse i skibe, og som har en viskositet eller densitet, der ligger inden for grænserne for viskositet eller densitet for DMB- og DMC-kvaliteter som defineret i tabel I i ISO 8217

3.c *"marin gasolie"*: ethvert brændstof, der er bestemt til anvendelse i skibe, og som har en viskositet eller densitet, der ligger inden for grænserne for viskositet eller densitet for DMX- og DMA-kvaliteter som defineret i tabel I i ISO 8217

* Disse KN-koder er beskrevet i Den Fælles Toldtarif, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2031/2001 (EFT L 279 af 23.10.2001, s. 1).

3.d "MARPOL-konventionens bilag IV": protokollen fra 1997 om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978

3.e "SO_x-kontrolområder": Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal, som udpeget af Den Internationale Søfartsorganisation i henhold til regel 14 i MARPOL-konventionens bilag VI.

3.f "passagerskibe": skibe, som befordrer mere end 12 passagerer, idet der ved "passager" forstås enhver person, bortset fra:

- (i) skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib, og
- (ii) børn under et år

3.g "rute fart": en række skibsoverfarter, der besejler afstanden mellem de samme to eller flere havne, eller en række rejser fra og til den samme havn, uden at der lægges til andre steder, enten:

- (i) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
- (ii) med så regelmæssige eller hyppige overfarter, at det svarer til en fartplan

3.h "skibe ved kaj": skibe, som ligger stille i havn, herunder i forbindelse med lastning, losning og ophold (hotelling)".

3. Artikel 3 affattes således:

“Artikel 3

Maksimalt svovlindhold i fuelolie

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fuelolie ikke anvendes på deres område fra den 1. januar 2003, hvis svovlindholdet overstiger 1,00 vægtprocent.
- 2.(i) Med forbehold af tilstrækkelig overvågning af emissionerne fra de kompetente myndigheders side gælder dette krav ikke for fuelolier, der anvendes:
 - (a) i fyringsanlæg, der er omfattet af direktiv 2001/80/EF, og som betragtes som nye anlæg efter definitionen i nævnte direktivs artikel 2, stk. 9, og som opfylder de SO₂-emissionsgrænser for sådanne anlæg, der er fastsat i nævnte direktivs artikel 4 og bilag VI
 - (b) i fyringsanlæg, der er omfattet af direktiv 2001/80/EF, og som betragtes som bestående anlæg efter definitionen i nævnte direktivs artikel 2, stk. 10, når SO₂-emissionerne fra de pågældende anlæg er 1700 mg/Nm³ eller derunder med et iltindhold i røggassen på 3% vol. på tør basis, og når SO₂-emissionerne fra fyringsanlæg omfattet af direktivets artikel 4, stk. 3, litra a), fra den 1. januar 2008 er lig med eller under emissionsniveauet ved overholdelse af

emissionsgrænseværdierne for nye anlæg i del A i bilag IV til direktiv 2001/80/EF, og i givet fald ved anvendelse af nævnte direktivs artikel 5, 7 og 8

(c) i andre fyringsanlæg, som ikke er omfattet af litra a) eller b), når SO₂-emissionerne fra de pågældende anlæg er 1700 mg/Nm³ eller derunder med et iltindhold i røggassen på 3% vol. på tør basis

(d) til forbrænding i raffinaderier, hvor de gennemsnitlige månedlige SO₂-emissioner for alle raffinaderiets anlæg, uanset brændstoftype eller brændstoffkombinationer, ligger inden for en grænse, der skal fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må være over 1700 mg/Nm³. Dette gælder ikke for fyringsanlæg, der er omfattet af litra a), eller, fra den 1. januar 2008, for fyringsanlæg, der er omfattet af litra b)."

(ii) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fyringsanlæg, som anvender fuelolie med en svovlkoncentration over den i stk. 1 fastsatte, ikke kan drives, medmindre en kompetent myndighed udsteder en tilladelse hertil, hvori emissionsgrænserne er fastsat.

3. Bestemmelserne i stk. 2 gennemgås og revideres om nødvendigt i lyset af en eventuel fremtidig revision af direktiv 2001/80/EF."

4. I artikel 4 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 1 udgår ordene "herunder marine gasolier".

(b) Stk. 2 udgår.

5. Som artikel 4a indsættes:

"Artikel 4a

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes i SO_x-kontrolområder og af passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Det Europæiske Fællesskab

1. Medlemsstater, der grænser op til SO_x-kontrolområder, træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes i de områder af deres territorialfarvande, eksklusive økonomiske zoner og forureningskontrolzoner, der omfattes af SO_x-kontrolområder, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer overstiger 1,5 vægtprocent. Dette gælder alle skibe uanset flag, herunder skibe, hvis rejse er påbegyndt uden for Fællesskabet, fra tolv måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for MARPOL-konventionens bilag VI, eller fra den [...*], alt efter hvilket tidspunkt der indtræder først.

* 12 måneder efter ikrafttrædelsen

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer fra den 1. juli 2007 ikke anvendes i passagerskibe, som sejler i rutefart til eller fra havne i Fællesskabet, hvis svovlindholdet i de pågældende brændstoffer overstiger 1,5 vægtprocent. Dette gælder alle skibe uanset flag.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der i alle Fællesskabets havne er adgang til skibsbrændstoffer med et indhold på højst 1,5 vægtprocent svovl i tilstrækkelige mængder til at opfylde efterspørgslen, fra tolv måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for MARPOL-konventionens bilag VI eller fra den [...*], alt efter hvilket tidspunkt der indtræder først.

4. Fra tolv måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for MARPOL-konventionens bilag VI kræver medlemsstaterne korrekt logbogsføring, herunder over brændstofsift, som betingelse for, at skibe kan anløbe Fællesskabets havne.

5. Fra tolv måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for MARPOL-konventionens bilag VI eller fra den [...*], alt efter hvilket tidspunkt der indtræder først, sikrer medlemsstaterne, at svovlindholdet i alle skibsbrændstoffer, der sælges på deres område, er dokumenteret af leverandøren på en bunkerleveringsattest, der ledsages af en forseglet prøve.

6. Medlemsstaterne sikrer, at der fra den [...*] ikke sælges marine dieselolier på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende dieselolier overstiger 1,5 vægtprocent."

6. Som artikel 4b indsættes:

“Artikel 4b

Maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes af skibe på indre vandveje og af skibe, som ligger ved kaj i fællesskabshavne

“1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstoffer ikke anvendes af skibe på indre vandveje eller af skibe, der ligger ved kaj i fællesskabshavne, fra:

- [...*], hvis deres svovlindhold overstiger 0,20 vægtprocent

- 1. januar 2008, hvis deres svovlindhold overstiger 0,10 vægtprocent.

2. Medlemsstaterne sikrer, at marine gasolier ikke sælges på deres område, hvis svovlindholdet i de pågældende gasolier overstiger grænserne i stk. 1.

* 2 måneder efter ikrafttrædelsen
* 12 måneder efter ikrafttrædelsen
* 12 måneder efter ikrafttrædelsen
* 12 måneder efter ikrafttrædelsen

7. I artikel 6 foretages følgende ændringer:

(a) Som nyt stykke 1a indsættes:

“1.a Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at kontrollere, at svovlindholdet i skibsbrændstoffer, der markedsføres i Fællesskabet og anvendes

- af skibe i SO_x-kontrolområder, fællesskabshavne og på indre vandveje,
- af passagerskibe, der sejler i rutefart til eller fra fællesskabshavne,

opfylder de relevante bestemmelser i artikel 4a og 4b. Også skibsbrændstoffer, der anvendes i andre fællesskabshavnområder, bør underkastes prøvetagning og kontrol af svovlindholdet. Følgende prøvetagnings-, analyse- og inspektionsmetoder anvendes:

- prøvetagning og analyse af svovlindholdet i brændstoffer til forbrændingsformål, der leveres til anvendelse i skibe, efter IMO-retningslinjerne
- prøvetagning og analyse af svovlindholdet i brændstoffer, der er indeholdt i brændstoftanke og i forseglede brændstofprøver om bord på skibe
- inspektion af skibenes logbøger og bunkerleveringsattester.

Prøvetagning påbegyndes senest seks måneder efter den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Prøvetagning foretages med en sådan hyppighed og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof og for det brændstof, der anvendes af skibe, der befinder sig på Fællesskabets havområder og indre vandveje.”

(b) Stk. 2, litra a), affattes således:

“(a) ISO-metode 8754 (1992) og PrEN ISO 14596 for fuelolie og skibsbrændstoffer”

8. Artikel 7 affattes således:

“Artikel 7

Rapportering og gennemgang

1. På grundlag af resultaterne af det prøvetagnings-, analyse- og inspektionsarbejde, der udføres i overensstemmelse med artikel 6, forelægger medlemsstaterne senest den 30. juni hvert år Kommissionen en kortfattet rapport om svovlindholdet i de flydende brændstoffer, der er omfattet af dette direktiv, og som er anvendt på deres område i det foregående kalenderår. Rapporten skal indeholde en fortegnelse over det samlede antal undersøgte prøver pr. brændstoftype (fuelolie, gasolie, marin fuelolie, marin dieselolie, marin gasolie) med angivelse af den anvendte mængde af de pågældende brændstoftyper og det beregnede gennemsnitlige svovlindhold.

Medlemsstaterne rapporterer også antallet af inspektioner, der er foretaget om bord på skibe, og fører en fortegnelse over det gennemsnitlige svovlindhold i skibsbrændstoffer, der er anvendt på deres område, og som ikke på indeværende tidspunkt er omfattet af dette direktiv.

2. På grundlag af bl.a. de årlige rapporter, der forelægges i medfør af stk. 2, og af de iagttagede tendenser med hensyn til luftkvalitet og forsuring forelægger Kommissionen senest den 31. december 2010 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. Kommissionen kan vedlægge rapporten forslag til revision af dette direktiv, herunder navnlig vedrørende grænseværdierne for de forskellige brændstokkategorier, og af de fællesskabshavområder, hvor der skal anvendes skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold.

3. Under hensyntagen til eventuelle IMO-retningslinjer om rensesystemer for udstødningsgasser og andre teknologiske metoder til begrænsning af SO_x-emissionerne og til virkningerne af disse teknologier på miljøet, herunder havmiljøet, overvejer Kommissionen, hvilke alternative bekæmpelsesmetoder der eventuelt vil kunne benyttes i stedet for anvendelse af skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold som krævet i artikel 4a og 4b, og fremsætter om fornødent forslag herom.

4. De nødvendige ændringer til tilpasning af bestemmelserne i dette direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling vedtages efter proceduren i artikel 9a, men må ikke resultere i hverken direkte eller indirekte ændringer i grænseværdierne for svovlindholdet i brændstoffer."

9. Som artikel 9a indsættes:

“Artikel 9a

Forskriftsudvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF²¹ i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.

3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den [...*]. De underretter straks Kommissionen herom.

²¹ Rådets afgørelse 1999/468 af 28. juni 1999, EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.
* 12 måneder efter ikrafttrædelsen

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

DATO: 25. juni 2002

1.	KONTO: Det foreslåede direktiv har ingen konsekvenser for Fællesskabets budgetressourcer eller menneskelige ressourcer	BEVILLINGER:		
2.	FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE: Forslag om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer			
3.	RETSGRUNDLAG: Artikel 175			
4.	FORANSTALTNINGENS FORMÅL: At indføre nye og reviderede grænser for svovlindholdet i brændstoffer, der anvendes i skibe og store fyringsanlæg			
5.	FINANSIELLE VIRKNINGER	PERIODE PÅ 12 MÅNEDER (mio. euro)	LØBENDE REGNSKABSÅR 2002 (mio. euro)	FØLGENDE REGNSKABSÅR 2003 (mio. euro)
5.0	UDGIFTER OVER EF-BUDGETTET (RESTITUTIONER/INTERVENTIONER) - NATIONALE BUDGETTER - ANDRE SEKTORER	0	0	0
5.1	INDTÆGTER - EGNE EF-INDTÆGTER (AFGIFTER/TOLD) - NATIONALE	0	0	0
		2004	2005	2006
5.0.1	UDGIFTSOVERSLAG	0	0	0
5.1.1	INDTÆGTSOVERSLAG	0	0	0
5.2	BEREGNINGSMÅDE:			
6.0	FINANSIERING MULIG OVER DE BEVILLINGER, DER PÅ DET LØBENDE BUDGET ER OPFØRT UNDER DET RELEVANTE KAPITEL			JA NEJ
6.1	FINANSIERING MULIG VED OVERFØRSEL MELLEM KAPITLER PÅ LØBENDE BUDGET			JA NEJ
6.2	TILLÆGSBUDGET NØDVENDIGT			JA NEJ
6.3	BEVILLINGER TIL OPFØRELSE PÅ KOMMENDE BUDGETTER			JA NEJ
BEMÆRKNINGER: Det foreslåede direktiv har ingen konsekvenser for Fællesskabets budgetressourcer eller menneskelige ressourcer				

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/32/EF

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2002) 595 endelig

FORSLAG

1. *Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?*

Skibsfart er en international industri, og luftforurenende emissioner er et grænseoverskridende problem, så på dette område kan fællesskabslovgivning være mere effektiv end nationale eller lokale foranstaltninger. SO₂-emissioner fra skibe bidrager til overskridelsen af de kritiske belastninger for forsurening, som skader økosystemerne i Nordeuropa, og til dannelsen af partikler, som kan skade menneskers sundhed i hele EU.

Søgående skibe er nu en af de vigtigste kilder til SO₂-emissioner i EU, og det er mere omkostningseffektivt at reducere disse emissioner end at bekæmpe emissionerne i andre sektorer. Af disse grunde, som der redegøres nærmere for i begrundelsen til dette forslag, mener Kommissionen, at der er behov for fællesskabslovgivning på dette område. Forslaget sigter derfor mod at ændre Rådets direktiv 1999/32 med fastsættelse af nye grænser for svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. *Hvem berøres af forslaget*

– *Hvilken erhvervssektor berøres?*

Olieraffineringsindustrien og søtransportindustrien, herunder rederier, der driver indenlandsk passagerskibsfart i medlemsstaterne

– *Berøres SMV'er i højere grad end store virksomheder?*

Der er kun få og mellemstore virksomheder i olieraffineringssektoren. Rederier af mange forskellige størrelser vil blive berørt, fra selskaber, der kun ejer ét skib, til skibsejere med langt større flåder.

– *Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?*

De findes i alle EU-medlemsstaterne, bortset fra de medlemsstater, som er indlandsstater. Nogle af medlemsstaterne har en stærkere udviklet søtransportindustri som følge af de geografiske forhold.

3. *Foranstaltninger, som virksomhederne skal træffe*

For at opfylde forslaget skal alle skibsejere anvende brændstoffer med et svovlindhold på højst 1,5% i Nordsøen, Østersøen og Den Engelske Kanal, og brændstoffer med højst 0,2% svovl i alle havne (0,1% fra 2008). Passagerskibe med fast rutefart til eller fra EU-havne skal anvende brændstof med højst 0,5% svovl, uanset hvor.

Olieindustrien vil blive nødsaget til at producere større mængder af lavsvovl-brændstoffer for at kunne opfylde denne efterspørgsel. Omkostningerne ved fremstillingen af brændstoffer med lavere svovlindhold overvælttes generelt på forbrugerne (i dette tilfælde skibsejerne) gennem en forhøjelse af brændstofprisen.

Vi forventer faktisk, at EU-raffinaderierne kan fremskaffe tilstrækkelige mængder fuelolie med 0,5% svovl ved opblanding og/eller anvendelse af råolie med et lavere svovlindhold, men uden at de behøver at investere i afsvovlingskapacitet. Den gennemsnitlige prisforhøjelse for dette brændstof ville da blive 50€ højere pr. t end den nuværende pris på fuelolie (110 € pr. t), dvs. en stigning på 45%. For at kunne fremskaffe tilstrækkelige mængder brændstof med 0,2% svovl forventer vi, at olieraffinaderierne i nogen grad vil være nødsaget til at investere i yderligere afsvovlingskapacitet, og at prisforhøjelsen for dette brændstof gennemsnitligt vil ligge på 57,5 € i forhold til den nuværende gennemsnitspris på brændstof, der anvendes af skibe ved kaj i EU's havne (150 € pr. t ud fra en forudsætning om, at halvdelen er fuelolie og halvdelen marin gasolie). Dette svarer til en forhøjelse på 38%.

Selv om lavsvovl-brændstof klart er dyrere for skibsejerne, er der også omkostningsbesparelser ved brugen heraf.

I en undersøgelse fra 2000 foretaget på Kommissionens vegne²² hedder det, at overgang fra fuelolie til marin dieselolie med mindre svovl ville kunne medføre et fald på 30-40% i omkostningerne til motorvedligeholdelse, nedsat brændstofforbrug på 1,6% for hver procent reduktion i svovlindholdet og besparelser på 1-1,5€ pr. t anvendt brændsel, fordi der kan bruges mindre alkaliske smøreolier. Driftserfaringerne med lavsvovl-brændstof viser, at de samlede besparelser ved overgang fra fuelolie til marin dieselolie med 1% svovl vil kunne svare til omkring 20 € pr. t brændstof²³. Det er ikke klart, om overgang til fuelolie med lavt svovlindhold ville medføre tilsvarende besparelser.

Ifølge en nylig undersøgelse, der er foretaget for IMO²⁴, kan brændstof tegne sig for mellem 10 og 30% af skibenes samlede kapital- og driftsomkostninger. For færger inden for EU kan brændstof formodes at svare til 10% eller mindre som følge af de relativt høje lønninger og andre omkostninger. Af tallene for brændstofforbruget i EU fremgår det, at ca. 95% af skibenes brændstof forbruges på havet og ved manøvrering og 5% ved kaj.

²² BMT study on the economic, legal, environmental and practical implications of an EU system to reduce ship emissions of SO₂ and NO_x. See <http://www.europa.eu.int/comm/environment/enveco/studies2.htm> - 27.

²³ For nærmere oplysninger se http://www.walleniuslines.com/extranet/5_1_info.html?eid=20

²⁴ IMO Study on Greenhouse Gas Emissions from ships. See <http://unfccc.int/issues/imoghmain.pdf>.

Dette forslag vil få de største konsekvenser for skibe, som kun sejler i SOx-kontrolområdet i Nordsøen og Østersøen, og for passagerskibe med rutefart hvor som helst i EU. Grunden hertil er, at efter forslaget skal disse skibe skifte over til lavsvovl-brændstof under alle omstændigheder - lavsvovl-fuelolie eller dieselolie på havet og ved manøvrering og lavsvovl-gasolie ved kaj. For skibe, der skifter over til lavsvovl-fuelolie, vil de samlede kapital- og driftsomkostninger kunne stige med 4-14%. Heri er ikke medregnet besparelser i vedligeholdelsesomkostninger.

For skibe, der skifter over til marin dieselolie, vil de yderligere brændstofomkostninger kunne blive en smule højere med 60€ pr. t, men en besparelse i vedligeholdelsesomkostningerne på 20€ pr. t ville føre til en lidt lavere samlet stigning i kapital- og driftsomkostningerne på mellem 3 og 11%.

Andre skibe end færger, der sejler uden for SOx-kontrolområdet, vil kun blive berørt af kravet om anvendelse af lavsvovl-gasolie når de ligger ved kaj i EU-havne. For disse skibe vil de samlede kapital- og driftsomkostninger kunne stige med mellem 0,2 og 0,6%.

Omkostningsstigningerne for internationale skibe vil afhænge af, hvor lang tid de tilbringer i Nordsøen og Østersøen og i Fællesskabets havne.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

- *For beskæftigelsen?*
- *For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*
- For virksomhedernes konkurrenceevne?

Forslaget ventes ikke at få mærkbare virkninger på beskæftigelse eller investeringer. For raffinaderiindustrien vil forslaget kunne medføre en stigning i indtægterne, eftersom EU-raffinaderierne vil sælge større mængder olie af højere kvalitet til højere priser. Hvad konkurrenceevnen angår, vil forslaget have den fordel, at rederierne i Nord- og Sydeuropa vil blive stillet på lige fod,

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Der foreslås ikke særlige foranstaltninger for små og mellemstore virksomheder.

6. Høring af de berørte kredse

Der er afholdt omfattende høringer af de berørte industrigrene i forbindelse med forberedelsen af forslaget. I afsnit 5.1. i begrundelsen opregnes de vigtigste organisationer, som er blevet hørt, med en kort redegørelse for deres væsentligste synspunkter.



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**

**Bruxelles, den 28. november 2002 (02.12)
(OR. fr)**

14933/02

**Interinstitutionel sag:
2002/0259 (COD)**

**ENV 717
MAR 146
MI 285
CODEC 1564**

FØLGESKRIVELSE

fra: Sylvain BISARRE, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget den: 22. november 2002
til: Javier SOLANA, generalsekretær/højtstående repræsentant

Vedr.: Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet "**En EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften**" - BIND I/II

Hermed følger til delegationerne Kommissionens dokument - KOM(2002) 595 endelig - BIND I/II.

Bilag: KOM(2002) 595 endelig - BIND I/II



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.11.2002
KOM(2002) 595 endelig

BIND I

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

En EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften

(forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

En EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften

1. INDLEDNING

Søgående skibes emissioner til luften omfatter luftforurenende stoffer, drivhusgasser og ozonnedbrydende stoffer. Disse emissioner spredes ikke skadefrit til havet og stopper heller ikke ved nationale grænser. Skibes emissioner af luftforurenende stoffer, navnlig i kystområder og i havne, spredes over land og forårsager miljøproblemer, der påvirker menneskets helbred, naturen og bygninger. Lige meget hvor de udsendes, bidrager skibes emissioner af drivhusgasser til de globale klimaændringer, og deres emissioner af ozonnedbrydende stoffer beskadiger ozonlaget.

Den Europæiske Unions medlemsstater har allerede opnået en hel del med hensyn til at reducere emissioner til luften fra landbaserede kilder. EU's og internationale bestemmelser har været hoveddrivkræfterne - med rette da luftforurening, klimaændringer og ozonnedbrydelse er grænseoverskridende problemer. Her er nogle eksempler: nyere direktiver om nationale emissionslofter¹, om specifikke emissionskilder såsom store fyringsanlæg² og motorkøretøjer³, og om den brændstofkvalitet, der anvendes i EU⁴, udvirker reelle luftkvalitetsforbedringer. Medlemsstaterne og Fællesskabet har desuden i medfør af Kyoto-protokollen⁵, som EU ratificerede den 31. maj 2002, forpligtet sig til at reducere de nationale emissioner af drivhusgasser.

Medens nogle miljøproblemer er blevet mindre, er der dog ingen, der er fuldstændig forsvundet, og noget peger på, at nogle såsom jordnær ozon, eutrofiering og klimaændringer er blevet værre. Man er også ved at blive mere opmærksom på sundhedsvirkningerne af luftforurenende emissioner, navnlig hvad angår fine partikler. Dette betyder, at der stadig er betydelig plads til forbedringer. Søgående skibe har gode muligheder for at give forbedringer, eftersom de hidtil har været undtaget fra EU-lovgivning om emissioner.

Hvad angår en række forurenende stoffer, er skibes emissioner i EU's havområder nu relativt høje sammenlignet med landbaserede emissionskilder, hvor der allerede er truffet foranstaltninger, så der er nu større mulighed for at opnå emissionsreduktioner fra skibe. Grafen nedenfor belyser situationen for svovldioxid og nitrogenoxider, der er to af de væsentligste luftforurenende stoffer, der omfattes af denne strategi. I mange tilfælde er det ligeledes tydeligt, at omkostningerne ved at reducere emissioner fra skibe nu er betydelig lavere, end yderligere bekæmpelsesforanstaltninger i andre sektorer.

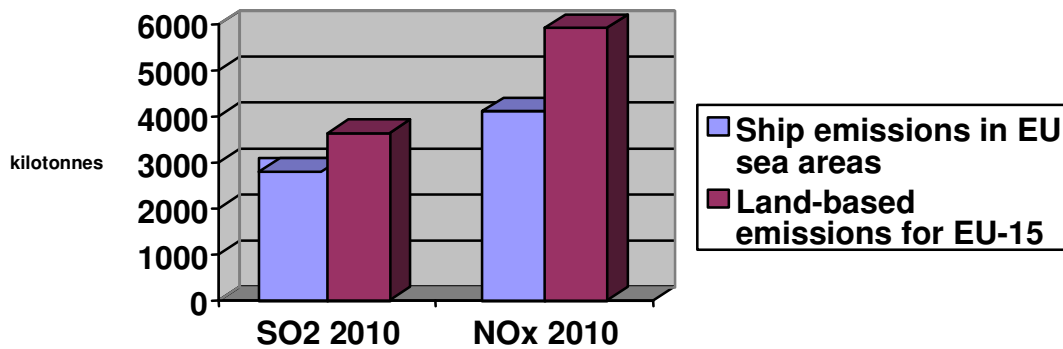
¹ Direktiv 2000/81/EF om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer

² Direktiv 2001/80/EF om begrænsning af visse luftforurenende emissioner fra store fyringsanlæg

³ Rådets direktiv 1998/69/EF om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF

⁴ Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF og også Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1998/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF

⁵ Kyoto-protokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer



Figur 1.1. Grafisk fremstilling af projektioner for 2010 af skibes emissioner sammenlignet med mål for landbaserede emissioner, der blev fastsat for EU 15 i direktiv 2001/81 om nationale emissionslofter. Kilde til skibsemissionsdata: Entec-undersøgelse for Europa-Kommissionen (jf. <http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm> - transport).

1.1 *Strategiens rolle - og nogle definitioner*

Det er strategiens rolle præcist at forklare de søgående skibes bidrag af luftforurenende emissioner til miljøproblemerne i Den Europæiske Union og udstikke en række målsætninger, tiltag og henstillinger med henblik på at reducere disse emissioner over de næste 10 år. Hensigten er ikke at fastsætte detaljerede foranstaltninger på nuværende tidspunkt. Hovedformålet med denne meddelelse er behandle emissionernes virkninger til lands og de globale aspekter (klimaændringer og nedbrydning af ozonlaget). Problemet med havets eutrofiering drøftes kort i denne strategi, men denne og andre trusler for EU's have bliver behandlet mere detaljeret i en ny havmiljøstrategi, som blev vedtaget den 2. oktober 2002⁶.

Kommissionen skal ifølge tre forskellige direktiver overveje, hvilke foranstaltninger der kan reducere forurenende emissioner fra søfartssektoren. Det drejer sig om følgende:

- **Direktiv 2001/81/EF af 23. oktober 2001 om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer**, der forpligter Kommissionen til at rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om, i hvilket omfang den internationale søtransport bidrager til forurening, eutrofiering og dannelse af jordnær ozon i EU.
- **Direktiv 1999/32 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer**, hvori der er fastsat svovlgrænser for skibsdestillatolie, der anvendes i EU's territoriale farvande, og desuden forpligter Kommissionen til at overveje, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at nedsætte det bidrag til forureningen, der skyldes forbrænding af andre brændstoffer til skibe end destillater og i givet fald fremsætte et forslag
- **Direktiv 1994/63 om forebyggelse af emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC)** ved benzinoplagering og benzindistribution fra terminaler til servicestationer, hvori Kommissionen opfordres til at overveje at udvide direktivets anvendelsesområde til at omfatte flygtige organiske forbindelser, der udsendes under lastning og losning af skibe.

⁶ KOM(2002) 539 af 2. oktober 2002, Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet - "Frem mod en strategi til at beskytte og bevare havmiljøet"

Denne meddelelse sigter mod at imødekomme disse krav. Den bidrager også til programmet **Ren Luft i Europa** (CAFE), der blev lanceret sidste år⁷ med henblik på at vedtage en temastrategi for luftforurening, der omfatter alle relevante emissionskilder. Det Europæiske Miljøagentur har fundet et højt niveau af luftkvalitetsoverskridelser for både jordnær ozon og partikler⁸, så CAFE-programmet vil give højst prioritet til disse forurenende stoffer.

Med henblik på denne strategi er der nedenfor fastlagt nogle korte definitioner.

Emissioner til luften: emissioner af luftforurenende stoffer, drivhusgasser og ozonnedbrydende stoffer. De primære luftforurenende stoffer, der omfattes af denne strategi, er svovldioxid (SO₂ eller SO_x), nitrogenoxider (NO_x), flygtige organiske forbindelser (VOC), og primære partikler (PM). Sekundære forurenende stoffer under overvejelse er svovl- og nitratsyrer, der dannes ved oxidering af SO₂ og NO_x; jordnær ozon, der dannes ved fotokemiske reaktioner af NO_x og VOC'er i sollys; og sekundære partikler (PM), herunder sulfat- og nitratpartikler, der dannes ved oxidering af NO_x og SO₂. Den væsentligste drivhusgas, der behandles, er carbondioxid (CO₂). Det væsentligste ozonnedbrydende stof er i denne forbindelse halon.

Søgående skibe: fartøjer af alle størrelser og til alle formål, der besejler EU's have. Dette omfatter skibe under alle flag på internationale rejser, rejser inden for Unionen og indenrigsfart, herunder passagerfærger, fiskefartøjer og fritidsfartøjer. Fartøjer, der udelukkende besejler indre farvande, er ikke omfattet af denne meddelelses anvendelsesområde, men berøres af det ledsagende forslag om svovlindholdet i skibsbrændstof.

EU-have: Nordsøen, Det Irske Hav, Kanalen, Østersøen, Det Østlige Atlanterhav, Middelhavet og Sortehavet.

1.2 Overordnede målsætninger

Det sjette miljøhandlingsprogram⁹ fastlægger et program for EU's indsats på miljøområdet. Det indeholder nøglemålsætninger og -prioriteter for miljøområdet, der er baseret på en vurdering af miljøtilstanden og de fremherskende tendenser, herunder nytilkomne spørgsmål, der gør et EU-initiativ påkrævet. Programmet fremmer integreringen af miljøspørgsmål i alle EU's politikker og bidrager til at opnå bæredygtig udvikling.

En af det sjette miljøhandlingsprogramms målsætninger er **at opnå et niveau for luftkvaliteten, så den ikke medfører uacceptable risici for eller belastninger af sundhed og miljø**. I øjeblikket medfører forurenende emissioner fra søgående skibe sådanne belastninger og risici.

En anden af miljøhandlingsprogrammets målsætninger, **at stabilisere atmosfærens koncentrationer af drivhusgasser på et niveau, som ikke vil forårsage unaturlige variationer i jordens klima**. Den væsentligste drivhusgas, der behandles i denne strategi, er CO₂. Skibes CO₂-emissioner er i dag ikke ubetydelige med omkring 2% af de samlede

⁷ KOM(2001)245 af 4. maj 2001 - Programmet Ren Luft i Europa (CAFE): Mod en tematisk strategi for luftkvalitet

⁸ "Environmental signals 2002", rapport fra Det Europæiske Miljøagentur: jf. www.eea.eu.int

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram

emissioner, og de er i nådeløs stigning, da der brændes mere fossilt brændstof for at transportere mere gods hurtigere og længere end nogensinde.

Med disse to overordnede målsætninger i tankerne foreslås der i denne strategi en række målsætninger, tiltag og henstillinger med henblik på at reducere emissioner til luften fra skibe på kort, mellemlang og lang sigt. Disse er udstukket i afsnit 6 - Vejen frem.

2. BAGGRUND

2.1 EU-konteksten - fremme bæredygtig transport og overgang til andre transportformer

Det er vigtigt at behandle spørgsmålet om skibes emissioner til luften i en bredere sammenhæng. I artikel 6 i EF-traktaten er der fastsat princippet om, at miljøbeskyttelseskrav skal integreres i Fællesskabets politikker og aktioner med henblik på at fremme bæredygtig udvikling. Transport er blevet fastlagt som prioriteret sektor i forbindelse med den såkaldte Cardiff-proces. Transportrådets integreringsstrategi fra oktober 1999 belyser, hvor overhængende nødvendigt det er at sætte ind over for de skadelige emissioner fra alle transportmåder, herunder skibsfart.

Kommissionen erkender, at skibe sammenlignet med andre transportmåder klarer sig godt, når de bedømmes ud fra en række miljøkriterier. Skibe forårsager f.eks. mindre trafikkaos og støj og kræver mindre landarealer til infrastruktur. Derfor blev det i Kommissionens hvidbog om en fælles transportpolitik¹⁰ fra sidste år fastsat, at mere godstransport skulle flyttes fra vej-til søtransport. Det er ikke desto mindre vigtigt at undersøge skibsfartens miljøvirkninger og om nødvendigt foreslå foranstaltninger med henblik på at bringe skibsfarten i tråd med andre landbaserede sektorer og transportformer. Målet skulle være at sikre, at søgående skibe fortsat opretholder deres høje miljøstandard, hvor den er god, og forbedrer deres miljøresultater på de områder, hvor de er bagud i forhold til andre sektorer. Emissioner til luften er netop et område, hvor skibe kan forbedres.

De foranstaltninger, der foreslås i denne strategi, er omkostningseffektive sammenlignet med emissionbekæmpende foranstaltninger i andre sektorer, og de skulle ikke øge omkostningerne ved skibstransport betydeligt i forhold til andre transportformer. Omkostningseffektivitet vil forsat være den primære tanke, når de fremtidige foranstaltninger i denne strategi udarbejdes.

2.2 Den internationale kontekst – MARPOL bilag VI

Fordi skibsfart er en verdensomspændende industri, er internationale løsninger af indlysende værdi. Der er desuden i international lovgivning, navnlig havretten, fastsat nogle begrænsninger for, hvad der kan reguleres på regionalt og nationalt plan. Disse praktiske og juridiske overvejelser peger på det forhold, at for at opnå effektive globale reduktioner af emissioner til luften i EU og i dens medlemsstaterne skal der arbejdes tæt sammen med de største skibsfartsnationer i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Derfor arbejdede Kommissionen og EU-medlemsstaterne inden for IMO i 1990'erne med ved udformningen af bilag VI i MARPOL-konvention¹¹.

¹⁰ Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg (KOM(2001) 370) offentliggjort 12/9/2001

¹¹ Protokollen af 1997 om ændring af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe 1973, som ændret ved protokoller af 1978 herom.

MARPOL bilag VI fastsætter bestemmelser for forebyggelse af luftforurening fra skibe, bl.a. udpegning af særlige SO_x-emissionsbekæmpelsesområder i Østersøen og Nordsøen. Der er flere oplysninger om disse bestemmelser i afsnit 4 - Igangværende foranstaltninger. MARPOL bilag VI blev vedtaget på en diplomatisk konference, som Den Internationale Søfartsorganisation var vært for i 1997, men træder ikke i kraft før et år efter, at den er blevet ratificeret af 15 lande, der repræsenterer 50% af verdens bruttotonnage.

Ikrafttrædelsen af bilag VI er et vigtigt led i denne strategi. Kommissionen prøver derfor ihærdigt på at få EU-medlemsstaterne til at ratificere dette vigtige internationale instrument og arbejde sammen for at stramme de globale standarder deri.

2.3 *Grundlaget for strategien*

Kommissionen har baseret denne strategi på fire undersøgelser, som den har ladet udføre i de sidste to år; de kan konsulteres på følgende netadresse:

<http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/background.htm> - transport:

- 2002-undersøgelse udført af **Entec UK Ltd**: kvantificering af skibes emissioner i EU's have baseret på tal fra 2000 om skibstransporter
- 2002-undersøgelse udført af **Beicip Franlab**: rådgivning om omkostninger til brændstofproducenter og de prispræmier, der måtte være resultatet af en reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstof, der markedsføres i EU
- 2001-undersøgelse udført af **AEA Technology** om foranstaltninger med henblik på at reducere VOC-emissioner under lastning og losning af skibe i EU
- 2000-undersøgelse udført af **BMT Murray Fenton Edon Liddiard Vince Ltd** om følgerne af en EU-ordning med henblik på at reducere skibes emissioner af SO₂ og NO_x

Strategien bygger desuden på modelopstillinger af emissionsdepositioner og miljøvirkninger, der er blevet udført af Norges meteorologiske institut i forbindelse med **EMEP**-samarbejdsprogrammet for overvågning og vurdering af transport af luftforurenende stoffer over store afstande i Europa. Deres årsrapport for 2000 "International skibsfarts virkninger for forureningsniveauerne i Europa" er særlig relevant¹². EMEP har sammenholdt de nye skibsemissionsdata fra Entec med de data, der blev anvendt til rapporten. De mener, at forskellene ikke er betydelige, og at rapportens resultater derfor stadig er gyldige.

Der har ligeledes været omfattende høring af de mest berørte parter, herunder EU-medlemsstater, kandidatlande og Norge; skibsfarts-, olie- og havneindustriernes repræsentanter, og ikke-statslige organisationer. Kommissionen afholdte to møder med berørte parter i 2002 for at drøfte strategien og de foreslåede ændringer til skibsbrændstoffer i direktiv 99/32/EF om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Der var godt fremmøde på begge møder. Der blev ligeledes organiseret en skriftlig høring på grundlag af det debatoplæg, der blev offentliggjort i januar 2002. Der indløb omkring 40 besvarelser til de stillede spørgsmål. Kopi af debatoplægget, ikke fortrolige besvarelser, fuldstændige mødereferater fra høringsmøder og lister over de tilstedeværende kan ses på http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/future_transport.htm.

¹² Jf. http://www.emep.int/reports/dnmi_note_5_2000.pdf

De berørte parter tog generelt godt imod forslaget om at udarbejde en EU-strategi for skibes emissioner og var taknemmelige over at kunne deltage i debatten. Kommissionens tjenestegrene var på deres side taknemmelige over de berørte parters konstruktive bidrag, navnlig hvad angår de praktiske detaljer omkring skibes emissionsreduktioner. De fleste fremhævede, at EU-strategien så vidt muligt skulle falde i tråd med de internationale tiltag med henblik på at reducere luftforurening fra skibe, som fastsat i bilag VI til IMO's MARPOL-konvention. De fleste medlemsstaters repræsentanter kunne meddele, at deres regeringer ville ratificere bilag VI inden udgangen af juni 2003. Mange anerkendte ligeledes, at EU-foranstaltninger ville være en god måde at udvirke lokale luftkvalitetsforbedringer på og at give vægt i retning af strengere internationale standarder på IMO-plan.

3. MILJØSITUATIONEN I ØJEBLIKKET

Skibes emissioner af luftforurenende stoffer har forskellige miljømæssige og sundhedsmæssige virkninger: SO₂ og NO_x forårsager **sur deposition**, der kan være skadelig for det naturlige miljø (f.eks. søer, floder, jordbund, fauna og flora) såvel som for bygninger (f.eks. kulturarven). NO_x- og VOC-emissioner bidrager til dannelse af **jordnær ozon** (fotokemisk smog), der kan forårsage skader for sundheden og vegetationen.

SO₂- og NO_x-emissioner oxiderer i atmosfæren og danner sulfat- og nitratpartikler, der sammen med emissioner af primære partikler (såsom sod og støv) resulterer i **fine partikler**, der kan beskadige menneskers helbred¹³. NO_x-emissioner bidrager ligeledes til **eutrofiering**, hvor alt for meget nærende kvælstof kan skade den skrøbelige balance mellem økosystemer, herunder marine økosystemer.

Skibes emissioner af drivhusgasser, hovedsagelig CO₂, bidrager til globale **klimaændringer**. Halonemissioner fra skibe **beskadiger ozonlaget**, som øger mængden af skadelig bestråling, der når jorden og som følge beskadiger menneskers helbred og miljøet.

3.1 Emissioner

Tabellen nedenfor viser skibes emissioner af luftforurenende stoffer og drivhusgasser i EU's have, baseret på tal fra år 2000 for skibstransporter¹⁴, og angiver miljøvirkningerne af de pågældende emissioner. Den giver ligeledes en projektion af skibes emissioner i 2010 med en forventet årlig vækst på 1,5% og ingen forureningsbekæmpende foranstaltninger, og der gives nogle komparative oplysninger om landbaserede emissioner.

Halonemissioner i EU's have er ikke blevet kvantificeret. Mængden af halon, der er installeret i brandslukningssystemer om bord på skibe på verdensplan, er imidlertid kendt og ganske betydelig. Den anslås at udgøre 26 000 tons ozonnedbrydningspotentiale, der overskrider den europæiske brandindustri's skøn for mængden af halon, der er installeret på fastlandet i Europa. Halon er 8-10 gange mere skadelig end chlorfluorocarboner (CFC), der blev forbudt i alle industrialiserede lande i 1995. Fjernelse og destruktion af halon fra skibe ville derfor undgå betydelig fremtidig ozonlagsnedbrydning og forbedre udsigterne for en hurtigere genetablering af ozonlaget.

¹³ Emissionerne af NO_x (52%) og SO₂ (24%) var de væsentligste forurenende stoffer, der bidrog til partikler (PM) i luften i 1998, hvor primær PM kun bidrog med 11%. Kilde: Det Europæiske Miljøagentur's 'Topic report' 5/2001 om emissioner til luften.

¹⁴ Der er mere detaljerede oplysninger at hente i undersøgelsen "Quantification of emissions from ships associated with ship movements between ports in the European Community", der er tilgængelig online på adressen www.europa.int/env/comm/air

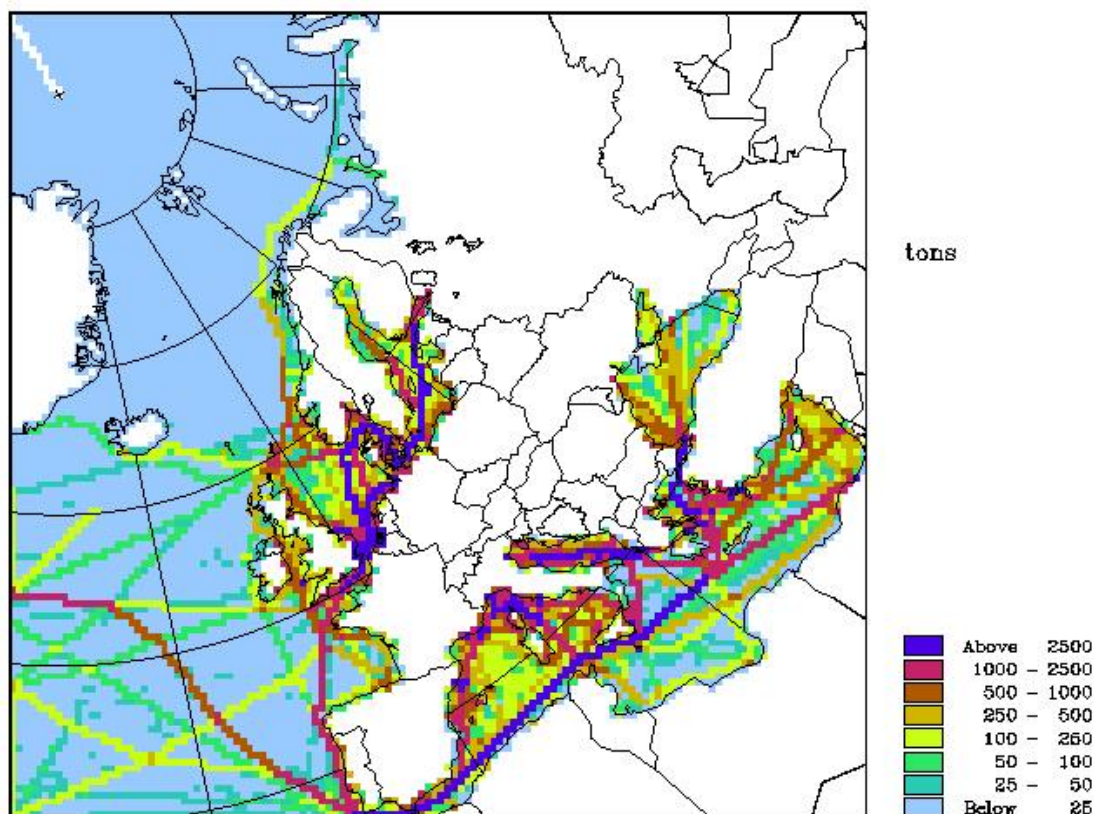
Forurenende stoffer og virkninger	Skibsemissioner 2000 (kton)	Forventede skibsemissioner 2010 (kton)	Komparative data
SO₂ – svovldioxid Forsuring, lokal luftkvalitet, svovlpartikler (sekundære PM)	2,578	2,845	3 634 - EU-15 mål for 2010 for alle landbaserede emissioner. Skibes emissioner muligvis 78% af alle EU's landemissioner i 2010
NO_x – nitrogenoxider Forsuring, jordnær ozon, eutrofiering, nitratpartikler (sekundære PM)	3,617	4,015	5,923 - EU-15 mål for 2010 for landbaserede emissioner. Skibes emissioner muligvis 68% af alle EU's landemissioner i 2010
CO₂ – kuldioxid Klimaændringer	157,298	172,791	3 325 000 – EU-15 2000 landbaserede emissioner EU's emissioner fra skibe er højere end de landbaserede emissioner i 9 enkelte medlemsstater
VOC – flygtige organiske forbindelser (kulbrinter) Jordnær ozon	134	147	750 – EU-15 VOC-emissioner fra malinger Skibes emissioner mindre end andre ikke regulerede sektorer
Primære PM - partikler (kun emissioner i havne) Luftvejsproblemer	21	24	543 – EU-15 primære PM-emissioner fra vejtransport. Skibes primære PM-emissioner i havne er relativt lave, men de generelle virkninger af skibes emissioner for PM vil være høje i betragtning af de sekundære PM fra NO _x og SO ₂ .

3.2 Virkninger af skibes emissioner af luftforurenende stoffer i EU

Det fremgår tydeligt af tabellen ovenfor, at mængden af skibes emissioner i EU er ved at blive stadig mere påfaldende, efterhånden som emissioner fra andre kilder mindskes. Før der tages tiltag til at reducere de luftforurenende stoffer, er det nødvendigt at vurdere virkningerne af skibes emissioner både i form af de deraf resulterende koncentrationer af luftforurenende stoffer, og af deres deposition. Disse afhænger meget af, hvor emissionerne optræder og under hvilke meteorologiske betingelser.

Billedet nedenfor viser SO₂-emissioner fra skibe i EU-have. Det blev lavet for Kommissionen af EMEP¹⁵ i år ved at anvende skibsemissionsdata fra kvantificeringsundersøgelsen for 2000. De mørke områder er der, hvor emissionerne var størst; de svarer ikke overraskende til de mest benyttede skibsruter. Dette mønster er tilsvarende for andre forurenende stoffer.

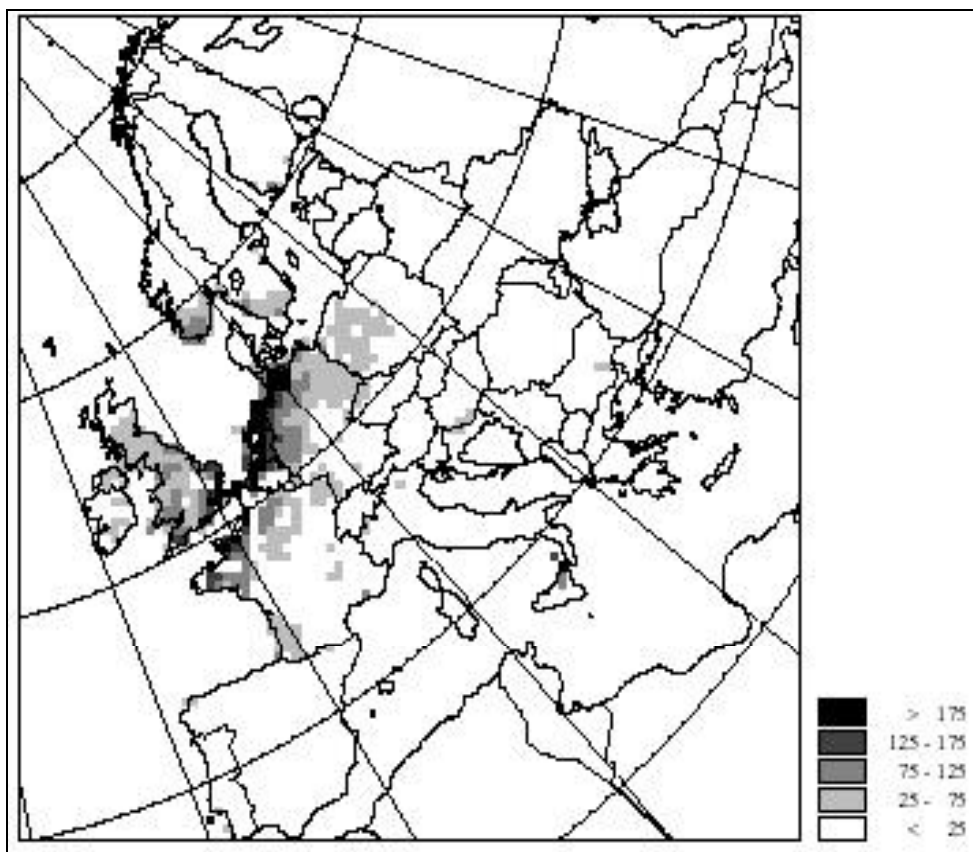
¹⁵ EMEP er samarbejdsprogrammet for overvågning og vurdering af transport af luftforurenende stoffer over store afstande i Europa.



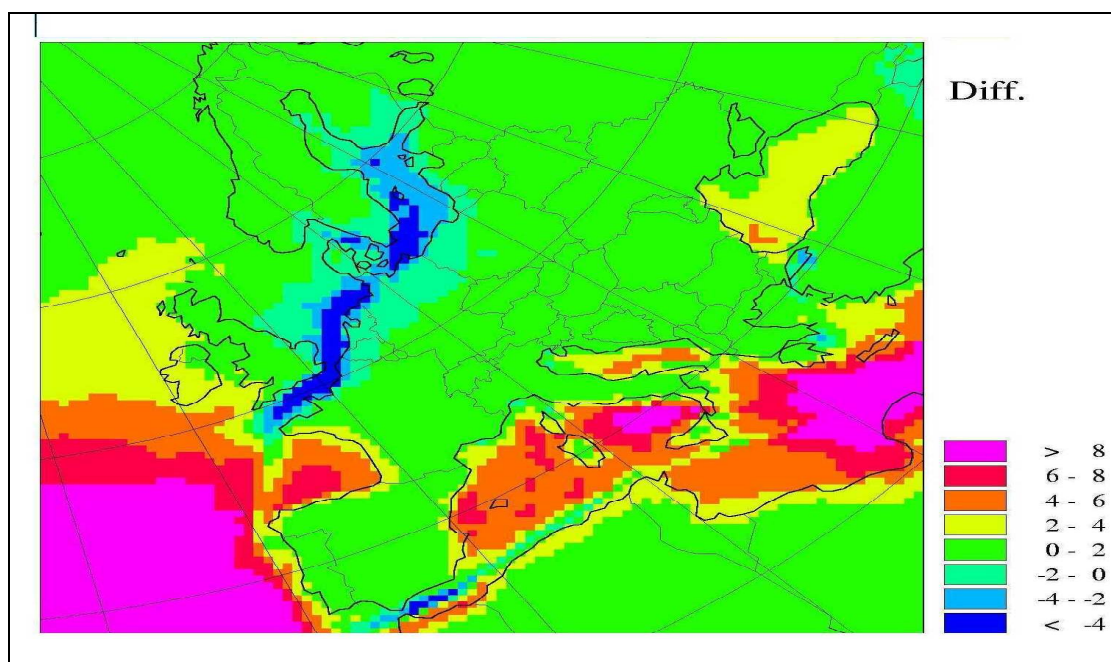
Kortene nedenfor, ligeledes udført af EMEP i 2000¹⁶, viser bidraget fra skibes emissioner til miljøproblemer som forsurening, eutrofiering (for meget nærende kvælstof) og jordnær ozon (fotokemisk smog) i EU. Modelopstillingen sker ved at anvende meteorologiske faktorer til at modellere depositionen fra skibes emissioner i hver netkvadrat på 50 km og beregne bidraget fra skibes emissioner til miljøproblemerne i de forskellige netkvadrater. Denne modelopstilling vil blive yderligere udviklet i de kommende år, også for primære og sekundære partikler, i forbindelse med programmet 'Ren Luft i Europa' og gennemgangen af direktivet om nationale emissionslofter.

Hvad acidificering og eutrofiering angår, er miljøvirkningerne udtrykt som overskridelse af kritiske belastninger. Den kritiske forsureningsbelastning er den maksimale deposition af svovl og kvælstof, der ikke forårsager skadelig udvaskning. Den kritiske eutrofieringsbelastning er den maksimale deposition af kvælstof, der ikke forårsager eutrofiering af økosystemer.

¹⁶ Der er flere oplysninger i EMEP's 2000-rapport "Effects of international shipping on European pollution levels" på http://www.emep.int/reports/dnmi_note_5_2000.pdf. EMEP har sammenholdt de nye skibsemissionsdata fra Entec med de data, der blev anvendt til rapporten. De mener, at forskellene ikke er betydelige, og at rapportens resultater derfor stadig er gyldige.

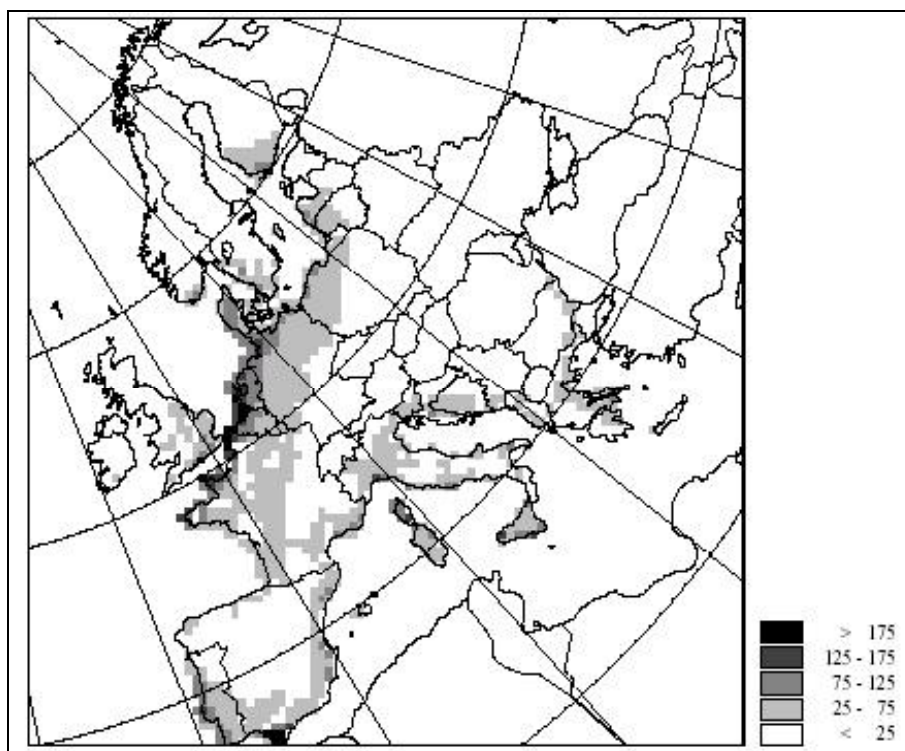


Figur 2. Dette kort viser bidraget fra skibsemissioner af SO₂ og NO_x til akkumulerede overskridelser af kritiske forsurelsbelastninger. Enheder: Syreækvivalenter/hektar/år. **Kilde:** EMEP 2000. Modelopstillingen, der ligger til grund for kortet, viser, at der er et stort antal netkvadrater i Nordeuropa, hvor skibes emissioner tegnersig for over 90% af overskridelsen af de kritiske forsurelsbelastninger. Skibstraffikken bidrager til overskridelser med over 50% i de fleste kystområder langs Kanalen og Nordsøen, i Østersøen langs Tysklands og Polens kyster og også i store dele af det sydlige Sverige og Finland.



Figur 3. Skibes emissionsbidrag af NO_x og VOC til jordnære ozonkoncentrationer i Europa og nærliggende havområder. Enheder: ppb (volumen). Kilde: EMEP. Dette kort viser forholdet mellem klima og ozonniveauer:

skibsemissioner forårsager stigning i ozonniveauerne i det varmere Sydeuropa og et mindre fald i ozonniveauerne i det koldere Nordeuropa.



Figur 4. Skibes NO_x-emissioners bidrag til de akkumulerede overskridelser af kritiske nitrogenbelastninger. Enheder: ækvivalenter/hektar/år. **Kilde:** EMEP. Situationen her ligner den for forurening med et stort antal netkvadrater i Nordeuropa, hvor emissioner til luften fra søgående skibe tegner sig for over 90% af overskridelsen. I Middelhavet bidrager skibes emissioner med over 50% af overskridelserne i dele af Grækenland, Italien og Spanien. Disse data deles med Kommissionens arbejdsgrupper om eutrofiering, der blev nedsat i forbindelse med havmiljøstrategien, såvel som yderligere modelstillinger med henblik på at vurdere bidraget til NO_x-emissioner til luften fra landbaserede kilder såvel som fra skibsfart.

4. IGANGVÆRENDE EMISSIONSBEKÆMPENDE FORANSTALTNINGER

I dette kapitel beskrives nogle af de foranstaltninger, der allerede er truffet i EU og på internationalt plan med henblik på at reducere skibes emissioner til luften.

4.1 Tiltag gennem Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)

MARPOL bilag VI – den internationale konvention om luftforurening fra skibe

MARPOL bilag VI om luftforurening fra skibe blev vedtaget på en diplomatisk konference, som Den Internationale Søfartsorganisation var vært for i 1997. Bilaget vil først træde i kraft på internationalt plan et år efter, det er blevet ratificeret af mindst 15 lande, der repræsenterer 50% af hele verdens handelsskibsfarts bruttotonnage.

I bilag VI fastsættes der et svovlloft på 4,5% for skibsbrændstoffer, som skibe anvender, og der udpeges to såkaldte "SO_x Emission Control Areas" (eller "SO_xECAs", dvs. SO_x-emissionsbekæmpelsesområder), hvor skibsbrændstoffer højst må indeholde 1,5% svovl, eller der skal anvendes tilsvarende bekæmpelsesteknikker. Østersøen blev udpeget som et

SOxECA i den oprindelige protokol, og Nordsøen og Kanalen blev føjet til i 2000, efter en forhandlingsindsats fra alle EU-medlemsstater.¹⁷

Bilag VI indeholder også følgende bestemmelser om nitrogenoxidemissionsstandarder for dieselmotorer med effekt på over 130 kW i skibe, der er bygget (eller som har gennemgået større ombygning) efter den 1. januar 2000:

- 17,0 g/kWh når den nominelle motorhastighed er under 130 omdrejninger pr. minut (rpm)
- $45 \cdot \text{rpm}^{(-0.2)}$ g/kWh når den nominelle motorhastighed er 130 eller mere, men mindre end 2000 rpm
- 9.8 g/kWh når den nominelle motorhastighed er 2000 rpm eller mere

Motorfabrikanter og klassificeringsorganer har bekræftet, at alle nye skibsmotorer, der fremstilles i EU, allerede bygges, så de overholder disse NOx-standarder, hvilket måske er et bevis på, at standarderne ikke er særlig krævende.

Der er i bilag VI desuden en (frivillig) bestemmelse om regulering af emissioner af flygtige organiske forbindelser; der er forbud mod forsætlige emissioner af ozonnedbrydende stoffer fra eksisterende anlæg - hovedsagelig brandsikringsudstyr; og det er forbudt at installere nye anlæg med ozonnedbrydende stoffer på skibe.

Når SOxECA er kommet på plads, vil de forsurende svovlemissioner blive reduceret betydeligt i EU-have, men det erkendes, at andre aspekter af MARPOL bilag VI ikke er tilstrækkelig strenge. Dette er især tilfældet hvad angår NOx-standarder og det globale svovloft. Det er desuden ikke klart, hvornår bilag VI træder i kraft. Hidtil har kun seks lande ratificeret – Sverige, Norge, Singapore, Bahamas, Marshalløerne og Liberia, der repræsenterer omkring 26% af verdenstonnagen. De resterende 14 EU-lande repræsenterer omkring 10% af verdenstonnagen og kandidatlandene yderligere 10% (navnlig Malta med 5% og Cypren med 4%).

Så længe ikrafttrædelsesmekanismen forbliver 15 lande og 50% af verdenstonnagen, vil ikrafttrædelse afhænge af ratificering af de store åbne registre, såsom Panama (med 21% verdenstonnage).

Liberias nylige ratificering er i denne henseende opmuntrende, men selv om f.eks. Panama ratificerede, ville det være nødvendigt med yderligere 8 staters ratifikation for at opfylde kriteriet med 15 lande.

Kommissionen blev således opmuntret ved at høre indlæggene fra EU-medlemsstaterne og andre på mødet i oktober 2002 i IMO's havmiljøbeskyttelsesudvalg, hvor de erklærede, at de havde til hensigt at ratificere bilag VI. Danmark, Grækenland og Luxembourg, såvel som Panama, angav udgangen af 2002 som deres måldato for ratifikation. Nederlandene, Tyskland, Spanien, Finland, Belgien samt Cypren sagde, de sigtede mod at ratificere i første halvdel af 2003. UK bekræftede deres tilsagn om ratifikation, så snart de administrative og juridiske procedurer tillod det.

I henhold til resolution 1 fra 1997 MARPOL-konferencen skal IMO's generalsekretær løbende følge udviklingen med hensyn til medlemsstaters ratifikation af bilag VI. Hvis

¹⁷ Vedtaget på IMO's havmiljøbeskyttelsesudvalgs møde i december 2000 (MEPC 44)

betingelserne for ikrafttrædelse ikke er opfyldt den 31. december 2002, opfordres udvalget for havmiljøbeskyttelse til at iværksætte en hurtig gennemgang på sit første møde i 2003 for at konstatere, hvilke hindringer der ligger i vejen for ikrafttrædelse, og eventuelt hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at fjerne de pågældende hindringer. Der er stor sandsynlighed for, at betingelserne for ikrafttrædelse ikke vil være opfyldt inden den 31. december i år, så der forventes en gennemgang af bilag VI på MEPC 49 i 2003.

IMO's tiltag vedrørende drivhusgasser

Artikel 2, stk. 2, i Kyoto-protokollen, der blev vedtaget på konferencen for parterne i De Forenede Nationers konvention om klimaændringer (UNFCCC) i december 1997, og ratificeret af alle EU-medlemsstaterne den 31. maj 2002, opfordrer parterne til at begrænse eller reducere emissioner af drivhusgasser fra skibsbrændstoffer gennem samarbejde i IMO. På samme partskonference blev der vedtaget en beslutning, der opfordrede til at medtage emissioner fra internationale skibsbrændstoffer i UNFCCC-parternes overordnede fortegnelser over drivhusgasser.

IMO har derfor forpligtet sig til at begrænse emissioner fra international skibsfart. Der blev i 2000 offentliggjort en IMO-undersøgelse af drivhusgasemissioner, der indeholdt nogle forslag til at begrænse eller reducere emissioner af drivhusgasser fra skibe. Disse forslag omfattede frivillige aftaler, miljøindekseringssystem, emissionsstandarder for nye og bestående fartøjer og handel med emissionsrettigheder.

IMO's havmiljøbeskyttelsesudvalg (MEPC) nedsatte på sit 47. og 48. møde i marts og oktober 2002 (MEPC 47) en ad-hoc arbejdsgruppe til at behandle spørgsmålet. Denne arbejdsgruppe fandt på dette stadium en frivillig miljøindeksering den mest hensigtsmæssige ordning til at reducere skibes emissioner. MEPC-arbejdsgruppen og en international korrespondencegruppe har nu til opgave at udarbejde en resolution om en IMO-drivhusgasstrategi med henblik på vedtagelse på IMO-samlingen i 2003. Kommissionen og en række medlemsstater deltager i arbejdsgruppen og i korrespondencegruppen.

EU's Ministerråd har indtrængende opfordret IMO til at vedtage en konkret og ambitiøs strategi for drivhusgasser. Kommissionen skal desuden i henhold til det sjette miljøhandlingsprogram fastlægge og gennemføre specifikke foranstaltninger med henblik på at reducere drivhusgasemissioner fra søfart, hvis der ikke nås til enighed i Den Internationale Søfartsorganisation herom inden 2003.

4.2 EU-lovgivning

De vigtigste gældende EU-regler om emissioner fra søgående skibe er indeholdt i Rådets direktiv 1999/32/EF om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Direktivet pålagde medlemsstaterne at sikre, at marinegasolier, som anvendes på deres område, har et svovlindhold på højst 0,2% fra 1. juli 2000 (0,1% fra 1. januar 2008).

Sagt med andre ord skal skibe, som anvender marinegasolier på EU's område (territorialfarvand op til 12 sømil fra kysten og indre vandveje) sørge for, at svovlindholdet er på under 0,2%.

Direktivet indeholder ingen bestemmelser om svovlindholdet i fuelolie til skibe. Det er blevet fremført, at denne udeladelse har fremskyndet den allerede eksisterende tendens hen imod "unifuel"-drift med fuelolie hele tiden af økonomiske hensyn. Direktivet pålagde dog også Kommissionen at overveje, hvilke foranstaltninger der kunne træffes til at nedsætte det bidrag

til forsuring, som stammer fra forbrændingen af andre brændstoffer til skibe end gasolier, og om nødvendigt fremsætte et forslag. Kommissionen har overvejet sagen og fremsætter nu som led i denne strategi et forslag om ændring af reglerne for skibsbrændstoffer i direktiv 1999/32. Forslaget er nøjere beskrevet i afsnit 6 og i selve forslaget.

For så vidt angår halon, er det fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 2037/00 om stoffer, der nebrøder ozonlaget, at markedsføring og anvendelse af sådanne stoffer er forbudt i EU, herunder også i brandslukningssystemer på skibe. I forordningens bilag VII er der dog anført et begrænset antal undtagelser i forbindelse med "kritiske anvendelser" af halon, hvor der endnu ikke findes teknisk og økonomisk brugbare alternativer. Det omfatter også en undtagelse, som tillader den fortsatte brug af halon på eksisterende fragtskibe. Alle skibe, der er bygget efter 1. juli 1994, må ikke have halon om bord, så i praksis er det kun fartøjer, som er bygget før denne dato, der anvender halonbrandslukningssystemer. Kommissionen er forpligtet til at gennemgå de kritiske anvendelser, der er anført i bilag VII, hvert år på baggrund af tilgængelige alternativer, og om nødvendigt vedtage ændringer til forordning (EF) nr. 2037/00 i henhold til forvaltningsudvalgsproceduren i artikel 18.

For så vidt angår fritidsfartøjer (defineret som både beregnet til sports- og fritidssejls på 2,5-24 m længde), hvoraf nogle er søgående, har Kommissionen fremsat forslag til et ændringsdirektiv (KOM(2000)639), som bla. indeholder bestemmelser om en begrænsning af udstødningssasser. Dette forslag er nu ved at være færdigforhandlet, og når det træder i kraft, indføres nye emissionsgrænser for carbonmonoxid, hydrocarboner, nitrogenoxider and partikler for motorer til fremdrift af fritidsfartøjer.

4.3 Anden lovgivning

Da skibsfart har en international karakter, bør man også se på lovgivningen i andre lande. Nylige lovgivningsforslag fra USA om skibes emissioner er især relevante for strategien.

Den 30. april i år offentliggjorde det amerikanske miljøagentur (EPA) et udkast til lovgivning om NO_x-emissioner fra "Category 3"-skibsmotorer – dvs. motorer på mindst 30 l/cylinder på fartøjer, som fører amerikansk flag¹⁸.

Der er foreslået et første trin, som svarer til NO_x-standarderne i bilag VI, som i amerikansk lovgivning ville gælde for nye motorer, som produceres i 2004 og derefter. Et efterfølgende sæt standarder er også under overvejelse. Det ville indebære yderligere nedsættelser, som kan nås med motorstyring og ville gælde for nye motorer, som produceres i 2006 og derefter. Hvis der arbejdes videre med forslaget, vil standarderne på dette andet trin blive revurderet, inden de træder i kraft, således at der tages hensyn til den fortsatte udvikling af teknologier til reduktion af NO_x og internationale tiltag, f.eks. i IMO, for at indføre strengere internationale standarder.

EPA er i øjeblikket ved at konsultere de berørte interessegrupper om, hvorvidt og hvilke standarder for svovlindhold der skal vedtages for brændstoffer til disse motorer. EPA søger ligeledes at få en stillingtagen til, om de foreslåede emissionsstandarder også bør gælde for skibe, som ikke sejler under amerikansk flag.

¹⁸ Yderligere oplysninger: <http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2002/May/Day-29/a11736.pdf>

4.4 Økonomiske virkemidler

I de senere år er der blevet indført økonomiske virkemidler i nogle lande og havne i verden for at opmuntre skibe til at nedbringe deres emissioner til atmosfæren. Det drejer sig bla. om differentierede afgifter på brændstoffer til skibe, differentierede havne- og sejløbsgebyrer og differentieret tonnagebeskatning. Andre steder i verden berøres søgående skibe stort set ikke af beskatning og betaler kun for havnetjenester.

Det mest fremtrædende virkemiddel i EU er **systemet af miljødifferentierede sejløbsgebyrer, som blev indført i Sverige i 1998**¹⁹. Sejløbsgebyrer er en national afgift, som den svenske stat indsamler via Sjöfartsverket. Alle skibe, uanset flagstat, som anløber svenske havne, skal betale et gebyr beregnet på grundlag af deres bruttotonnage og det transporterede fragtvolumen. I 1998 blev der indført et differentierende element, som tager hensyn til et skibs emission af NO_x og SO₂, således at gebyrerne er lavere for skibe, som anvender teknologi, der begrænser NO_x, og/eller anvender brændstof med lavt svovlindhold. Mange svenske havne og også Mariehamn på Ålandsøerne tilbyder supplerende reduktioner i havneafgifterne.

Der er en række andre markedsbaserede foranstaltninger i EU og andre steder, som belønner skibe, som begrænser deres emissioner:

- **Green Award**²⁰-ordningen omfatter forskellige incitamenter i 35 havne fordelt på hele kloden, alt efter om et skib opfylder en række miljøkriterier.
- **Hamborgs ordning "Green Shipping bonus"**²¹, som blev indført i 2001, giver nedslag i havneafgifterne på grundlag af skibes miljøresultater, herunder emissioner.
- **Norges miljødifferentierede tonnageafgift**²² gælder for fartøjer under norsk flag og går ud fra deres miljøklassificering på grundlag af en række kriterier.

Der er indført andre virkemidler, herunder ordninger for handel med emissionsrettigheder, for at nedbringe luftforureningen fra landbaserede sektorer.

4.5 Frivillige / operationelle foranstaltninger

Det står altid organisationer frit at sigte mod emissionsbegrænsninger, som går ud over, hvad der kræves i lovgivningen. I EU er der f.eks. iværksat følgende initiativer:

- Göteborg-Kiel færgerutens princip om altid at forbinde fartøjerne til strøm fra land
- Wallenius Lines' projekt for lavt svovlindhold²³
- Intertanko's VOCON-procedure, som sigter mod at begrænse olietankeres udslip af flygtige organiske forbindelser under transit.

¹⁹ Yderligere oplysninger: <http://www.sjofartsverket.se/tabla-b-eng/pdf/b142.pdf>

²⁰ Yderligere oplysninger: <http://www.greenaward.org/>

²¹ Yderligere oplysninger: http://www.green-shipping.de/pdf/g_s_engl.pdf

²² Yderligere oplysninger: <http://www.sjofartsdir.no/>

²³ Yderligere oplysninger: http://www.walleniuslines.com/extranet/5_1_info.html?eid=20.

I USA har Los Angeles havn indført en frivillig hastighedsbegrænsning for kommercielle fragtskibe på 12 knob inden for en radius på 20 sømil fra havnen. Ideen med ordningen er at nedbringe skibenes luftforurenende emissioner, og det skønnes, at ordningen nedbringer emissionen af NO_x med 3,4 t pr. dag. Der har været god deltagelse i denne frivillige ordning.

Endelig kan det nævnes, at seks shippingvirksomheder i EU har ladet sig registrere som deltagere i fællesskabsordningen for miljøstyring og -revision (EMAS). Det betyder, at de har forpligtet sig til stadig at forbedre deres miljøresultater, herunder reduktion af emissioner til luften, ud over, hvad der kræves i lovgivningen.

5. UDVIDELSENS KONSEKVENSER

EU-udvidelsen får betydelige konsekvenser for så vidt angår emissioner til luften fra søgående skibe. Ti ud af de tretten ansøgerlande har havkyster. Fire ligger ved Østersøen, fire ved Middelhavet og 3 ved Sortehavet, og skibsbevægelser til og/eller fra ansøgerlandenes havne udgør en væsentlig andel af alle skibsbevægelser inden for havområder i EU.

Der er alvorlige problemer med forsurening og haveutrofiering i Østersøområdet, og ngo'er i området har for nylig opfordret EU til at gribe ind over for skibes emissioner. Ansøgerlandene i Middelhavsområdet har samme problemer med luftkvalitet som EU-medlemsstaterne i Middelhavsområdet - det gælder især for jordnær ozon (fotokemisk smog). I EU og ansøgerlandene under ét har havnebyer problemer med luftkvaliteten lokalt som følge af skibes emissioner af SO₂, NO_x og partikler.

To af ansøgerlandene – Malta og Cypern - er flagstater for en stor del af verdens skibsflåde (tilsammen repræsenterer de 9% af verdens samlede shippingtonnage), så deres tiltrædelse til EU, vil styrke EU's forhandlingsposition i IMO.

Kommissionen har derfor været ivrig efter at inddrage ansøgerlandenes repræsentanter i drøftelserne af denne strategi, herunder det parallelle forslag om ændring af direktiv 1999/32 om svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

6. VEJEN FREM

6.1 Mål

Strategiens overordnede mål er at mindske det bidrag, som skibes emissioner til luften yder til miljø- og sundhedsproblemer i EU. Der er ikke fastlagt konkrete mål, men Kommissionen foreslår i stedet at præsentere en række målsætninger, der skal være retningsvisende for EU's og medlemsstaternes politikker på langt sigt. Målsætningerne er:

- at nedbringe skibes emissioner af SO₂, hvor de bidrager til, at de kritiske belastninger for forsurening overskrides, og hvor de påvirker luftkvaliteten lokalt
- at nedbringe skibes emissioner af NO_x, hvor de bidrager til, at de kritiske belastninger for forsurening og eutrofiering overskrides og til jordnær ozon, som skader menneskers sundhed og vegetationen
- at nedbringe skibes emissioner af primære partikler, hvor de forringer luftkvaliteten lokalt
- at nedbringe skibes VOC-emissioner, hvor de bidrager til jordnær ozon, som skader menneskers sundhed og vegetationen

- at nedbringe hvert enkelt skibs CO₂-emissioner
- at fjerne emissioner af stoffer, som nedbryder ozonlaget, på alle skibe, som færdes på EU-have.

Dette afsnit beskriver en række tiltag, som Kommissionen påtænker at anvende for at realisere målsætningerne, herunder hvad Kommissionen selv agter at foretage sig, og forslag til tiltag, som skal gennemføres af andre parter.

6.2 Internationale tiltag via IMO

Internationale tiltag via IMO er den bedste metode til at fastlægge miljøpræstationskrav for skibe under alle flag, uanset hvor på verdenshavene de færdes. Det er også den mest effektive måde til at nedbringe emissionerne fra fartøjer, der ikke fører EU-flag, men færdes på EU-have uden at lægge til i en EU-havn. Kommissionens undersøgelse af skibsbevægelser i år 2000 antyder, at transittrafik udgør ca. 50% af skibsbevægelserne på EU-have, og at skibe, der ikke fører EU-flag, står for ca. 50% af emissionerne.

Tiltag:

- Kommissionen vil fortsætte med at udarbejde samordnede EU-holdninger til IMO og presse på for at få vedtaget strengere foranstaltninger med henblik på at nedbringe skibes emissioner af luftforurenende stoffer, drivhusgasser og stoffer, som ødelægger ozonlaget.

Henstillinger:

- Medlemsstaterne bør ratificere bilag VI til MARPOL-konventionen hurtigst muligt før mødet i IMO's udvalg om havmiljøbeskyttelse i marts 2003 (MEPC 49).
- Under MEPC 49 bør medlemsstaterne støtte en samordnet EU-holdning om at presse på for at indføre strengere internationale standarder under MARPOL bilag VI (et globalt svovloft på under 4,5% og NO_x-motoremmissionsstandarder, som er strengere end 9,8 – 17 g/kWh).
- Medlemsstaterne bør støtte IMO's arbejde for et system til miljøregistrering af skibes emission af drivhusgasser. Kommissionen understreger mulighederne for, at sådan et system eventuelt kan udvides til at omfatte andre forurenende stoffer, herunder navnlig NO_x på grund af dets bidrag til klimaforandringer.
- Medlemsstaterne bør støtte IMO's arbejde med udvikling af en strategi med henblik på begrænsning af drivhusgasemissioner fra skibsfart, i første omgang ved at indføre en ordning med frivillig indeksering af skibes drivhusgasemissioner, men sikre at der ikke udelukkes pligtige foranstaltninger på længere sigt, hvis det viser sig nødvendigt. Hvis IMO ikke har vedtaget en konkret og ambitiøs strategier inden 2003, vil Kommissionen overveje at indføre foranstaltninger på EU-plan til at reducere hver enkelt skibs emissioner af drivhusgasser.

Medlemsstaterne bør fortsætte med at udarbejde og støtte samordnede EU-holdninger ved koordineringsmøder forud for IMO-møder og bør også støtte nye overgangsforanstaltninger, som giver formandskabet eller Kommissionen mulighed for at formulere en EU-holdning ved IMO-møder.

6.3 EU-lovgivning om emissionsstandarder

Dette er den bedste måde at nedbringe emissioner fra skibe i EU-havne, territorialfarvande og eksklusive økonomiske zoner. International lovgivning indskrænker dog kyststaternes (og EU's) jurisdiktion noget, når det drejer sig om at regulere international skibsfart i kystfarvande. Det gælder især regler vedrørende skibes konstruktion, udformning, udstyr og bemanning.

Tiltag:

- Til at ledsage denne strategi forelægger der et forslag til direktiv om ændring af skibsbrændstoffdelen i direktiv 1999/32/EF om en reduktion af svovlindholdet i skibsbrændstof, der anvendes og markedsføres i EU. Sigtet med forslaget er at opnå en betydelig mindskelse af det bidrag, som skibemissioner yder til forurening og lokale luftkvalitetsproblemer. I forslaget foreslås der 1,5% svovlgrænse for skibsbrændstof, der anvendes af alle søgående fartøjer i Nordsøen, Kanalen og Østersøen, i tråd med bilag VI-svovlgrænserne i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) MARPOL-konvention for at reducere virkningerne af skibes emissioner for forureningen i Nordeuropa og for luftkvaliteten. Samme 1,5% svovlgrænse ville gælde for skibsbrændstof, der anvendes af passagerfærger på fast rutefart til og fra Fællesskabets havne, for at forbedre luftkvaliteten ved havne og i kystområder og skabe tilstrækkelig efterspørgsel for at sikre udbudet på EU-plan af brændstof med lavt svovlindhold. Der foreslås imidlertid en overgangsperiode indtil juli 2007 for denne foranstaltning for at lette virkningerne for driftslederne. Endelig foreslås der en 0,2% svovlgrænse for brændstof, der anvendes af skibe, der ligger ved kaj i Fællesskabets havne, for at reducere de lokale emissioner af svovldioxid og partikler og forbedre den lokale luftkvalitet.
- Inden for nogle få måneder vil Kommissionen forelægge et forslag om ændring af direktiv 1997/68/EF om foranstaltninger mod emission af NO_x, CO og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner, der markedsføres i EU. Sigtet er at udvide direktivets anvendelsesområde til at omfatte maskiner, som markedsføres med henblik på anvendelse om bord på fartøjer, der færdes på indre vandveje. Forslaget er i sin afsluttende fase, hvor medlemsstaterne, motorfabrikanter og andre interesseparter høres. Det overvejes, hvilke typer og størrelser maskiner de nye emissionsstandarder burde gælde for, og hvorvidt de samme standarder også bør gælde for mindre motorer (hovedsageligt hjælpemotorer), der markedsføres med henblik på anvendelse på søgående fartøjer.
- Hvis IMO ikke inden udgangen af 2006 har fremsat forslag til strengere internationale standarder for NO_x for alle motorer til fremdrift af skibe i form af en ændring af MARPOL bilag VI, vil Kommissionen overveje at fremlægge et forslag om reduktion af NO_x-emissioner fra søgående fartøjer, som er på linje med forslaget fra USA's miljøagentur til trin 2-standarder.
- Senest 2010 agter Kommissionen at ophæve den undtagelse i forordning (EF) nr. 2037/00 om stoffer, der ødelægger ozonlaget, som tillader brugen af halon om bord på eksisterende fragskibe, der færdes på EU-have. Kommissionen ser gerne, at denne ændring af kravene også indføres på IMO-niveau i SOLAS-reglerne for fartøjer fra før 1. juli 1994, da en ændring af de internationale regler er den mest effektive og rimelige måde at indføre forbuddet på.

- Kommissionen vil igen overveje, om det er muligt at lovgive om bekæmpelse af VOC-emissioner ved lastning af skibe. I en rapport fra 2001 udarbejdet for Kommissionen²⁴ konstateredes, at det i øjeblikket er mere omkostningseffektivt at lovgive om VOC inden for andre sektorer. Kommissionen er derfor ved at udarbejde et forslag om at regulere VOC-emissioner fra maling og opløsningsmidler. I øjeblikket står det medlemsstaterne frit at indføre nationale foranstaltninger til at bekæmpe VOC-emissioner fra skibes lastning, forudsat at de anmeldes til IMO i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 15 i MARPOL bilag VI. Herudover bør det bemærkes, at Bergen-erklæringen fra Nordsøkonferencen i 2002 opfordrede OSPAR til at fremme brugen af VOC-genvindingsanlæg ved skibes offshore-lastning af råolie.

6.4 EU-lovgivning om økonomiske virkemidler

Økonomiske virkemidler er en af de bedste metoder til at fremme gode miljøresultater, da industrien opmuntres til at gå videre end lovkravene og anvende den bedste tilgængelige teknologi.

Tiltag:

- I begyndelsen af 2003 vil Kommissionen i sammenhæng med EU-rammerne for transportinfrastrukturafgifter fremsætte forslag om udarbejdelsen af et EU-system af differentierede afgifter for alle transportformer, således at der tages hensyn til marginale samfundsomkostninger, herunder eksterne omkostninger for luftforurening og klimaændringer. En afgiftsordning for søtransport indgår i disse rammer. Afgiftsordningen for søtransport kommer til at bygge på skibes miljøresultater, herunder deres emissioner af SO₂, NO_x, partikler og CO₂. Der er iværksat en detaljeret undersøgelse, som skal danne grundlaget for forslaget. Der gennemføres konsultationer med repræsentanter for skibsfartssektoren og havnesektoren.
- Kommissionen vil overveje mulighederne for at udvikle ordning(er) for handel med emissioner med henblik på at realisere trinvis reduktioner i skibes emissioner på EU-have, navnlig for NO_x. Gennemførligheden af handel med skibsemissionsrettigheder skal dog først påvises.

6.5 Frivillige / operationelle foranstaltninger

Det står selvfølgelig redere, befragtere og havnemyndigheder frit at indføre frivillige foranstaltninger, som går ud over, hvad der kræves i EU-lovgivningen, for at realisere trinvis reduktioner af emissionerne. Positiv presse om en virksomheds grønne image kan være et godt middel til at øge bevidstheden om den bedste tilgængelige teknologi og opmuntre til, at virksomheder frivilligt går over til at anvende den.

Tiltag:

- Senere i 2002 lancerer Kommissionen ordningen *Clean Marine Award Scheme* for at skabe positiv omtale af virksomheder og myndigheder i EU, som demonstrerer bedste praksis inden for søtransport med lave emissioner. Ordningen køres af Kommissionen i samarbejde med industrirepræsentanter fra bla. Det Europæiske Fællesskabs Rederisammenslutning, European Shippers' Council og European Sea Ports Organisation.

²⁴ Study by AEA Technology Environment on Measures to Reduce Emissions of VOCs during Loading and Unloading of Ships in the EU. <http://europa.eu.int/comm/environment/air/vocloading.pdf>

- Indkomne forslag vurderes af en uafhængig jury, og der uddeles en præmie for bedste praksis inden for én eller flere af nedenstående kategorier:
- shippingvirksomheder i EU og/eller skibe under EU-flag, som dokumenterer, at emissionerne under driften vedvarende ligger på et lavere niveau end det, der kræves i lovgivningen
- EU-befragtere, som konsekvent chartrer fartøjer med lave emissioner i stedet for at anvende mere forurenende transportformer
- myndigheder i EU, herunder havnemyndigheder, som letter søtransport og havneaktiviteter med lave emissioner.
- Præmierne overrækkes ved en højtprofileret begivenhed i Bruxelles, som afholdes i forbindelse med en workshop om bedste praksis inden for lavemissionsteknologi til skibe.

Kommissionen mener også, at hvis de udformes korrekt, så kan frivillige miljøengagementer fra industriens side føre til omkostningseffektive og hurtige miljøforbedringer. Kommissionen er derfor glad for initiativet fra Det Internationale Skibsfartskammer, som går ud på at offentliggøre et sæt regler om valg af fuelolie til bunkerbrug, som opfylder standarderne i MARPOL bilag VI, herunder brændstof med et svovlindhold på 1,5% til svovlemissionsbekæmpelsesområder²⁵.

Henstilling

- Kommissionen opfordrer den internationale bunkerindustri til at samarbejde om et parallelt sæt regler, så der stilles betydelige mængder fuelolie med et svovlindhold på 1,5% til rådighed i lande, der ligger op til et SO_x-emissionsbekæmpelsesområde, og så der er i det mindste lagres noget skibsbrændstof af alle typer med et svovlindhold på 1,5% i alle verdens bunkerhavne til skibe, hvis destination ligger i et SO_x-emissionsbekæmpelsesområde.

Der er mange andre operationelle foranstaltninger, som kan iværksættes for at nedbringe emissioner af luftforurenende stoffer og drivhusgasser.

Reduktion af brændstofforbruget er den mest indlysende, og det gælder for alle fartøjskategorier. Skibe har ud fra økonomiske interesser allerede en rimelig god udnyttelse af brændstoffet, men ved at nedsætte hastigheden i fart og ved at anvende strøm fra land ved havneophold, kan brændstofforbruget og dermed emissionerne nedsættes yderligere.

Henstilling

- Kommissionen opfordrer havnemyndighederne til at overveje at indføre frivillig hastighedsbegrænsning og at kræve, fremme eller lette skibes anvendelse af strøm fra land eller ren strøm ombord, når de opholder sig i havnen.

En anden måde at opnå større effektivitet er anvendelsen af begroingshæmmende maling, som forhindrer at biologiske organismer som slim, planter og skaller sætter sig fast på skroget og øger vandmodstanden, så der skal bruges mere kraft og dermed mere brændstof for at holde fartøjets hastighed. I lyset af international bekymring over langsom frigørelse til havet

²⁵ Yderligere oplysninger fås hos International Chamber of Shipping - ics@marisec.org

af farlige stoffer i begroningshæmmende maling søger Kommissionen nu at fremme udvikling og brug af miljøvenlig begroningshæmmende maling.

Der er på det seneste udviklet mere specifikke operationelle foranstaltninger med henblik på at nedbringe olietankeres VOC-emissioner. Intertanko har udviklet en procedure kaldet VOCON, som giver tankskibsrederne mulighed for at nedbringe lasttabet og opnå op til 80% mindre tab i form af VOC-emissioner under transport af råolie, blot ved at ændre procedurerne for operationel trykudligning.

For at lette denne procedure bør tankskibsrederne sikre, at de har monteret trykventiler med optimerede indstillinger i overensstemmelse med IMO-cirkulære 1009.

Henstilling

- Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at fremme anvendelsen af VOCON-proceduren og at gøre rederne mere bevidste om behovet for at montere trykventiler med optimerede indstillinger.

6.6 Forskning

Det er indlysende, at den igangværende forskning skal føre frem til udvikling og markedsføring af lavemissionsteknologi til skibe. Kommissionens vigtigste finansieringskilde til forskning er på nuværende tidspunkt det femte rammeprogram, som forvaltes af Generaldirektoratet for Forskning, og som dækker perioden 1998–2002 og har et samlet budget på næsten 15 mia. EUR. Forskning i skibsteknologi nyder godt af en del af disse tiltag, bla. MARTOB-projektet vedrørende skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold.

Der er blevet udarbejdet et sjette rammeprogram for støtte til forskning, som dækker perioden 2002–2006 og har et samlet budget på 17,5 mia. EUR. Det blev formelt vedtaget af Ministerrådet den 30. september 2002 inden den officielle lancering i november. Forskning i overfladetransport, herunder skibsteknologi, kommer til at dele 610 mio. EUR.

En yderligere finansieringskilde til forskning er LIFE-miljøprogrammet, som forvaltes af Generaldirektoratet for Miljø. LIFE delfinansierer (50%) demonstrationsprojekter, som præsenterer innovative løsninger på et miljøproblem og fører til konkrete praktiske resultater. Projekterne skal gennemføres i et omfang, som muliggør en evaluering af løsningens tekniske og økonomiske levedygtighed ved gennemførelse i stor skala.

Tiltag:

- Ifølge forslaget til sjette rammeprogram fortsætter Kommissionen med at støtte forskning i lavemissionsskibsteknologier som selektiv katalytisk reduktion, HAM-teknik (humid air motors), afsvovling af røggasser og alternative brændstoffer.
- Under LIFE-miljøprogrammet håber Kommissionen at finansiere et pilotprojekt, som skal undersøge de praktiske aspekter i forbindelse med handel med skibes emissionsrettigheder.
- Kommissionen vil afholde en årlig workshop om bedste praksis inden for lavemissionsskibsteknologier med henblik på at bringe forskere sammen og formidle de seneste resultater. Workshoppen afholdes i forbindelse med Clean Marine Awards.

Henstilling

Kommissionen opfordrer eksperter og akademikere inden for det maritime område til at arbejde sammen om at udvikle projekter, som kan demonstrere lavemissionsskibsteknologier og -mekanismer, og at søge om delfinansiering under det sjette rammeprogram og LIFE-miljøprogrammet.

7. Konklusion

I denne meddelelse har Kommissionen forsøgt at vise, hvordan søgående skibes emissioner til luften bidrager til forværre miljøproblemer og skade menneskers sundhed i EU. Det er helt tydeligt, at skibe er en stor emissionskilde, navnlig hvad angår svovldioxid, hvor skibes emissioner er større end alle andre transportformers pr. ton kilometer, og senest i 2010 er det sandsynligt, at de svarer til mindst 75% af de samlede emissioner fra alle landbaserede kilder i EU.

Kommissionen er også begyndt at undersøge virkningen af skibes emissioner ved at vurdere, hvor de bidrager til, at kritiske belastningsværdier for miljøet og menneskers sundhed overskrides. Dette arbejde fortsættes og nye data om skibes emissioner indføres i modeller, som viser virkningen på luftforurening og havmiljøet i EU.

Kommissionen har beskrevet nogle målsætninger for fremtiden og foranstaltninger, som baner vejen for, at disse målsætninger kan realiseres. Vores prioritet er at nedbringe svovldioxidemissioner fra søtransport på EU-have, og sideløbende med denne meddelelse offentliggøres der et forslag til et direktiv om nye grænseværdier for svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Andre tiltag fra Kommissionen vil følge.

Denne strategi indeholder ligeledes henstillinger om, hvilke foranstaltninger andre berørte parter kan iværksætte. Det er særlig vigtigt, at EU-medlemsstaterne arbejder sammen inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), således at internationale standarder kan gennemføres ved hjælp af MARPOL bilag VI. Skibsfarts-, olie- og havneindustriene kommer også til at spille en central rolle.

Udarbejdelsen af denne meddelelse har indledt en konstruktiv dialog, som bygger på en ægte enighed om, at hvis søtransport skal bibeholde sit grønne image, så kan man ikke bare lade stå til. Det er nødvendigt at nedbringe emissionerne til luften. Kommissionen ser frem at fortsætte dialogen i de kommende år ud fra de målsætninger, tiltag og henstillinger, der er beskrevet i denne meddelelse.

Sammenfatning af Kommissionens målsætninger og tiltag

Målsætning	Nedbringe skibes emissioner af SO ₂ , hvor de fører til overskridelse af de kritiske belastninger for forsuring, og hvor de påvirker luftkvaliteten lokalt	Nedbringe skibes emissioner af NO _x , hvor de bidrager til overskridelse af de kritiske belastninger for forsuring og eutrofiering og til jordnær ozon, som påvirker menneskers sundhed og vegetationen	Nedbringe skibes emissioner af primære partikler, hvor de forringer luftkvaliteten lokalt	Nedbringe skibes VOC-emissioner, hvor de bidrager til jordnær ozon, som skader menneskers sundhed og vegetationen	Nedbringe hvert enkelt skibs CO ₂ -emissioner	Fjerne emissioner af stoffer, som nedbryder ozonlaget, på alle skibe, som færdes i EU.
Tiltag	<p>2002 forslag til direktiv om ændring af direktiv 99/32/EF om svovlindholdet i flydende brændstoffer, som foreslår nye grænseværdier for svovlindhold i skibsbrændstoffer, der anvendes på EU-have.</p>	<p>2002 forslag om ændring af direktiv 97/68 om mobile ikke-vejpgående maskiner, vil sigte mod at indføre EU-standarder for NO_x for motorer, der anvendes i fartøjer på indre vandveje (eventuelt også hjælpemotorer på søgående fartøjer).</p> <p>2003 forslag til rammer for en infrastrukturafgift, som foreslår en NO_x-afgift for alle transportformer.</p> <p>Hvis der ikke er vedtaget strengere globale NO_x-standarder i IMO senest 2006, vil Kommissionen overveje regulering på EU-niveau.</p>	<p>2002 forslag til direktiv om ændring af direktiv 99/32/EF vil foreslå brændstof med 0,2% svovlindhold i EU-havne, hvilket medfører skift til gasolier med mindre partikelemission sammenlignet med fuelolier.</p>	<p>Intet forslag under overvejelse på nuværende tidspunkt, da skibes VOC-emissioner er forholdsvis små sammenlignet med andre transportformer og bekostelige at bekæmpe.</p> <p>Kommissionen vil se på spørgsmålet igen engang i fremtiden.</p>	<p>Fortsat samordning af EU-holdninger til en strategi for drivhusgasser i IMO.</p> <p>Hvis der ikke er vedtaget konkrete foranstaltninger i IMO senest 2003, vil Kommissionen overveje regulering på EU-niveau.</p>	<p>Senest 2010 agter Kommissionen at ophæve den undtagelse i forordning (EF) nr. 2037/00 om stoffer, der ødelægger ozonlaget, som tillader brugen af halon om bord på eksisterende fragtskibe, der færdes på EU-have. Målet er, at dette også skal indføres i reviderede SOLAS-regler i IMO.</p>
<p>Fortsat finansiering via sjette rammeprogram og LIFE af forskning i lavemissionsskibsteknologi og bekæmpelsesmekanismer, herunder handel med emissionsrettigheder.</p> <p>2003 ny begivenhed (<i>Clean Marine awards</i>) med henblik på at fremme søtransport med lave emissioner, afholdt samtidig med en workshop om lavemissionsskibsteknologier.</p> <p>2004 CAFE-strategi og gennemgang af direktiv 2000/81/EF om nationale lofter for emissioner, som inddrager emissionsdata fra 2000.</p>						