



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.12.2004
KOM(2004) 801 endelig

2002/0259 COD

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i medfør af EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

**Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om
ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer**

DA

DA

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i medfør af EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer

(EØS-relevant tekst)

1- BAGGRUNDEN

Dato for fremsendelse af forslaget til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2002)595 endelig - 2002/0259COD): 20. november 2002

Udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 14. maj 2003

Dato for Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen: 4. juni 2003

Dato for fremsendelse af ændret forslag: 1. august 2003

Dato for vedtagelse af den fælles holdning (kvalificeret flertal): 09.12.2004

2- FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Formålet med forslaget er at reducere virkningerne af skibenes emissioner af svovldioxid (SO₂ eller SO_x) og partikler (PM) på miljøforsuring og menneskers sundhed. Skibenes emissioner af SO_x og PM hænger direkte sammen med brændstoffernes svovlindhold. Fuelolie til skibe har for tiden et gennemsnitligt svovlindhold til 2,7 % eller 27 000 ppm, sammenlignet med brændstof til motorkøretøjer, hvor svovlgrænsen nu er på 10 ppm. Forslaget indeholder nye grænser for maksimumsindholdet af svovl i skibsbrændstoffer, nemlig:

- en grænseværdi på 1,5 % svovl for alle skibe i Nordsøen, den Engelske Kanal og Østersøen, hvilket er i tråd med den grænse, som Den Internationale Søfartsorganisation har vedtaget for SO_x-kontrolområdet. Denne grænse vil bidrage til at mindske forsurening og forbedre luftkvaliteten
- en grænseværdi på 1,5 % svovl i brændstoffer til passagerskibe i rutefart til eller fra EU-havne, i tråd med EU's hævdevundne politik med høje standarder for passagerskibe. Dette vil forbedre luftkvaliteten ved kysterne og bidrage til at sikre en EU-dækkende forsyning af brændstoffer med lavt svovlindhold

- en grænseværdi på 0,2 % svovl i brændstoffer til skibe, der ligger ved kaj i EU-havne, og alle skibe på indre vandveje, med henblik på at mindske de lokale emissioner af SO_x og PM og forbedre luftkvaliteten lokalt.

3 BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

3.1 Generelle bemærkninger

I sit ændrede forslag accepterede Kommissionen helt, delvis eller principielt 30 af de 36 ændringsforslag, som Europa-Parlamentet foreslog ved sin førstebehandling. 21 ændringsforslag er nu indarbejdet i den fælles holdning, enten ordret eller indholdsmæssigt.

Kommissionen accepterede alle de ændringsforslag, der søger at klarlægge forslagets anvendelsesområde og dets miljøfordele, de ændringsforslag, hvormed foranstaltninger til forsøg med alternative teknologier til reduktion af udstødningsgasemissioner præciseres nærmere, samt hovedparten af de ændringsforslag, der fremskynder gennemførelsesfristerne. Kommissionen accepterede ikke de ændringsforslag, hvormed en anden etape med lavere grænser for skibsbrændstoffers svovlindhold for skibe i alle Fællesskabets farvande, da det efter Kommissionens mening er for tidligt at opstille strengere grænser på dette stadium.

Rådet har nu indvilget i at indarbejde hovedparten af Europa-Parlamentets ændringsforslag, der øger klarheden, og som foreslår forsøg med rensning af udstødningsgas. Med hensyn til gennemførelsesfristerne er der sket en betydningsfuld ændring siden Europa-Parlamentets førstebehandling: Den Internationale Søfartsorganisations konvention om luftforurening, bilag VI til MARPOL, har modtaget et tilstrækkeligt antal ratifikationer til at kunne træde i kraft. Gennemførelsesfristerne i Rådets fælles holdning er derfor ændret, så de er i overensstemmelse med gennemførelsesfristerne i bilag VI til MARPOL. Hvad angår grænseværdier i en anden etape, har Rådet indvilget i at gøre revisionsbestemmelsen (artikel 7) mere specifik, og det foreslås at arbejde for strengere grænser i IMO i forbindelse med en revision af bilag VI til MARPOL og at fremskynde Kommissionens rapport om økonomiske instrumenter som en mulig ledsageforanstaltning.

Efter Kommissionens opfattelse ændrer den fælles holdning, der blev vedtaget den 09.12.2004, ikke ved forslagets principper og sigte, og den kan derfor tilslutte sig den fælles holdning.

3.2 Bemærkninger til de enkelte ændringsforslag

3.2.1 *Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har accepteret, og som fuldt ud, delvis eller i princippet er indarbejdet i den fælles holdning*

Ændringsforslag 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 18, 23, 27, 29, 30, 31, 33, 38, 39, 40, 43 og 44 er indarbejdet på forskellig vis. De øger klarheden, ændrer undtagelsesbestemmelser og fastsætter regler for forsøg med og anvendelse af teknologier til rensning af udstødningsgas.

3.2.2 *Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har afvist, men som fuldt ud, delvis eller i princippet er indarbejdet i den fælles holdning*

Ændringsforslag 13 blev afvist af Kommissionen, men er delvis indarbejdet i den fælles holdning. Dette ændringsforslag gik ud på at fremskynde ikrafttrædelsen af bestemmelsen for passagerskibe. Rådet besluttede, at en hurtigere gennemførelse var en logisk følge af og i

overensstemmelse med ikrafttrædelsen af bilag VI til MARPOL.

3.2.3 Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen og Rådet har afvist, og som ikke er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 22, 25, 26, 32 og 42 blev afvist af begge institutioner og er ikke indarbejdet. Disse ændringsforslag omhandlede grænser for en anden etape og andre tilføjelser, som anses for at være unødvendige.

3.2.4 Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har accepteret fuldt ud, delvis eller i princippet, men som ikke er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 2, 14, 15, 16, 17, 21, 24, 28, 37 og 41 blev accepteret delvis eller i princippet af Kommissionen, men er ikke indarbejdet. Hovedparten foreslog kortere tidsfrister, hvilket ikke er i overensstemmelse med tidsplanen for gennemførelsen, der nu er udarbejdet i henhold til bilag VI til MARPOL.

3.2.5 Yderligere ændringer, som Rådet har foretaget i forslaget

I artikel 1, stk. 1, er der indført fire nye undtagelser for brændstoffer anvendt af skibe, som: deltager i militære aktiviteter, sikrer et skibs sikkerhed eller redder menneskeliv på havet, er skadet eller anvender godkendte reduktionsteknologier.

I artikel 1, stk. 2, er der tilføjet en række nye definitioner for Marpol, bilag VI, krigsskib, "markedsføring", "områderne i den yderste periferi" og "reduktionsteknologi".

I artikel 1, stk. 4, udskydes ophævelsen af de eksisterende bestemmelser for marine gasolier indtil 2010 (herunder undtagelsesbestemmelsen for Grækenland og områderne i den yderste periferi - denne vil fortsat være i kraft indtil dette tidspunkt).

I artikel 1, stk. 5, om SO_x-kontrolområder og passagerskibe klarlægges medlemsstaternes håndhævelsesansvar, bestemmelsen om, at det påhviler medlemsstaterne at sikre disponibiliteten af brændstof, som opfylder grænseværdierne for svovlindhold, er fjernet, og anvendelsesdatoerne er generelt ændret i overensstemmelse med bilag VI til Marpol eller 12 måneder efter direktivets ikrafttrædelse, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

I artikel 1, stk. 6, udskydes kravet om lavt svovlindhold i skibsbrændstoffer anvendt af skibe ved kaj og fartøjer til sejlads på indre vandveje indtil den 1. januar 2010. Der indføres en vis fleksibilitet for skibe ved kaj, så der "gives tilstrækkelig tid" til brændstofsift; skibe, der ligger ved kaj i under to timer, er undtaget, og der indrømmes en undtagelse i en toårsperiode for 16 græske passagerskibe. Fartøjer til sejlads på indre vandveje er undtaget, så længe de er på søen.

I artikel 1, stk. 7, er der indføjet en mere uddybende tekst om forsøg med og anvendelse af nye reduktionsteknologier, herunder reviderede udvalgsprocedurer med henblik på godkendelsen af disse.

Artikel 1, stk. 8, om prøvetagning og analyse er let afkortet og formuleret klarere.

I artikel 1, stk. 9, er Kommissionens rapport fremskyndet til 2008, og rapportgrundlaget er ændret, så det omfatter udviklingstendenser vedrørende omkostninger til brændstoffer, modalskift, fremskridt i IMO og en ny cost benefit-analyse af bestemmelsen for

passagerskibe. Sammen med rapporten kan der forelægges forslag til en anden etape af grænseværdier. Der forelægges en særskilt rapport om økonomiske instrumenter i 2005. Udvalgsprocedurens anvendelsesområde er begrænset.

Artikel 1, stk. 10, om oprettelse af forskriftsudvalget er lettere omskrevet.

4- KONKLUSION

Ændringerne, som Rådet har indført, gør forslaget klarere og bringer gennemførelsen af dette i overensstemmelse med bilag VI til IMO's Marpol-konvention. De fremmer også udviklingen af alternative teknologier og økonomiske instrumenter, og det overvejes, om der skal indføres strengere grænser i en anden etape i IMO og i EU. Derfor støtter Kommissionen den fælles holdning, der er vedtaget med kvalificeret flertal den 09.12.2004.