

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

11. april 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Miljøministeriets grundnotat om meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet – En EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften.

GRUNDNOTAT

Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet - En EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner til luften

KOM(2002) 595 endelig – bind I

1. Status

Kommissionen vedtog den 20. november 2002 ovennævnte meddelelse.

Meddelelsen er en opfølgning på 3 specifikke direktiver:

- Direktiv om nationale emissionslofter for visse forurenende stoffer (2001/81/EF), hvori Kommissionen er forpligtiget til at rapportere i hvilket omfang den internationale søtransport bidrager til forsurening, eutrofiering og dannelse af jordnær ozon.
- Direktiv om forebyggelse af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (1999/32), som forpligter Kommissionen til at overveje foranstaltninger, der kan nedsætte bidrag til forsurening, der skyldes forbrænding af andre brændstoffer end destillater til skibe.
- Direktiv om forebyggelse af emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC) (1994/63), hvori Kommissionen skal overveje mulighederne for at udvide direktivets anvendelsesområde til at omfatte VOC'er, der udsendes under lastning og losning af skibe.

Meddelelsen har endvidere sit udspring i 6. miljøhandlingsprogram, som indeholder målsætninger om:

- At opnå et niveau for luftkvaliteten, så den ikke medfører uacceptable risici for eller belastning af sundhed og miljø.
- At stabilisere atmosfærens koncentrationer af drivhusgasser på et niveau, som ikke vil forårsage unaturlige variationer i jordens klima.

2. Formål og indhold

Kommissionen anfører, at meddelelsens formål er at beskrive de søgående skibes bidrag af luftforurenende emissioner til miljøproblemerne i EU og udstikke en række målsætninger samt mulige tiltag og henstillinger med henblik på at reducere disse emissioner over de næste 10 år. Der fokuseres på emissionernes virkninger til lands og de globale aspekter (klimaændringer og nedbrydning af ozonlaget), idet påvirkninger

på havet er indeholdt i den havmiljøstrategi, som blev vedtaget af Kommissionen i oktober 2002.

Kommissionen erkender, at skibe sammenlignet med andre transportmåder klarer sig godt, når de bedømmes på ud fra en række miljøkriterier. Det er ikke desto mindre vigtigt at undersøge skibsfartens miljøpåvirkninger og om nødvendigt foreslå foranstaltninger med henblik på at bringe skibsfartens emissioner i tråd med andre landbaseret sektorer og transportformer. Søgående skibe har gode muligheder for at bidrage til forbedringer, eftersom de hidtil har været undtaget fra nogen form for regulering omhandlende emissioner samtidig med, at skibes emissioner nu er relativt høje sammenlignet med landbaserede emissionskilder, hvorfra især emissionerne af svovldioxid er reduceret betydeligt. Eksempelvis forventes skibes emissioner af svovldioxid i 2010 at udgøre 78% af alle EU's emissioner fra land, mens det tilsvarende tal for nitrogenoxider er 68%.

Strategien angiver følgende luftforurenende stoffer fra skibe:

Stof	Påvirkning	Konsekvens
Svovldioxid	Forsuring	Skader naturlig miljø og bygninger
	Partikler	Sundhedsskadeligt
Nitrogenoxider	Forsuring	Skader naturlig miljø og bygninger
	Jordnær ozon	Sundhedsskadeligt
	Partikler	Sundhedsskadeligt
	Overgødskning	Skader økosystemer
Kuldioxid	Drivhusgas	Klimaændring
Haloner	Ozonlagsnedbrydende	Beskadigelse af ozonlaget

Af meddelelsen fremgår, at det som tommelfingerregel, er de mest benyttede skibsruter, der oplever de største emissioner.

Meddelelsen beskriver endvidere nogle af de foranstaltninger, der er truffet i EU og på internationalt plan med henblik på at reducere emissionerne.

Blandt de større tiltag peger strategien på MARPOL-konventionens bilag VI fra 1997, der omhandler begrænsning af luftforurening fra skibe. Bilaget indeholder et generelt loft for indholdet af svovl i fuelolie på 4,5%. Samtidig indeholder bilaget i sin seneste udgave et loft på 1,5% svovlindhold for skibsfart i de særlige svovloxid-emissionskontrolområder: Nordsøen, Østersøen og Kanalen. Herudover indeholder bilaget bestemmelser for emissionsstandarder for nitrogenoxider.

Af strategien fremgår, at bestemmelserne i bilaget om svovl og nitrogenoxider, ikke er tilstrækkelig strenge. Hertil kommer, at bilaget endnu ikke er trådt i kraft, da det forudsætter ratificering af mindst 15 lande og 50% af verdenstonnagen. En række EU lande som Tyskland, Belgien, Spanien og Finland har endnu ikke ratificeret, men sig-

ter mod at have ratificeret i første halvdel af 2003. Danmark har ratificeret bilaget d. 18. december 2002.

Strategien peger endvidere på det arbejde, der foregår i den internationale søfartsorganisation IMO. Med vedtagelsen af Kyoto-protokollen har IMO forpligtiget sig til at undersøge mulighederne for at begrænse emissionerne af drivhusgasser fra international skibsfart. IMO's miljøkomité skal til IMO's samling i 2003 udarbejde en resolution om drivhusgasser.

Fra EU's side er de vigtigste regler om emissioner fra søgående skibe indeholdt i rådets direktiv 1999/32/EF, hvortil der nu er fremlagt et ændringsforslag der udover de eksisterende regler om svovlindhold i marine gasolier, nu også kommer til at omfatte svovlindholdet i fuelolier.

For så vidt angår halon henvises der til en rådsforordning, som begrænser brugen af halon. Forordningen har imidlertid en bestemmelse, som i praksis undtager skibe bygget før 1. juli 1994. Halon bruges i brandslukningsudstyr, og det anslås at udgøre 26.000 tons ozonedbrydningsækvivalenter. Halon er 8-10 gange mere skadelig end CFC, der blev forbudt i de industrialiserede lande i 1995.

I sin beskrivelse af andre virkemidler omtaler strategien en række økonomiske virkemidler, herunder det svenske sejløbsgebyr, hvor alle skibe skal betale et gebyr, som bl.a. er differentieret på baggrund af det enkelte skibs emission af nitrogenoxider og svovldioxid.

Endelig afsluttes strategiens beskrivende del med en omtale af frivillige aftaler, herunder en såkaldt VOCON-procedure, som sigter mod at begrænse olietankernes udslip af flygtige organiske forbindelser under transit.

Strategien omtaler kort konsekvenserne af udvidelsen af EU, og angiver at udvidelsen får betydelige konsekvenser idet to ansøgerlande – Malta og Cypern – er flagstater for 9% af den globale shippingtonnage samtidig med, at 10 ud af de 13 nye lande har havkyster.

Afslutningsvis beskriver strategien en række mulige tiltag mhp. at realisere målsætningen om at reducere emissionerne af de omtalte stoffer, der overordnet kan sammenfattes som følger:

- Nedbringe skibes emissioner af svovldioxid, og partikler, ved gennem EU-lovgivning at foreslå nye grænseværdier for svovlindholdet i skibsbrændstoffer.
- Nedbringe skibes emissioner af nitrogenoxider ved gennem EU-lovgivning at lade kommende ændring af direktiv om mobile ikke vejgående maskiner omfatte motorer, der anvendes i fartøjer på indre vandveje.

- Nedbringe skibes emissioner af nitrogenoxider ved at pålægge afgift på alle transportformer med afsæt i EU's kommende rammedirektiv om transportinfrastrukturafgifter.
- Nedbringe skibes emissioner af kuldioxid ved, at EU eventuelt selv regulerer området, såfremt IMO senest i 2003 ikke har vedtaget foranstaltninger herom.
- Nedbringe skibes emissioner af nitrogenoxider ved, at EU fastsætter strammere standarder, såfremt IMO ikke senest i 2006 har vedtaget sådanne.
- Styrke EU-formandsskabets eller Kommissionens mulighed for at formulere en EU holdning ved IMO-møder.
- Fjerne emissioner af ozonlagnedbrydende stoffer (haloner) ved senest i 2010 at ophæve eksisterende undtagelser i gældende EU-lovgivning.
- Generel reduktion af stofferne ved forskning inden for lavemissionsskibsteknologi m.v.
- Generel reduktion ved opmærksomhedsskabende begivenheder såsom præmiering af særlig grønne skibe.
- Arbejde videre med skibsemissioner under EU program for Clean Air for Europe (CAFE).

3. Nærhedsprincippet & proportionalitetsprincippet

Ikke relevant da der alene er tale om en Kommissions meddelelse.

4. Konsekvenser for Danmark

Meddelelsen har i sig selv ikke økonomiske, lovgivningsmæssige eller administrative konsekvenser for Danmark.

De mulige virkemidler, som behandles i meddelelsen, angives til at have en positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet. For så vidt angår de økonomiske konsekvenser, fremfører meddelelsen, at de behandlede foranstaltninger er omkostningseffektive sammenlignet med emissionsbekæmpende foranstaltninger i andre sektorer, og de skulle ikke øge omkostningerne ved skibstransport betydeligt i forhold til andre transportformer. Endvidere fremfører meddelelsen, at omkostningseffektivitet fortsat vil være en primær målsætning, i forbindelse med udarbejdelse af konkrete forslag jf. de mulige foranstaltninger, der omtales i meddelelsen. Juridiske og administrative konsekvenser afhænger af endelige forslag til foranstaltninger.

5. Høring

Meddelelsen blev sendt i høring den 6. februar 2003 til 37 interessenter, med frist den 5. marts 2003. Herudover blev rammenotatet sendt i skriftlig til EF-specialudvalget

Der er indkommet 11 høringsvar, hvoraf 4 forholder sig specifikt til indholdet af meddelelsen.

Danmarks Rederiforening finder overordnet at regulering af skibsfart skal ske internationalt. EU-enegang vil virke konkurrenceforvridende og afstedkomme folkeretlige problemer.

Søfartsstyrelsen finder det vigtigt at regulering af international søfart sker gennem IMO. For så vidt angår EU-koordinering ved deltagelse i IMO, ønskes den eksisterende praksis bevaret og forbedret.

Oliebranchens Fællesrepræsentation og **Danmarks Naturfredningsforening** stiller sig positive overfor meddelelsens intentioner, idet dog DN finder de i meddelelsen omtalte initiativer for svage til for alvor at begrænse skibes luftemissioner.

Sagen har endvidere været forelagt specialudvalget (miljø) i skriftlig høring, hvor der ikke er fremkommet supplerende bemærkninger til forslaget.