



Bruxelles, den 17.5.2013
COM(2013) 300 final

2013/0153 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages i Helcom og IMO vedrørende udpegelsen af Østersøen som et nitrogenoxidemissionskontrolområde (NECA)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og den dertil hørende internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol, bilag VI) skaber mulighed for at udpege emissionskontrolområder med henblik på at reducere luftforurening forårsaget af skibsfart efter anmodning fra kyststaterne i det pågældende område.

Der er allerede opnået enighed om et nordamerikansk NO_x-emissionskontrolområde (NECA), og i EU er en ansøgning om et NO_x-emissionskontrolområde i Østersøen klar til at blive sendt til IMO, mens arbejdet med udarbejdelsen af et NO_x-emissionskontrolområde for Nordsøen skrider frem. NECA-bestemmelserne træder i kraft i 2016 og vedrører udelukkende skibe, der er bygget efter denne dato, og som sejler ind i et NECA.

Som led i forberedelsen af NECA-ansøgningen foretog Helcom en omfattende analyse for at få et skøn over NO_x-emissioner fra skibe, der sejler i Østersøen, og deres indvirkning.

Udpegelsen af Østersøen som et NECA forventes at resultere i en reduktion på 16 % af NO_x-emissioner fra skibsfarten i 2020 og 46 % i 2030. Det forventes, at alle skibe, hvoraf en tredjedel vil have det nødvendige udstyr installeret i 2030, først vil opfylde NECA-kravene i Østersøen omkring 2040-50. Udgifterne og fordelene ved et NECA i Østersøen vil derfor gradvist øges på grund af den relativt langsomme udskiftning af skibe, som varierer efter typen af fartøj.

Det baltiske NECA bliver et vigtigt bidrag til reduktion af luftforurening, navnlig da adskillige medlemsstater i Østersøområdet ikke opfylder de emissionsnormer, der er fastsat af direktivet om luftkvaliteten. Det vil desuden medføre fordele for sundheden og formindsket eutrofiering, som er en af de største miljømæssige udfordringer, som Østersøen står over for, samt formindsket forsurening og ozondannelse.

Investeringsudgifterne er begrænsede, da nogle skibsredere allerede har valgt at udstyre deres nye skibe med motorer, der opfylder NECA-kravene, for at deres skibe kan sejle ind i det nordamerikanske NECA. I sådanne tilfælde vil der kun påløbe yderligere driftsomkostninger, som indtil 2040-2050 vil medføre en gradvis stigning i søtransportudgifterne i Østersøen.

Yderligere oplysninger om udgifterne til og fordelene ved et NECA i Østersøen for EU hidrører fra den konsekvensanalyse, der fulgte med Kommissionens forslag fra 2010 om revision af direktiv 1999/32 om svovlindholdet i skibsbrændstoffer¹. I henhold til denne analyse ligger de fordele, der er forbundet med fuldstændig overholdelse af IMO-reglerne, mellem mindst 3 og 13 EUR for hver euro, der gives ud². Det cost-benefit-forhold, der er forbundet med udpegelsen af Østersøen som emissionskontrolområde, betragtes som værende yderst favorabel.

De teknologier, der er tilgængelige til reduktion af NO_x-emissioner fra skibsfart, er udstødningsrecirkulation (EGR), LNG og selektiv katalytisk reduktion (SCR).

¹ SEK (2011), stk. 919.

² En igangværende undersøgelse foretaget af DG ENV anslår for øjeblikket cost-benefit-forholdet for et NECA i Østersøen til at være i størrelsesordenen 2,3 til 8,6 EUR for hver euro, der gives ud.

2. UDVIKLINGEN TIL DATO

I 2010 besluttede ministermødet inden for rammerne af Helsingfors-konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet (Helcom) at "arbejde hen imod at forelægge et fælles forslag fra Østersølandene, helst senest i 2011, til IMO, hvori de ansøger om et NOx-emissionskontrolområde (NECA) i Østersøen".

På mødet den 9.-10. marts 2011 var der i Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet enighed om, at Østersøen skulle udpeges som et NECA. Kommissionen bemærkede imidlertid, at visse parter endnu ikke var rede til at træffe en beslutning med det samme.

På mødet den 6.-7. marts 2012 var der i Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet enighed om, at den i Helcom udarbejdede NECA-ansøgning opfyldte IMO-kriterierne.

På mødet den 14.-15. juni 2012 understregede delegationslederne i Helcom, at den eneste beslutning, der endnu skulle træffes, var tidspunktet for afsendelsen til IMO.

På mødet den 3.-4. juni 2012 besluttede delegationslederne i Helcom at arrangere et interessentmøde om ansøgningen om et NECA i Østersøen den 4. marts 2013. Lederne blev enige om, at den endelige dato for indsendelsen til IMO skulle ligge før ministermødet i oktober 2013, og vedtog at meddele ministrene dette. Et interessentmøde, der var specifikt rettet mod skibsfarten i Østersøen, fandt sted den 4. marts 2013.

Så snart datoen for indsendelse er fastlagt i Helcom, forelægges NECA-ansøgningen Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet (MEPC) i IMO til vedtagelse i de baltiske kyststater. IMO undersøger derefter, om kravene i bilag VI til Marpol vedrørende et NOx-emissionskontrolområde er opfyldt. I bekræftende fald træffes der afgørelse om et NECA i Østersøen. Der vil imidlertid ikke finde nogen væsentlig debat sted i MEPC.

3. EU'S HOLDNING

EU har i princippet støttet udpegelsen af Østersøen som et NECA, som aftalt i Rådets Søtransportgruppe den 7. november 2011. Søtransportgruppen mente ligeledes, at udpegelsen af Østersøen som et NECA var den mest omkostningseffektive foranstaltning til reduktion af NOx-emissioner og til opfyldelse af luftkvalitetsnormerne og en god miljøstatus, for så vidt angår eutrofiering, jf. havstrategirammedirektivet. Gruppen noterede sig anmodningen fra Søtransportgruppen af 8. november 2010 om en udførlig konsekvensanalyse, konstaterede, at det videreudviklede udkast til IMO-ansøgningen om at udpege Østersøen som et NECA indebar en vis risiko for trafikoverflytning i uønsket retning, men at IMO i princippet ikke kræver en cost-benefit-analyse, når der ansøges om et emissionskontrolområde, og at de økonomiske analyser foretaget i ansøgningen var tilstrækkelige til at opfylde IMO's krav. Den 17. oktober 2012 noterede Søtransportgruppen sig ligeledes fremskridtet med et NECA i Østersøen og bemærkede endvidere, at i tilfælde af, at IMO udpeger Østersøen som et NECA, vil Kommissionen vurdere behovet for at gennemføre denne bestemmelse i EU's lovgivning, og at denne beslutningsproces måske kræver endnu en konsekvensanalyse.

Der tilbagestår nu, at Rådet fastlægger den holdning, som EU skal give udtryk for på den dato, på hvilken NECA-ansøgningen for Østersøen fremsendes til MEPC, jf. artikel 218, stk. 9, i TEUF, inden det næste møde for delegationslederne i Helcom den 17. juni 2013.

De gældende IMO-regler³ fastsætter, at NECA-reglerne skal finde anvendelse fra 2016, uafhængigt af datoen for indsendelse af et forslag om at udpege et område som et NECA. En hurtig indsendelse er derfor i skibsfartens og motorfabrikanternes interesse, som har brug for tilstrækkelig tid til at tilpasse sig og undgå eventuelle højere udgifter til eftermontering.

I betragtning af ovenstående bør EU støtte indsendelse til IMO af Helcom-forslaget fra Østersøstaterne om at udpege Østersøen som et emissionskontrolområde for nitrogenoxid senest ved det 66. møde i IMO's Kommission til Beskyttelse af Havmiljøet i marts 2014. Det er derfor nødvendigt, at Rådet ligeledes fastlægger EU's holdning, som EU's medlemsstater skal give udtryk for i IMO, jf. artikel 218, stk. 9, i TEUF.

³ IMO revideret Marpol bilag VI, regel 13.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages i Helcom og IMO vedrørende udpegelsen af Østersøen som et nitrogenoxidemissionskontrolområde (NECA)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 191, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og den dertil hørende internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol, bilag VI) skaber mulighed for at udpege emissionskontrolområder (NECA'er) med henblik på at forebygge, reducere og overvåge emissioner af nitrogenoxid (NO_x) fra skibe.
- (2) Den Europæiske Union er part i konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet (Helcom), som er et forum, der drøfter indsendelse af et forslag til IMO om, at Østersøen bliver et NO_x-emissionskontrolområde.
- (3) Der er allerede truffet forberedelser i Helcoms regi til et udkast til en ansøgning til IMO om udpegelse af et NO_x-emissionskontrolområde i Østersøen. Så snart datoen for en NECA-ansøgning er blevet fastlagt i Helcom, vil den blive sendt til IMO's Kommission til Beskyttelse af Havmiljøet til godkendelse i Østersøstaterne. IMO undersøger derefter, om kravene i bilag VI til Marpol vedrørende et NO_x-emissionskontrolområde er opfyldt. I bekræftende fald træffes der afgørelse om et NECA i Østersøen. Der vil imidlertid ikke foregå nogen væsentlig drøftelse i MEPC.
- (4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF om luftkvaliteten og direktivet om nationale emissionslofter (2001/81/EF) fastsætter emissionsnormerne for luftforurenende stoffer. Navnlige fastsættes det i direktiv 2001/81/EF, at Kommissionen og i givet fald medlemsstaterne skal, jf. dog artikel 218 i TEUF, indlede bilateralt og multilateralt samarbejde med tredjelande og relevante internationale organisationer, såsom Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) med det formål at forbedre grundlaget for at fremme emissionsreduktioner.
- (5) I Helcoms ministererklæring af 2010 vedrørende Østersøen var der enighed om at udpege Østersøen som et NECA, helst senest i 2011.
- (6) Søtransportgruppen anmodede den 8. november 2010 om en udførlig konsekvensanalyse, eftersom den konstaterede, at udkastet til IMO-ansøgningen om

udpegelsen af Østersøen som et NECA indebar en vis risiko for trafikoverflytning i uønsket retning. Gruppen understregede imidlertid, at IMO ikke kræver en cost-benefit-analyse i lighed med indledende arbejde til kommende EU-lovgivning, når der ansøges om et emissionskontrolområde, og at den økonomiske analyse, der var foretaget i ansøgningen, var tilstrækkelig til at opfylde IMO's krav. På mødet den 9.-10. marts 2011 var der i Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet enighed om, at Østersøen skulle udpeges som et NECA. Den bemærkede imidlertid, at visse parter endnu ikke var rede til at træffe en beslutning med det samme.

- (7) På mødet den 6.-7. marts 2012 var der i Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet enighed om, at den i Helcom udarbejdede NECA-ansøgning opfyldte IMO-kriterierne.
- (8) På mødet den 14.-15. juni 2012 understregede delegationslederne i Helcom, at den eneste beslutning, der endnu skulle træffes, var tidspunktet for afsendelsen til IMO.
- (9) På mødet den 3.-4. december 2012 var der blandt delegationslederne i Helcom enighed om, at den endelige dato for indsendelsen til IMO skulle ligge før ministermødet i oktober 2013.
- (10) Såfremt der i Helcom træffes beslutning om at sende et forslag til IMO om at udpege Østersøen som et emissionskontrolområde for nitrogenoxid, bør EU's medlemsstater støtte den foreslåede udpegelse af Østersøen som et emissionskontrolområde for nitrogenoxid.
- (11) IMO's niveau III-forpligtelser vedrørende NECA træder i kraft i 2016, og det er vigtigt at give de økonomiske operatører tilstrækkelig lang tid til at tilpasse sig —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, som Den Europæiske Union skal indtage i Helcom, består i at støtte indsendelsen til IMO af Helcom-forslaget fra Østersøstaterne om at udpege Østersøen som et emissionskontrolområde for nitrogenoxid senest ved det 66. møde i IMO's Kommission til Beskyttelse af Havmiljøet.

Artikel 2

Efter vedtagelsen af beslutningen i Helcom, jf. artikel 1, skal den fremlægges og støttes i IMO af medlemsstaterne, der handler i fællesskab i den Europæiske Unions interesse.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne
Formand*