



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 10.12.2004
KOM(2004) 801 slutlig

2002/0259 COD

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET
enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget
om**

**rådets gemensamma ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets
direktiv om ändring av direktiv 1999/32/EG när det gäller svavelhalten i marina
bränslen**

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET
enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget
om**

**rådets gemensamma ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets
direktiv om ändring av direktiv 1999/32/EG när det gäller svavelhalten i marina
bränslen**

(Text av betydelse för EES)

1- BAKGRUND

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet 20 november 2002
(dokument KOM(2002) 595 slutlig – 2002/0259COD):

Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande: 14 maj 2003

Datum för Europaparlamentets yttrande i första behandlingen: 4 juni 2003

Datum för överlämnande av ändringsförslaget: 1 augusti 2003

Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten (kvalificerad majoritet): 09.12.2004

2- SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Syftet med förslaget är att minska de effekter som fartygs utsläpp av svaveloxid (SO₂ eller SO_x) och partiklar har på försmurningen av miljön och på människors hälsa. Fartygens utsläpp av svaveloxid och partiklar är direkt kopplade till bränslets svavelhalt. I marin tung eldningsolja är den genomsnittliga svavelhalten i dag 2,7 % eller 27 000 ppm (miljondelar), vilket kan jämföras med det bränsle som används för vägtransporter, där den nya svavelgränsen ligger på 10 ppm. Förslaget innehöll nya gränser för högsta tillåtna svavelhalt i marina bränslen, närmare bestämt följande:

- Svavelhalten får vara högst 1,5 % för alla fartyg i Nordsjön, Engelska kanalen och Östersjön, i enlighet med det övervakningsområde för utsläpp av svaveloxider som Internationella sjöfartsorganisationen beslutat om. Detta kommer att bidra till att minska försmurningen och förbättra luftkvaliteten.
- Svavelhalten får högst vara 1,5 % för passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från EU-hamnar, i enlighet med den fastställda EU-politiken med höga krav på passagerarfartyg. Detta kommer att förbättra luftkvaliteten längs kusterna och säkra tillgången till bränslen med låg svavelhalt i hela EU.

- Svavelhalten får högst vara 0,2 % för fartyg som ligger i EU-hamnar och för alla fartyg på inre vattenvägar, för att minska de lokala utsläppen av svaveldioxid och partiklar och förbättra den lokala luftkvaliteten.

3 KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

3.1 Allmänna kommentarer

Kommissionen har i sitt ändrade förslag helt, delvis eller i princip godtagit 30 av de 36 ändringar som Europaparlamentet föreslog i första behandlingen. 21 ändringar har nu införts i den gemensamma ståndpunkten, antingen ordagrant eller i sak.

Kommissionen har godtagit alla ändringar som gått ut på att förtydliga förslagets tillämpningsområde och miljövinster. Samma sak gäller för de ändringar som ger tydligare föreskrifter för försök avseende alternativ teknik som minskar utsläppen av avgaser. Detta gäller även de flesta ändringar som flyttade fram tidsgränserna för genomförandet. Kommissionen har inte godtagit de ändringar som omfattade en andra fas med lägre svaveloxidgränser för marina bränslen för fartyg i alla gemenskapsvatten, eftersom detta anses förhastat i detta skede.

Rådet har nu gått med på att införliva de flesta av Europaparlamentets ändringar som innehöll förtydliganden och förslag om försök avseende avgasreningssystem. Vad gäller genomförandedatum har en viktig sak hänt efter första behandlingen i Europaparlamentet: bilaga VI till MARPOL (Internationella sjöfartsorganisationens konvention om utsläpp i luften) har ratificerats av så många parter att den kan träda i kraft. När det gäller gränserna i den andra fasen gick rådet med på att ta med mer specifik text i klausulen om översyn (artikel 7), och föreslog att man skulle verka för striktare gränser inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen i samband med en ändring av bilaga VI till MARPOL. Rådet föreslog också att kommissionens rapport om ekonomiska styrmedel skulle tidigareläggas som en tänkbar kompletterande åtgärd.

Kommissionen anser att den gemensamma ståndpunkt som antogs av en kvalificerad majoritet den 09.12.2004 inte ändrar förslagets angreppssätt eller syften och kan därför stödja den i dess befintliga skick.

3.2 Ingående kommentarer

3.2.1 Ändringsförslag från Europaparlamentet som godtas av kommissionen och som helt, delvis eller i princip har införts i den gemensamma ståndpunkten

Ändringarna 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 18, 23, 27, 29, 30, 31, 33, 38, 39, 40, 43 och 44 har införlivats i varierande grad. De innehåller förtydliganden, ändrade undantagsbestämmelser samt regler för försök och avgasrening.

3.2.2 Ändringsförslag från Europaparlamentet som förkastas av kommissionen men som helt, delvis eller i princip har införts i den gemensamma ståndpunkten

Ändring 13, som förkastades av kommissionen, har delvis införts i den gemensamma ståndpunkten. Detta ändrade förslag flyttar fram dagen för ikraftträdandet för bestämmelsen om passagerarfartyg. Rådet ansåg att det var logiskt med ett tidigare genomförande, som en anpassning till ikraftträdandet för bilaga VI till MARPOL.

3.2.3 Ändringsförslag från Europaparlamentet som förkastas av kommissionen och rådet och som inte införts i den gemensamma ståndpunkten

Ändringarna 22, 25, 26, 32 och 42 förkastades av båda institutionerna och togs inte med. De omfattade förslag om en andra fas för gränser och andra tillägg som ansågs onödiga.

3.2.4 Ändringsförslag från Europaparlamentet som helt, delvis eller i princip godtas av kommissionen men som inte införts i den gemensamma ståndpunkten

Ändringarna 2, 14, 15, 16, 17, 21, 24, 28, 37 och 41 godtogs delvis eller i princip av kommissionen, men har inte införts. De flesta av dem föreslog skärpta tidsgränser, vilket inte överensstämmer med den tidsplan för genomförandet som nu utarbetats i enlighet med bilaga VI till MARPOL.

3.2.5 Ytterligare ändringar av förslaget som gjorts av rådet

I artikel 1.1 har fyra nya undantag införts avseende bränslen för fartyg som används i militär verksamhet, sjöräddning eller fartyg som är skadade eller använder godkänd teknik för utsläppsminskning.

I artikel 1.2 införs flera definitioner med tanke på bilaga VI till MARPOL. Det rör sig om definitioner av krigsfartyg, saluföring, de yttersta randområdena och teknik för minskning av utsläpp.

Enligt artikel 1.4 senareläggs upphävandet av befintliga bestämmelser om gas och olja till 2010 (samma sak gäller undantaget för Grekland och de yttersta randområdena, som kommer att kvarstå fram till dess).

I artikel 1.5 om övervakningsområden för utsläpp av svaveloxider och passagerarfartyg klargörs medlemsstaternas ansvarsområden när det gäller kontrollen av efterlevnaden. Samtidigt stryks den bestämmelse som ålägger medlemsstaterna att se till att det finns tillgång till bränsle som uppfyller kraven, och rent allmänt ändras tillämpningsdatumerna i enlighet med bilaga VI till MARPOL eller till tolv månader efter direktivets ikraftträdande, beroende på vilket som infaller senare.

Enligt artikel 1.6 senareläggs kravet på låg svavelhalt i bränslet till fartyg som ligger i hamnar och fartyg på inre vattenvägar till den 1 januari 2010. För fartyg som ligger i hamnar införs flexibilitet som innebär att tillräcklig lång tid skall finnas för byte av bränsle, att fartyg som är i hamn kort tid undantas och att ett tvåårigt undantag tillåts för 16 grekiska passagerarfartyg. Fartyg som normalt går på inre vattenvägar undantas när de är till havs.

I artikel 1.7 införs en mer utförlig text om försök och användning av ny teknik för minskade utsläpp, inbegripet ändrade kommittéförfaranden för godkännande av detta.

Artikel 1.8 om provtagning och analys kortas något och har fått en tydligare formulering.

Enligt artikel 1.9 flyttas kommissionens rapport fram till 2008, och grunden för denna ändras till att inbegripa tendenser i fråga om bränslekostnader, trafikomställning, framsteg inom Internationella sjöfartsorganisationen och en ny kostnads-intäktsanalys av föreskrifterna för passagerarfartyg. Detta kan kombineras med förslag om en andra fas vad gäller gränsvärden för svavelhalt. En separat rapport om ekonomiska styrmedel skall läggas fram senast 2005. Kommittéförfarandets tillämpningsområde begränsas.

Artikel 1.10 om inrättande av den föreskrivande kommittén har omformulerats något.

4- SLUTSATS

De ändringar som införts av rådet bidrar till att förtydliga förslaget och anpassa dess genomförande till bilaga VI i Internationella sjöfartsorganisationens MARPOL-konvention. Ändringarna främjar också utvecklingen av alternativ teknik och alternativa ekonomiska styrmedel och omfattar möjligheten att överväga en andra fas med striktare gränsvärden inom Internationella sjöfartsorganisationen och EU. Kommissionen stöder därför den gemensamma ståndpunkten, som antagits med kvalificerad majoritet den 09.12.2004.