

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 19.11.2008
SEK(2008) 2847 slutlig

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

**Följedokument till
MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

**Sammanfattning av konsekvensanalysen av en EU-strategi för bättre nedmontering av
fartyg**

{COM(2008) 767 final}

{SEC(2008) 2846}

Detta dokument är en sammanfattning av den konsekvensanalys som åtföljer kommissionens förslag till en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg.

I konsekvensanalysen identifieras problemet som att den globala marknaden har misslyckats i den mening att fartygsåtervinningen i dag sker under omständigheter som medför en oacceptabel påverkan på miljön och arbetstagarnas hälsa i Sydasien, och att detta misslyckande även berör EU eftersom ett stort antal EU-flaggade och EU-ägda fartyg skickas för skrotning till anläggningar i Bangladesh, Indien eller Pakistan.

Det övergripande målet med en EU-strategi för nedmontering av fartyg är att se till att fartyg med en stark koppling till EU, i form av förd flagg eller ägarskap, monteras ned på ett säkert och miljövänligt sätt oavsett var i världen anläggningen ligger. Detta inbegriper följande särskilda mål: Att i överensstämmelse med förordningen om transport av avfall förhindra export av farliga uttjänta fartyg från EU till utvecklingsländer och att före 2015 kraftigt och på ett hållbart sätt minska de negativa effekterna av fartygsupphuggning, särskilt i Sydasien, på människors hälsa och miljön, utan att skapa onödiga ekonomiska belastningar.

Fyra alternativ har undersökts för att nå dessa mål: 1) En fortsättning av den nuvarande nivån på EU-verksamheten som grundscenario, 2) en politik som lägger vikten på fartygsägarnas och återvinningsanläggningarnas frivilliga åtgärder, 3) regler som genomför de viktigaste delarna av bestämmelserna i den kommande IMO-konventionen och som kompletteras med vissa obligatoriska bestämmelser och 4) en integrerad politisk strategi som kombinerar utvalda lagstiftningsmässiga och icke lagstiftningsmässiga åtgärder.

Det **första alternativet** skulle innebära lågt deltagande från EU:s sida och vilar huvudsakligen på att medlemsstaterna genomför IMO-konventionen om fartygsåtervinning på lång sikt. Vidtas inga ytterligare åtgärder på EU-nivå kommer det på kort och medellång sikt att betyda att de nuvarande mönstren i fartygsnedmonteringen fortsätter som vanligt tills den nya internationella ordningen har inrättats och införlivats i medlemsstaterna. Problemen med efterlevnaden av förordningen om transport av avfall när det gäller uttjänta fartyg och nedmontering av ett fartyg utanför EU:s vatten förblir olösta.

Det **andra alternativet** lägger vikten på icke lagstiftningsmässiga åtgärder för att främja frivilliga åtgärder inom sjöfartsindustrin, dvs. uppmuntra sjöfartsföretag att endast använda säkra och miljövänliga anläggningar för fartygsnedmontering. Det fokuserar på positiva incitament och inte på en striktare efterlevnad av den nu gällande EG-förordningen om transport av avfall. Inom alternativet görs det åtskillnad mellan två delalternativ, nämligen om incitamenten ska användas för att uppmuntra miljövänlig fartygsnedmontering i EU eller kandidatländerna, eller för att främja bättre praxis runt om i världen.

Effekterna av åtgärderna enligt alternativ 2 sammanfattas i följande tabell:

Tabell 1: Åtgärder för att uppmuntra frivilliga åtgärder och effekterna av dessa

Delalternativ / åtgärd	Positiva effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Negativa effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Rekommendation:
<i>Delalternativ 1: Främja nedmontering i EU/OECD</i>			
Bidrag för	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i	Arbetsstillfällen i Sydasien:	Avvisa

Delalternativ / åtgärd	Positiva effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Negativa effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Rekommendation:
nedmontering i EU	Sydasien: <i>hög/hög</i> Arbetsstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>hög / medelhög</i> Fiske i Sydasiens: <i>medelhög / medelhög</i>	<i>hög/hög</i> Kostnader för EU: <i>hög /hög</i> Intäkter för industrin i Sydasiens, stålförsörjning (särskilt i Bangladesh): <i>hög/hög</i> Handelsförbindelser med Sydasiens: <i>hög/hög</i> Bidrag kan leda till snedvriden konkurrens och grundar sig inte på EU:s regler om statligt stöd: <i>hög/hög</i>	
EU-samordning för örlogsfartyg	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiens: <i>liten/medelhög</i> Arbetsstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>liten/medelhög</i>	Kostnader för EU-flottorna: <i>liten/medelhög</i> Miljön+arbetstagarnas säkerhet i EU: <i>liten/låg</i>	Avvisa
<i>Delalternativ 2: Främja miljövänlig nedmontering runt om i världen</i>			
Kampanj för frivilliga avtal	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiens: <i>liten / medelhög (men potentiellt effektivt på kort sikt)</i> Arbetsstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>liten/låg</i>	Inga större effekter	Godkänn
EU-ordning för certifiering och kontroll	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiens: <i>liten/medelhög</i> Arbetsstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>liten/medelhög</i>	Kostnader för fartygsägare+återvinningsanläggningar: <i>liten/låg (eller till och med positiv nettoeffekt)</i>	Godkänn
Prisutdelningar	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiens: <i>medelhög / låg</i> Anseendet för EU:s fartygsägare+andra deltagare: <i>medelhög / medelhög</i> Arbetsstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>medelhög / låg</i>	Kostnader för EU: <i>hög/låg</i>	Godkänn
Tekniskt stöd till utvecklingsländer	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiens: <i>medelhög / medelhög</i> Fiske i Sydasiens: <i>medelhög / medelhög</i>	Kostnader för EU: <i>hög/låg</i> Effekter på konkurrensen: <i>medelhög / låg</i>	Godkänn
Deltagande i	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i	Inga större effekter	Godkänn

Delalternativ / åtgärd	Positiva effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Negativa effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Rekommendation:
pilotprojekt	Sydasien: <i>liten/låg</i> Arbetsstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>liten/låg</i>		
Vägledning för fartygsägare (världstäckande förteckning över nedmonteringsanläggningar)	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien: <i>medelhög / medelhög</i> Arbetsstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>medelhög / medelhög</i>	Kostnader för EU-forskningen: <i>hög/låg</i>	Godkänn

1.1. De åtgärder som presenteras ovan som acceptabla skulle uppmantra fartygsägarna att frivilligt vidta åtgärder för att förbättra fartygsnedmonteringen runt om i världen, men de skulle inte nödvändigtvis täppa till de hål som för närvarande finns i EU-lagstiftningen när det gäller uttjänta fartyg.

Med det **tredje alternativet** skulle de viktigaste delarna av den kommande konventionen om fartygsnedmontering (besiktnings- och certifieringskrav för fartyg, grundläggande krav för återvinningsanläggningar, och regler för kommunikation och rapportering) införlivas, och i nödvändiga fall kompletteras, för att täppa till hålen. Utöver genomförande av dessa delar kan ytterligare åtgärder övervägas som utvidgar den kommande konventionens standarder till att omfatta medlemsstaternas fartyg, till att kräva att EU-flaggade fartyg endast går till kontrollerade och certifierade nedmonteringsanläggningar och till att upprätta en förteckning över fartyg som är klara för skrotning för att förbättra kontrollsystemet i förordningen om transport av avfall för fartyg. I detta sammanhang övervägs även vissa andra möjliga åtgärder, t.ex. fler förbud mot farliga material i fartyg, strängare krav på förengöring eller ett förbud mot strandning som metod för nedmontering. Alternativet skulle omfatta andra åtgärder (vägledningar, IMPEL-TFS-projekt, överträdelseförfaranden, samarbete med tredjeländer) för att garantera bättre efterlevnad av den nu gällande lagen om transport av avfall när det gäller uttjänta fartyg.

Effekterna av åtgärderna enligt alternativ 3 sammanfattas i följande tabell:

Tabell 2: Åtgärder för fartygsåtervinning och effekterna av dessa

Åtgärd	Positiva effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Negativa effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Rekommendation:
<i>Åtgärder för att genomföra IMO-konventionen om fartygsåtervinning</i>			
Inventering av farliga material, besiktningar och certifikat	En tidig harmonisering av säkerhetsreglerna i EU skulle - skapa lika villkor,	Inga ytterligare kostnader i förhållande till grundscenariot (IMO-konventionen)	Godkänn

Åtgärd	Positiva effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Negativa effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Rekommendation: n:
	- minska kostnaderna för fartygsägarna+varven, - öka hälso- och säkerhetskontrollernas effektivitet: <i>medelhög / medelhög</i>		
Krav för anläggningar för fartygsåtervinning	Inga större effekter, potentiell minskning av kostnaderna för förvaltningsplan	Inga ytterligare kostnader i förhållande till grundscenariot (IMO-konventionen)	Godkänn
Informationsplikt för återvinningsländer	Insyn, effektivare genomförande: <i>medelhög / medelhög</i>	Ytterligare administrativ belastning för medlemsstaterna: <i>medelhög / låg</i>	Godkänn
Rapporteringskrav för fartygsägare+återvinningsanläggningar	Inga större effekter, potentiell minskning av kostnaderna genom regeln om en enda kontaktpunkt	Inga ytterligare kostnader i förhållande till grundscenariot (IMO-konventionen)	Godkänn
<i>Kompletterande åtgärder</i>			
Utvidgning av reglerna till att omfatta statligt ägda fartyg	- Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien: - Arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>medelhög / medelhög</i> (<i>större om det införs ytterligare regler om försäljning av fartyg</i>)	Kostnader för EU-flottorna: <i>medelhög / medelhög</i> Miljön+arbetstagarnas säkerhet i EU: <i>liten/låg</i> Arbetstillfällen+intäkter för anläggningar i Sydasien: <i>medelhög / låg</i>	Godkänn
Fler förbud mot farliga material	Marina miljön: <i>hög/hög</i> Arbetstagares säkerhet+hälsa: <i>hög/medelhög</i>	Interferens med EU:s produktlagstiftning: <i>hög/hög</i> Konkurrensläget för EU:s fartygstillverkare: <i>medelhög/hög</i> Riskundersökningars effektivitet: <i>medelhög / medelhög</i>	Avvisa
Strängare krav på förrengöring för EU-flaggade fartyg	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien: <i>liten/medelhög</i> - Arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>liten/medelhög</i>	Kostnader för fartygsägarna: <i>medelhög / medelhög</i> Utflaggning av EU-fartyg: <i>hög/medelhög</i> Ytterligare risk för olyckor på vägen+för säkerheten/miljön i Sydasien: <i>liten/medelhög</i>	Avvisa (som ineffektiv)
Förbud mot strandning av EU-flaggade fartyg	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien: <i>liten/medelhög</i>	Kostnader för fartygsägarna: <i>liten/medelhög</i>	Avvisa (som ineffektiv)

Åtgärd	Positiva effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Negativa effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Rekommendation:
	- Arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>liten/medelhög</i>	Utflaggning av EU-fartyg: <i>hög/medelhög</i>	
Skyldighet för EU-flaggade fartyg att endast använda certifierade anläggningar	Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiien: <i>medelhög / medelhög</i> - Arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri: <i>liten/medelhög</i> -Arbetstillfällen+intäkter till klassificeringssällskap: <i>medelhög / medelhög</i>	Kostnader för fartygsägare+återvinningsanläggningar: <i>medelhög / medelhög</i> Utflaggning av EU-fartyg: <i>medelhög / medelhög</i>	Godkänn
Förteckning över fartyg som är klara för skrotning	Förebyggande av export av farligt fartygsavfall från EU: <i>medelhög / medelhög</i> Marinsäkerhet+miljön (olycksförebyggande) i EU: <i>medelhög / medelhög</i> Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiien: <i>liten/medelhög</i>	Administrativ belastning för fartygsägarna: <i>liten/låg (större för ägare av gamla fartyg)</i> Administrativ belastning för myndigheterna: <i>medelhög / medelhög</i> Intäktsförluster för EU:s transithamnar i Medelhavet: <i>medelhög / medelhög</i>	Godkänn
<i>Genomförandeåtgärder för förordningen om transport av avfall.</i>			
Vägledning om fartygsavfall	Förebyggande av export av farligt fartygsavfall: <i>medelhög / medelhög</i> Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiien: <i>liten/medelhög</i>	Administrativ belastning för EU+medlemsstaterna: <i>hög/låg</i>	Godkänn
Projektet IMPEL-TFS	Förebyggande av export av farligt fartygsavfall: <i>medelhög / medelhög</i> Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiien: <i>liten/medelhög</i>	Administrativ belastning för EU+medlemsstaterna: <i>hög/låg</i>	Godkänn
Överträdelseförfaranden	Förebyggande av export av farligt fartygsavfall: <i>medelhög/hög</i> Miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasiien: <i>liten/medelhög</i>	Kostnader för EU+medlemsstaterna: <i>liten/låg</i>	Godkänn
Samarbete med tredjeländer	Förebyggande av export, transit och import av farligt fartygsavfall: <i>liten/medelhög</i> (bestämmelseländer), <i>medelhög/medelhög</i> (Egypten) Miljön+arbetstagarnas säkerhet i	Administrativ belastning för EU+medlemsstaterna: <i>hög/medelhög</i>	Godkänn

Åtgärd	Positiva effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Negativa effekter Berörd grupp eller problem: <i>Sannolikhet/intensitet</i>	Rekommendatio n:
	Sydasien: liten/medelhög		

Det **fjärde alternativet** är en kombination av utvalda regler enligt alternativ 3 och vissa stödåtgärder enligt alternativ 2 i en integrerad politisk strategi. Detta skulle omfatta regler för att i första hand genomföra de viktigaste delarna i den kommande konventionen om fartygsåtervinning, så snart den antagits vid IMO:s diplomatkonferens, som är planerad till maj 2009, särskilt bestämmelserna om besiktning och certifikat för fartyg, grundläggande krav för återvinningsanläggningar och regler för rapportering och kommunikation. Det skulle också omfatta regler för miljövänlig nedmontering av örlogsfartyg och andra statligt ägda fartyg och om certifierade nedmonteringsanläggningar samt en förteckning över fartyg som är klara för skrotning. Stödåtgärderna skulle innefatta en rad icke lagstiftningsmässiga åtgärder, t.ex. kampanjer för frivilliga åtaganden, strömlinjeformning av stöden till sjöfartsnäringen, certifieringsordning och prisutdelningar samt tekniskt stöd till utvecklingsländer, men inte bidrag för nedmontering av fartyg i EU.

Tabell 3: Nettoeffekter av åtgärder enligt alternativ 4 (integrerad politisk strategi)

Åtgärd	Positiva effekter	Negativa effekter	Nettoeffekt/interferens
Inventering av farliga material, besiktningar och certifikat	En tidig harmonisering av säkerhetsreglerna i EU skulle - skapa lika villkor, - minska kostnaderna för fartygsägarna+varven, - öka hälso- och säkerhetskontrollernas effektivitet: <i>medelhög / medelhög</i>	Inga ytterligare kostnader i förhållande till grundscenariot (IMO-konventionen)	Medelstor positiv effekt: ingen interferens förväntas.
Krav för anläggningar för fartygsåtervinning	Inga större effekter, potentiell minskning av kostnaderna för förvaltningsplan	Inga ytterligare kostnader i förhållande till grundscenariot (IMO-konventionen)	Liten positiv effekt: ingen interferens förväntas.
Informationsplikt för återvinningsländer	Insyn, effektivare genomförande	Liten extra administrativ belastning för medlemsstaterna	Liten positiv effekt: ingen interferens förväntas.
Rapporteringskrav för fartygsägare+återvinningsanläggningar	Inga större effekter, potentiell minskning av kostnaderna genom regeln om en enda kontaktpunkt	Inga ytterligare kostnader i förhållande till grundscenariot (IMO-konventionen)	Liten positiv effekt: ingen interferens förväntas.

Åtgärd	Positiva effekter	Negativa effekter	Nettoeffekt/interferens
Utvidgning av reglerna till att omfatta statligt ägda fartyg	Mindre förorening+färre hälsoeffekter från förorenade örlogsfartyg i Sydasien. Fler arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri.	Högre kostnader/mindre intäkter för EU-flottorna. Eventuellt mindre effekt på arbetstillfällena+intäkterna i Sydasien. Eventuellt mindre effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i EU.	Medelstor positiv effekt: ingen interferens förväntas.
Skyldighet att endast använda certifierade anläggningar	Mindre förorening+färre hälsoeffekter från EU-flaggade fartyg i Sydasien. Fler arbetstillfällen+intäkter till certifierade anläggningar, möjligen i EU. Fler arbetstillfällen+intäkter till klassningssällskap.	Högre kostnader/mindre intäkter till fartygsägare, mindre certifieringskostnader för återvinningsanläggningar. Möjligen utflaggning av EU-fartyg.	Medelstor positiv effekt, om antalet utflaggade fartyg inte blir så stort. Kombination med kampanjer för frivilliga åtgärder/är nödvändigt socialt ansvar från företagens sida.
Förteckning över fartyg som är klara för skrotning.	Förebyggande av export från EU av farligt avfall från fartyg. Bidrar till att skydda den marina miljön genom färre gamla fartyg+olyckor i EU:s vatten. Mindre effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien.	Större administrativ belastning för myndigheter och ägare av äldre fartyg genom övervakning+kontroller. Intäktsförluster för EU:s transithamnar i Medelhavet.	Medelstor positiv effekt. Skulle kunna krocka med uppmuntran för fartygsägare att vidta frivilliga åtgärder.
<i>Genomförandeåtgärder för förordningen om transport av avfall.</i>			
- Vägledning om fartygsavfall - Projektet IMPEL-TFS - Överträdelseförfaranden	Bättre efterlevnad av förordningen om transport av avfall/förebyggande av export av farligt fartygsavfall från EU. Mindre effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien.	Större administrativ belastning för myndigheter och ägare av äldre fartyg genom extra kontroller.	Medelstor positiv effekt. Sträng efterlevnad av bestämmelserna kan krocka med uppmuntran av frivilliga åtgärder.
Samarbete med tredjeländer (bestämmelseländer och	Eventuellt bättre förenlighet med	Större administrativ belastning för	Eventuellt medelstor positiv effekt, men

Åtgärd	Positiva effekter	Negativa effekter	Nettoeffekt/interferens
transitländer)	Baselkonventionen/förebyggande av export, transit och import av farligt fartygsavfall. Eventuellt medelstor effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien.	EU+medlemsstaterna.	troligtvis inte något lyckat samarbete med bestämmelseländerna: ingen interferens förväntas.
<i>Åtgärder för frivilliga åtgärder</i>			
Strömlinjeformning av befintliga stöd till sjöfartsnäringen.	Bättre efterlevnad av förordningen om transport av avfall/förebyggande av export av farligt fartygsavfall från EU. Mindre effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien. Fler arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri.	Högre kostnader/mindre intäkter för färjeföretagen.	Medelstor positiv effekt: ingen interferens förväntas.
Kampanj för frivilliga avtal med fartygsägare	Eventuellt medelstor effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien, särskilt på kort sikt.	Inga större effekter.	Eventuellt positiv effekt, särskilt på kort sikt. Eventuell interferens med lagstiftningsåtgärder+efterlevnads-åtgärder.
Prisutdelningar	Mindre effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien. Bättre rykte för EU:s fartygsägare+andra deltagare. Eventuellt fler arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri.	Mindre kostnader för EU+deltagare från industrin (men förutsätter redan högt ställda krav).	Medelstor positiv effekt, om den medger insyn+bred ordning. Ingen interferens förväntas.
Tekniskt stöd till utvecklingsländer	Eventuellt medelstora effekter på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien. Eventuellt bättre förutsättningar för lokala fiskare i Sydasien.	Kostnader för EU-fonder. Eventuell snedvridning av konkurrensen med andra återvinningsländer.	Potential för positiv effekt beroende på återvinningsstaternas samarbete. Ingen interferens förväntas.
Deltagande i pilotprojekt	Mindre effekt på miljön+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien.	Inga större effekter.	Liten positiv effekt. Ingen interferens förväntas.

Åtgärd	Positiva effekter	Negativa effekter	Nettoeffekt/interferens
Vägledning för fartygsägare (världstäckande förteckning över "miljövänliga" nedmonteringsanläggningar)	Eventuellt medelstora effekter på miljö+arbetstagarnas säkerhet i Sydasien. Eventuellt fler arbetstillfällen+intäkter i EU:s återvinningsindustri.	Inga större effekter.	Medelstor positiv effekt. Ingen interferens förväntas.

Konsekvensanalysen av dessa alternativ visar de miljömässiga, sociala och ekonomiska effekterna. Den ger en indikation på i vilken utsträckning varje alternativ kan lösa problemet, och diskuterar kostnader och eventuella nackdelar. **Eftersom meddelandet om en EU-strategi för nedmontering av fartyg inte är ett konkret lagförslag, och eftersom effekterna av åtgärder som kanske antas senare kommer att analyseras i detalj i en separat konsekvensanalys, kan analysnivån anses som lämplig i detta skede.**

Slutsatsen av denna konsekvensanalys är att det fjärde alternativet (en integrerad politisk strategi) är att föredra, eftersom det är det enda alternativet som kommer att kunna ge positiva miljömässiga, sociala och ekonomiska effekter på både kort, medellång och lång sikt. Detta alternativ skulle säkerställa en hög grad av efterlevnad av den nu gällande lagstiftningen om transport av avfall och kraftigt minska nästa års negativa effekter av fartygsupphuggning på människors hälsa och på miljön, i synnerhet i Sydasien, utan att belasta EU:s skattebetalare i orimligt hög grad.