

RÅDETS KONKLUSIONER

af 22. december 2003

En EU-strategi for reduktion af søgående skibes emissioner af luftforurenende stoffer

(2004/C 8/03)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

for luftens indhold af SO₂, NO₂, PM10 og ozon inden for den eller de frister, der er fastsat heri, og

1. SOM ERKENDER, at luftforurening på lokalt, regionalt og globalt plan udgør en af de største trusler mod menneskers sundhed og miljøet,
2. SOM OGSÅ ERKENDER, at søgående skibes emissioner af luftforurenende stoffer bidrager til forsurening, eutrofiering og dannelse af troposfærisk ozon og partikler samt til globale klimaændringer og nedbrydning af ozonlaget i stratosfæren, og SOM NOTERER SIG, at den internationale lovgivning og EU-lovgivningen er utilstrækkelige på dette område,
3. SOM MINDER OM, at Den Internationale Søfartsorganisation i 1997 i forbindelse med en ny protokol til MARPOL-konventionen (1973/1978) vedtog et bilag (bilag VI) med bestemmelser om reduktion af luftforureningen fra skibe,
4. SOM MINDER OM, at det i Kyoto-protokollen hedder, at parterne gennem samarbejde i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) skal søge at begrænse eller reducere emissionerne af drivhusgasser,
5. SOM MINDER OM programmet ren luft i Europa (CAFE), der tager sigte på udarbejdelsen af en tematisk strategi for betydelige luftforureningskilder,
6. SOM MINDER OM målsætningerne i 6. miljøhandlingsprogram, og navnlig målsætningen om at opnå et luftkvalitetsniveau, der ikke er sundheds- og miljøskadeligt, og reducere emissionerne af drivhusgasser i transportsektoren, især ved at fastlægge og gennemføre særlige tiltag på søfartsområdet, medmindre Den Internationale Søfartsorganisation vedtager sådanne tiltag inden udgangen af 2003,
7. NOTERER SIG, at Kommissionen gør en aktiv indsats med hensyn til foranstaltninger, der skal fremme modalskift, og i den forbindelse tager hensyn til deres relevante virkninger, og ANMODER OM, at alle transportformers miljøpræstationer forbedres,
8. SOM TAGER I BETRAGTNING, at der i henhold til direktiv 1999/30/EF og 2002/3/EF skal udarbejdes planer eller programmer, der sikrer overholdelse af grænseværdierne for luftens indhold af SO₂, NO₂, PM10 og ozon inden for den eller de frister, der er fastsat heri, og
9. SOM TAGER I BETRAGTNING, at direktiv 2001/81/EF om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer forpligter Kommissionen til at fastlægge et program for foranstaltninger, der kan træffes på internationalt plan eller EF-plan, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt, med henblik på at reducere emissionerne fra den internationale skibsfart,
10. BIFALDER Kommissionens forslag om en strategi for reduktion af søgående skibes emissioner af luftforurenende stoffer for at beskytte menneskers sundhed og miljøet og UNDERSTREGER, at strategien skal være drivkraften i de langsigtede internationale, regionale og lokale politikker på dette område,
11. UNDERSTREGER betydningen af at fremme internationale tiltag, så der på verdensplan kan tages effektivt fat på de miljøproblemer, der skyldes emissioner fra søgående skibe, uanset hvilket flag de sejler under, MENER derfor, at der bør findes internationale løsninger i tæt samarbejde med de store søfartsnationer i IMO, og at vedtagelsen af bilag VI til MARPOL-konventionen er et afgørende skridt i den forbindelse, og OPFORDRER INDTRÆNGENDE de EU-medlemsstater, der endnu ikke har ratificeret dette vigtige internationale instrument, til at gøre det så hurtigt som muligt, så det kan træde i kraft,
12. MENER, at det er af afgørende betydning, at der tages større hensyn til EU-medlemsstaternes holdning i forhandlingerne i IMO for især under revisionen af bilag VI til IMO's MARPOL-konvention at FREMME vedtagelsen af mere ambitiøse foranstaltninger med henblik på en generel nedsættelse af det maksimale svovlindhold i svær fuelolie til skibe og strengere nitrogendioxidemissionsstandarder for skibsmotorer,
13. OPFORDRER TIL i forbindelse med revisionen af IMO's SOLAS-konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen AT STØTTE, at brugen af halonlukningsanlæg om bord på skibe, der er bygget inden 1994, afskaffes inden 2008, og NOTERER SIG, at Kommissionen agter at undersøge anvendelsen af haloner i eksisterende fragtskibe, der sejler i EU-farvande,

14. STØTTER udviklingen af en IMO-strategi til begrænsning af drivhusgasemissionerne fra skibe, herunder udarbejdelsen af en arbejdsplan frem til 2005; UNDERSTREGER behovet for at forbedre metoderne til vurdering af og rapportering om skibes emissioner og OPFORDRER INDTRÆNGENDE medlemsstaterne og Kommissionen til at samarbejde i IMO for at sikre, at metoderne forbedres, og at IMO's strategi for drivhusgasser er konkret og ambitiøs; UNDERSTREGER betydningen af et tættere samarbejde mellem eksperter fra UNFCCC, IMO og IPCC,
15. ERKENDER, at fremskridt inden for IMO afhænger af input fra IMO-medlemsstaterne og OPFORDRER derfor INDTRÆNGENDE EU-medlemsstaterne til at forelægge konkrete forslag om strengere NO_x-standarder i henhold til MARPOL-konventionens bilag VI og om de forskellige aspekter af IMO's strategi for drivhusgasser,
16. ERKENDER behovet for at undersøge specifikke EU-foranstaltninger vedrørende en reduktion af NO_x- og drivhusgasemissioner fra skibsfarten; OPFORDRER Kommissionen til at overveje at forelægge et forslag om strengere NO_x-standarder inden udgangen af 2006, hvis IMO ikke har fremsat forslag til strengere standarder inden da, og OPFORDRER også Kommissionen til at aflægge rapport om eventuelle tiltag vedrørende skibes drivhusgasemissioner i 2005,
17. ERKENDER, at ikke alle miljøproblemer gribes rigtigt an på internationalt plan, og at specielt søgående skibes bidrag til koncentrationen af partikler og ozon samt ozonforløbere i luften kræver yderligere overvejelser, og OPFORDRER derfor Kommissionen til at inddrage disse spørgsmål i CAFE-programmet, så det sikres, at alle emissionskilder tages i betragtning gennem en integreret evalueringsmodel, der tager hensyn til omkostningerne og fordelene ved de mulige reduktionsforanstaltninger,
18. UNDERSTREGER, at det er nødvendigt at fremme udviklingen og anvendelsen af emissionsnedbringende teknologier samt anvendelsen af markedsbaserede instrumenter, der kan bidrage væsentligt til emissionsreduktionen, og OPFORDRER derfor Kommissionen til at fortsætte arbejdet hermed og udarbejde relevante forslag, hvis det er hensigtsmæssigt,
19. FREMHÆVER OGSÅ, at det er nødvendigt at se på det geografiske omfang af luftforureningen fra søgående skibe, når man — under fuld hensyntagen til subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet — skal fastlægge, hvilke foranstaltninger det vil være mest hensigtsmæssigt at træffe på et passende niveau,
20. ERINDRER OM, at den allerede gældende fællesskabslovgivning om svovlindholdet i skibsbrændstoffer kun omfatter gasolie, OG ERKENDER SAMTIDIG, at det er nødvendigt at ajourføre den gældende lovgivning om svovlindholdet i flydende brændstoffer, så den kommer til at omfatte skibsbrændstoffer, med henblik på at løse forurenings- og luftkvalitetsproblemerne i EU på en omkostningseffektiv måde; UDTRYKKER TILFREDSHED med det igangværende arbejde i Europa-Parlamentet vedrørende Kommissionens forslag om at ændre direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer og ER ENIGT OM at fremskynde arbejdet på dette område,
21. ER ENIGT I Kommissionens forslag om yderligere at evaluere omkostningseffektiviteten ved foranstaltninger til regulering af VOC-emissionerne fra lastning af skibe i forhold til de foranstaltninger, der i henhold til direktiv 94/63/EF af 20. december 1994 allerede gælder for lastning af skibe til sejlads ad indre vandveje,
22. BIFALDER beslutningen om at inddrage repræsentanter for de tiltrædende lande og kandidatlandene i konsultationerne om strategien og herunder om det parallelle forslag om ændring af direktiv 1999/32/EF om svovlindholdet i skibsbrændstoffer.