BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 13 december 2010

om inrättandet av kriterier för LNG-fartygs användning av tekniska metoder som alternativ till användning av lågsvavliga marina bränslen som uppfyller kraven i artikel 4b i rådets direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG om svavelhalten i marina bränslen

[delgivet med nr K(2010) 8753]

(Text av betydelse för EES)

(2010/769/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen [1], ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG [2], särskilt artikel 4c, och

av följande skäl:

(1) I artikel 4b i direktivet föreskrivs det att fartyg i hamnar som ligger i gemenskapen från och med den 1 januari 2010 inte använder marina bränslen med en svavelhalt som överstiger 0,1 viktprocent. Detta krav gäller emellertid inte för bränslen som används ombord på fartyg som tillämpar godkända reningsmetoder i enlighet med artikel 4c.

(2) I artikel 4c.4 föreskrivs det att medlemsstaterna får tillåta att fartyg använder en godkänd reningsmetod som ett alternativ till lågsvavliga marina bränslen som uppfyller kraven i artikel 4b, under förutsättning att dessa fartyg kontinuerligt uppnår utsläppsminskningar som åtminstone är likvärdiga med dem som uppnås genom de gränsvärden för svavel i bränsle som anges i direktivet.

(3) I artikel 4c.3 föreskrivs fastställandet av kriterier för fartygs användning av reningsmetoder, oberoende av flagg, i skyddade hamnar, anläggningsplatser och flodmynningar inom gemenskapen i enlighet med förfarandet i artikel 9.2 i direktivet. Dessa kriterier meddelas IMO.

(4) LNG-fartyg är ofta utrustade med kombipannor och använder en blandning av avkokningsgas och tung eldningsolja för framdrivning och lastrelaterad verksamhet. För att uppfylla kraven i direktivet kan de flesta LNG-fartyg som anlöper EU:s hamnar tillämpa reningsmetoder med en blandning av marina bränslen och avkokningsgas för att uppnå svavelutsläpp som motsvarar eller är lägre än utsläppen från bränsle med en svavelhalt på 0,1 %.

(5) På lång sikt kan avkokningsgas användas som primärbränsle i hamn, vilket leder till lägre svavelutsläpp än vad som kan uppnås med den begränsning av svavelhalten i bränslet som föreskrivs i direktivet.

(6) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den föreskrivande kommitté som upprättats i enlighet med artikel 9.2 i direktivet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

LNG-fartyg är lastfartyg byggda för eller anpassade till, och använda för, bulktransport av flytande naturgas (LNG) enligt definition i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk.

Artikel 2

I syfte att uppfylla målet att minska fartygens utsläpp genom alternativa reningsmetoder som går ut på att använda en blandning av marina bränslen och avkokningsgas, ska LNG-fartygen tillämpa och uppfylla de beräkningskriterier som anges i bilagan.

[1] EGT L 121, 11.5.1999, s. 13.
[2] EUT L 191, 22.7.2005, s. 59.

LNG-fartygen får använda de alternativa reningsmetoderna i EU:s hamnar, varvid besättningen ska få tillräcklig tid för att vidta de åtgärder som behövs för att använda en blandning av marina bränslen och avkokningsgas så snart som möjligt efter det att fartyget har lagt till i hamnen och så länge som möjligt före avgång.

Artikel 3

De minskningar av svavelutsläppen som uppnås med de metoder som avses i artikel 2 ska minst motsvara de minskningar som skulle uppnås till följd av de svavelminskningar i bränslet som anges i direktivet.

Artikel 4

Medlemsstaterna ska kräva att LNG-fartyg som använder alternativa reningsmetoder och anlöper hamnar i den berörda medlemsstatens höghetsområde tillhandahåller detaljerade uppgifter i fartygets loggbok om vilken typ och vilka mängder av bränsle som används ombord. I detta syfte ska fartygen förses med utrustning för kontinuerlig övervakning och mätning av förbrukningen av avkokningsgas och marina bränslen.

Artikel 5

Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att övervaka och kontrollera användningen av de alternativa reningsmetoderna i hamn utgående från de utsläppsminskningar som LNG-fartygen uppnår.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 13 december 2010.

På kommissionens vägnar

Siim KALLAS

Vice ordförande

BILAGA

1. **Formeln**

I syfte att uppnå överensstämmelse i enlighet med artikel 3 ska följande formel användas:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F \leq 0{,}1\ \% \cdot M_{F0{,}1\ \%}$$

där

— $S_F\ (\%)$: det marina bränslets svavelhalt i viktprocent,

— M_F: mängden marint bränsle, uttryckt i kg, som förbrukas medan fartyget ligger i hamn,

— $M_{F0{,}1\ \%}$: motsvarande vikt i kg av ett bränsle med en svavelhalt på ≤ 0,1 %. Denna faktor ska beräknas enligt följande formel:

$$M_{F0{,}1\ \%} = (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F)/E_{F0{,}1\ \%}$$

där

— M_{BOG}: vikten (i kg) av den avkokningsgas som förbrukas i hamn,

— E_{BOG}: den använda avkokningsgasens energivärde i MJ/kg,

— M_F: vikten (i kg) av det marina bränsle som förbrukas i hamn,

— E_F: det använda marina bränslets energivärde i MJ/kg.

— $E_{F0.1\ \%}$: energivärdet (i MJ/kg) hos ett marint bränsle med en svavelhalt på ≤ 0,1 %.

Formelns utveckling nr 1

De båda ovan angivna formlerna kan kombineras enligt följande:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F/(M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%}$$

Formelns utveckling nr 2

Formeln kan vidareutvecklas enligt följande:

$$S_F\ (\%)/(R_{G/F} \cdot E_{BOG} + E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%}$$

där

— $R_{G/F}$: förhållandet mellan mängden avkokningsgas och marint bränsle som förbrukas i hamn (M_{BOG}/M_F).

Denna andra utveckling kan också uttryckas på följande sätt:

$$R_{G/F} \geq (S_F\ (\%) \cdot E_{F0{,}1\ \%} - 0{,}1\ \% \cdot E_F)/0{,}1\ \% \cdot E_{BOG}$$

2. **Formelns tillämpning**

Eftersom energivärdet för de olika marina bränslen som används i formeln i stort sett är samma är det berättigat att använda standardvärden för $E_{F0.1\ \%}$, E_F och E_{BOG} i syfte att förenkla formelns användning i praktiken. Följande standardenergivärden kan antas gälla:

$E_{F0.1\ \%}$= 43,0 MJ/kg (källa: DNV Petroleum Services)

E_F= 40,8 MJ/kg (källa: DNV Petroleum Services)

E_{BOG}= 50,0 MJ/kg (ISO-energivärde för metan)

Formeln skulle då förenklas enligt följande:

$$R_{G/F} \geq 8{,}6 \cdot S_F\ (\%) - 0{,}816$$

På grundval av detta är svavelhalten i det marina bränsle som används det enda värde som behöver införas i formeln för att räkna ut förhållandet mellan mängden avkokningsgas och marint bränsle som förbrukas i hamn ($R_{G/F}$ eller M_{BOG}/M_F). Som exempel anges i tabellen nedan det minimiförhållande som krävs för att uppfylla överensstämmelsekriterierna för marina bränslen med olika svavelandel.

Svavelhalt (%)	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
M_{BOG}/M_F	7,8	12,1	16,4	20,7	25,0	29,3