KOMISIJAS IETEIKUMS

(2006. gada 8. maijs)

par krasta elektroenerģijas pieslēguma izmantošanas veicināšanu kuģiem, kas piestājuši Kopienas ostās

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2006/339/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 211. pantu,

tā kā:

(1) Komisija 2002. gada novembrī pieņēma Paziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par Eiropas Savienības stratēģiju atmosfēru piesārņojošu emisiju samazināšanai no jūras kuģiem ([1]), kurā mudināja ostas iestādes prasīt, stimulēt vai sekmēt, lai kuģi ostās izmantotu sauszemes krasta elektroenerģijas pieslēgumu.

(2) Eiropas Parlaments 2003. gada 4. decembra rezolūcijā par stratēģiju ([2]) uzsvēra, ka sauszemes elektroenerģijas pieslēguma izmantošanu varētu veicināt, sagatavojot ziņojumu, kurā doti šādu pasākumu pozitīvi piemēri, kā arī sniegta informācija par to izmaksām un izdevīgumu.

(3) Padome 2003. gada 22. decembra secinājumos par stratēģiju ([3]) atzina, ka starptautiskā mērogā ne visām vides problēmām ir veltīta pietiekama vērība un ka papildus jāapsver jo īpaši jūras kuģu saistība ar daļiņveida piesārņojuma koncentrāciju un ar ozona un tā prekursoru koncentrāciju apkārtējā gaisā.

(4) Komisija saistībā ar savu paziņojumu par programmu "Tīrs gaiss Eiropai (*CAFE*): tematiskā stratēģija gaisa kvalitātei ([4])" atkārtoti izskatīja kuģniecības saistību ar gaisa piesārņotāju koncentrāciju apkārtējā gaisā un konstatēja, ka tā ir ievērojama jo īpaši ostu tuvumā. Dažu ostu apkārtnē gaisa kvalitātes standartu ievērošanu var apdraudēt emisijas no kuģiem.

(5) *CAFE* atklāja, ka emisiju no kuģiem samazināšana izmaksu ziņā kļūst arvien efektīvāka, salīdzinot ar papildu pasākumiem citās nozarēs. Lielāko daļu piesārņotāju emisiju no noenkurotiem kuģiem var samazināt tikai ar pasākumiem, kas attiecas uz dzinēju un kas ir pēcapstrādes pasākumi, vai izmantojot krasta elektrības pieslēgumu.

(6) Starptautiskā mērogā kuģu dzinēju emisijas reglamentē Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO). SJO standartu attīstība ir par lēnu, lai atrisinātu ostas gaisa kvalitātes problēmas Kopienā.

(7) Ar 4.b pantu Padomes 1999. gada 26. aprīļa Direktīvā 1999/32/EK, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem un ar ko groza Direktīvu 93/12/EEK ([5]), kuģus, kuri izslēdz visus dzinējus un izmanto krasta elektrības pieslēgumu, kamēr tie ir noenkurojušies ostās, atbrīvo no prasības izmantot flotes degvielu ar sēra saturu 0,1 %.

(8) Ar Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīvu 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai ([6]), dalībvalstīm zināmos apstākļos atļauj piemērot pilnīgus vai daļējus atbrīvojumus vai samazinājumus attiecībā uz nodokļu uzlikšanu,

IESAKA.

1) Dalībvalstīm jāapsver iespēja ierīkot krasta elektrības pieslēgumu, ko izmantotu ostās noenkurojušies kuģi, jo īpaši ostās, kur ir pārsniegtas gaisa kvalitātes robežvērtības vai kur iedzīvotāji ir sūdzējušies par troksni, un jo īpaši piestātnēs, kuras atrodas tuvu apdzīvotām vietām.

2) Dalībvalstīm jāņem vērā pielikumā izklāstītā informācija par rentabilitāti un praktiskumu saistībā ar krasta elektrības pieslēguma izmantošanu, lai samazinātu emisijas no dažāda tipa kuģiem, dažādos maršrutos un ostās. Tomēr labums videi un rentabilitāte jānovērtē katram gadījumam atsevišķi.

3) Dalībvalstīm jāstrādā Starptautiskajā jūrniecības organizācijā (SJO), pārskatot Starptautisko Konvenciju par kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu (*MARPOL* konvencija), lai sekmētu saskaņotu starptautisku standartu izstrādāšanu krasta elektrības pieslēgumiem, ņemot vērā pašlaik notiekošo darbu.

([1]) KOM(2002) 595 galīgā redakcija.
([2]) OV C 89 E, 14.4.2004., 107. lpp.
([3]) OV C 8, 13.1.2004., 3. lpp.
([4]) KOM(2001) 245 galīgā redakcija.
([5]) OV L 121, 11.5.1999., 13. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/33/EK (OV L 191, 22.7.2005., 59. lpp.).
([6]) OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/75/EK (OV L 157, 30.4.2004., 100. lpp.).

4) Dalībvalstīm, izmantojot iespējas, kas paredzētas Kopienas tiesību aktos, jāapsver iespēja piedāvāt operatoriem ekonomiskus stimulus, lai tie lietotu krasta elektrības pieslēgumu kuģiem.

5) Dalībvalstīm jāinformē vietējās iestādes, kuras atbild arī par ostu apkārtni, kuģniecības iestādes, ostas pārvaldes iestādes, klasificēšanas sabiedrības un nozares apvienības par krasta elektrības pieslēgumu.

6) Dalībvalstīm jāmudina ostas iestādes un nozares pārstāvjus apmainīties ar labāko pieredzi saistībā ar krasta elektrības pieslēguma nodrošināšanu un ar šā pakalpojuma saskaņošanas procedūrām.

7) Dalībvalstīm jāziņo Komisijai par to, kā tās paredzējušas rīkoties, lai ostās samazinātu emisijas no kuģiem, jo īpaši, ja gaisa kvalitātes robežvērtības ir pārsniegtas.

Briselē, 2006. gada 8. maijā

Komisijas vārdā —
Komisijas loceklis
Stavros DIMAS

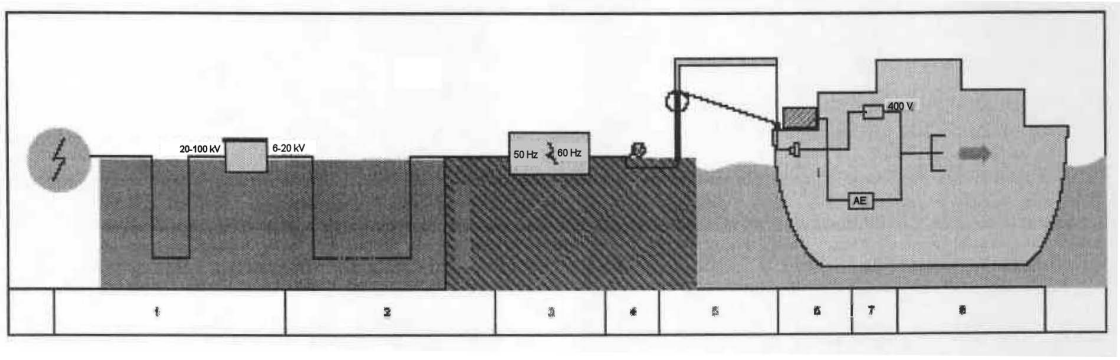
PIELIKUMS

KOPSAVILKUMS INFORMĀCIJAI PAR KRASTA ELEKTRĪBAS PIESLĒGUMU

Šajā pielikumā sniegta svarīgākā informācija par krasta elektrības pieslēguma izmaksām un izdevīgumu. Detalizētāka informācija ir iekļauta nesenajā Komisijai paredzētajā ziņojumā "Pakalpojumu līgums par emisiju no kuģiem atļaušanu, samazināšanu un tirgus instrumentiem: krasta elektrības pieslēgums" ([1]). Ziņojumā minētie skaitļi par emisijām un izmaksām attiecas uz jūras kuģiem, bet metode der arī iekšzemes ūdensceļu kuģiem.

1. **Tehniskās prasības – tipiskā konfigurācija**

Diagrammā uzskatāmi parādītas tipiskās konfigurācijas prasības attiecībā uz krasta elektrības pieslēgumu. Atkarībā no kuģa un enkurvietas ir iespējamas citas konfigurācijas. Starptautiskā Elektroiekārtu atbilstības sertificēšanas komisija un Starptautiskā Klasificēšanas sabiedrību apvienība pašlaik izstrādā nozares standartus, ko turpmāk izskatīs SJO.



1) Savienojums ar valsts elektrotīklu, kurā spriegums ir 20–100 kV, ko vietējā apakšstacijā pārveido par 6–20 kV lielu spriegumu.

2) Kabeļi 6–20 kV strāvas padevei no apakšstacijas uz ostas termināli.

3) Vajadzības gadījumā – strāvas pārveidotāji. (Parasti strāvas frekvence Kopienā ir 50 Hz. Uz kuģa, kas konstruēts 60 Hz strāvai, var izmantot 50 Hz strāvu dažām iekārtām, piem., dzīvojamo telpu apgaismojumam un apkurei, bet ne tādām iekārtām, ko darbina ar elektromotoriem, kā sūkņi, vinčas un krāni. Tādēļ kuģiem, uz kuriem izmanto 60 Hz strāvu, 50 Hz strāvu vajadzēs pārveidot par 60 Hz strāvu).

4) Kabeļi termināļa elektrības pieslēgumiem. Šos kabeļus var ierīkot zem zemes, esošajos vai jaunos cauruļvados.

5) Kabeļu spoļu sistēma, lai augstsprieguma kabeļus nevajadzētu pārvietot. To var ierīkot enkurvietā, kas balstītu kabeļu spoli, celtni un rāmi. Celtni un rāmi var izmantot, lai paceltu kabeļus un nolaistu tos uz kuģa. Kabeļu celtnis un rāmis var būt ar elektromehānisko piedziņu un tālvadāms.

6) Kontaktligzda uz kuģa kabeļa pieslēgšanai.

7) Kuģa transformators, lai augstspriegumu pārveidotu par 400 V lielu spriegumu.

8) Elektrībai pieslēdz visu kuģi un izslēdz palīgdzinējus.

2. **Izdevīgums – emisiju samazinājumi**

Krasta elektrības pieslēgumu var izmantot kā līdzekli vietējās gaisa kvalitātes uzlabošanas mērķu sasniegšanai. Tā izmantošanas izdevīgums ir lielā mērā atkarīgs no vairākiem faktoriem. Ietekmes novērtējums, kas ir pievienots šim ieteikumam, dod ieskatu par labumiem, ko var gūt, plašāk izmantojot šo līdzekli ES. Pirms uzstādīt iekārtas, būs jāveic izmaksu un izdevīguma analīze konkrētiem apstākļiem.

([1]) Sk.: http://www.europa.eu.int/comm/environment/air/pdf/task2_shore-side.pdf

Ietekmes novērtējumā dots piemērs par gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanu, ko var panākt ar 500 enkurvietām, ja kuģu dzinēji ir vidēja lieluma. Svarīgs faktors, no kura ir atkarīgs izdevīgums, ir sēra saturs degvielā. Kopienas tiesību aktos no 2010. gada lielākoties noteikti stingrāki sēra satura ierobežojumi degvielai, ko izmanto enkurvietās. Tādēļ piemēri ir par degvielu ar 2,7 % un 0,1 % lielu sēra saturu. Ir uzskatāmi parādīts, ka krasta elektrības pieslēguma izmantošana dotu kopējo labumu, kas, naudā izteikts, būtu no EUR 252 līdz EUR 708 gadā, ja izmanto degvielu ar 2,7 % lielu sēra saturu, un no EUR 103 līdz EUR 284 gadā, ja izmanto degvielu ar 0,1 % lielu sēra saturu. Aprēķini veikti, ņemot vērā cilvēku veselības uzlabošanos un mazākus materiālos zaudējumus gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumu rezultātā [1].

Pāreja uz krasta elektrības pieslēgumu dos arī citus labumus, kas nav atainoti šajos skaitļos. Tā samazinās oglekļa dioksīda (CO_2) emisijas par vairāk nekā 50 %, oglekļa oksīda (CO) emisijas par apmēram 99 % un slāpekļa oksīda (N_2O) emisijas par vairāk nekā 50 %. Tā likvidēs palīgdzinēju radīto vibrāciju un troksni, kas tiešā tuvumā ir 90–120dB liels, un uzlabos apkopes apstākļus kuģu inženieriem.

3. **Izmaksas – kapitālizdevumi un ekspluatācijas izmaksas**

Izmaksas par krasta elektrības pieslēguma ierīkošanu un izmantošanu sedz osta un kuģis, un tās ievērojami atšķirsies atkarībā no infrastruktūras, jo īpaši no ostā esošās infrastruktūras. Ietekmes novērtējumā dots orientējošs aprēķins par sistēmas kopējām gada izmaksām vidusmēra enkurvietā jauniem un pārbūvētiem kuģiem ar dažādiem palīgdzinēju izmēriem. Rezultāti iekļauti 1. tabulā.

Var redzēt, ka kopējās izmaksas ir daudz zemākas kuģiem ar lielākiem palīgdzinējiem, kam rezultātā visdrīzāk arī būs liekākais piesārņotāju emisiju samazinājums. Izmaksas ir daudz zemākas, ja krasta elektrības pieslēgumu ierīko jaunbūvētiem kuģiem, nevis pārbūvētiem. Degvielas un elektrības izmaksas ir ļoti nozīmīgs faktors attiecībā uz izmaksām, ko sedz kuģi. Izmaksas par degvielu ir dažādas, tomēr degviela ar mazāku sēra saturu būs dārgāka nekā degviela ar lielāku sēra saturu. Nodokļu samazināšana par elektrību, ar ko apgādā kuģus enkurvietās, palielina interesi par krasta elektrības pieslēgumu.

1. tabula

KUĢA TIPS, palīgdzinēja izmērs	Kopējās sistēmas izmaksas gadā	
	ar nodokļiem zema degvielas cena	bez nodokļiem augsta degvielas cena
	EUR par enkurvietu gadā	EUR par enkurvietu gadā
JAUNBŪVĒTS		
Mazs	164 659	82 315
Vidējs	269 416	39 904
Liels	521 630	– 72 298
PĀRBŪVĒTS		
Mazs	202 783	120 439
Vidējs	324 402	94 890
Liels	617 999	24 071

4. **Izmaksu un ieguvumu salīdzinājums**

Labums, ko dotu minēto četru piesārņotāju samazināšana 500 enkurvietās, izteikts naudā, tiek vērtēts no EUR 103 līdz EUR 284 gadā, ja izmanto degvielu ar 0,1 % lielu sēra saturu, un no EUR 252 līdz EUR 708 gadā, ja izmanto degvielu ar 2,7 % lielu sēra saturu. Rādītāji ir atkarīgi no dažādiem metodoloģiskiem faktoriem, tostarp statistiskas mērķiem pieņemtās vērtības attiecībā uz ekspluatācijas ilgumu. Sīkāku informāciju skatīt ietekmes novērtējumā par tematisko stratēģiju par gaisa piesārņo jumu [2].

Kopējās sistēmas izmaksas gadā par katru enkurvietu, kas norādītas 1. tabulā, ir atkarīgas no trim faktoriem: kuģu dzinēju izmērs; tas, vai ar šo tehnoloģiju aprīko jaunu vai vecu kuģi; elektrības un flotes degvielas izmaksas. Ietekmes novērtējumā konstatēts, ka kuģi, kas izmantotu krasta elektrības pieslēgumu 500 enkurvietās, gadā izmaksātu par 185 miljoniem EUR vairāk nekā kuģi, kuri izmantotu kuģu degvielu, ja rēķinās ar iespēju, ka kuģu degvielas cenas ir zemas un par kuģiem maksā nesamazinātu nodokli par elektrību. Ja rēķinās ar iespēju, ka degvielas cena ir augstāka un nodoklis par elektrību vispār nav jāmaksā, kopējās izmaksas samazinātos par 80 % līdz apmēram 34 miljoniem EUR gadā.

[1] Sk.: http://europa.eu.int/comm/environment/air/cafe/activities/pdf/cafe_cba_externalities.pdf (4. lpp.). Rādītāji ir vidējie valstī (pilsētas kopā ar lauku rajoniem), tā kā attiecībā uz ostām, kas atrodas pilsētas centrā, izdevīgums var būt lielāks.

[2] SEC(2005) 1133.

Šie skaitļi liecina, ka daudzās situācijās no krasta pieslēguma izrietošie labumi atsver izmaksas. Daudzos gadījumos gūtais labums vairākkārt atsver izmaksas.

5. **Secinājums**

Ieguvumi un izmaksas saistībā ar krasta elektrības pieslēgumu ievērojami atšķiras atkarībā no ostas konfigurācijas un atrašanās vietas, enkurvietas un kuģa. Tas nozīmē, ka rentabilitātes jautājums jāskata katrā gadījumā atsevišķi un ka jāturpina īstenot tiešu jūras dzinēju emisiju samazināšanu.

Attiecībā uz vides aizsardzību ar krasta elektrības pieslēgumu var panākt emisiju samazinājumus, kas ir daudz lielāki par tiem, kurus panāks, enkurvietās pārejot uz degvielu ar 0,1 % lielu sēra saturu (kas no 2010. gada noteikts ar Direktīvu 2005/33/EK), jo īpaši attiecībā uz NO_x un daļiņveida emisijām. Tādēļ tas īpaši jāapsver ostās, kur kuģu NO_x un daļiņveida emisijas vairo tādas gaisa vietējās kvalitātes problēmas kā apkārtējā gaisa kvalitātes robežvērtības pārsniegums ozonam un daļiņām.

Kopumā šie skaitļi vedina uz domām, ka attiecībā uz kuģiem ar lielākiem dzinējiem, kas regulāri iepeld vienā ostā, gan vides aizsardzības, gan saimnieciskā ziņā jādod priekšroka pāriešanai uz krasta elektrības pieslēgumu, nevis pāriešanai uz degvielas ar 0,1 % lielu sēra saturu izmantošanu. Ekonomiskā ziņā krasta elektrības pieslēgumam, salīdzinot ar degvielu ar mazu sēra saturu, jārada ietaupījumi jaunbūvētiem kuģiem, kas regulāri iepeld tajās pašās ostās, un jo īpaši, bet ne tikai, ja tiek piedāvāti nodokļa par elektrību samazinājumi, kas ir atļauti atbilstīgi Direktīvai 2003/96/EK. Dalībvalstis un vietējās iestādes var vēlēties apsvērt citus veidus, kā mudināt ostas ieguldīt krasta elektrības pieslēguma infrastruktūrā un nodrošināt tās izmantošanu.