



Nytt EU Svovel Direktiv 2012/33/EU – Kort informasjon for Direct Freight kunder

DB Schenker

Direct Freight

Erik Fox

Essen, Oktober 2014

- 1 Generelt
- 2 Det nye svoveldirektivet og endringer

Generelt

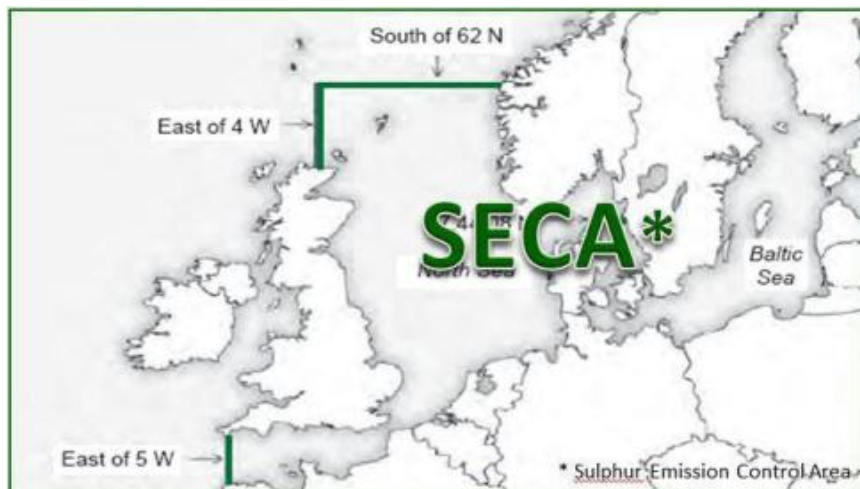
Viktige fakta

- På grunn av de oseanografiske og økologiske forhold i Nordsjøen og Østersjøen kreves spesielle retningslinjer for å sikre disse områdene en høyere beskyttelsesstatus
- Det aller viktigste er forebygging av økologisk forurensning på grunn av sjøtransport
- Sett ut fra et økologisk aspekt er skip det transportmiddelet som påvirker miljøet mest (basert på CO₂-utslipp per tonnkilometer)
- Med bakgrunn i dette ble International Maritime konvensjonen (IMO) implementert i MARPOL avtalen i 1973
- Definisjon MARPOL/MARPOL 73/78: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med endringer i 1978
- Etter at forskriften trådte i kraft har det vært flere supplert med appendixer og oppdateringer
- MARPOL Appendix VI påvirker sjøtransport i den engelske kanalen, Nordsjøen og Østersjøen
- Tilsvarende regulering er implementert i EU lov (dokument direktiv 2012/33 / EU, EU Law, 2012, s.3, s.6)

Det nye svoveldirektivet og endringer

Om den nye forskriften

- Hindring av luftforurensning fra skip (vedlegg VI) vil være effektiv fra 1 januar 2015
- Det er et sentralt mål å minimere utslipp til luft fra skip ved å redusere utslipp av svovel av den maritime næringen
- Dette vil bli gjennomført ved å begrense den maksimale mengde svovel som tillates i brennstoff som fører til utslipp av svoveloksyder (SOX)
- Direktivet vil være gyldig for de definerte Sulfur Emission Control Areas (SECA)



- Den engelske kanal
- Nordsjøen
- Østersjøen

Kilde: Publisert av Schenker Dedikerte tjenester september 2014.

Fremtidige endringer

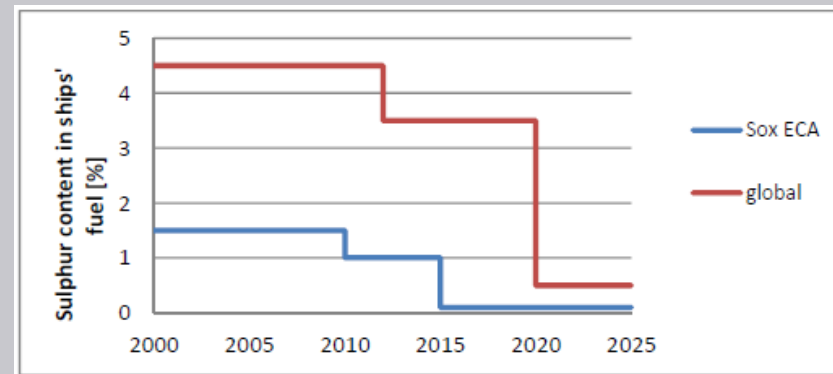
- I forhold til Annex VI er det definert to sett med kvalitetskrav i forhold til utslipp og drivstoff;
 - Globale krav
 - Strengere krav til skip i SECA

Tillatte mengde svovel i brennstoff (%)

Outside an SECA established to limit SOx and particulate matter emissions	Inside an SECA established to limit SOx and particulate matter emissions
4.50% prior to 1 January 2012	1.50% prior to 1 July 2010
3.50% on and after 1 January 2012	1.00% on and after 1 July 2010
0.50% on and after 1 January 2020	0.10% on and after 1 January 2015

Kilde: [http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx)

Oversikt over mål innenfor SECA og global



- Innen 2015 skal skip som opererer i ECA være forpliktet til å utnytte bedre drivstoff med svovelinnhold mindre enn 0,1%
- Il 2020 skal det globale svovelnivået flate ut på 0,5%

Konklusjon

- Fergeselskapene må begynne å bruke maritim gassolje (MGO) eller implementere nye teknologier
- Bivirkninger ved bruk av MGO:
 - Foreløpig utgjør drivstoff med lavt svovelinnhold ca. 50% høyere kostnad (USD per tonn) sammenlignet med bunkersolje som er brukt istedenfor
 - Videre er høyere kvalifisert (destillert) olje dyrere og bruken av destillater er også forbundet med permanente høyere kostnader for smøremidler
- Andre teknologier under utvikling:
 - Scrubbere: teknologi for å absorbere utslippsgasser
 - Metanol (alkohol) som skipsdrivstoff
 - Flytende naturgass som skipsdrivstoff

Endringer i 2015

- Et bytte til nye teknologier hhv. til dyrere drivstoff vil øke driftskostnadene for ferjeselskapene
- Denne økningen i kostnader vil bli belastet deres kunder fra og med januar 2015
- Nye BAF-modeller vil bli innført - inkludert den nye MGO (tidligere BAF) tilleggsgebyr

- Hver transport som involverer sjøveien/frakt som fra, til, i og mellom den engelske kanal, Nordsjøen og Østersjøen vil bli påvirket
- Omfanget av kostnadsøkningen kan avvike fra rute til rute (flere ferjeselskaper har ikke fremkommet med sine estimer ennå)
- De virkelige økonomiske konsekvensene kan bli åpenbare i begynnelsen av 2015