

Вторник, 27 април 2021 г.

P9_TA(2021)0131

По-ефикасен и по-чист морски транспорт

Резолюция на Европейския парламент от 27 април 2021 г. относно техническите и оперативните мерки за по-ефикасен и по-чист морски транспорт (2019/2193(INI))

(2021/C 506/03)

Европейският парламент,

- като взе предвид своята резолюция от 15 януари 2020 г. относно Европейския зелен пакт ⁽¹⁾,
 - като взе предвид своята позиция, приета на първо четене на 16 септември 2020 г., относно глобалната система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите ⁽²⁾,
 - като взе предвид Третото проучване на Международната морска организация относно парниковите газове ⁽³⁾,
 - като взе предвид окончателния доклад на Четвъртото проучване на Международната морска организация относно парниковите газове ⁽⁴⁾,
 - като взе предвид декларацията на министрите, приета през декември 2019 г. от договарящите се страни по Конвенцията за защита на морската среда и на крайбрежните райони в Средиземноморието (Барселонска конвенция),
 - като взе предвид годишния доклад на Комисията за 2019 г. относно емисиите на CO₂ от морския транспорт,
 - като взе предвид Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива ⁽⁵⁾,
 - като взе предвид член 54 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид становището на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0029/2021),
- A. като има предвид, че морският транспорт и пристанищата играят ключова роля за икономиката на ЕС, тъй като почти 90 % от външната търговия на ЕС е със стоки, транспортирани по море ⁽⁶⁾, и играят съществена роля и за туризма; като има предвид, че те са от решаващо значение за гарантиране на непрекъснати вериги на доставки, както беше показано по време на пандемията от COVID-19; като има предвид, че общият икономически ефект от морския сектор в ЕС представлява принос от 149 милиарда евро към БВП на ЕС през 2018 г. и осигурява над два милиона работни места ⁽⁷⁾; като има предвид, че прекия икономически ефект на сектора за 2018 г. включва осигуряването на 685 000 работни места по суша и море в ЕС; като има предвид, че 40 % от световния флот като брутен тонаж е под контрола на ЕС;
- Б. като има предвид, че морският транспорт на стоки и пътници е ключов фактор за икономическото, социалното и териториалното сближаване на ЕС, особено що се отнася до свързаността и достъпността на периферните, островните и най-отдалечените региони; като има предвид във връзка с това, че ЕС следва да инвестира в конкурентоспособността на морския сектор и в способността му да осъществи на практика устойчивия преход;
- В. като има предвид, че морският сектор на ЕС следва също така да допринася за справянето със загубата на биологично разнообразие и влошаването на състоянието на околната среда, както и да допринася за целите на Европейския зелен пакт и на стратегията за биологичното разнообразие до 2030 г.;

⁽¹⁾ Приети текстове, P9_TA(2020)0005.

⁽²⁾ Приети текстове, P9_TA(2020)0219.

⁽³⁾ https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf

⁽⁴⁾ <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/08/MEPC-75-7-15-Fourth-IMO-GHG-Study-2020-Final-report-Secretariat.pdf>

⁽⁵⁾ ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en

⁽⁷⁾ Oxford Economics (2020 г.): The Economic Value of the EU Shipping Industry („Икономическата стойност на сектора за морски транспорт в ЕС“)

Вторник, 27 април 2021 г.

- Г. като има предвид, че океаните в добро здраве и опазването и възстановяването на техните екосистеми са от съществено значение за човечеството, защото те са регулатори на климата, производители на най-малко половината от кислорода в земната атмосфера, приемници на биологично разнообразие, източник на световна продоволствена сигурност и човешко здраве и източник на икономически дейности, включително рибарство, транспорт, търговия, туризъм, възобновяема енергия и здравни продукти, които следва да се базират на принципа на устойчивостта;
- Д. като има предвид, че морският сектор е сектор, който се регулира както на равнището на ЕС, така и на международно равнище и който продължава да разчита до голяма степен на изкопаеми горива; като има предвид, че понастоящем се извършва преглед на система за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на CO₂ от морския транспорт с цел намаляване на емисиите на парникови газове във водите на ЕС;
- Е. като има предвид, че секторът полага непрекъснати усилия за постигане на целите за намаляване на парниковите газове, като спазва действащата регулаторна рамка и прилага постигнатото до момента технологично развитие;
- Ж. като има предвид, че поради това адекватното финансиране е от съществено значение за постигането на този необходим преход; като има предвид, че по-нататъшните научни изследвания и иновации са от решаващо значение за въвеждането на морски транспорт с нулеви въглеродни емисии;
- З. като има предвид, че международният морски транспорт отделя около 940 милиона тона CO₂ годишно и че на него се дължат приблизително 2,5 % от емисиите на парникови газове в света ⁽⁸⁾; като има предвид, че морският транспорт оказва въздействие и върху околната среда, като допринася за изменението на климата и чрез различни източници на замърсяване, по-специално освобождаване от газове, оставяне на двигателите да работят в пристанищата, изхвърляне на баластна вода, въгледороди, тежки метали и химикали и загубени в морето контейнери, които от своя страна засягат биологичното разнообразие и екосистемите; като има предвид, че регламентите на Международната морска организация (ММО) за намаляване на емисиите на SO_x от кораби за първи път влязоха в сила през 2005 г. съгласно Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL), и като има предвид, че впоследствие граничните стойности за емисиите на SO_x постепенно станаха по-строги, като максимално допустимото съдържание на сярна понастоящем е 0,5 %, а в зоните за контрол на емисиите — 0,1 %; като има предвид, че това решение следва да спомогне за намаляване на емисиите; като има предвид, че ММО е на път да постигне световно споразумение за ограниченията на така наречените „емисии на сажди“ през 2021 г.; като има предвид, че секторът на морския транспорт е енергийно най-ефективният вид транспорт предвид количеството на превозвания товар и съответните емисии на тон превозени стоки и на изминат километър;
- И. като има предвид, че ако не бъдат въведени своевременно мерки за смекчаване на последиците, емисиите от международния морски транспорт биха могли да се увеличат от около 90 % от емисиите от 2008 г. през 2018 г. до 90 — 130 % от емисиите от 2008 г. до 2050 г. ⁽⁹⁾, като по този начин не се допринася достатъчно за постигане на целите на Парижкото споразумение;
- Й. като има предвид, че е необходимо да се ограничат и премахнат всички емисии от морския сектор, които вредят на качеството на въздуха и на здравето на гражданите, след провеждане на оценка на въздействието на съответното законодателство;
- К. като има предвид, че ЕС следва да защитава високо равнище на амбиция за намаляване на емисиите в морския сектор както на международно равнище, така и на равнище ЕС;
- Л. като има предвид, че чистите технологии и решения следва да бъдат адаптирани към различните видове кораби и сегменти на флота; като има предвид, че научните изследвания и инвестициите и подходящата подкрепа са от основно значение за осигуряване на иновативни решения и устойчив преход на морския сектор;
- М. като има предвид, че публичните и частните инвестиции, свързани с декарбонизацията на морския сектор, трябва да спазват Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2020 г. за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции ⁽¹⁰⁾, както и основните принципи на справедливия преход, включително създаването на качествени работни места, гаранции за преквалификация и преразпределение и структурни мерки за здраве и безопасност за всички работници, със специален акцент върху възможностите за жените и младите работници с цел да се диверсифицира работната сила в морския сектор; като има предвид, че подходящото обучение и достойните условия на труд на морските служители са от основно значение, наред с другото, за предотвратяване на инциденти, в това число екологични;

⁽⁸⁾ Трето проучване на ММО относно парниковите газове.

⁽⁹⁾ Четвърто проучване на ММО относно парниковите газове.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 198, 22.6.2020 г., стр. 13.

Вторник, 27 април 2021 г.

- Н. като има предвид, че в момента Комисията работи върху оценка на въздействието във връзка с интегрирането на морския транспорт в схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ);
- О. като има предвид, че за да се постигнат целите на Зеления пакт, е необходим неутрален по отношение на климата преход на сектора на морския транспорт до 2050 г.;

Схеми за стимулиране на чистата енергия

1. изразява съжаление относно нарушаването на конкуренцията на европейския пазар между изкопаемите горива, които се ползват от по-благоприятно данъчно третиране, и чистите алтернативни горива от възобновяеми източници; призовава Комисията да коригира това положение, като предложи възстановяване на правилата за лоялна конкуренция чрез прилагане на принципа „замърсителят плаща“ към морския транспорт и чрез насърчване и допълнително стимулиране, включително чрез освобождаване от данъци, на използването на алтернативи на тежките горива, които значително намаляват въздействието върху климата и околната среда в морския сектор;
2. признава въздействието на използването на тежки горива; подчертава необходимостта от ефективно справяне с емисиите на гориво от корабите и постепенно спиране на използването на тежко гориво в корабоплаването — не само като самостоятелно гориво, но и като вещество, участващо в смеси за корабни горива; отбелязва необходимостта от технологична неутралност, доколкото тя е в съответствие с целите на ЕС в областта на околната среда; отбелязва, че морският транспорт е засегнат от липсата на адекватни, хармонизирани на равнището на ЕС критерии за край на отпадъка; подчертава необходимостта от предотвратяване на изместването на въглеродни емисии и запазване на конкурентоспособността на сектора на европейския морски транспорт;
3. припомня, че морският сектор следва да допринася за усилията на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове, като същевременно се гарантира конкурентоспособността на сектора; подчертава необходимостта да се използват всички готови за внедряване варианти за намаляване на емисиите от морския сектор и да се инвестира в тях, в т.ч. преходни технологии като алтернативи на тежкото гориво, успоредно с намиране и финансиране на дългосрочни алтернативи с нулеви емисии; признава значението на преходните технологии, като например втечнения природен газ и инфраструктурата за втечен природен газ, за постепенен преход към алтернативи с нулеви емисии в морския сектор;
4. припомня ангажимента на ЕС за постигане на неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. в съответствие с Парижкото споразумение; подчертава във връзка с това водещата роля на ЕС и необходимостта да се договори намаляването на емисиите на парникови газове от сектора на морския транспорт също и на международно равнище в рамките на ММО, предвид международното и конкурентното измерение на сектора на морския транспорт; повтаря предишните позиции на Парламента относно включването на морския транспорт в СТЕ на ЕС ⁽¹¹⁾, включително относно актуализирането на оценката на въздействието ⁽¹²⁾;
5. призовава Комисията и държавите членки, като вземат предвид първоначалната стратегия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби, приета през 2018 г., и предстоящото ѝ преразглеждане, да използват влиянието си в ММО, за да се гарантира, че организацията приема конкретни мерки, за да очертае амбициозен и реалистичен път към корабоплаване с нулеви емисии, който е в съответствие с целта на Парижкото споразумение във връзка с температурата, като по този начин се допринесе за еднакви условия на конкуренция в международен план;
6. призовава Комисията да разгледа в рамките на морската инициатива FuelEU не само въглеродния интензитет на горивата, но и техническите и експлоатационните мерки, които биха подобрили ефективността на корабите и тяхната експлоатация; припомня, че в контекста на преразглеждането на Регламент (ЕС) 2015/757 ⁽¹³⁾ Парламентът призова дружествата за морски транспорт да постигнат намаляване на емисиите с 40 % до 2030 г. като средна стойност за всички кораби, за които носят отговорност, спрямо средната ефективност на категория кораби със същата големина и от същия вид; добавя, че инициативата следва да включва и подход, основан на жизнения цикъл, който обхваща всички емисии на парникови газове; подчертава, че алтернативни горива, които не отговарят на посочения в Директивата за енергията от възобновяеми източници (RED II) праг от -70 % въз основа на целия жизнен цикъл, не следва да се допускат за регулаторно съответствие;

⁽¹¹⁾ Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

⁽¹²⁾ Приети текстове, P9_TA(2020)0219.

⁽¹³⁾ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

Вторник, 27 април 2021 г.

Пристанища и товари

7. припомня необходимостта от насърчаване на сътрудничеството между всички заинтересовани страни и на обмена на най-добри практики между пристанищата, корабоплавателния сектор и доставчиците на горива и енергия с цел разработване на обща рамка за политика за декарбонизация на пристанищата и крайбрежните райони; призовава пристанишните власти да прилагат методи за устойчиво управление и да ги сертифицират чрез методологии, които включват анализ на жизнения цикъл на пристанишните услуги като този, предложен в декларацията за екологосъобразност на продукта;
8. подчертава, че отвъдморските територии, включително най-отдалечените региони и отвъдморските страни и територии, както и намиращите се в тях пристанища са от първостепенно значение за европейския суверенитет и за европейската и международната морска търговия предвид стратегическото им местоположение; подчертава, че двигателите на инвестиции за тези пристанища са много разнообразни, като се започне от подкрепа за класическата им роля при приемането на кораби (товаро-разтоварни дейности, съхранение и транспорт на стоки) и се стигне до осигуряване на мултимодални връзки, изграждане на свързана с енергетиката инфраструктура, изграждане на устойчивост на изменението на климата и цялостно екологизиране и цифровизация на плавателните съдове; призовава за допълнителни инвестиции в разположените в отвъдморски територии пристанища с цел те да бъдат превърнати в стратегически кълъстери за мултимодален транспорт, производство, съхранение и разпределение на енергия, както и туризъм;
9. отбелязва трансграничното измерение на морските пристанища; подчертава ролята на пристанищата като кълъстери на всички видове транспорт, енергетиката, промишлеността и синята икономика; признава засиленото развитие на сътрудничеството между пристанищата и образуването на кълъстери;
10. отбелязва положителната роля на европейския морски кълъстер и положителното развитие в международен план за подкрепа на иновациите и намаляване на емисиите от корабоплаването и призовава Комисията и държавите членки да подкрепят инициативи, допринасящи за това положително развитие;
11. призовава Комисията да подкрепи чрез законодателство целта за нулево замърсяване (емисии на парникови газове и замърсители на въздуха) на котвена стоянка и да насърчава разработването и внедряването на чисти, мултимодални решения в пристанищата, подкрепени чрез „коридорен“ подход; призовава по-специално Комисията да предприеме бързи действия за регулиране на достъпа до пристанищата на ЕС за най-замърсяващите кораби въз основа на рамката на Директивата относно държавния пристанищен контрол⁽¹⁴⁾, както и да стимулира и подкрепя използването на електроосигуряване на брега, което използва чиста електроенергия или други енергоспестяващи технологии, оказващи значително въздействие върху намаляването на емисиите на парникови газове и замърсителите на въздуха; изразява съжаление, че преразглеждането на Директива 2014/94/ЕС е отложено; настоятелно призовава Комисията да предложи преразглеждане на Директива 2014/94/ЕС възможно най-скоро, за да се включат стимули за държавите членки и за пристанищата да разширят мащаба на внедряването на необходимата инфраструктура; призовава Комисията също така да предложи преразглеждане на Директива 2003/96/ЕО⁽¹⁵⁾;
12. призовава Комисията да изготви стратегия за пристанища с нулеви емисии и да подкрепи инициативи „от долу нагоре“, включително мерки за подобряване на развитието на пристанищни сектори, специализирани в кръговата икономика, с което по-специално да се даде възможност за по-успешно оползотворяване на отпадъците от кораби, които се събират и третират на пристанищата;
13. призовава Комисията да насърчи в Зеления пакт преминаване към морския транспорт на къси разстояния, наред с железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища, като устойчива алтернатива на автомобилния и въздушния превоз на товари и пътници; подчертава важната роля на морския транспорт на къси разстояния за постигане на целите за преминаване към други видове транспорт, за да се намалят задръстванията и емисиите, свързани с транспорта, и като стъпка към вид транспорт с нулеви емисии; набляга, че е важно да се стартира за тази цел стратегия за обновяване и преоборудване на флота на ЕС с цел насърчаване на неговия екологичен и цифров преход и на конкурентоспособността на европейския сектор на морските технологии; за целта припомня необходимостта от наличие на инфраструктурна мрежа, способна да поддържа този интермодален капацитет, което означава изпълнение на инвестиционните ангажименти за мрежата TEN-T по линия на Механизма за свързване на Европа (МСЕ);
14. подчертава, че стимулирането на безпрепятствени мултимодални транспортни връзки между пристанищата и трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), както и подобряването на оперативната съвместимост между различните видове транспорт биха премахнали участъците с недостатъчен капацитет и биха намалили задръстванията; подчертава значението на морските и вътрешните пристанища като стратегически и мултимодални възли на мрежата TEN-T;

⁽¹⁴⁾ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

⁽¹⁵⁾ Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно пресструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51).

Вторник, 27 април 2021 г.

15. призовава също за ясна стратегия за насърчаване на товарните фериботни (ро-ро) превози, като по този начин ще се намали присъствието на тежкотоварни превозни средства по пътищата; насърчава Комисията да предприеме по-конкретни стъпки, за да съчетае своята морска политика с целта да се избегне дълъг и вреден за околната среда автомобилен транспорт за дистрибуция в целия континент, като се насърчават доставки по-близо до пазарите на крайното местоназначение чрез по-малки пристанища;

16. призовава Комисията да възстанови значението на концепцията за морски магистрали като неразделна част от мрежата TEN-T, тъй като тя е фактор за улесняване на морските връзки и услуги на къси разстояния като устойчиви алтернативи на сухопътния транспорт, и да улесни сътрудничеството между морските пристанища и връзката с техния хинтерланд чрез опростяване на критериите за достъп, и по-специално връзките между пристанища извън основната мрежа, като предостави значителна финансова подкрепа за морските връзки като алтернатива на сухопътния транспорт и осигури свързването им с железопътните мрежи;

17. вярва, че един устойчив европейски сектор на морския транспорт и съобразена с бъдещите предизвикателства инфраструктура, включваща мрежата TEN-T и нейното бъдещо разширяване, са ключови за постигането на неутрална по отношение на климата икономика; подчертава, че по отношение на процентното увеличение във водния товарен транспорт в ЕС, както е предвидено в Европейския зелен пакт, е нужен конкретен инвестиционен план на ЕС и конкретни мерки на равнище ЕС;

Зони за контрол на емисиите и ММО

18. подчертава неотложната здравна и екологическа необходимост от създаване на зона за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA), обхващаща всички средиземноморски държави; призовава Комисията и държавите членки активно да подкрепят внасянето на искане в ММО за създаване на такава зона преди 2022 г.; настоятелно призовава държавите членки да подкрепят и принципа за бързо приемане на зона за контрол на емисиите на азот (NECA), насочена към намаляване на емисиите на азот в Средиземно море;

19. призовава Комисията да предвиди разширяване на тези зони за контрол на емисиите за всички морета в ЕС, за да се постигне еднакво намаляване на разрешените равнища на емисиите на NO_x и SO_x от корабите; подчертава, че кумулативното намаляване на емисиите на серни и азотни оксиди оказва пряко влияние върху намаляването на фините прахови частици (ПЧ10 и ПЧ2,5);

20. подчертава, че ЕС следва да даде водещ пример, като приеме амбициозни законови изисквания за чист морски транспорт и същевременно в рамките на международни форуми като ММО дава подкрепа и настоява за мерки, които са поне също толкова амбициозни, което ще позволи секторът на морския транспорт да премахне постепенно своите емисии на парникови газове в световен мащаб и в съответствие с Парижкото споразумение.

Кораби и задвижване

21. призовава Комисията, собствениците и операторите на кораби да гарантират прилагането на всички налични оперативни и технически мерки за постигане на енергийна ефективност, по-специално оптимизиране на скоростта, включително намаляване на скоростта, когато е целесъобразно, иновации в областта на хидродинамиката, оптимизиране на плавателните пътища, въвеждане на нови методи за задвижване, като например подпомагани от вятъра технологии, оптимизиране на плавателните съдове и по-добро оптимизиране в рамките на морската логистична верига;

22. отбелязва, че в морския сектор корабособственикът и лицето, което осъществява търговската експлоатация на кораба, невинаги са едно и също лице. поради това счита, че принципът „замърсителят плаща“ следва да се прилага и да води до отговорност за страната, отговаряща за търговската експлоатация на кораба, т.е. търговското дружество, което плаща за горивото, изразходвано от кораба, като например корабособственик, управител, временен чартър или бейрбоут чартър;

23. отбелязва, че цифровизацията и автоматизацията на морския сектор, пристанищата и корабите имат значителен потенциал да допринесат за намаляване на емисиите в сектора и играят ключова роля за декарбонизацията на сектора в съответствие с амбициите на Зеления пакт, по-специално чрез засилен обмен на актуални и проверени данни, които могат да се използват за извършване на технически операции и поддръжка, например за предвиждане на най-ефективния от гледна точка на разхода на гориво начин за експлоатация на кораб по конкретен маршрут, както и за оптимизиране на времето за акостиране на пристанищата, което допринася за намаляване на времето за чакане на плавателните съдове в пристанищата и следователно намалява емисиите; подчертава необходимостта от използване на цифровизацията като средство за засилване на сътрудничеството между заинтересованите страни в сектора, като по този начин се повишава енергийната ефективност на корабите и им се дава възможност да спазват стандартите за контрол на емисиите и да се улеснява управлението на рисковете за околната среда; призовава за действия и инвестиции в цифровизация, научни изследвания и иновации, по-специално за разработването и хармонизираното трансгранично внедряване на системи за контрол на движението на корабите и за информация (СКДКИ); отбелязва, че разпространението на цифровизацията и автоматизацията в сектора на корабоплаването ще доведе до промяна в индивидуалните дължностни характеристики и необходимите умения; посочва, че от морските лица ще се изисква да притежават тези различни умения и да владеят различни области на знанието, особено по отношение на информационните технологии, за да се гарантира безопасността на корабите и оперативната им ефективност;

Вторник, 27 април 2021 г.

24. приветства новото пределно допустимо съдържание на сярата от 0,5 %, въведено от ММО на 1 януари 2020 г., и подчертава, че то не следва да води до изместване на замърсяването от въздуха към водата; поради това призовава Комисията и държавите членки, в съответствие с Директива (ЕС) 2019/883⁽¹⁶⁾, да работят на равнището на ММО за всеобхватно разглеждане на екологичното въздействие на изхвърлянето в морето на отпадъчни води от скруберите с отворен цикъл и на други остатъци от товари и да гарантират, че те се събират и преработват правилно в пристанищните приемни съоръжения; във връзка с това настоятелно насърчава държавите членки да въведат забрани за изхвърляне в своите териториални води на отпадъчни води от скрубери с отворен цикъл и на определени остатъци от товари в съответствие с Директива 2000/60/ЕО⁽¹⁷⁾; подчертава, че от самото начало следва да се предпочитат устойчиви решения, основаващи се на анализ на жизнения цикъл; отбелязва, че целта на скруберите с отворен цикъл е да се вземат мерки относно замърсяването на въздуха и че в тях е било инвестирано; посочва, че използването на скрубери с отворен цикъл въздейства върху околната среда, и приветства факта, че ММО проучва тяхното дългосрочно въздействие; във връзка с това призовава Комисията да приложи, въз основа на оценка на въздействието, постепенно премахване на използването на скрубери с отворен цикъл, за да бъдат спазени пределните стойности на емисиите, в съответствие с рамката на ММО и Конвенцията MARPOL;

25. призовава Комисията да включи алтернативни системи за задвижване, в т.ч. чрез вятърна и слънчева енергия, в предстоящата морска инициатива FuelEU; приканва я да оцени настоящите инициативи и проекти за транспорт на морски товари с платноходи и да гарантира, че задвижващите системи за транспорт са допустими за европейско финансиране;

26. призовава Комисията да въведе мерки, придружени от необходимото финансиране, които да дадат възможност на европейските корабостроителници да правят допълнителни инвестиции в устойчива, социална и цифровизирана корабостроителна и кораборемонтна промишленост, която е от стратегическо значение за създаването на работни места и по този начин подкрепя прехода към модел на кръгова икономика, който отчита целия жизнен цикъл на корабите; подчертава значението на подкрепата и разработването на устойчиви решения за строителство и нарязване за скрап на плавателни съдове на територията на ЕС в съответствие с новия план за действие за кръговата икономика; във връзка с това подчертава, че корабостроителниците следва да извършват надлежна проверка в своите вериги за създаване на стойност както във, така и извън ЕС, в съответствие със стандартите на ОИСР и ООН, за да може да се избегне отрицателно въздействие върху околната среда при нарязването за скрап на плавателни съдове;

Финансиране от ЕС

27. призовава Комисията да подкрепи в рамките на своите програми за финансиране от ЕС, и по-специално програмите „Хоризонт Европа“ и InvestEU, научните изследвания и внедряването на чисти технологии и горива; подчертава потенциала на електроенергията от допълнителни възобновяеми източници, включително чист водород, амоняк и вятърна енергия; във връзка с това подчертава финансовите последици на прехода към чисти алтернативни горива както за корабоплаването, така и за наземната верига на доставки на горива и пристанищата; счита, че пристанищата са естествени центрове за производство, съхранение, дистрибуция и транспорт на чисти алтернативни горива; призовава за подновяване в програма „Хоризонт Европа“ на поканите за представяне на проекти за Зеления пакт, отправени от Комисията в рамките на „Хоризонт 2020“, по-конкретно за екологизиране на морския сектор и за подкрепа на научните изследвания и иновации и внедряването на алтернативи на тежките горива, които значително намаляват въздействието върху климата и околната среда в морския сектор;

28. призовава Комисията да разработи проекти, насочени към декарбонизация на морския транспорт и намаляване на замърсяващите емисии, включващи необходимата пристанищна инфраструктура и съоръжения, допустими по линия на политиката на сближаване и чрез европейските структурни и инвестиционни фондове, МСЕ и Зеления пакт, и да предостави средства и стимули в подкрепа на морския сектор при прехода към икономика с нулеви въглеродни емисии, като се вземе предвид социалното измерение на преобразуването; подчертава колко е важно да се създадат полезни взаимодействия и допълняемост между различните решения за финансиране от ЕС, без да се поражда ненужна административна тежест, която би демотивирала частните инвестиции и следователно би забавила технологичния напредък, а оттам и подобряването на ефективността на разходите; призовава Комисията да насърчава и инвестира в „зелен“ европейски сектор на корабоплаването на територията на ЕС като част от своя европейски план за възстановяване на промишлеността, като поеме водеща роля в разработването на нови екологично проектирани кораби, обновяването и модернизацията на съществуващите плавателни съдове и нарязването за скрап;

⁽¹⁶⁾ Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 116).

⁽¹⁷⁾ Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1).

Вторник, 27 април 2021 г.

29. счита, че всеки реалистичен процес на преход към целта за нулеви емисии трябва да се основава на привличането и участието на заинтересованите страни от сектора и на подкрепа от ЕС, изразена в адекватен бюджет и диалог, гъвкавост и дължима грижа за насърчаване на необходимите регулаторни реформи; отбелязва, че посочените условия са от съществено значение за насърчаване на стратегическото сътрудничество с фокус върху устойчивостта чрез инструменти като съвместно програмираното партньорство за „морски транспорт с нулеви емисии“;
30. припомня, че целите за декарбонизация и преминаване към други видове транспорт следва да бъдат подкрепени от МСЕ, на който следва да се предоставят увеличени бюджетни ресурси;
31. изразява съжаление в тази връзка относно решението на Съвета да намали бюджетните кредити за ориентирани към бъдещето програми като МСЕ, InvestEU и „Хоризонт Европа“; отбелязва, че амбициозната програма на ЕС за декарбонизация трябва да бъде подкрепена със съответно финансиране и финансови инструменти;
32. припомня, че Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) предоставя подкрепа за привлекателни заеми за капитал; счита обаче, че прагът за финансиране на проекти с малък мащаб следва да се намали; във връзка с това отбелязва, че Програмата за гаранция за екологосъобразен морски транспорт (GSG), чиято цел е да се ускори прилагането на инвестиции в по-екологосъобразни технологии от страна на европейските корабни дружества, следва да предоставя подкрепа и за по-малки трансакции, в т.ч. по-гъвкави условия по заемите; освен това счита, че ЕИБ следва да предоставя финансиране за корабостроителите както преди доставката, така и след нея, което би подобрило значително изпълнението и жизнеспособността на проектите;
33. подчертава, че преходът към декарбонизация и импулсът, даден от схемите за стимулиране на чистата енергия в сектора на морския транспорт, биха породили необходимост от преквалификация и обучение на работниците; припомня, че по този въпрос би трябвало да се предвиди финансиране от ЕС и от държавите членки; насърчава Комисията да създаде мрежа на ЕС с цел обмен на добри практики за приспособяване на работната сила спрямо новите нужди на сектора;
34. подкрепя прегледа от страна на Комисията на насоките за държавната помощ във всички съответни сектори, включително транспорта, и по-специално морския транспорт, за да се постигнат целите на Европейския зелен пакт чрез прилагане на принципа на „справедлив преход“ и чрез предоставяне на възможност на националните правителства да подкрепят пряко инвестициите в декарбонизация и чиста енергия; призовава Комисията да проучи дали настоящото освобождаване от данъци позволява условия на неюляна междусекторна конкуренция; настоятелно призовава Комисията да осигури яснота относно държавната помощ за устойчиви проекти в областта на корабоплаването;
35. посочва икономическите последици от пандемията от COVID-19 за сектора на водния транспорт, особено за колективния пътнически транспорт; призовава държавите членки да включат сектора на водния транспорт като приоритет в националните си планове за възстановяване, за да гарантират, че той може да има всеобхватен достъп до средствата, разпределени по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост; освен това призовава Комисията да картографира инициативите за интелигентни инвестиции за устойчиво и издръжливо възстановяване на сектора;

Мониторинг и прилагане

36. призовава Комисията да гарантира прозрачността и наличността на информацията относно въздействието върху околната среда и енергийните показатели на корабите и да направи оценка на създаването на европейска схема за маркировка, в съответствие с предприетите действия на равнището на ММО, която следва да има за цел да намалява ефективно емисиите и да подпомага сектора, като предоставя подобрен достъп до финансиране, заеми и гаранции въз основа на резултатите на сектора по отношение на емисиите и подобрява мониторинга на емисиите, да създава ползи чрез стимулиране на пристанищните власти да диференцират таксите за пристанищната инфраструктура, и да повишава привлекателността на сектора; освен това подчертава необходимостта от по-нататъшно насърчаване, развитие и прилагане на схемата за „екологичен кораб“, която следва да отчита намаляването на емисиите, третирането на отпадъците и въздействието върху околната среда, по-специално чрез споделяне на опит и експертни познания;
37. призовава Комисията да предложи преразглеждане на Директивата за държавния пристанищен контрол най-късно до края на 2021 г., както е предвидено в работната програма на Комисията за 2021 г., за да се позволи по-ефективен и цялостен контрол на корабите и опростени процедури, в т.ч. инициативи за спазване на екологичните, социалните, здравните и трудовите стандарти, безопасността на борда на корабите, акостиращи в пристанища на ЕС, както за морските лица, така и за докерите, и възможности за ефективни пропорционални и възпиращи санкции, като се вземе предвид законодателството в областта на околната среда, общественото здраве и данъчното и социалното право;
38. призовава Комисията, в координация с МОТ, да засили изграждането на капацитет за трети държави в областта на инспекциите и правоприлагането и да стартира кампании със социалните партньори с цел повишаване на осведомеността относно правата и задълженията съгласно Морската трудова конвенция; призовава Комисията да насърчи създаването от МОТ на база данни, съдържаща констатациите от инспекциите и жалбите на морските лица, за да се помогне на морските лица и на корабособствениците да взаимодействат с най-реномираните служби за наемане и назначаване, които отговарят на изискванията на Морската трудова конвенция;

Вторник, 27 април 2021 г.

39. изтъква потенциала на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) и на нейната сателитна система Safe Sea Net в наблюдението на замърсяването с нефт и незаконното изхвърляне на горивни остатъци в морето и на прилагането на Регламент (ЕС) 2015/757; подчертава, че е съществено в тази област да има регионално сътрудничество, включително с трети държави, особено в Средиземно море; поради това призовава Комисията да засили обмена на информация и сътрудничеството между държавите;

40. подчертава, че предвиденото партньорство в контекста на оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС следва да гарантира подходящи еднакви условия на конкуренция в областта на околната среда и социалната област, без да се предизвикват смущения в транспортните търговски връзки, в т.ч. ефективни митнически проверки, които не следва да възпрепятстват конкурентоспособността на флота на ЕС и следва да гарантират безпроблемни операции по внос и износ между пристанищата на Обединеното кралство и на ЕС;

o

o o

41. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.
