

## Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Екологизиране на морския транспорт и на вътрешноводния транспорт“

(проучвателно становище)

(2009/C 277/04)

Докладчик: д-р BREDIMA

С писмо от 3 ноември 2008 г. Европейската комисия поиска от Европейския икономически и социален комитет, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, да изготви проучвателно становище относно

*„Екологизиране на морския транспорт и на вътрешноводния транспорт“.*

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 15 април 2009 г. (докладчик: д-р Bredima).

На 453-тата си пленарна сесия, проведена на 13 и 14 май 2009 г. (заседание от 13 май), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 182 гласа „за“, 3 гласа „против“ и 3 гласа „въздържал се“.

### 1. Заключение

1.1. Настоящото проучвателно становище разглежда „екологизирането“ на океанската и речната среда при запазване на конкурентоспособността на транспортната промишленост в съответствие с Лисабонската стратегия. „Екологизирането“ на океанската и речната среда може да бъде постигнато посредством цялостна политика за насърчване на „екологични“ инвестиции и създаване на „екологична заетост“. ЕИСК смята, че екологичната икономика не е лукс. Поради това Комитетът приветства такъв подход.

1.2. Морският транспорт е гръбнакът на глобализацията, като осигурява около 90 % от световната търговия, 90 % от външната търговия на ЕС и 45 % от търговията в ЕС (в обемно изражение). Вътрешното корабоплаване играе важна роля за вътрешния транспорт в Европа, тъй като речният транспорт като вид транспорт представлява 5,3 % от общия обем на вътрешните превози в ЕС. И двата вида транспорт са конкурентоспособни, устойчиви и екологични.

1.3. ЕИСК настоятелно призовава Комисията да прави разграничение в бъдещите си сезирания и да счита речното корабоплаване за вид вътрешен транспорт.

1.4. ЕИСК счита, че екологичните показатели на морския транспорт и на вътрешноводния транспорт следва да се разглеждат чрез съпоставяне с показателите на сухопътния транспорт в ЕС и със замърсяването, причинявано от наземни източници. Той отново изтъква, че мерките на ЕС по отношение на замърсяването на околната среда следва да се прилагат и за плавателните съдове за отдых, и по възможност за военноморските плавателни съдове. Тези мерки следва да се прилагат за всички кораби (независимо от флага) и да са възможно най-практични и разходоэффективни. Освен това те трябва да се основават на солидна екологична, техническа и социално-икономическа оценка.

1.5. ЕИСК счита, че през 2009 г. - Европейската година на творчество и иновации - ЕС следва да заема водеща позиция в изследванията в областта на екологичните технологии за проектиране и експлоатация на кораби и пристанища. Европейската комисия следва да проучи възможностите за предлагане на пазара на европейски екологични технологии в други части на света. Допълнителна полза от тази инициатива ще бъде създаването на по-голяма заетост в ЕС („екологични работни места“). Интелигентни инвестиции в по-екологични системи за корабите,

енергийна ефективност и пристанища ще ускорят възстановяването от световната икономическа криза.

1.6. ЕИСК твърди, че по-добри резултати могат да бъдат постигнати чрез баланс между законодателството и инициативите на отрасъла. Комитетът настоятелно призовава Комисията да проучи как може да се извлече полза от най-добрите практики на европейско равнище. „Екологизирането“ с цел опазване на околната среда е от полза за икономиката и може да създава повече работни места. Няма противоречие между устойчивия морски транспорт и вътрешноводен транспорт и рентабилността.

1.7. ЕИСК може да служи като официален „предавател“ на новите екологични политики към организираното гражданско общество в Европа с оглед развитието на „екологична култура“. Той може да бъде европейският форум за повишаване на осведомеността на организираното гражданско общество по въпроси, свързани с околната среда. Докато достигнем до етапа на „екологичния кораб“, „екологичното гориво“ и „екологичното пристанище“, ще трябва да променим начина си на мислене и действие в ежедневието и да придобием „екосъзнание“ в по-голяма степен.

1.8. По отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> морският транспорт и вътрешноводният транспорт се признават за най-ефективната форма на превоз на стоки. Насърчаването на вътрешното корабоплаване може да спомогне за постигането на основните цели на ЕС в политиката в областта на околната среда. По-широкото му използване е ключ към намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от транспортния сектор.

1.9. В обозримо бъдеще морският транспорт ще продължи да се разраства, за да обслужва непрекъснато растящата световна търговия, като в резултат на това ще се увеличат и емисиите му. Следователно общият обем на емисиите от този сектор неминуемо ще се увеличи. Значително намаляване може да се постигне чрез комбинация от технически и оперативни мерки.

1.10. Въвеждането на евентуална схема за търговия с емисии (СТЕ) за морския транспорт, не следва да влоши конкурентоспособността на европейската корабоплавателна промишленост на световния пазар. Една глобална схема може да е много по-ефективна за намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от международното корабоплаване в сравнение със схема на ЕС или друга регионална схема.

1.11. Прилагането на СТЕ в морския транспорт е много по-сложно, отколкото във въздухоплаването, особено при случайните морски превози. Един налог върху въглерода (за бункерните горива) или друг вид налог би бил също толкова „ефективен“ и далеч по-лесно приложим в морския транспорт, ако бъде приложен в международен план.

1.12. Стандартизацията на концепциите за образование и обучение на екипажите на съдовете, плаващи по вътрешноводни пътища, подобно на стандартите за морския транспорт, ще бъде от полза особено при превоза на опасни товари.

## 2. Препоръки

2.1. Въпреки че морският транспорт и вътрешноводният транспорт са конкурентоспособни, устойчиви и екологични видове транспорт, Комисията следва да разгледа възможностите за допълнителни подобрения чрез взаимодействия между регулаторни мерки и секторни инициативи.

2.2. ЕИСК отбелязва, че е необходимо да се подобри инфраструктурата на пристанищата и каналите, за да може да се приемат по-големи кораби, да се премахне претоварването на пристанищата и максимално да се увеличи бързината на ротациите.

2.3. Поотделно и заедно държавите-членки следва да въведат механизми, които да осигурят необходимото равнище на подготовка, средства и съоръжения за реакция, борба и намаляване на ефектите от замърсяването във водите на ЕС.

2.4. ЕИСК настоятелно призовава Комисията да разгледа инициативите, предприети от отрасъла, и други инициативи в областта на околната среда и да проучи как може да се извлече полза от най-добрите практики за намаляване на емисиите във въздуха от плавателни съдове на европейско равнище.

2.5. За да се стигне до „екологичен кораб“ и „екологично пристанище на бъдещето“, Комисията следва да подкрепя промишлеността на ЕС, за да заеме водеща роля в изследванията в областта на иновационни корабни и пристанищни технологии.

2.6. ЕИСК призовава Комисията да разгледа предлагането на пазара на европейските екологични технологии в други части на света. Допълнителна полза от тази инициатива ще е създаването на по-голяма заетост в страните от ЕС („екологични работни места“).

2.7. ЕИСК предлага логистични подобрения като оптимизиране на маршрутите, намаляване на курсовете с празни трюмове/цистерни (баластни курсове) и корекции за оптимизиране на времето на пристигане като средство за намаляване на емисиите от корабите.

2.8. ЕС трябва да подкрепя усилията на ММО за осигуряване на законодателни актове за международното корабоплаване, които да се прилагат в световен мащаб, както и за посрещане на необходимостта от изграждане на капацитет за изпълнение на отговорностите на държавата на флага.

2.9. Повечето инциденти в транспортния сектор се дължат на човешка грешка. Благосъстоянието на моряците, когато са на борда на плавателен съд (условия на труд и живот), е изключително важно. Поради това следва да се положат максимални усилия за създаване на култура на безопасност и корпоративна социална отговорност.

2.10. Качеството на корабните горива оказва въздействие върху човешкото здраве. ЕИСК е убеден, че за съответните отрасли доброволното предприемане на допълнителни мерки за опазване на околната среда и подобряване на качеството на живота на обществото като цяло следва да бъде въпрос на корпоративна социална отговорност.

2.11. Увеличаването на световния флот от танкери за превоз на втечнен природен газ (ВПГ) поставя значителни предизвикателства по отношение на качествено обучение и сертифицирането на морски офицери за екипажите на тези танкери. Недостигът на квалифицирани офицери налага предприемането на действия за повишаване равнището на наемане и обучение.

2.12. Дейностите и инцидентите в открито море може да окажат въздействие върху водите на ЕС. ЕИСК предлага да се използва службата за подготовка и реагиране при замърсяване на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA), нейната служба за дежурни плавателни съдове за отстраняване на петролни разливи, както и службата ѝ за сателитно наблюдение и проследяване. Те разполагат с усъвършенствани средства за откриване, бърза намеса и последващо почистване. Със съответното финансиране EMSA ще може да увеличи възможностите си за координация.

2.13. Необходимо е да се разработят програми за подбор, образование и обучение на екипажи за вътрешно корабоплаване, по-специално във връзка с превоза на опасни товари, с цел да се привличат млади хора в сектора и да се поддържа необходимата квалификация.

## 3. Общо въведение

3.1. Настоящото проучвателно становище е изградено около две оси: „Как да екологизираме океанската/речна среда, като едновременно с това запазим конкурентоспособността на транспортния сектор“. Въпросът се поставя в контекста на съобщенията относно „Постигане на по-екологосъобразен транспорт“<sup>(1)</sup> и „Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи“<sup>(2)</sup>. Пакетът съдържа стратегия, чиято цел е да гарантира, че цените на транспорта отразяват по-вярно реалните разходи, които създава за обществото, така че екологичните щети и претоварването на инфраструктурата да бъдат постепенно намалявани по начин, който увеличава ефективността на транспорта и на икономиката като цяло. Тези инициативи, които са в подкрепа на „екологичното“ измерение в съответствие с Лисабонската стратегия и стратегията от Гьотеборг, се приветстват от ЕИСК.

3.2. По отношение на вътрешното корабоплаване стратегията обявява интернализацията на външните разходи. За морския транспорт, при който интернализацията все още не е започнала, тя възлага на Европейската комисия да пристъпи към действие през 2009 г., ако дотогава Международната морска организация (ММО) не договори конкретни мерки за намаляване на емисиите на парникови газове. По отношение на морския транспорт стратегията ще бъде разработена в съответствие с новата европейска интегрирана морска политика.

(1) COM(2008) 433 окончателен - SEC(2008)2206.

(2) COM(2008) 435 окончателен.

3.3. Европейският парламент и Европейският съвет подчертаха значението на устойчивата транспортна политика, особено в контекста на борбата с изменението на климата. Те твърдят, че транспортът трябва да допринесе за намаляване на емисиите на парникови газове.

3.4. ЕИСК изтъква, че морският транспорт, включително морският транспорт на къси разстояния, е вид транспорт, който трябва да бъде строго разграничаван от вътрешните водни пътища от икономическа, социална, техническа и плавателна гледна точка. Има големи и съществени разлики между пазарите, на които работят тези видове транспорт, приложимите към тях социални правила и условия, измерването на теглата и двигателите, товарносимостта, маршрутите и структурата на водните пътища. Морският и въздушният транспорт определено са видове транспорт от световен мащаб, докато вътрешните водни пътища в континентална Европа като цяло се поставят в категорията на така наречения вътрешен транспорт, която включва европейския автомобилен и железопътен транспорт<sup>(3)</sup>. В тази връзка ЕИСК настоятелно призовава Комисията да прави разграничение в своите документи и сезирания и да счита речното корабоплаване за вид вътрешен транспорт.

#### 4. Връзка с изменението на климата

4.1. Глобалното затопляне, влиянието на замърсения въздух върху човешкото здраве и ограничените световни доставки на нефт са основни стимули за ЕС за подобряване на ефективността на транспорта и намаляване на зависимостта му от изкопаемите горива. При изгарянето на изкопаеми горива се отделя въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), който е основният парников газ (ПГ). Поради това сегашните екологични политики са насочени почти изключително към намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub>. Въпреки това, най-важният парников газ, различен от CO<sub>2</sub>, определено е метанът (CH<sub>4</sub>), отделян от животновъдния сектор.

4.2. ЕИСК счита, че екологичните показатели на морския и на вътрешноводния транспорт следва да се разглеждат чрез съпоставяне с показателите на сухопътния транспорт в ЕС и със замърсяването, причинявано от наземни източници. ЕИСК още веднъж заявява<sup>(4)</sup>, че е необходим цялостен подход, който да отчита наличието на технологии за намаляване на емисиите, необходимостта за насърчване на иновациите, икономиката на световната търговия и необходимостта да бъдат избегнати отрицателните ефекти от увеличаването на емисиите на CO<sub>2</sub> при намаляване на други замърсители, т.е. да се сведат до минимум нежеланите последици между отделните политики.

4.3. Мерките за намаляване на емисиите от морския и вътрешноводния транспорт следва да бъдат практически, разходоэффективни и да са приложими за всички кораби (независимо от флага), включително плавателните съдове за отдиш и по възможност за военноморските плавателни съдове<sup>(5)</sup>. Те трябва да се основават на солидна екологична, техническа и социално-икономическа оценка. Освен това законодателството, насочено към постигане на

(3) Терминът „воден транспорт“ (waterborne), който може да се приложи и към двата вида транспорт, се отнася само до средата, в която се осъществява. Той не се отнася нито до вида транспорт, нито до последиците за околната среда. Фактът, че ГД „Енергетика и транспорт“ е включила автомобилния и железопътния транспорт, но не и вътрешноводния транспорт в категорията вътрешен транспорт, не променя нещата.

(4) ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 50; ОВ С 211, 19.8.2008 г., стр. 31.

(5) Пак там.

незначителни икономии на парникови газове с цената на значителни разходи, твърде вероятно би довело до преминаване към други, по-малко щадящи околната среда видове транспорт. Като цяло това би имало отрицателен ефект върху глобалното затопляне.

4.4. Един от аспектите на екологичните политики, който често се пренебрегва, е икономическата полза от тях. Всъщност „екологичната икономика“ е един от начините за излизане от световната криза. Възникващата екологична икономика създава нови възможности за заетост<sup>(6)</sup>. Комисар Димас заяви, че през следващото десетилетие „екологичните инвестиции“ ще създадат 2 милиона работни места в ЕС. Ето защо „екологичната икономика“ не е лукс.

4.5. Има възможности за допълнително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от морския и вътрешноводния транспорт, но то ще бъде незначително, тъй като товарите ще трябва да бъдат превозвани независимо от допълнителните разходи, които във всички случаи ще бъдат за сметка на потребителя.

#### 5. „Екологизиране“ на морския транспорт

5.1. Все по-голямата индустриализация и либерализация на икономиките доведоха до нарастване на световната търговия и търсенето на потребителски стоки. Планът за действие относно морската политика на ЕС<sup>(7)</sup> акцентира специално върху морския транспорт като конкурентоспособен, устойчив и екологичен вид транспорт.

5.2. Екологичните показатели на търговското корабоплаването непрекъснато се подобряват от много години насам. Експлоатационното замърсяване е сведено до пренебрежимо количество. Съществени подобрения в полезното действие на двигателите и конструкцията на корпусите доведоха до намаляване на емисиите и увеличаване на ефективността на горивото. Предвид обема на превозваните с кораби товари делът на морския транспорт в глобалните емисии на CO<sub>2</sub> е малък (2,7 %) (8).

5.3. Топенето на морските ледове в Арктическият регион открива все повече възможности за плаване по маршрути през Северния ледовит океан<sup>(9)</sup>. По-късите курсове от Европа до Тихия океан ще доведат до икономии на енергия и намаляване на емисиите. Значението на арктическият маршрут бе изтъкнато в становището на ЕИСК относно „Интегрирана морска политика за Европейския съюз“<sup>(10)</sup>. Същевременно все по-необходимо е да се опазва и съхранява морската среда в съгласие с населението ѝ и с цел да се подобри многостранното ѝ управление. Нови морски маршрути в този регион следва да бъдат оценявани внимателно, докато ООН не проведе проучване на въздействието върху околната среда. В краткосрочна и средносрочна перспектива, ЕИСК предлага този регион да бъде обявен за природен резерват. Поради това би било целесъобразно отделните параметри на този нов маршрут да бъдат внимателно съгласувани на равнище ЕС и ООН. Очакват се допълнителни ползи от разширяването на Панамския канал, което трябва да приключи до 2015 г.

(6) Програма на ООН за околната среда „Екологични работни места“.

(7) SEC(2007) 1278.

(8) ММО, Актуализирано проучване от 2000 г. относно емисиите на парникови газове от корабите.

(9) SOM(2008) 763.

(10) ОВ С 211, 19.8.2008 г., стр. 31.

5.4. Морският транспорт е строго регламентиран с над 25 важни международни конвенции и кодекси. MARPOL 73/78 е основната международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби поради експлоатационни причини или аварии (11). Той е също така предмет на цялостно законодателство на ЕС, по-специално пакетите ERIKA I и II и Третия пакет за морска безопасност (2009 г.). Законодателството значително повиши морската безопасност, наблюдението за замърсявания и при необходимост – интервенциите за предотвратяване или ограничаване на последствията от инциденти.

5.5. С наскоро измененото Приложение VI към Конвенцията MARPOL относно предотвратяването на замърсяването на въздуха от кораби се въведоха по-строги ограничения за емисиите на серни оксиди (SO<sub>x</sub>), прахови частици (ПЧ) и азотни окиси (NO<sub>x</sub>). Значително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от кораби може да се постигне чрез комбинация от технически и оперативни мерки. Някои от тези мерки могат да се приложат само на доброволна основа. Намаляването на скоростта (бавен ход) е най-ефективната мярка с незабавен ефект. Въпреки това, прилагането ѝ ще зависи от изискванията на търговията.

5.6. ЕИСК е убеден, че могат да бъдат постигнати по-добри резултати чрез балансирана комбинация между законодателство и инициативи на сектора, като новаторските цели на Гръцката асоциация за опазване на морската среда (HELMERA) (12), наградата „Предиизвикателството на Посейдон“ (13), инициативата „Плаваща гора“ (14) и Фондацията за екологични сертификати (15).

5.7. Въвеждането на евентуална схема за търговия с емисии (СТЕ) за морския транспорт, не следва да влоши конкурентоспособността на европейската корабоплавателна промишленост на световния пазар, в противен случай тя ще влезе в противоречие с Лисабонската програма. Преди да вземе решение, тя трябва да отговори ясно на следните въпроси: каква ще бъде екологичната полза от въвеждането на такава схема в международното корабоплаване и как тази схема ще работи на практика в един толкова интернационализиран сектор като корабоплаването? В този контекст една глобална схема по ММО може да е много по-ефективна за намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от международното корабоплаване в сравнение със схема на ЕС или друга регионална схема.

5.8. Упражнява се очевиден натиск за включването на корабоплаването в схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) до 2013 г. Прилагането на СТЕ в морския транспорт е много по-сложно, отколкото във въздухоплаването, особено при случайните морски превози с оглед на практическите аспекти на световната морска търговия. Международните превози се извършват предимно под формата на товарни превози при постоянно изменящи се търговски схеми навсякъде по света. Повечето съдове на ЕС използват като пристанища на товарене или разтоварване

пристанища, определени от наемателя, които са извън ЕС. Плавателните съдове не са еднакви, така че е трудно да се намери база за сравнение. Превозите се извършват от много на брой малки фирми, поради което прилагането на СТЕ би довело до много голяма административна тежест. Много от съдовете, които извършват случайни превози, рядко се появяват в ЕС. Презареждането им по време на курсове може да стане в пристанища извън ЕС, а потреблението на гориво между пристанищата може да се изчисли само приблизително. При тези обстоятелства в определянето на емисиите биха участвали няколко страни, напр. страната на корабособственика, на оператора, наемателя, товарособственика, товарополучателя. Освен това схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) за морския транспорт следва да се прилага за всички кораби, посещаващи пристанища в ЕС, като съществува реална опасност от ответни мерки от страна на държави, извън ЕС, които не прилагат СТЕ от името на плавателните съдове, плаващи под техен флаг.

5.9. Един налог върху въглерода (за бункерните горива) или друг вид налог би бил също толкова „ефективен“ и далеч по-лесно приложим в морския транспорт. Освен това, така по-лесно ще се гарантира, че събраните по този начин средства действително ще се влагат в инициативи за „екологизиране“.

5.10. В обозримо бъдеще ще продължават да преобладават корабните двигателни системи с въглеродни горива. Газът първоначално ще бъде алтернативно гориво и ще намери по-широко приложение след изграждането на разпределителна инфраструктура. Проучванията за приложимост на горивните клетки с изгаряне на природен газ показват значително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>. Нещо повече, бъдещата работа на ММО ще бъде съсредоточена върху намаляването на шума от корабите.

5.11. Малко вероятно е, че през следващите 20 години корабоплаването ще може да разполага достатъчно с устойчиви биогорива или че водородът или улавянето и съхраняването на въглерод ще имат значително въздействие върху корабоплаването. Вятърната енергия, като Skysails, и слънчевата енергия не могат да задвижат самостоятелно един кораб, но могат да бъдат допълнение към двигателите. Използването на наземно електроснабдяване (електрозахранване на кея) ще позволи извършването на по-екологични операции в пристанището. Ядрената тяга, която изисква специална инфраструктура за аварийно-спасителни действия, не е функционална опция за търговските кораби.

## 6. „Екологизиране“ на корабоплаването по вътрешни водни пътища

6.1. Корабоплаването по вътрешни водни пътища играе немаловажна роля в европейския вътрешен транспорт – като вид транспорт речното корабоплаване заема 5,3 % от общия обем на вътрешните превози в ЕС, като в региони с големи водни пътища делът му надхвърля понякога 40 %. Транспортът по вътрешни водни пътища е надежден, икономичен, безопасен и енергийно-ефективен. Насърчаването на вътрешното корабоплаване може да спомогне за постигането на основните цели на ЕС в политиката в областта на околната среда. По-широкото му използване е ключ към намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от транспортния сектор. Този подход е в съответствие с политиката на ЕС за решаване на проблема с изключително претоварената пътна мрежа.

(11) Предотвратяването на замърсяването от кораби ще се засили допълнително с бъдещото прилагане на последните международни конвенции за контрола на вредните противообрастващи системи на корабите, за баластните води, за отстраняването на потънало имущество, за бункерите и за рециклирането на кораби (чието приемане е предвидено за 2009 г.)

(12) Създадена през 1981 г. HELMERA послужи за модел при създаването на CYMERA, TURMERA, AUSMERA, NAMEPA, UKRMERA, URUMERA и INTERMERA.

(13) Създадена през 2005 г. от Международното сдружение на независимите собственици на танкери (INTERTANKO).

(14) Създадена в Обединеното кралство: info@flyingforest.org.

(15) Създадена в Нидерландия: www.greenaward.org.

6.2. Традиционно, вътрешното корабоплаване е обект на регулиране посредством правилата на Централната комисия за корабоплаване по Рейн (ЦКК), чрез които бяха въведени високи технически стандарти и норми за безопасност. Законодателството, основаващо се на Конвенцията от Манхайм, се прилага в крайбрежните държави по Рейн. В него се съдържат разпоредби за безопасност, отговорност и предотвратяване на замърсяването. Поради тези високи стандарти вътрешното корабоплаване се отличава с уеднаквено до голяма степен равнище на качество и безопасност на оборудването на плавателните съдове, както и на обучението на екипажите. Въз основа на правилата на Конвенцията от Манхайм, ЕС въведе наскоро чрез Директива 2006/87/ЕО пълен набор от технически и оперативни изисквания към плавателните съдове за вътрешното корабоплаване.

6.3. Законодателството на ЕС <sup>(16)</sup> определя граници на емисиите, свързани с качеството на горивата, използвани от плавателните съдове за вътрешно корабоплаване. Предложението на Европейската комисия <sup>(17)</sup>, свързано със съдържанието на сярата в горивата, има за цел да се намали съдържанието на сярата в горивата за плавателни съдове както за морското, така и за вътрешното корабоплаване. Вътрешното корабоплаване подкрепи намаляването на съдържанието на сярата в горивото от 1 000 ppm на 10 ppm в рамките на един етап. Европейският парламент прие неотдавна предложението от сектора на вътрешното корабоплаване и реши да намали съдържанието на сярата на 10 ppm в рамките на един етап, считано от 2011 г. В недалечно бъдеще вътрешното корабоплаване може да се възползва от използването на системи с нулеви емисии като горивните клетки. Новият речен шлеп „ComproCaNord“, новопостроеният танкерен кораб Futura в Германия и холандският пристанищен влекач с хибридно задвижване с водород с почти нулеви емисии са конкретни примери. Нещо повече, новото законодателство <sup>(18)</sup> регулира транспорта на опасни товари по шосе, железопътен превоз или вътрешни водни пътища в границите на държавите-членки или между тях.

6.4. В резултат на неотдавнашното разширяване на ЕС мрежата от вътрешни водни пътища нарасна и се простира от Северно море до Черно море чрез връзка между реките Рейн и Дунав. Вътрешните водни пътища на Европа предлагат огромен потенциал за

надежден превоз на товари и по-благоприятни условия в сравнение с останалите видове транспорт, които често са изправени пред проблеми, свързани с претоварването на инфраструктурата и капацитета.

6.5. Би било нереалистично, ако вътрешното корабоплаване се разглежда като национална дейност, която може да бъде регулирана с национално или регионално законодателство. Вътрешни плавателни съдове под хърватски, украински, сръбски и молдовски флаг вече се движат по европейските реки и канали, а предстоящата либерализация на руския речен транспорт и достъпът на оператори от ЕС до него и обратно ще добавят и международно измерение на вътрешното корабоплаване в ЕС.

6.6. Едно от най-важните условия и предизвикателства за надеждността на вътрешното корабоплаване е подобряването на физическата инфраструктура с цел преодоляване на задръстванията и осигуряване на необходимата поддръжка. ЕИСК припомня предишното си становище <sup>(19)</sup> и изразява надежда, че действията по проекта NAIADES <sup>(20)</sup> ще дадат нов живот на вътрешното корабоплаване и ще направят възможно финансирането на проекти за изграждане на инфраструктури.

6.7. При интернализирването на външните разходи вътрешното корабоплаване - като относително слабо използван вид транспорт - не би трябвало да е пионер в тази област. Евентуалните политики за въвеждане на въглероден налог във вътрешното корабоплаване неминуемо ще се изправят пред пречки от правен характер, тъй като в съответствие с Конвенцията от Манхайм (1868 г.) по река Рейн не могат да се налагат такси. На практика 80 % от вътрешното корабоплаване понастоящем се извършва в басейна на река Рейн. ЕИСК отбелязва, че липсата на съвместимост на правните режими на Рейнската и Дунавската конвенции създава проблеми във връзка със законодателството за околната среда за река Дунав. Комитетът предлага да се увеличат усилията от страна на ЕС за бъдещо единство на разпоредбите (екологични, социални, технически) като средство за улесняване на вътрешното корабоплаване.

Брюксел, 13 май 2009 г.

Председател  
на Европейския икономически и социален комитет  
Mario SEPI

<sup>(16)</sup> Директива 2004/26/ЕО, ОВ L 225, 25.6.2004 г., стр. 3.

<sup>(17)</sup> COM(2007) 18.

<sup>(18)</sup> Директива 2008/68/ЕО, ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

<sup>(19)</sup> ОВ C 318, 23.12.2006 г., стр. 218.

<sup>(20)</sup> COM(2006) 6.