

Tirsdag den 27. april 2021

P9_TA(2021)0131

En mere effektiv og renere søtransport

Europa-Parlamentets beslutning af 27. april 2021 om tekniske og operationelle foranstaltninger til fordel for en mere effektiv og renere søtransport (2019/2193(INI))

(2021/C 506/03)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til sin beslutning af 15. januar 2020 om den europæiske grønne pagt ⁽¹⁾,
 - der henviser til sin holdning, der blev vedtaget ved førstebehandlingen den 16. september 2020, om det globale system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug ⁽²⁾,
 - der henviser til Den Internationale Søfartsorganisations tredje undersøgelse af drivhusgasemissioner ⁽³⁾,
 - der henviser til den endelige rapport om Den Internationale Søfartsorganisations fjerde undersøgelse af drivhusgasemissioner ⁽⁴⁾,
 - der henviser til den ministererklæring, der blev vedtaget i december 2019 af de kontraherende parter i konventionen om beskyttelse af Middelhavets havmiljø og kystområder (Barcelonakonventionen),
 - der henviser til Kommissionens årsrapport for 2019 om CO₂-emissioner fra søtransport,
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ⁽⁵⁾,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 54,
 - der henviser til udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A9-0029/2021),
- A. der henviser til, at søtransport og havne spiller en central rolle i Unionens økonomi, idet næsten 90 % af al EU's eksterne gods ankommer ad søvejen ⁽⁶⁾, og at søtransport og havne også spiller en vigtig rolle for turismen; der henviser til, at de er afgørende for at sikre uafbrudte forsyningskæder, som det er blevet påvist under covid-19-pandemien; der henviser til, at EU's søfartssektor økonomisk i alt bidrog med 149 mia. EUR til EU's BNP i 2018 og støtter mere end 2 millioner job ⁽⁷⁾; der henviser til, at dens direkte økonomiske virkning i 2018 var på 685 000 hav- og landbaserede job i EU; der henviser til, at 40 % af verdens flåde målt i bruttotonnage kontrolleres af EU;
- B. der henviser til, at søtransport af gods og passagerer er en nøgelfaktor i den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i EU, navnlig for så vidt angår konnektivitet og tilgængelighed for randområder, ø-regioner og fjerntliggende regioner; der henviser til, at EU i denne forbindelse bør investere i søfartssektorens konkurrenceevne og dens kapacitet til at gennemføre en bæredygtig omstilling;
- C. der henviser til, at EU's søfartssektor også bør bidrage til at håndtere biodiversitetstab og miljøförringelse og bidrage til opfyldelse af målene i den europæiske grønne pagt og biodiversitetsstrategien for 2030;

⁽¹⁾ Vedtagne tekster, P9_TA(2020)0005.

⁽²⁾ Vedtagne tekster, 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⁾ EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1.

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

⁽⁷⁾ Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry.

Tirsdag den 27. april 2021

- D. der henviser til, at sunde have og beskyttelse og genopretning af deres økosystemer er af afgørende betydning for menneskeheden som klimaregulatorer, da de producerer mindst halvdelen af ilten i jordens atmosfære, er værter for biodiversitet, er en kilde til global fødevarerikkerhed og menneskers sundhed og en kilde til økonomiske aktiviteter, herunder fiskeri, transport, handel, turisme, vedvarende energi og sundhedsprodukter, som bør være baseret på bæredygtighedsprincippet;
- E. der henviser til, at søfartssektoren er en sektor, der reguleres på både EU-plan og internationalt plan, og som stadig er meget afhængig af fossile brændstoffer; der henviser til, at et system til overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport, som i øjeblikket er under revision, har til formål at reducere drivhusgasemissioner fra skibsfarten i EU-farvande;
- F. der henviser til, at sektoren har udfoldet konstante bestræbelser for at opfylde målene for en reduktion af drivhusgasserne ved at overholde den gældende lovramme og gennemføre de teknologiske fremskridt, der er gjort til dato;
- G. der henviser til, at en tilstrækkelig finansiering derfor er vigtig for at kunne gennemføre denne nødvendige omstilling; der henviser til, at yderligere forskning og innovation er afgørende for at kunne gøre søtransporten CO₂-neutral;
- H. der henviser til, at international søtransport udleder omkring 940 mio. ton CO₂ om året og tegner sig for ca. 2,5 % af de globale drivhusgasemissioner⁽⁸⁾; der henviser til, at søtransport også påvirker miljøet ved at medvirke til klimaforandringer og gennem forskellige kilder til forurening, navnlig afgangning, motorer, der kører i havne, udtømming af ballastvand, kulbrinter, tungmetaller og kemikalier og containere mistet på havet, hvilket igen påvirker biodiversiteten og økosystemerne; der henviser til, at Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) regler om reduktion af SO_x-emissioner fra skibe første gang trådte i kraft i 2005 under den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), og til at SO_x-emissionsgrænserne siden er blevet strammet progressivt med et maksimalt tilladt svovlindhold, der i øjeblikket ligger på 0,5 % og i emissionskontrolområder på 0,1 %; der henviser til, at denne beslutning bør bidrage til at reducere emissionerne; der henviser til, at IMO har til hensigt at nå til enighed om en global regulering vedrørende reduktion af »sodpartikelemmissioner« i 2021; der henviser til, at søtransport er den mest energieffektive transportform baseret på mængden af den transporterede fragt og de respektive emissioner pr. ton transporteret gods og pr. tilbagelagt kilometer;
- I. der henviser til, at, hvis der ikke hurtigt træffes afbødende foranstaltninger, kan emissionerne fra international søtransport stige fra ca. 90 % af 2008-emissionerne i 2018 til 90-130 % af 2008-emissionerne inden 2050⁽⁹⁾, og derved ikke bidrage tilstrækkeligt til at opfylde målene i Parisaftalen;
- J. der henviser til, at det er nødvendigt at begrænse og imødegå alle emissioner fra søfartssektoren, som er skadelige for luftkvaliteten og borgernes sundhed, efter en konsekvensanalyse af den relevante lovgivning;
- K. der henviser til, at EU bør gå i brechen for et højt ambitionsniveau for emissionsreduktioner i søfartssektoren både på internationalt plan og EU-plan;
- L. der henviser til, at rene teknologier og løsninger bør tilpasses forskellige typer af fartøjs- og flådesegmenter; der henviser til, at forskning og investeringer og tilstrækkelig støtte er afgørende for at sikre innovative løsninger og en bæredygtig omstilling af søfartssektoren;
- M. der henviser til, at offentlige og private investeringer i forbindelse med dekarbonisering af søfartssektoren skal følge Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer⁽¹⁰⁾ og de centrale principper om retfærdig omstilling, såsom skabelse af arbejdspladser af høj kvalitet, omskolings- og omplaceringsgarantier og strukturelle sundheds- og sikkerhedsforanstaltninger for alle arbejdstagere med særligt fokus på muligheder for kvinder og unge arbejdstagere med henblik på at diversificere arbejdsstyrken i søfartssektoren; der henviser til, at tilstrækkelig uddannelse og anstændige arbejdsforhold i søfartssektoren er altafgørende for bl.a. at forebygge uheld, herunder miljøhændelser;

⁽⁸⁾ IMO's tredje undersøgelse af drivhusgasser.

⁽⁹⁾ IMO's fjerde undersøgelse af drivhusgasser.

⁽¹⁰⁾ EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13.

Tirsdag den 27. april 2021

- N. der henviser til, at Kommissionen i øjeblikket arbejder på en konsekvensanalyse om inddragelsen af søtransport i EU's emissionshandelssystem (ETS);
- O. der henviser til, at en klimaneutral omstilling af søtransportsektoren inden 2050 er nødvendig for at nå målene i den grønne pagt;

Incitamentsordninger for ren energi

1. beklager fordrejningen af konkurrencen på det europæiske marked mellem de fossile brændstoffer, som behandles mere gunstigt i skattemæssig henseende, og de rene alternative brændstoffer fra vedvarende energikilder; opfordrer Kommissionen til at afhjælpe dette med forslag om at genskabe retfærdige konkurrenceregler ved at anvende princippet om, at forurenere betaler inden for søtransport, og ved at fremme og yderligere tilskynde, f.eks. gennem afgiftsfritagelser, til anvendelsen af alternativer til svære brændselsolier, der i væsentlig grad reducerer indvirkningen på klimaet og miljøet, i søfartssektoren;
2. noterer sig virkningen af brugen af svær brændselsolie; understreger behovet for effektivt at tackle skibes brændstofemissioner og gradvist udfase anvendelsen af svær brændselsolie i skibsfarten, ikke kun som brændstof i sig selv, men også som blandingsstof for skibsbrændstoffer; bemærker behovet for teknologineutralitet, så længe det er i overensstemmelse med EU's miljømål; bemærker, at søtransport er påvirket af manglen på passende kriterier for affaldsfasens ophør, der er harmoniseret på EU-plan; fremhæver behovet for at forebygge kulstoflækage og bevare konkurrenceevnen i den europæiske søtransportsektor;
3. minder om, at søfartssektoren bør bidrage til Unionens bestræbelser på at reducere drivhusgasemissionerne og samtidig sikre sektorens konkurrenceevne; understreger behovet for at gøre brug af og investere i alle de muligheder, der er klar til at blive udrullet, og som kan reducere emissioner fra skibsfart, herunder omstillingsteknologier som alternativer til svær brændselsolie, sideløbende med at der findes og finansieres langsigtede nulemissionsalternativer; anerkender betydningen af omstillingsteknologier såsom LNG- og LNG-infrastruktur for en gradvis omstilling til nulemissionsalternativer i den maritime sektor;
4. minder om EU's tilsagn om at opnå klimaneutralitet senest i 2050 i overensstemmelse med Parisaftalen; understreger i denne forbindelse EU's førende rolle og behovet for at forhandle om reduktionen af drivhusgasemissioner fra søtransportsektoren, også på internationalt plan inden for rammerne af IMO på grund af søtransportsektorens internationale og konkurrencemæssige dimension; gentager Parlamentets tidligere holdninger vedrørende inddragelsen af søtransport i EU's emissionshandelssystem (EU ETS) ⁽¹⁾, herunder vedrørende ajourføringen af konsekvensanalysen ⁽¹²⁾;
5. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til under hensyntagen til IMO's oprindelige strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe, der blev vedtaget i 2018, og den kommende revision heraf at gøre brug af deres indflydelse i IMO til at sikre, at IMO vedtager konkrete foranstaltninger med henblik på at udstikke en ambitiøs og realistisk kurs hen imod nulemissionsskibsfart, som er i overensstemmelse med Parisaftalens temperaturmål, og derved bidrage til lige konkurrencevilkår på internationalt plan;
6. opfordrer Kommissionen til under initiativet FuelEU Maritime ikke kun at adressere brændstoffernes kulstofintensitet, men også de tekniske og operationelle foranstaltninger, som vil øge effektiviteten af fartøjerne og deres drift; minder om, at Parlamentet i forbindelse med revisionen af forordning (EU) 2015/757 ⁽¹³⁾ opfordrede redere til at reducere emissionerne med 40 % senest i 2030 som et gennemsnit for alle de skibe, de er ansvarlige for, sammenlignet med den gennemsnitlige ydeevne pr. kategori af skibe af samme størrelse og type; tilføjer, at initiativet også bør omfatte en livscyklustilgang, der integrerer alle drivhusgasemissioner; understreger, at alternative brændstoffer, som ikke opfylder 70 %-tærsklen under REDII på livscyklusbasis, ikke bør være tilladt i henhold til forskrifterne;

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

⁽¹²⁾ Vedtagne tekster, P9_TA(2020)0219.

⁽¹³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

Tirsdag den 27. april 2021

Havne og gods

7. minder om behovet for at fremme samarbejdet mellem alle interessenter og at udveksle bedste praksis mellem havne, søfartssektoren og brændstof- og energileverandører med henblik på at udvikle en overordnet politikramme for dekarbonisering af havne og kystområder; opfordrer indtrængende havnemyndighederne til at etablere bæredygtige forvaltningsmetoder og certificere disse ved hjælp af metoder, der indarbejder en livscyklusvurdering af havnetjenesterne såsom den, der tilbydes i miljøvaredeklarationen;

8. fremhæver, at oversøiske territorier, herunder regioner i den yderste periferi og oversøiske lande og territorier og de havne, der er beliggende der, er af afgørende betydning for europæisk suverænitet og for europæisk og international søhandel på grund af deres strategiske placering; understreger, at drivkræfterne bag investering i disse havne er meget forskellige og spænder fra støtte til deres klassiske rolle som modtagere af skibe (lastning, losning, lagring og transport af varer) til sikring af multimodale forbindelser, etablering af energirelaterede infrastrukturer, opbygning af modstandsdygtighed over for klimaændringer og støtte til den samlede grønne omstilling samt digitalisering af fartøjer; opfordrer til yderligere investeringer i havne, der ligger i oversøiske territorier, for at forvandle dem til strategiske klynger for multimodal transport, energiproduktion, lagring og distribution samt turisme;

9. bemærker søhavnes grænseoverskridende dimension; understreger havnes rolle som klynger for alle former for transport, energi, industri og den blå økonomi; anerkender den tiltagende udvikling inden for havnesamarbejde og klynge dannelse;

10. bemærker den positive rolle, som den europæiske maritime klynge spiller, og den positive udvikling internationalt med hensyn til at støtte innovation og reducere skibsfartens emissioner, og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte initiativer, der bidrager til denne positive udvikling;

11. opfordrer Kommissionen til gennem lovgivning at støtte målet om nulforurening (drivhusgasemissioner og luftforurenende stoffer) ved anløbspladsen og fremme udviklingen og udbredelsen af rene, multimodale løsninger i havne, der understøttes ved hjælp af en korridor tilgang; opfordrer navnlig Kommissionen til hurtigt at træffe foranstaltninger til at regulere adgangen til EU's havne for de mest forurenende skibe på grundlag af rammen for direktivet om havnestatskontrol⁽¹⁴⁾ og til at tilskynde til og støtte brugen af strømforsyning fra land ved hjælp af ren elektricitet eller andre energibesparende teknologier, der har en betydelig indvirkning på reduktionen af drivhusgasemissioner og luftforurenende stoffer; beklager, at revisionen af direktiv 2014/94/EU er blevet udskudt; opfordrer indtrængende Kommissionen til at foreslå en revision af direktiv 2014/94/EU så hurtigt som muligt med henblik på at inkludere incitamenter for både medlemsstater og havne for at opskalere etableringen af den nødvendige infrastruktur; opfordrer Kommissionen til også at foreslå en revision af Rådets direktiv 2003/96/EF⁽¹⁵⁾;

12. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en strategi for nulemissionshavne og støtte bottom-up-initiativer, herunder tiltag, der fremmer udviklingen af havneindustrier med speciale i cirkulær økonomi, hvilket især vil medføre en bedre udnyttelse af indsamlet og behandlet affald fra skibe i havnene;

13. opfordrer Kommissionen til inden for rammerne af den grønne pagt at fremme trafikoverflytning til nærskibsfart på lige fod med jernbanetransport og transport ad indre vandveje som et bæredygtigt alternativ til vej- og lufttransport af gods og passagerer; understreger den vigtige rolle, som nærskibsfart spiller for opnåelse af mål for trafikoverflytning, med henblik på at reducere transportrelateret trængsel og emissioner, og som et springbræt til en nulemissionstransportform; fremhæver betydningen af med henblik herpå at iværksætte en strategi for EU-flådefornyelse- og modernisering for at fremme den grønne og digitale omstilling og fremme konkurrenceevnen i den europæiske maritime teknologisektor; minder i den forbindelse om behovet for et infrastrukturnet, der kan støtte denne intermodale kapacitet, hvilket vil kræve, at de investeringstilsagn, der er givet vedrørende TEN-T-nettet under Connecting Europe-faciliteten (CEF), overholdes;

14. understreger, at fremme af gnidningsløse multimodale transportforbindelser mellem havne og TEN-T-net samt forbedring af interoperabiliteten mellem de forskellige transportformer vil fjerne flaskehalse og mindske trafikbelastningen; understreger betydningen af søhavne og indlandshavne som strategiske og multimodale knudepunkter for TEN-T-nettet;

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

⁽¹⁵⁾ Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51).

Tirsdag den 27. april 2021

15. opfordrer også til at udvikle en klar strategi for, hvordan mere søtransport af gods kan foregå ved hjælp af roll-on/roll-off (ro-ro), hvilket ville resultere i færre tunge køretøjer på vejene; opfordrer Kommissionen til at tage mere konkrete skridt til at kombinere sin havpolitik med henblik på at undgå langvarig og miljøskadelig vejtransport på tværs af kontinentet ved at tilskynde til levering tættere på slutdestinationsmarkederne via mindre havne;

16. opfordrer Kommissionen til at omdefinere begrebet motorveje til søs som en integreret del af TEN-T-nettet, da det er afgørende for at fremme nærskibsforbindelser og -tjenester som bæredygtige alternativer til landtransport og fremme samarbejdet mellem søhavne og forbindelserne til deres bagland, ved at forenkle adgangskriterierne, navnlig for forbindelser mellem havne uden for hovednettet, ved at yde betydelig økonomisk støtte til søtransportforbindelser som alternativ til landtransport og ved at sikre deres forbindelse til jernbanenet;

17. mener, at en bæredygtig europæisk søfartssektor og en fremtidssikret infrastruktur, herunder TEN-T-nettet og den fremtidige udvidelse heraf, er afgørende for at opnå en klimaneutral økonomi; understreger, at der for at nå den procentvise stigning i godstransport ad vandveje, der tages sigte på i den europæiske grønne pagt, er behov for en konkret EU-investeringsplan og konkrete foranstaltninger på EU-plan;

Emissionskontrolområder og IMO

18. understreger det presserende sundheds- og miljøbehov for at etablere et SO_x-emissionskontrolområde (SECA), der dækker alle landene i Middelhavet; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til aktivt at støtte fremlæggelsen af et sådant område for IMO inden 2022; opfordrer indtrængende medlemsstaterne til også at støtte princippet om en hurtig vedtagelse af et NO_x-emissionskontrolområde (NECA) med det formål at nedbringe kvælstofemissionerne i Middelhavet;

19. opfordrer Kommissionen til at sørge for, at disse emissionskontrolområder udvides til alle Unionens have for at reducere det tilladte niveau af NO_x- og SO_x-emissioner fra fartøjer på en ensartet måde; understreger, at den kumulerede reduktion af emissioner af svovloxid og nitrogenoxid har en direkte indvirkning på reduktionen af fine partikler (PM₁₀ og PM_{2,5});

20. understreger, at EU bør gå foran med et godt eksempel ved at indføre ambitiøse lovgivningsmæssige krav til ren søtransport og samtidig støtte og presse på for foranstaltninger, der er mindst lige så ambitiøse som i internationale fora såsom IMO, hvilket vil sætte søtransporten i stand til at udfase sin udledning af drivhusgasemissioner globalt og i overensstemmelse med Parisaftalen;

Fartøjer og fremdrift

21. opfordrer Kommissionen, rederierne og operatørerne på skibene til at sikre gennemførelsen af alle de operationelle og tekniske foranstaltninger, der er til rådighed, for at opnå energieffektivitet, navnlig hastighedsoptimering, herunder nedsat fart, hvis det er relevant, innovationer inden for hydrodynamik, optimering af sejlbare veje, indførelse af nye fremdriftsmetoder såsom teknologier til vindassisteret fremdrift, optimering af fartøjer og bedre optimering af den maritime logistikkæde;

22. bemærker, at i søfartssektoren er skibsrederen og den person eller enhed, som står for den kommercielle drift af skibet, ikke altid den samme; mener derfor, at princippet om, at forurenere betaler, bør gælde for og lægge ansvaret på den enhed, der er ansvarlig for kommercielle drift af skibet, dvs. den kommercielle enhed, der betaler for det brændstof, som skibet forbruger, såsom skibsrederen, forvalteren, tidsbefragteren eller bareboatbefragteren;

23. bemærker, at digitaliseringen og automatiseringen af søfartssektoren, havne og skibe har et betydeligt potentiale til at bidrage til en reduktion af sektorens emissioner og spiller en central rolle i dekarboniseringen af sektoren i overensstemmelse med ambitionerne i den grønne pagt, navnlig gennem øget udveksling af ajourførte og verificerede data, der kan anvendes til at gennemføre tekniske opgaver og vedligeholdelse, f.eks. til at forudse den mest brændstoføkonomiske måde at sejle et skib ad en bestemt rute, og til optimering af havneanløb, hvilket bidrager til at reducere ventetiderne for fartøjer i havnene og dermed emissionerne; understreger behovet for at anvende digitalisering som et middel til at styrke samarbejdet mellem interessenter i sektoren og dermed gøre skibene mere energieffektive for at sætte dem i stand til at opfylde emissionskontrolstandarder og lette forvaltningen af miljørisici; opfordrer til handling og investering i digitalisering, forskning og innovation, navnlig til udvikling og harmonisering af anvendelsen på tværs af grænserne af trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten (VTMIS); bemærker, at udbredelsen af digitalisering og automatisering i søfartsindustrien vil afstedkomme en ændring i de individuelle jobspecifikationer og kvalifikationer, der kræves; påpeger, at disse forskellige kvalifikationer og vidensområder, især med hensyn til informationsteknologi, vil være påkrævet hos søfarende for at sikre skibenes sikkerhed og operationelle effektivitet;

Tirsdag den 27. april 2021

24. glæder sig over den nye grænse for brændstoffers svovlindhold på 0,5 %, der blev indført af IMO den 1. januar 2020, og understreger, at den ikke bør føre til, at forureningen flyttes fra luft til vand; opfordrer derfor Kommissionen og medlemsstaterne til i overensstemmelse med direktiv (EU) 2019/883⁽¹⁶⁾ at arbejde inden for rammerne af IMO for på sammenhængende vis at tage hensyn til de miljømæssige virkninger af udledning af spildevand fra åbne scrubbersystemer og andre lastrester fra skibe og til at sikre, at de indsamles og behandles korrekt i modtagefaciliteter i havne; opfordrer i denne forbindelse kraftigt medlemsstaterne til at indføre forbud mod udledning af spildevand fra åbne scrubbersystemer og visse lastrester i deres territorialfarvande i overensstemmelse med direktiv 2000/60/EF⁽¹⁷⁾; understreger, at bæredygtige løsninger bør have forrang fra starten, baseret på livscyklusvurderinger; bemærker, at formålet med åbne scrubbersystemer er at begrænse luftforureningen, og at der er foretaget investeringer i disse; påpeger, at brugen af åbne scrubbersystemer har en indvirkning på miljøet, og glæder sig over, at IMO er ved at undersøge deres effekt på lang sigt; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til på grundlag af en konsekvensanalyse at gennemføre en gradvis udfasning af anvendelsen af åbne scrubbersystemer med henblik på at overholde emissionsgrænserne i overensstemmelse med IMO-rammen og MARPOL-konventionen;

25. opfordrer Kommissionen til at integrere alternative fremdriftssystemer, herunder vind og sol, i det kommende initiativ FuelEU Maritime; opfordrer den til at evaluere de nuværende initiativer og projekter vedrørende brug af sejlskibe til godstransport og til at sikre, at fremdriftssystemer til transport er berettigede til EU-finansiering;

26. opfordrer Kommissionen til at iværksætte foranstaltninger, der ledsages af den nødvendige finansiering, for at gøre det muligt for europæiske skibsværfter at foretage yderligere investeringer i bæredygtig, social og digitaliseret skibsbygning og i skibsreparationssektoren, hvilket er af strategisk betydning med henblik på at generere arbejdspladser og derved støtte overgangen til en model med cirkulær økonomi, der tager hensyn til fartøjernes samlede livscyklus; understreger betydningen af at støtte og udvikle bæredygtige løsninger til bygning og ophugning af fartøjer i EU i overensstemmelse med den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi; understreger i dette lys, at skibsværfter bør udvise rettidig omhu i deres værdikæder i og uden for EU i overensstemmelse med OECD- og FN-standarder, så skadelige miljøindvirkninger undgås, når fartøjer ophugges;

EU-finansiering

27. opfordrer Kommissionen til inden for rammerne af EU's finansieringsprogrammer, navnlig Horisont Europa og InvestEU, at støtte forskning i og udbredelse af rene teknologier og brændstoffer; fremhæver potentialet i elektricitet fra yderligere vedvarende energikilder, herunder grøn brint, ammoniak og vindkraft; understreger i denne sammenhæng de økonomiske følger af omstillingen til rene alternative brændstoffer, både for søfartsindustrien, den landbaserede brændstofforsyningskæde og havne; mener, at havne er naturlige knudepunkter for produktion, lagring, distribution og transport af rene, alternative brændstoffer; opfordrer til under Horisont Europa at videreføre indkaldelserne vedrørende projekter under den grønne pagt, som blev lanceret af Kommissionen under Horisont 2020, især for at gøre søfartssektoren grønnere og understøtte forskning og innovation samt udbredelsen af alternativer til svær brændselsolie, der i væsentlig grad reducerer indvirkningen på klimaet og miljøet, i søfartssektoren;

28. opfordrer Kommissionen til at gøre projekter, der sigter mod dekarbonisering af søtransport og reduktion af forurenende emissioner, herunder de nødvendige havneinfrastrukturer og -faciliteter, støtteberettigede under samhørighedspolitikken og gennem de europæiske struktur- og investeringsfonde, CEF og den grønne pagt, og til at stille midler og incitamenter til rådighed til at støtte søfartssektoren i omstillingen til en kulstoffri økonomi under hensyntagen til den sociale dimension af omstillingen; understreger betydningen af at skabe synergier og komplementaritet mellem forskellige EU-finansieringsløsninger uden at skabe unødige administrative byrder, der ville lægge en dæmper på private investeringer og derfor bremse de teknologiske fremskridt og dermed forbedringen af omkostningseffektiviteten; opfordrer Kommissionen til at fremme og investere i en grøn europæisk søfartsindustri på EU's territorium som led i sin europæiske industrielle genopretningsplan og indtage føringen med hensyn til udviklingen af nye skibe med miljøvenligt design, renovering og modernisering af eksisterende fartøjer samt ophugning;

⁽¹⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116).

⁽¹⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1).

Tirsdag den 27. april 2021

29. mener, at enhver realistisk omstillingsproces til målet om nulemission bør være baseret på involvering og deltagelse af sektorens aktører og EU-støtte i form af et passende budget sammen med dialog, fleksibilitet og omhu med henblik på at fremme de nødvendige lovreformer; mener, at disse betingelser er afgørende for at fremme et strategisk samarbejde med fokus på bæredygtighed ved hjælp af instrumenter som partnerskabet med fælles programlægning om »nul emissioner for søfartssektoren«;

30. minder om, at målene for dekarbonisering og trafikoverflytning bør støttes af CEF, som bør drage fordel af øgede budgetmidler;

31. beklager i denne forbindelse Rådets beslutning om at reducere budgetbevillingerne til fremtidsorienterede programmer som CEF, InvestEU og Horisont Europa; bemærker, at EU's ambitiøse dekarboniseringsdagsorden skal bakkes op af tilhørende finansiering og finansieringsinstrumenter;

32. minder om, at Den Europæiske Investeringsbank (EIB) yder støtte til attraktive kapitallån; mener imidlertid, at tærsklen for finansiering af mindre projekter bør sænkes; påpeger i denne sammenhæng, at programmet Green Shipping Guarantee, der tager sigte på at fremskynde europæiske rederiers gennemførelse af investeringer i grønne teknologier, også bør yde støtte til mindre transaktioner, herunder mere fleksible lånebetingelser; mener desuden, at EIB bør yde finansiering til skibsværfter både før og efter levering, hvilket i betydelig grad ville forbedre projekternes gennemførelse og levedygtighed;

33. fremhæver, at et skift i retning af dekarbonisering og incitamentsordninger for ren energi inden for søtransportsektoren ville skabe et behov for omskoling og uddannelse af arbejdstagerne; minder om, at EU og medlemsstaterne bør afsætte midler til dette formål; opfordrer Kommissionen til at oprette et EU-netværk for udveksling af god praksis med hensyn til tilpasning af arbejdsstyrken til sektorens nye behov;

34. støtter Kommissionens revision af retningslinjerne for statsstøtte i alle relevante sektorer, herunder transport og navnlig søtransport, med henblik på at nå målene i den europæiske grønne pagt ved at anvende princippet om en retfærdig omstilling og ved at give de nationale regeringer mulighed for direkte at støtte investeringer i dekarbonisering og ren energi; opfordrer Kommissionen til at undersøge, om de nuværende skattefritagelser tillader urimelige konkurrencebetingelser på tværs af sektorer; opfordrer indtrængende Kommissionen til at skabe klarhed om statsstøtte til bæredygtige søtransportprojekter;

35. påpeger de økonomiske konsekvenser af covid-19-pandemien for sektoren for vandvejstransport, navnlig den kollektive passagertransport; opfordrer medlemsstaterne til at gøre sektoren for vandvejstransport til en prioritet i deres nationale genopretningsplaner, således at den kan få omfattende adgang til de ressourcer, som afsættes under genopretnings- og resiliensfaciliteten; opfordrer desuden Kommissionen til at udarbejde intelligente investeringsinitiativer til en bæredygtig og resilient genopretning i sektoren;

Kontrol og gennemførelse

36. opfordrer Kommissionen til at sikre gennemsigtighed og tilgængelighed af oplysninger om fartøjers miljømæssige indvirkning og energimæssige ydeevne og evaluere indførelsen af en europæisk mærkningsordning i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er truffet inden for rammerne af IMO, med det formål effektivt at reducere emissioner og yde støtte til sektoren ved at forbedre adgangen til finansiering, lån og garantier på basis af dens emissionspræstation og forbedre emissionsovervågningen, skabe fordele ved at tilskynde havnemyndighederne til at differentiere havneinfrastrukturafgifterne og gøre sektoren mere attraktiv; understreger endvidere behovet for yderligere at fremme, udvikle og gennemføre ordningen for »grønne skibe«, som bør tage hensyn til emissionsreduktion, affaldsbehandling og miljømæssig indvirkning navnlig gennem udveksling af erfaringer og ekspertise;

37. opfordrer Kommissionen til at foreslå en revision af direktivet om havnestatskontrol senest inden udgangen af 2021 som fastsat i Kommissionens arbejdsprogram for 2021 for at muliggøre en mere effektiv og omfattende kontrol af skibe og forenklede procedurer, herunder incitamenter til overholdelse af de miljømæssige, sociale, folkesundhedsmæssige og arbejdsretlige standarder, sikkerhed om bord på fartøjer, som anløber havne i EU, både for sømænd og for havnearbejderne, samt muligheder for effektive, forholdsmæssige og afskrækkende sanktioner, hvor der tages hensyn til miljø-, folkesundheds-, skatte- og sociallovgivningen;

38. opfordrer Kommissionen til i samarbejde med ILO at styrke kapacitetsopbygningen for tredjelande i forbindelse med inspektioner og håndhævelse og til at iværksætte kampanjer sammen med arbejdsmarkedets parter for at skabe opmærksomhed om rettigheder og forpligtelser i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold; opfordrer Kommissionen til at arbejde for, at ILO opretter en database over inspektionsrapporter og klager fra sømænd, så sømænd og rederier kan gøre brug af de bedste rekrutterings- og formidlingstjenester, som er forenelige med konventionen om søfarendes arbejdsforhold;

Tirsdag den 27. april 2021

39. fremhæver det potentiale, som Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) med satellitsystemet Safe Sea Net har med hensyn til at overvåge olieforurening og ulovlig udtømmning af brændstoffer til søs og gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757; understreger, at regionalt samarbejde, herunder med tredjelande, er vigtigt på dette område, især i Middelhavet; opfordrer derfor Kommissionen til at styrke udvekslingen af oplysninger og samarbejdet mellem landene;

40. understreger, at det påtænkte partnerskab i forbindelse med Det Forenede Kongeriges udtræden af EU bør sikre passende lige konkurrencevilkår på miljømæssige og sociale områder uden at afstedkomme forstyrrelser i transporthandelsforbindelserne, herunder effektiv toldkontrol, som ikke bør svække EU-flådens konkurrencedygtighed og bør sikre gnidningsfri eksport og import mellem havnene i Det Forenede Kongerige og Unionen;

o

o o

41. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.
