

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις θαλάσσιες και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές»

(διερευνητική γνωμοδότηση)

(2009/C 277/04)

Εισηγήτρια: η δρ BREDIMA

Στις 3 Νοεμβρίου 2008, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει διερευνητική γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα:

Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις θαλάσσιες και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές (διερευνητική γνωμοδότηση).

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 15 Απριλίου 2009 με βάση την εισηγητική έκθεση της δρς ΜΠΡΕΔ'ΗΜΑ.

Κατά τη 453^η σύνοδο ολομέλειάς της, της 13^{ης} και 14^{ης} Μαΐου 2009 (συνεδρίαση της 13^{ης} Μαΐου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 182 ψήφους υπέρ, 3 ψήφους κατά και 3 αποχές.

1. Συμπεράσματα

1.1. Στην παρούσα διερευνητική γνωμοδότηση εξετάζεται το ερώτημα πώς μπορεί να ενσωματωθεί η περιβαλλοντική διάσταση στις θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές και να διατηρηθεί παράλληλα η ανταγωνιστικότητα του κλάδου, σε συμφωνία με τη στρατηγική της Λισσαβώνας. Αυτό το «πρασίνισμα» των θαλάσσιων και των ποτάμιων μεταφορών μπορεί να επιτευχθεί μέσω μιας ολιστικής πολιτικής που θα προωθεί τις «πράσινες επενδύσεις» και θα δημιουργεί «πράσινη απασχόληση». Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η πράσινη οικονομία δεν είναι πολυτέλεια και, κατά συνέπεια, επικροτεί μια τέτοια προσέγγιση.

1.2. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της παγκοσμιοποίησης, καθώς μεταφέρουν το 90 % περίπου (του όγκου) του παγκόσμιου εμπορίου, το 90 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 45 % του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις εσωτερικές μεταφορές της ΕΕ, δεδομένου ότι το μερίδιο των ποτάμιων μεταφορών αντιστοιχεί στο 5,3 % των συνολικών χερσαίων μεταφορών στην ΕΕ. Και τα δύο είδη μεταφορών είναι ανταγωνιστικά, βιώσιμα και φιλικά προς το περιβάλλον.

1.3. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να υποβάλλει εφεξής χωριστές αιτήσεις γνωμοδότησης για την εσωτερική ναυσιπλοΐα και να τη συγκαταλέγει στις χερσαίες μεταφορές.

1.4. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των θαλάσσιων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών θα πρέπει να εξετάζονται σε συνάρτηση με τις επιδόσεις των χερσαίων μεταφορών της ΕΕ και τη ρύπανση που προκαλείται από τις χερσαίες πηγές. Επαναλαμβάνει ότι τα μέτρα της ΕΕ κατά της περιβαλλοντικής ρύπανσης θα πρέπει να εφαρμόζονται και στα σκάφη αναψυχής, όπως επίσης –ει δυνατόν– και στα πολεμικά πλοία. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας) και να είναι όσο το δυνατόν πιο πρακτικά και πιο αποδοτικά από πλευρά κόστους. Πρέπει επίσης να βασίζονται σε ορθή περιβαλλοντική, τεχνική και κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση.

1.5. Στο Ευρωπαϊκό Έτος Δημιουργικότητας και Καινοτομίας (2009), η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η ΕΕ θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην έρευνα των «πράσινων» τεχνολογιών για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των πλοίων και των λιμένων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να μελετήσει την εμπορική διάθεση των ευρωπαϊκών πράσινων τεχνολογιών σε άλλες περιοχές του κόσμου. Η πρωτοβουλία αυτή θα έχει το πρόσθετο όφελος ότι θα δημιουργήσει περισσότερη

απασχόληση στην ΕΕ («πράσινες θέσεις εργασίας»). Οι έξυπνες επενδύσεις σε περισσότερο φιλοπεριβαλλοντικά συστήματα για τα πλοία, την ενεργειακή απόδοση και τους λιμένες θα επισπεύσουν την έξοδο από την παγκόσμια οικονομική κρίση.

1.6. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την άποψη ότι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα εφόσον υπάρχει ισορροπία μεταξύ νομοθεσίας και πρωτοβουλιών του κλάδου. Καλεί την Επιτροπή να εξετάσει πώς μπορούν να αξιοποιηθούν στο έπακρο οι βέλτιστες πρακτικές σε επίπεδο ΕΕ. Η ενίσχυση της περιβαλλοντικής διάστασης στις μεταφορές είναι εμπορικά συμφέρουσα και μπορεί να δημιουργήσει περισσότερες θέσεις απασχόλησης. Δεν υπάρχει ασυμβατότητα μεταξύ κερδοφορίας και βιώσιμων θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

1.7. Η ΕΟΚΕ θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως επίσημος διάυλος παρουσίασης των νέων, «πράσινων» πολιτικών στην ευρωπαϊκή οργανωμένη κοινωνία των πολιτών και να συντελέσει έτσι στη διαμόρφωση οικολογικής παιδείας. Μπορεί να λειτουργήσει ως ευρωπαϊκό φόρουμ που θα ευαισθητοποιήσει περισσότερο την οργανωμένη κοινωνία των πολιτών σε θέματα περιβάλλοντος. Μέχρις ότου αναπτυχθούν «οικολογικά πλοία», «πράσινα καύσιμα» και «πράσινοι λιμένες», θα πρέπει να αλλάξουμε τον τρόπο με τον οποίο σκεπτόμαστε και ενεργούμε και να αποκτήσουμε μια περισσότερο οικολογική συνείδηση.

1.8. Από άποψη εκπομπών CO₂, οι θαλάσσιες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές είναι αναγνωρισμένα ο αποτελεσματικότερος τρόπος εμπορευματικών μεταφορών. Η προαγωγή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των κύριων στόχων της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ. Η εκτεταμένη χρήση τους είναι το κλειδί για τη μείωση των εκπομπών CO₂ του τομέα των μεταφορών.

1.9. Οι θαλάσσιες μεταφορές θα συνεχίσουν να αυξάνονται στο προβλέψιμο μέλλον για να εξυπηρετούν τις συνεχώς αυξανόμενες παγκόσμιες εμπορικές συναλλαγές και, επομένως, θα αυξάνονται και οι εκπομπές αερίων. Συνεπώς, οι συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου αναμένεται να αυξηθούν. Σημαντικές μειώσεις μπορούν να επιτευχθούν μέσω μιας σειράς τεχνικών και λειτουργικών μέτρων.

1.10. Η ενδεχόμενη ανάπτυξη ενός συστήματος εμπορίας εκπομπών (ETS) για τις θαλάσσιες μεταφορές δεν θα πρέπει να θίξει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά. Ένα παγκόσμιο σύστημα για τη μείωση των εκπομπών CO₂ της διεθνούς ναυτιλίας θα ήταν πολύ πιο αποτελεσματικό από ό,τι ένα περιφερειακό σύστημα της ΕΕ ή άλλης περιοχής του κόσμου.

1.11. Η εφαρμογή του ETS είναι σημαντικά πιο περίπλοκη στις θαλάσσιες από ό,τι στις αεροπορικές μεταφορές, ιδίως όταν πρόκειται για μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Ένα τέλος επί (των εκπομπών CO₂) των καυσίμων των πλοίων ή κάποιος άλλος τρόπος φορολόγησης θα ήταν εξίσου «αποτελεσματικός» και πολύ πιο απλός στην εφαρμογή του στις θαλάσσιες μεταφορές, εφόσον αυτό γίνει σε διεθνή κλίμακα.

1.12. Θα είναι ωφέλιμο, ιδίως για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, να τυποποιηθούν τα προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης για τα πληρώματα των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, κατά τρόπο ανάλογο με τα πρότυπα που υπάρχουν για τις θαλάσσιες μεταφορές.

2. Συστάσεις

2.1. Αν και οι θαλάσσιες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές προσφέρουν έναν ανταγωνιστικό, βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να μελετήσει τη δυνατότητα περαιτέρω βελτιώσεων μέσω συνεργιών μεταξύ ρυθμιστικών δράσεων και πρωτοβουλιών του κλάδου.

2.2. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι υπάρχει ανάγκη βελτίωσης των υποδομών των λιμένων και των διωρύγων προκειμένου να επιτραπεί η διέλευση μεγαλύτερων πλοίων, να μειωθεί η συμφόρηση των λιμένων και να ολοκληρώνεται το ταχύτερο δυνατό ο κύκλος εξυπηρέτησης πλοίων.

2.3. Τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα σε ατομική αλλά και συλλογική βάση, ούτως ώστε να έχουν την ετοιμότητα, τα μέσα και τις δυνατότητες να ανταποκριθούν, να καταπολεμήσουν και να μετριάσουν τις συνέπειες της ρύπανσης των κοινοτικών υδάτων.

2.4. Η ΕΟΚΕ προτρέπει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μελετήσει τον τομέα καθώς και άλλες πρωτοβουλίες για το περιβάλλον και να εξετάσει πώς μπορούν να αξιοποιηθούν στο έπακρο οι βέλτιστες αυτές πρακτικές σε επίπεδο ΕΕ προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές αερίων από πλοία.

2.5. Για την επίτευξη του «οικολογικού πλοίου» και των «πράσινων λιμένων» του μέλλοντος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλείται να στηρίξει τη βιομηχανία ώστε να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην έρευνα για καινοτόμες τεχνολογίες για τα σκάφη και τους λιμένες.

2.6. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εξετάσει την εμπορική διάθεση ευρωπαϊκών «πράσινων» τεχνολογιών σε άλλες περιοχές του κόσμου. Η πρωτοβουλία αυτή θα έχει το πρόσθετο όφελος ότι θα δημιουργήσει περισσότερη απασχόληση στις χώρες της ΕΕ («πράσινες θέσεις εργασίας»).

2.7. Η ΕΟΚΕ συνιστά τη βελτίωση της εφοδιαστικής, όπως καλύτερη επιλογή διαδρομών, μείωση των ταξιδιών με άδειο αμπάρι/δεξαμενή (ταξίδια άνευ φορτίου) και προσαρμογές για τη βελτιστοποίηση των ωρών άφιξης ως μέσα μείωσης των εκπομπών αερίων από πλοία.

2.8. Η ΕΕ οφείλει να στηρίξει τις προσπάθειες του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΔΝΟ) ώστε να διατυπώσει κανονισμούς παγκόσμιας εμβέλειας για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και να συμβάλει στην ανάπτυξη ικανότητας για την εφαρμογή ρυθμίσεων περί ευθύνης των κρατών σημαίας.

2.9. Τα περισσότερα ατυχήματα στον τομέα των μεταφορών οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα. Συνεπώς, είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται η ευεξία των ναυτικών στο πλοίο (συνθήκες διαβίωσης και εργασίας). Επομένως, πρέπει να καταβάλλονται προσπάθειες

προκειμένου να υπάρξει ευαισθητοποίηση σε θέματα ασφάλειας και κοινωνικής εταιρικής νοοτροπίας.

2.10. Η ποιότητα των καυσίμων των πλοίων έχει αντίκτυπο στην ανθρώπινη υγεία. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι για τις επιχειρήσεις του κλάδου αυτού αποτελεί θέμα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης να λαμβάνουν εθελοντικά μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και βελτίωσης της ποιότητας ζωής του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.

2.11. Η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου που κινείται με υδροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) αποτελεί σημαντική πρόκληση, εφόσον απαιτεί το πλήρωμα του πλοίου να απαρτίζεται από καλά εκπαιδευμένους διπλωματούχους αξιωματικούς. Η έλλειψη εκπαιδευμένων αξιωματικών απαιτεί δράσεις για να βελτιωθεί το επίπεδο προσλήψεων και κατάρτισης.

2.12. Οι δραστηριότητες και τα περιστατικά στην ανοικτή θάλασσα μπορεί να έχουν επιπτώσεις στα κοινοτικά ύδατα. Η ΕΟΚΕ προτείνει να γίνεται χρήση των διευκολύνσεων που προσφέρει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA), όπως η υπηρεσία ετοιμότητας και ανταπόκρισης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης, η υπηρεσία επιφυλακής πλοίων άμεσης επέμβασης για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων και η υπηρεσία δορυφορικής επιτήρησης και ελέγχου. Οι διευκολύνσεις αυτές προσφέρουν μεγαλύτερες δυνατότητες ανίχνευσης, έγκαιρης επέμβασης και συμπληρωματικών δράσεων. Οι συντονιστικές ικανότητες του EMSA θα ενισχυθούν, εφόσον υπάρξει η δέουσα χρηματοδότηση.

2.13. Πρέπει να αναπτυχθούν προγράμματα πρόσληψης, εκπαίδευσης και κατάρτισης για πληρώματα πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, προκειμένου να προσελκύνονται οι νέοι στον κλάδο και να διατηρηθούν οι απαραίτητες δεξιότητες στον τομέα αυτό.

3. Γενική εισαγωγή

3.1. Η παρούσα διερευνητική γνωμοδότηση βασίζεται στους ακόλουθους δύο άξονες: «Πώς μπορεί να ενσωματωθεί η περιβαλλοντική διάσταση στις θαλάσσιες καθώς και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές με παράλληλη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των μεταφορών». Το ερώτημα αυτό τίθεται στο πλαίσιο των Ανακοινώσεων «Πιο οικολογικές μεταφορές»⁽¹⁾ και «Στρατηγική για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους»⁽²⁾. Η δέσμη περιλαμβάνει στρατηγική που επιδιώκει να διασφαλίσει ότι οι τιμές των μεταφορών αντικατοπτρίζουν καλύτερα το πραγματικό κόστος τους για την κοινωνία, έτσι ώστε να μειωθούν σταδιακά το περιβαλλοντικό κόστος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση με τρόπο που να ενισχύει την αποδοτικότητα των μεταφορών και την οικονομία στο σύνολό της. Η ΕΟΚΕ επικροτεί αυτές τις πρωτοβουλίες, οι οποίες ενισχύουν την περιβαλλοντική διάσταση σε συμφωνία με τη στρατηγική της Λισαβώνας και του Γκέτεμποργκ.

3.2. Για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, η στρατηγική αναγγέλλει την εσωτερική των εξωτερικών στοιχείων του κόστους. Για τις θαλάσσιες μεταφορές, όπου η εσωτερική δεν έχει ακόμη αρχίσει, δεσμεύει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναλάβει δράση το 2009, εάν ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) δεν έχει λάβει μέχρι τότε συγκεκριμένα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η στρατηγική θα καταρτιστεί σύμφωνα με τη νέα Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ.

⁽¹⁾ COM(2008) 433 τελικό, SEC(2008)2206.

⁽²⁾ COM(2008) 435 τελικό.

3.3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχουν τονίσει τη σημασία μιας βιώσιμης πολιτικής μεταφορών, ιδίως στο πλαίσιο της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής. Θεωρούν ότι οι μεταφορές πρέπει να συνεισφέρουν στη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου.

3.4. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων, είναι ένας τρόπος μεταφοράς που πρέπει να διαχωρίζεται σαφώς από τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, από οικονομική, κοινωνική, τεχνική και ναυτιλιακή σκοπιά. Υπάρχουν μεγάλες και καθοριστικές διαφορές στις αγορές όπου λειτουργούν αυτοί οι τρόποι, στους κοινωνικούς κανόνες και συνθήκες που ισχύουν, στην καταμέτρηση του έρματος βάρους και των κινητήρων, του ωφέλιμου φορτίου, των δρομολογίων και της διάρθρωσης των πλωτών οδών. Οι θαλάσσιες και οι εναέρια μεταφορές είναι σαφώς παγκόσμιοι τρόποι μεταφοράς, ενώ οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή ήπειρο εντάσσονται κατά κανόνα στην κατηγορία των αποκαλούμενων «χερσαίων μεταφορών», οι οποίες περιλαμβάνουν επίσης τις ευρωπαϊκές οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές (3). Επομένως, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή εφεξής να καταρτίζει χωριστά έγγραφα και να υποβάλλει χωριστές αιτήσεις γνωμοδότησης και να τις συγκαταλέγει στις χερσαίες μεταφορές.

4. Το πλαίσιο της κλιματικής αλλαγής

4.1. Η υπερθέρμανση του πλανήτη, οι επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην ανθρώπινη υγεία και η περιορισμένη παγκόσμια προσφορά πετρελαίου αποτελούν σημαντικά κίνητρα για να καταστεί η ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών στην ΕΕ λιγότερο εξαρτώμενη από τα ορυκτά καύσιμα. Η κατανάλωση ορυκτών καυσίμων εκλύει διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), που είναι το κυριότερο αέριο του θερμοκηπίου. Επομένως, οι τρέχουσες περιβαλλοντικές πολιτικές εστιάζονται σχεδόν αποκλειστικά στις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών CO₂. Ωστόσο, το σημαντικότερο αέριο εκτός του CO₂ είναι το μεθάνιο (CH₄), το οποίο εκλύεται από κτηνοτροφικές δραστηριότητες.

4.2. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των θαλάσσιων μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να εξετάζονται σε συνάρτηση με τις επιδόσεις των χερσαίων μεταφορών της ΕΕ και με τις χερσαίες πηγές ρύπανσης. Επαναλαμβάνει την άποψή της (4) ότι απαιτείται μια ολιστική προσέγγιση η οποία θα συνεκτιμά τη διαθέσιμη τεχνολογία για τη μείωση των εκπομπών, την ανάγκη ενθάρρυνσης της καινοτομίας, την οικονομική κατάσταση του παγκοσμίου εμπορίου και την ανάγκη αποφυγής των αρνητικών επιπτώσεων από την αύξηση των εκπομπών CO₂ όταν επιτυγχάνεται μείωση άλλων ρύπων, δηλαδή να ελαχιστοποιεί τις ανεπιθύμητες αλληλεπιδράσεις μεταξύ των πολιτικών.

4.3. Τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα θα πρέπει να είναι πρακτικά, αποδοτικά από πλευρά κόστους και να εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας) συμπεριλαμβανομένων των σκαφών αναψυχής και, στο μέτρο που είναι δυνατόν, των πολεμικών πλοίων (5). Τα μέτρα θα πρέπει, επιπλέον, να βασίζονται σε ορθή περιβαλλοντική, τεχνική και κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση. Ακόμη, η νομοθεσία που αποσκοπεί στην επίτευξη οριακών εξοικονομήσεων αερίων του

θερμοκηπίου, με σημαντικό κόστος, ενδέχεται να επιφέρει στροφή σε άλλους, λιγότερο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς. Το αποτέλεσμα θα είναι η γενική επιδείνωση του προβλήματος της υπερθέρμανσης του πλανήτη.

4.4. Μία πτυχή των περιβαλλοντικών πολιτικών που συχνά παραβλέπεται είναι το οικονομικό όφελος. Πράγματι, η «πράσινη οικονομία» είναι ένας από τους τρόπους με τους οποίους μπορούμε να βγούμε από την παγκόσμια κρίση. Η αναδυόμενη πράσινη οικονομία δημιουργεί νέες δυνατότητες απασχόλησης (6). Ο Επίτροπος κ. Δήμας δήλωσε ότι οι «πράσινες επενδύσεις» θα δημιουργήσουν 2 εκατομμύρια θέσεις εργασίας στην ΕΕ μέσα στην επόμενη δεκαετία. Επομένως, η «πράσινη οικονομία» δεν είναι πολυτέλεια.

4.5. Παρότι οι περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂ από τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα είναι δυνατές, ο αντικτυπός τους θα είναι ελάχιστος, καθότι τα αγαθά πρέπει να μεταφέρονται ανεξαρτήτως των πρόσθετων επιβαρύνσεων, τις οποίες σε κάθε περίπτωση θα επωμιστεί ο καταναλωτής.

5. Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις θαλάσσιες μεταφορές

5.1. Η αυξανόμενη εκβιομηχάνιση και ελευθέρωση των οικονομιών διέυρνε τις παγκόσμιες εμπορικές συναλλαγές και τη ζήτηση καταναλωτικών προϊόντων. Το Σχέδιο Δράσης της ΕΕ για τη Θαλάσσια Πολιτική (7) προσδίδει ιδιαίτερη έμφαση στις θαλάσσιες μεταφορές ως ανταγωνιστικό, βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς.

5.2. Οι περιβαλλοντικές επιδόσεις της ναυτιλίας βελτιώνονται σταθερά εδώ και πολλά χρόνια. Η λειτουργική ρύπανση έχει μειωθεί σε αμελητέα ποσότητα. Σημαντικές βελτιώσεις στην απόδοση των κινητήρων και στο σχεδιασμό του κύτους επέφεραν μείωση των εκπομπών και αύξηση της απόδοσης των καυσίμων. Σε σχέση με τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία, το μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών στις παγκόσμιες εκπομπές CO₂ είναι μικρό (2,7 %) (8).

5.3. Η τήξη του πάγου που καλύπτει τη θαλάσσια περιοχή της Αρκτικής δημιουργεί προοδευτικά νέες ευκαιρίες ναυσιπλοΐας στα Αρκτικά ύδατα (9). Η συντόμευση των ταξιδιών από την Ευρώπη στον Ειρηνικό θα συντελέσει στην εξοικονόμηση ενέργειας και στη μείωση των εκπομπών. Η σημασία των θαλάσσιων αρτηριών της Αρκτικής έχει υπογραμμιστεί στη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ σχετικά με την «Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την ΕΕ» (10). Ταυτόχρονα, γίνεται επιτακτικότερη η ανάγκη προστασίας και διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντός της σε αρμονία με τον πληθυσμό της και βελτίωσης της πολυμερούς διακυβέρνησής της. Οι νέες θαλάσσιες διασυνδέσεις στην περιοχή αυτή πρέπει να εξεταστούν με περίσκεψη, έως ότου πραγματοποιηθεί μελέτη από τον ΟΗΕ σχετικά με τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, η ΕΟΚΕ θα συνιστούσε να θεωρηθεί η περιοχή αυτή προστατευόμενη. Για το σκοπό αυτό, θα ήταν σκόπιμο να υπάρξει μέριμνα σε επίπεδο ΕΕ και ΟΗΕ για την εξισορρόπηση των διαφόρων παραμέτρων αυτής της νέας διαδρομής. Αναμένονται περαιτέρω οφέλη από την επέκταση της Διώρυγας του Παναμά, που προβλέπεται να αποπερατωθεί το 2015.

(3) Ο όρος «πλωτές» (μεταφορές), που ισχύει και για τις δύο περιπτώσεις, αναφέρεται μόνο στη μορφή υπό την οποία διεξάγεται η μεταφορά. Δεν υποδεικνύει το μέσο μεταφοράς και τις επιπτώσεις του στην περιβαλλοντική πολιτική. Το γεγονός ότι η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών συμπεριέλαβε τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές αλλά όχι την εσωτερική ναυσιπλοΐα στον τίτλο των εσωτερικών μεταφορών, δεν αλλάζει το γεγονός αυτό.

(4) ΕΕ C 168, 20.7.2007, σελ. 50, ΕΕ C 211, 19.8.2008, σελ. 31.

(5) Βλ. υποσημείωση 4.

(6) Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον, «Πράσινη» Εργασία.

(7) SEC (2007) 1278.

(8) ΔΝΟ: Επικαιροποιημένη μελέτη σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία (2000).

(9) COM (2008) 763.

(10) ΕΕ C 211 της 19.8.2008, σελίδα 31

5.4. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι αυστηρά ρυθμιζόμενες από 25 σημαντικές διεθνείς Συμβάσεις και Κώδικες. Η κυριότερη διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία για λειτουργικές αιτίες ή ατυχήματα είναι η MARPOL 73/78 ⁽¹¹⁾. Οι θαλάσσιες μεταφορές ρυθμίζονται επίσης από ολοκληρωμένη νομοθεσία της ΕΕ, συγκεκριμένα από τις δέσμες ERIKA I και II και από την τρίτη δέση μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα (2009). Η νομοθεσία αυτή βελτίωσε σημαντικά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την επιτήρηση της ρύπανσης και, όποτε χρειάζεται, την παρέμβαση για την πρόληψη ή τον περιορισμό των συνεπειών των ατυχημάτων.

5.5. Το πρόσφατα αναθεωρημένο Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL, που αφορά την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία, εισάγει αυστηρότερα όρια για τις εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x), σωματιδίων (PM) και οξειδίων του αζώτου (NO_x). Με πληθώρα τεχνικών και λειτουργικών μέτρων μπορούν να επιτευχθούν σημαντικές μειώσεις των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα πλοία. Πολλά από αυτά τα μέτρα μπορούν να εφαρμοσθούν μόνο σε εθελοντική βάση. Η μείωση της ταχύτητας (slow steaming) είναι το πλέον αποτελεσματικό μέτρο, με σημαντικό άμεσο αντίκτυπο. Ωστόσο, η εφαρμογή του θα εξαρτηθεί από τις ανάγκες του κλάδου.

5.6. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα με ένα ισορροπημένο μίγμα από νομοθετικές πρωτοβουλίες και πρωτοβουλίες αυτορύθμισης, όπως τα πρωτοπόρα προγράμματα της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERPA) ⁽¹²⁾, το βραβείο «Poseidon Challenge» ⁽¹³⁾, την πρωτοβουλία «Floating Forest» ⁽¹⁴⁾ και το ίδρυμα «Green Award Foundation» ⁽¹⁵⁾.

5.7. Η ενδεχόμενη ανάπτυξη ενός συστήματος εμπορίας εκπομπών (ETS) για τις θαλάσσιες μεταφορές δεν θα πρέπει να θίξει την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου στην παγκόσμια αγορά, διαφορετικά θα αντέβαινε στους στόχους της Λισαβώνας. Πριν ληφθούν αποφάσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να δώσει σαφείς απαντήσεις στα ακόλουθα ερωτήματα: τι όφελος θα έχει το περιβάλλον από την καθιέρωση ενός τέτοιου συστήματος για τη διεθνή ναυτιλία και πώς θα εφαρμοστεί στην πράξη το σύστημα σε έναν τόσο διεθνή κλάδο; Όπως έχουν τα πράγματα, ένα παγκόσμιο σύστημα υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) θα ήταν πολύ πιο αποτελεσματικό για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τη διεθνή ναυτιλία από ό,τι ένα περιφερειακό σύστημα της ΕΕ ή άλλης περιοχής του κόσμου.

5.8. Είναι φανερή η πολιτική πίεση για να ενταχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές στο σύστημα ETS της ΕΕ μέχρι το 2013. Η εφαρμογή του συστήματος ETS είναι πολύ πιο περίπλοκη στις θαλάσσιες μεταφορές από ό,τι στην αεροπορία, ιδίως όταν πρόκειται για μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία («tramp shipping»), λόγω των ιδιαιτεροτήτων του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, οι οποίες

καθιστούν ιδιαίτερα δυσχερείς τους υπολογισμούς του ETS. Η διεθνή ναυτιλία επιδίδεται κατά κύριο λόγο στις μεταφορές φορτίων στο πλαίσιο μεταβαλλόμενων εμπορικών συνθηκών σε όλο τον κόσμο. Τα περισσότερα ευρωπαϊκά πλοία φορτώνουν ή εκφορτώνουν σε λιμένες εκτός ΕΕ, οι οποίοι καθορίζονται από τον ναυλωτή. Τα πλοία δεν είναι παρόμοια, πράγμα που δυσχεραίνει τη θέσπιση σημείων αναφοράς. Χαρακτηριστικό της ναυτιλίας είναι η ύπαρξη πολλών μικρών εταιρειών, πράγμα το οποίο επιδεινώνει όλους ιδιαιτέρως το διοικητικό φόρτο που συνεπάγεται ένα ETS. Πολλά πλοία στον κλάδο των ελεύθερων μεταφορών, ο οποίος καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του ναυτιλιακού τομέα, καταπλέουν μόνο περιστασιακά σε λιμένες της ΕΕ. Ο ανεφοδιασμός πλοίων με καύσιμα κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού μπορεί να πραγματοποιηθεί σε λιμένες εκτός ΕΕ και ο υπολογισμός της κατανάλωσης καυσίμων μεταξύ λιμένων βασίζεται μόνο σε εκτιμήσεις. Υπό τις σημερινές συνθήκες, πολλές χώρες θα μπορούσαν να εμπλέκονται στην κατανομή των εκπομπών με βάση το σύστημα ETS, όπως π.χ. η χώρα του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή, του ναυλωτή, του ιδιοκτήτη αλλά και του παραλήπτη του φορτίου. Επιπλέον, ένα ευρωπαϊκό σύστημα ETS θα πρέπει να εφαρμόζεται επί όλων των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες, πράγμα που καθιστά εφικτή την πιθανότητα λήψης αντιμέτρων από χώρες εκτός ΕΕ οι οποίες δεν εφαρμόζουν το σύστημα ETS, για λογαριασμό των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους.

5.9. Η επιβολή τέλους επί των καυσίμων πλοίων ή κάποιος άλλος τρόπος φορολόγησης θα ήταν εξίσου «αποτελεσματικός» και πολύ πιο απλός στην εφαρμογή του. Επιπροσθέτως, θα είναι ευκολότερο να εξασφαλιστεί ότι οι πόροι που θα συγκεντρωνούν με αυτόν τον τρόπο θα χρησιμοποιηθούν πραγματικά για να προωθηθούν πρωτοβουλίες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων.

5.10. Στο προβλέψιμο μέλλον, τα συστήματα πρόωσης των πλοίων θα συνεχίσουν να κυριαρχούν και να χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα. Το φυσικό αέριο ως εναλλακτικό καύσιμο θα χρησιμοποιηθεί ευρύτερα όταν καταστούν διαθέσιμες οι υποδομές διανομής. Οι μελέτες σκοπιμότητας για τις κυψέλες καυσίμου που λειτουργούν με φυσικό αέριο αναφέρουν σημαντική μείωση των εκπομπών CO₂. Επιπλέον, ο ΔΝΟ θα εστιάσει τις μελλοντικές εργασίες του στη μείωση της ηχορύπανσης που προκαλούν τα πλοία.

5.11. Είναι απίθανο κατά τις δύο επόμενες δεκαετίες να διατίθενται, με τρόπο βιώσιμο, επαρκή βιοκαύσιμα για τις θαλάσσιες μεταφορές ή ό,τι η δέσμευση και αποθήκευση υδρογόνου και διοξειδίου του άνθρακα θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στη ναυτιλία. Η τεχνολογία αιολικής ενέργειας, όπως στην περίπτωση της εταιρίας Skysails, και η ηλιακή ενέργεια δεν κινούν από μόνες τους τα πλοία, αλλά μπορούν να συμβάλουν παράλληλα με τους κινητήρες. Η ηλεκτροδότηση ελλιμενισμένων πλοίων από την ξηρά («cold ironing») θα συμβάλει σε μια πιο οικολογική λειτουργία των λιμένων. Η πυρηνική πρόωση, που απαιτεί ειδική υποδομή και μέσα αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, δεν αποτελεί βιώσιμη επιλογή για τα εμπορικά πλοία.

6. Το «πρασίνισμα» της εσωτερικής ναυσιπλοΐας

6.1. Ο ρόλος που διαδραματίζει η εσωτερική ναυσιπλοΐα στις ευρωπαϊκές εσωτερικές μεταφορές δεν είναι αμελητέος, δεδομένου ότι το μερίδιο των ποτάμιων μεταφορών αντιστοιχεί στο 5,3 % των συνολικών χερσαίων μεταφορών στην ΕΕ, ενώ σε συγκεκριμένες περιοχές με μεγάλες πλωτές αρτηρίες υπερβαίνει ενίοτε το 40 %. Πρόκειται για ένα αξιόπιστο, αποτελεσματικό από άποψη κόστους, ασφαλή και ενεργειακά αποδοτικό τρόπο μεταφοράς. Η προαγωγή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των κύριων στόχων της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ. Η ευρύτερη χρήση τους είναι το κλειδί για τη μείωση των εκπομπών CO₂ του τομέα των μεταφορών. Αυτό συνάδει με την πολιτική αντιμετώπισης της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης της ΕΕ.

⁽¹¹⁾ Η προληπτική δράση κατά της ρύπανσης από πλοία θα ενισχυθεί περαιτέρω με τη μελλοντική εφαρμογή των πλέον πρόσφατων Διεθνών Συμβάσεων για τα συστήματα υφαλοχρωματισμού, το υδάτινο έρμα, την ανέλκυση των ναυαγίων, τα καύσιμα των πλοίων και την ανακύκλωση των πλοίων (η οποία θα υιοθετηθεί το 2009).

⁽¹²⁾ Η HELMERPA, η οποία ιδρύθηκε το 1981, αποτέλεσε πρότυπο για τη δημιουργία των αντίστοιχων Ενώσεων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος CYMEPA, TURMEPA, AUSMEPA, NAMEPA, UKRMEPA, URUMEPA και INTERMEPA.

⁽¹³⁾ Το οποίο καθιέρωσε η Διεθνής Οργάνωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko) το 2005.

⁽¹⁴⁾ Καθιερώθηκε στο HB, info@flyingforest.org

⁽¹⁵⁾ Εδρεύει στις Κάτω Χώρες, www.greenaward.org

6.2. Παραδοσιακά, η εσωτερική ναυσιπλοία ρυθμίζεται από τους κανόνες της Κεντρικής Επιτροπής για τη Ναυσιπλοία στο Ρήνο (KEP), η οποία εισήγαγε αυστηρά τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας. Η νομοθεσία που έχει ως βάση της τη Σύμβαση του Μανχάιμ εφαρμόζεται στις παρόχθιες χώρες του Ρήνου και περιέχει διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια, την ευθύνη και την πρόληψη της ρύπανσης. Χάρη στα υψηλά αυτά πρότυπα η εσωτερική ναυσιπλοία χαρακτηρίζεται από υψηλό ενοποιημένο επίπεδο ποιότητας και ασφαλείας εξοπλισμού των σκαφών και κατάρτισης των πληρωμάτων. Η ΕΕ, βασισμένη στις διατάξεις της Σύμβασης του Μανχάιμ, εισήγαγε πρόσφατα, με την Οδηγία 2006/87/ΕΚ, ολοκληρωμένες τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας.

6.3. Η νομοθεσία της ΕΕ ⁽¹⁶⁾ θέτει όρια εκπομπών για την ποιότητα των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας. Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ⁽¹⁷⁾ σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων είχε ως σκοπό να εισαγάγει μείωση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων τόσο για τα σκάφη της θαλάσσιας όσο και της εσωτερικής ναυσιπλοίας. Ο κλάδος της εσωτερικής ναυσιπλοίας υποστήριζε τη μείωση της περιεκτικότητας σε θείο των καυσίμων σε μία μόνο φάση από 1 000 μέρη ανά εκατομμύριο (ppm) σε 10 μέρη ανά εκατομμύριο (ppm). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε πρόσφατα την πρόταση του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοίας και αποφάσισε τη μείωση σε μία μόνο φάση της περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο στα 10 μέρη ανά εκατομμύριο (ppm) από το 2011. Η εσωτερική ναυσιπλοία αναμένεται να επωφεληθεί σύντομα από τη χρήση συστημάτων μηδενικών εκπομπών όπως οι κυψέλες καυσίμου. Συγκεκριμένα, υπάρχουν ήδη τα παραδείγματα του νέου ποταμόπλοιου «ComproCa-Nord», του νεοαναπηγηθέντος δεξαμενόπλοιου Futura στη Γερμανία και του ολλανδικού υδρογονοκίνητου υβριδικού ρυμουλκού λιμένος με σχεδόν μηδενικές εκπομπές ρύπων. Επιπλέον, νέα νομοθεσία ⁽¹⁸⁾ ρυθμίζει τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων οδικώς, σιδηροδρομικώς ή μέσω εσωτερικής ναυσιπλοίας τόσο στο εσωτερικό όσο και μεταξύ των κρατών μελών.

6.4. Με την πρόσφατη διεύρυνση της ΕΕ, το δίκτυο των εσωτερικών πλωτών οδών επεκτάθηκε από τη Βόρεια Θάλασσα στον Εύξεινο

Πόντο μέσω της σύνδεσης των ποταμών Ρήνου και Δούναβη. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί της Ευρώπης προσφέρουν μεγάλο δυναμικό για αξιόπιστες εμπορευματικές μεταφορές και παρουσιάζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς, οι οποίοι συχνά αντιμετωπίζουν προβλήματα συμφόρησης και χωρητικότητας.

6.5. Δεν θα ήταν ρεαλιστικό να αντιμετωπιστεί η εσωτερική ναυσιπλοία όπως οι εθνικές δραστηριότητες που μπορούν να ρυθμιστούν με εθνική ή περιφερειακή νομοθεσία. Σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοίας με κροατική, ουκρανική, σερβική και μολδαβική σημαία διαπλέουν τους ποταμούς και τις διώρυγες της Ευρώπης, ενώ η επικείμενη ελευθέρωση των ποτάμιων μεταφορών της Ρωσίας και η πρόσβαση σε αυτές των μεταφορέων της ΕΕ και αντιστρόφως θα προσδώσει διεθνή διάσταση και στην εσωτερική ναυσιπλοία της ΕΕ.

6.6. Μία από τις σημαντικότερες προϋποθέσεις και προκλήσεις για την αξιοπιστία της εσωτερικής ναυσιπλοίας είναι η βελτίωση των φυσικών υποδομών, ώστε να εξαιρεθούν τα σημεία συμφόρησης, και η απαραίτητη συντήρηση. Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει προηγούμενη σχετική γνωμοδότηση ⁽¹⁹⁾ και ελπίζει ότι οι δράσεις στο πλαίσιο του προγράμματος NAIADES ⁽²⁰⁾ θα αναζωογονήσουν την εσωτερική ναυσιπλοία και θα καταστήσουν δυνατή τη χρηματοδότηση έργων για την ανάπτυξη των υποδομών της.

6.7. Η εσωτερική ναυσιπλοία δεν θα πρέπει να πρωτοστατήσει στην εσωτερική του εξωτερικού κόστους, δεδομένου ότι το μερίδιό της στις μεταφορές είναι σχετικά περιορισμένο. Οποιαδήποτε πολιτική φορολόγησης των εκπομπών CO₂ της εσωτερικής ναυσιπλοίας αναμένεται να προσκρούσει σε νομικές δυσχέρειες, επειδή σύμφωνα με τη Σύμβαση του Μανχάιμ (1868), δεν μπορούν να επιβληθούν τέλη στο Ρήνο. Σχεδόν το 80 % της εσωτερικής ναυσιπλοίας πραγματοποιείται κατά μήκος του ποταμού Ρήνου. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η ασυμβατότητα των νομικών καθεστώτων της Σύμβασης του Ρήνου και της Σύμβασης του Δούναβη δημιουργεί προβλήματα για την περιβαλλοντική νομοθεσία στο Δούναβη. Για το λόγο αυτό, συνιστά να ενταθούν οι προσπάθειες της ΕΕ για τη μελλοντική καθιέρωση ενιαίων κανόνων (περιβαλλοντικών, κοινωνικών, τεχνικών), με στόχο τη διευκόλυνση της εσωτερικής ναυσιπλοίας.

Βρυξέλλες, 13 Μαΐου 2009

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI

⁽¹⁶⁾ Οδηγία ΕΚ/26/2004, ΕΕ L 225, 25.6.2004, σελ. 3.

⁽¹⁷⁾ COM (2007) 18.

⁽¹⁸⁾ Οδηγία ΕΚ/68/2008, ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σελ. 13.

⁽¹⁹⁾ ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σελ. 218

⁽²⁰⁾ COM (2006) 6.