

utorak, 27. travnja 2021.

P9_TA(2021)0131

Učinkovitiji i čišći pomorski promet

Rezolucija Europskog parlamenta od 27. travnja 2021. o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čišći pomorski promet (2019/2193(INI))

(2021/C 506/03)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. siječnja 2020. o europskom zelenom planu ⁽¹⁾,
 - uzimajući u obzir svoje stajalište usvojeno u prvom čitanju 16. rujna 2020. o globalnom sustavu prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima ⁽²⁾,
 - uzimajući u obzir 3. izvješće Međunarodne pomorske organizacije o emisijama stakleničkih plinova ⁽³⁾,
 - uzimajući u obzir završno izvješće o 4. studiji Međunarodne pomorske organizacije o stakleničkim plinovima ⁽⁴⁾,
 - uzimajući u obzir Ministarsku deklaraciju koju su u prosincu 2019. donijele ugovorne stranke Konvencije o zaštiti morskog okoliša i obalnog područja Sredozemlja (Barcelonska konvencija),
 - uzimajući u obzir godišnje izvješće Komisije za 2019. o emisijama CO₂ iz pomorskog prometa,
 - uzimajući u obzir Direktivu 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva ⁽⁵⁾,
 - uzimajući u obzir članak 54. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir mišljenje Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A9-0029/2021),
- A. budući da pomorski promet i luke imaju ključnu ulogu za gospodarstvo EU-a, s obzirom na to da se gotovo 90 % europske vanjske trgovine robom obavlja morskim putem ⁽⁶⁾, te važnu ulogu za turizam; budući da su pomorski promet i luke ključni za osiguravanje neprekinutih lanaca opskrbe, kao što se pokazalo tijekom pandemije bolesti COVID-19; budući da je doprinos ukupnog gospodarskog učinka pomorskog sektora EU-a BDP-u Unije u 2018. iznosio 149 milijardi EUR i da taj sektor podržava više od 2 milijuna radnih mjesta ⁽⁷⁾; budući da je njegov izravni gospodarski učinak u 2018. obuhvaćao 685 000 radnih mjesta na moru i kopnu u EU-u; budući da je 40 % bruto tonaže svjetske flote pod kontrolom EU-a;
- B. budući da je pomorski prijevoz robe i putnika ključan čimbenik ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije EU-a, posebno u slučaju povezivosti i pristupačnosti perifernih, otočnih i najudaljenijih regija; budući da bi u tom pogledu EU trebao ulagati u konkurentnost pomorskog sektora i njegovu sposobnost za ostvarenje održivog prijelaza;
- C. budući da bi pomorski sektor EU-a trebao doprinijeti i rješavanju gubitka biološke raznolikosti i uništavanja okoliša te ostvarenju ciljeva europskog zelenog plana i strategije za bioraznolikost do 2030.;

⁽¹⁾ Usvojeni tekstovi, P9_TA(2020)0005.

⁽²⁾ Usvojeni tekstovi, 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⁾ SL L 307, 28.10.2014., str. 1.

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

⁽⁷⁾ Oxford Economics (2020): The economic value of the EU shipping industry. (Ekonomska vrijednost pomorske industrije EU-a.)

utorak, 27. travnja 2021.

- D. budući da su zdravi oceani, kao i očuvanje i obnova njihovih ekosustava, ključni za čovječanstvo jer reguliraju klimu, proizvode barem polovicu kisika u Zemljinoj atmosferi i stanište su biološke raznolikosti, izvor sigurnosti opskrbe hranom u svijetu i ljudskog zdravlja te izvor gospodarskih djelatnosti, uključujući ribarstvo, promet, trgovinu, turizam, izvore obnovljive energije i proizvode za zaštitu zdravlja, koje bi se trebale temeljiti na načelu održivosti;
- E. budući da je pomorski sektor reguliran na razini EU-a i na međunarodnoj razini te da se i dalje uvelike oslanja na fosilna goriva; budući da se trenutačno provodi revizija sustava za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija CO₂ iz pomorskog prometa, koja je usmjerena na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa u vodama EU-a;
- F. budući da taj sektor kontinuirano ulaže napore da ostvari ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova poštovanjem postojećeg regulatornog okvira i provedbom dosadašnjeg tehnološkog napretka;
- G. budući da su stoga odgovarajuća financijska sredstva ključna za postizanje tog nužnog prijelaza; budući da su daljnja istraživanja i inovacije ključni za uvođenje pomorskog prometa s nultom stopom emisija ugljika;
- H. budući da se iz međunarodnog pomorskog prometa ispušta oko 940 milijuna tona CO₂ godišnje, što znači da je taj promet odgovoran za otprilike 2,5 % globalnih emisija stakleničkih plinova⁽⁸⁾; budući da pomorski promet također djeluje na okoliš utječući na klimatske promjene i različite izvore onečišćenja, posebno otplinjavanjem, puštanjem motora da rade u lukama, ispuštanjem balastnih voda, ugljikovodicima, teškim metalima i kemikalijama, kontejnerima izgubljenim na moru, što pak utječe na biološku raznolikost i ekosustave; budući da su propisi Međunarodne pomorske organizacije (IMO) o smanjenju emisija SO_x prvi put stupili na snagu 2005. temeljem Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL) i budući da su granične vrijednosti za emisije SO_x od tada postupno postrožene te maksimalni dopušteni sadržaj sumpora trenutačno iznosi 0,5 %, a u područjima kontrole emisija 0,1 %; budući da bi ta odluka trebala doprinijeti smanjenju emisija; budući da IMO 2021. namjerava postići dogovor o globalnoj uredbi o ograničenjima „emisija crnog ugljika”; budući da je pomorski promet energetski najučinkovitiji način prometa koji se temelji na količini prevezenog tereta i odgovarajućim emisijama po toni prevezene robe i po prijađenom kilometru;
- I. budući da bi se, ako se mjere za ublažavanje ne uvedu brzo, emisije iz međunarodnog pomorskog prometa do 2050. mogle povećati s oko 90 % emisija iz 2008., koliko su iznosile 2018., na od 90 do 130 % emisija iz 2008.⁽⁹⁾, čime se ne bi u dovoljnoj mjeri pridonijelo ostvarenju ciljeva Pariškog sporazuma;
- J. budući da je potrebno ograničiti i na temelju procjene učinka mjerodavnog zakonodavstva rješavati sve emisije iz pomorskog sektora koje štete kvaliteti zraka i zdravlju građana;
- K. budući da bi se EU trebao zalagati za vrlo ambiciozno smanjenje emisija u pomorskom sektoru na međunarodnoj razini i na razini EU-a;
- L. budući da bi čiste tehnologije i rješenja trebalo prilagoditi vrsti plovila i segmentu pomorskog prometa; budući da su istraživanje i ulaganja te odgovarajuća potpora ključni za osiguravanje inovativnih rješenja i održive tranzicije u pomorskom sektoru;
- M. budući da se javnim i privatnim ulaganjima povezanim s dekarbonizacijom pomorskog sektora moraju poštovati Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja⁽¹⁰⁾ i ključna načela pravedne tranzicije, kao što su otvaranje kvalitetnih radnih mjesta, jamstva u pogledu prekvalifikacije i prerazmjешtanja te strukturne mjere u pogledu zdravlja i sigurnosti za sve radnike, uz poseban naglasak na prilikama za žene i mlade kako bi radna snaga u pomorskom sektoru postala raznolikija; budući da su odgovarajuće osposobljavanje i dostojanstveni uvjeti rada za osoblje u pomorskom sektoru ključni, među ostalim i da bi se spriječili incidenti, uključujući okolišne incidente;

⁽⁸⁾ Treća studija IMO-a o stakleničkim plinovima.

⁽⁹⁾ Četvrta studija IMO-a o stakleničkim plinovima.

⁽¹⁰⁾ SL L 198, 22.6.2020., str. 13.

utorak, 27. travnja 2021.

- N. budući da Komisija trenutačno radi na procjeni učinka uključivanja pomorskog prometa u sustav EU-a za trgovanje emisijama (ETS);
- O. budući da je do 2050. potrebno provesti klimatski neutralnu tranziciju sektora pomorskog prometa kako bi se ostvarili ciljevi zelenog plana;

Programi poticaja za čistu energiju

1. žali što je na europskom tržištu došlo do narušavanja tržišnog natjecanja između fosilnih goriva, koja profitiraju od povoljnijeg poreznog tretmana, i čistih alternativnih goriva iz obnovljivih izvora; poziva Komisiju da to ispravi i predloži da se ponovno uspostave pravila pravednog tržišnog natjecanja i to primjenom načela „onečišćivač plaća” na pomorski promet i poticanjem, uključujući poreznim olakšicama, na uporabu alternative za teška goriva u pomorskom sektoru koje znatno smanjuju utjecaj na klimu i okoliš;
2. prepoznaje utjecaj uporabe teškog loživog ulja; ističe da je potrebno na učinkoviti način pristupiti rješavanju emisija goriva iz brodova te postupno ukinuti uporabu teškog loživog ulja u pomorskom prometu, i to ne samo kao goriva, već i kao tvari za miješanje za brodska goriva; napominje da je potrebno težiti tehnološkoj neutralnosti dok je to u skladu s ciljevima EU-a u području okoliša; napominje da na pomorski promet utječe nedostatak odgovarajućih kriterija za prestanak statusa otpada usklađenih na razini EU-a; ističe da je potrebno spriječiti istjecanje ugljika i očuvati konkurentnost europskog sektora pomorskog prometa;
3. podsjeća na to da bi pomorski sektor trebao doprinijeti naporima Unije u smanjenju emisija stakleničkih plinova te osigurati pritom konkurentnost sektora; ističe da je potrebno iskoristiti sve postojeće mogućnosti za smanjenje emisija iz pomorskog prometa te u njih ulagati, uključujući prijelazne tehnologije kao alternativu teškim loživim uljima, usporedno s istraživanjem i financiranjem dugoročnih rješenja s nultom stopom emisija; svjestan je važnosti prijelaznih tehnologija, kao što je UPP i infrastruktura za UPP, za postupan prijelaz na alternativna rješenja s nultom stopom emisija u pomorskom sektoru;
4. podsjeća na obvezu koju je preuzela EU o postizanju klimatske neutralnosti najkasnije do 2050., u skladu s Pariškim sporazumom; u tom pogledu ističe vodeću ulogu EU-a i potrebu da se o smanjenju emisija stakleničkih plinova iz sektora pomorskog prometa također pregovara na međunarodnoj razini u okviru IMO-a s obzirom na međunarodnu i konkurentnu dimenziju sektora pomorskog prometa; podsjeća na prethodna stajališta Parlamenta o uključivanju pomorskog sektora u sustav EU-a za trgovanje emisijama ⁽¹¹⁾, uključujući o ažuriranju procjene učinka ⁽¹²⁾;
5. poziva Komisiju i države članice da, uzimajući u obzir početnu strategiju IMO-a o smanjenju emisija stakleničkih plinova iz brodova donesenu 2018. i njezinu predstojeću reviziju, iskoriste svoj utjecaj u IMO-u te se pobrinu za to da se donesu konkretne mjere kako bi se utro ambiciozan i realističan put prema pomorskom prometu s nultom stopom emisija i koji je u skladu s temperaturnim ciljem iz Pariškog sporazuma, čime bi se doprinijelo stvaranju ravnopravnih uvjeta na međunarodnoj razini;
6. poziva Komisiju da u okviru pomorske inicijative FuelEU uzme u obzir ne samo intenzitet ugljika goriva nego i tehničke i operativne mjere kojima bi se povećala učinkovitost plovila i njihovih operacija; podsjeća da je u kontekstu revizije Uredbe (EU) 2015/757 ⁽¹³⁾ Parlament pozvao broderska društva da do 2030. postignu cilj smanjenja emisija od 40 % kao prosjek za sva plovila pod njihovom odgovornošću, u usporedbi s prosječnom učinkovitošću po kategoriji plovila jednake veličine i vrste; dodaje da bi ta inicijativa trebala uključivati i pristup koji se temelji na životnom ciklusu i uključuje sve emisije stakleničkih plinova; ističe da alternativna goriva koja na osnovi životnog ciklusa ne ispunjuju prag od 70 % iz preinačene Direktive o energiji iz obnovljivih izvora (RED II) ne bi trebala biti dopuštena za potrebe usklađenosti s propisima;

⁽¹¹⁾ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

⁽¹²⁾ Usvojeni tekstovi, P9_TA(2020)0219.

⁽¹³⁾ Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

utorak, 27. travnja 2021.

Pomorske luke i teret

7. podsjeća da je potrebno poticati sve dionike na suradnju, kao i razmjenu najbolje prakse između luka, sektora pomorskog prometa te dobavljača goriva i energije, kako bi se razvio opći okvir politike dekarbonizacije luka i obalnih područja; potiče lučke uprave da uspostave metode održivog upravljanja i da ih certificiraju primjenom metodologija koje uključuju procjenu životnog ciklusa lučkih usluga, kao što je omogućeno deklaracijom ekološkog proizvoda;

8. ističe da su prekomorska područja, uključujući najudaljenije regije te prekomorske zemlje i područja, i luke koje se u njima nalaze s obzirom na svoju stratešku lokaciju od iznimne važnosti za europski suverenitet te europsku i međunarodnu pomorsku trgovinu; ističe da su pokretači ulaganja za te luke vrlo različiti te mogu biti usmjereni na podupiranje njihove klasične uloge prihvata brodova (utovar, istovar, skladištenje i prijevoz robe) ili osiguranje multimodalnih veza, izgradnju energetske infrastruktura, razvoj otpornosti na klimatske promjene te općenitu ekologizaciju i digitalizaciju plovila; poziva na daljnja ulaganja u luke koje se nalaze u prekomorskim područjima kako bi ih se pretvorilo u strateške klastere za multimodalni promet, proizvodnju, skladištenje i distribuciju energije te turizam;

9. ističe prekograničnu dimenziju morskih luka; naglašava ulogu luka kao klastera svih vrsta prijevoza, energije, industrije i plavog gospodarstva; prepoznaje sve veći razvoj lučke suradnje i grupiranja u klastere;

10. uviđa pozitivnu ulogu europskog pomorskog klastera i pozitivan razvoj na međunarodnoj razini u pogledu poticanja inovacija i smanjenja emisija iz pomorskog prometa te poziva Komisiju i države članice da podrže inicijative kojima se doprinosi tim pozitivnim pomacima;

11. poziva Komisiju da zakonodavnim putem podrži cilj nulte stope zagađenja (emisije stakleničkih plinova i onečišćivača zraka) na vezu te da promiče razvoj i uvođenje čistih, multimodalnih rješenja u lukama s pomoću pristupa temeljenog na koridorima; posebno poziva Komisiju da poduzme hitne mjere u cilju reguliranja pristupa lukama EU-a za brodove koji najviše zagađuju na temelju okvira Direktive o nadzoru države luke⁽¹⁴⁾ te da daje poticaje i podršku za korištenje mogućnosti napajanja brodova čistom električnom energijom u lukama ili bilo kojih drugih tehnologija za uštedu energije koje znatno utječu na smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka; žali zbog odgode revizije Direktive 2014/94/EU; potiče Komisiju da što prije predloži reviziju Direktive 2014/94/EU kako bi se uključili poticaji za države članice i luke radi bržeg uvođenja potrebne infrastrukture; poziva Komisiju da predloži i reviziju Direktive 2003/96/EZ⁽¹⁵⁾;

12. poziva Komisiju da izradi strategiju za luke s nultom stopom emisija te da podrži inicijative s pristupom „odozdo prema gore“, uključujući mjere kojima se potiče razvoj lučkih industrija specijaliziranih za kružno gospodarstvo, posebno kako bi se poboljšala uporaba otpada s brodova koji se prikuplja i obrađuje u lukama;

13. poziva Komisiju da u okviru zelenog plana promiče promjenu načina prijevoza na pomorski promet na kratke udaljenosti, zajedno sa željeznicom i unutarnjim plovnim putovima, kao održivu alternativu cestovnom i zračnom prijevozu tereta i putnika; naglašava važnu ulogu pomorskog prometa na kratkim udaljenostima u postizanju ciljeva promjene načina prijevoza kako bi se smanjila prometna zagušenost i emisije te kao korak prema vrsti prijevoza s nultom stopom emisija; naglašava da je važno da se u tu svrhu pokrene strategija obnove flote EU-a i naknadne ugradnje radi promicanja njegove zelene i digitalne tranzicije i poticanja konkurentnosti europskog sektora pomorske tehnologije; u tu svrhu podsjeća na potrebu za infrastrukturnom mrežom koja može podržati taj intermodalni kapacitet, što podrazumijeva ispunjavanje obveza ulaganja za mrežu TEN-T u okviru Instrumenta za povezivanje Europe (CEF);

14. ističe da bi se jačanjem neprekinutih multimodalnih prometnih veza između luka i mreže TEN-T te povećanjem interoperabilnosti među različitim vrstama prijevoza uklonila uska grla i smanjila zagušenost; naglašava važnost morskih luka i luka unutarnjih voda kao strateških i multimodalnih čvorišta mreže TEN-T;

⁽¹⁴⁾ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.).

⁽¹⁵⁾ Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (SL L 283, 31.10.2003., str. 51.).

utorak, 27. travnja 2021.

15. poziva i na jasnu strategiju za promicanje „Roll-On-Roll-Off” (ro-ro) prijevoza tereta, čime bi se smanjila prisutnost teških teretnih vozila na cestama; potiče Komisiju da poduzme konkretnije korake kako bi cilj izbjegavanja dugog i ekološki štetnog cestovnog prometa uključila u svoju pomorsku politiku i to tako da potiče dostavu u malim lukama bližim krajnjim destinacijama;

16. poziva Komisiju da vrati smisao pojmu morskih autocesta kao sastavnom dijelu mreže TEN-T, jer je to ključno za omogućivanje uspostave pomorskih veza i usluga na kratke udaljenosti kao održivih alternativa kopnenom prometu, da olakša suradnju među morskim lukama i poveznicu s njihovim zaledem i pojednostavi pristupne kriterije, posebno kada je riječ o povezanosti luka izvan osnovne mreže, te da osigura značajnu financijsku potporu pomorskim vezama koje su alternativa kopnenom prometu, kao i da osigura njihovu povezanost s mrežama željeznice;

17. smatra da su održivi europski sektor pomorskog prometa i infrastruktura prilagođena budućnosti, uključujući mrežu TEN-T i njezino buduće proširenje, od ključne važnosti za ostvarenje klimatski neutralnog gospodarstva; ističe da su za postotno povećanje prijevoza tereta u EU-u vodenim putem koje je predviđeno europskim zelenim planom potrebni konkretan plan ulaganja EU-a i konkretne mjere na razini EU-a;

Područja kontrole emisija i IMO

18. naglašava da je na području svih mediteranskih zemalja potrebno hitno uspostaviti područje kontrole emisija sumpora (SECA) u zraku u svrhu očuvanja zdravlja i okoliša; poziva Komisiju i države članice da aktivno podupru podnošenje prijedloga o takvom području IMO-u prije 2022. godine; također potiče države članice da podrže načelo brzog određivanja područja kontrole emisija dušikovih oksida (NECA) čiji je cilj smanjenje emisija dušika na Sredozemlju;

19. poziva Komisiju da područja nadzora emisija proširi na sva mora Unije kako bi se na homogen način smanjila dopuštena razina emisija NO_x i SO_x koja potječe od plovila; naglašava da kumulativno smanjenje emisija sumporova oksida i dušikova oksida izravno utječe na smanjenje sitnih čestica (PM10 i PM2,5);

20. ističe da bi EU trebao dati primjer drugima donošenjem ambicioznih zakonskih zahtjeva za čisti pomorski promet, uz podržavanje i promicanje mjera koje su barem jednako toliko ambiciozne u međunarodnim forumima kao što je Međunarodna pomorska organizacija, čime će se sektoru pomorskog prometa omogućiti da postupno eliminira svoje emisije stakleničkih plinova na globalnoj razini u skladu s Pariškim sporazumom;

Plovila i pogon

21. poziva Komisiju, brodovlasnike i brodare da osiguraju provedbu svih raspoloživih operativnih i tehničkih mjera za postizanje energetske učinkovitosti, naročito kada je riječ o optimizaciji brzine, uključujući, prema potrebi, sporu plovidbu, inovaciju u hidrodinamici, optimizaciju plovnih putova, uvođenje novih pogonskih metoda kao što su tehnologije pogona s pomoću vjetera, optimizaciju plovila i bolju optimizaciju u pomorskom logističkom lancu;

22. napominje da u pomorskom sektoru brodovlasnik nije nužno ista osoba ili subjekt koji brodom upravlja u komercijalne svrhe; stoga smatra da bi se načelo „onečišćivač plaća” trebalo primjenjivati na stranu odgovornu za komercijalne operacije broda, odnosno na poslovnog subjekta koji plaća gorivo koje brod troši, na primjer brodovlasnika, upravitelja ili zakupoprmatelja na određeno vrijeme odnosno zakupoprmatelja broda bez posade, te da bi se ta strana trebala smatrati odgovornom;

23. prima na znanje da digitalizacija i automatizacija pomorskog sektora, luka i brodova može znatno doprinijeti smanjenju emisija sektora te da može imati ključnu ulogu u dekarbonizaciji sektora u skladu s ambicijama zelenog plana, posebno povećanom razmjenom ažuriranih i provjerenih podataka koji se mogu koristiti za obavljanje tehničkih operacija i održavanje, primjerice za predviđanje najučinkovitije putanje broda na određenoj ruti u pogledu potrošnje goriva te za optimizaciju pristajanja u lukama, što doprinosi smanjenju vremena čekanja za plovila u lukama, a time i emisija; ističe da je potrebno koristiti digitalizaciju kao sredstvo za poboljšanje suradnje između dionika u sektoru, čime se poboljšava energetska učinkovitost brodova kako bi im se omogućilo da ispune standarde za kontrolu emisija, a ujedno olakšalo upravljanje rizicima za okoliš; poziva na djelovanje i ulaganje u području digitalizacije, istraživanja i inovacija, posebno u pogledu razvoja i usklađenog prekograničnog uvođenja sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava (VTMIS); napominje da će širenje digitalizacije i automatizacije u broderskoj industriji dovesti do promjena u pojedinačnim opisima radnih mjesta i potrebnim vještinama; ističe da će se od pomoraca zahtijevati te različite vještine i različita područja znanja, posebno u pogledu informacijske tehnologije, kako bi se zajamčila sigurnost brodova i operativna učinkovitost;

utorak, 27. travnja 2021.

24. pozdravlja novo ograničenje IMO-a u pogledu udjela sumpora u gorivima na 0,5 % od 1. siječnja 2020. i naglašava da to ne bi smjelo dovesti do toga da se umjesto zraka onečišćuje voda; stoga poziva Komisiju i države članice da se, u skladu s Direktivom (EU) 2019/883⁽¹⁶⁾, na razini IMO-a zalažu za sveobuhvatno razmatranje ekoloških učinaka ispuštanja otpadnih voda iz ispiraća plinova s otvorenom petljom i drugih ostataka tereta u more te da zajamči da se otpadne vode i drugi ostaci pravilno prikupljaju i obrađuju u lučkim uređajima za prihvat; u tom pogledu snažno potiče države članice da zabrane ispuštanje otpadnih voda iz ispiraća plinova s otvorenom petljom i drugih ostataka tereta u njihovim teritorijalnim vodama u skladu s Direktivom 2000/60/EZ⁽¹⁷⁾; ističe da bi od samog početka, na temelju analize životnog ciklusa, prednost trebala dati održivim rješenjima; napominje da je svrha ispiraća plinova s otvorenom petljom smanjiti onečišćenje zraka i da se u njih ulagalo; ističe da upotreba ispiraća plinova s otvorenom petljom utječe na okoliš i pozdravlja činjenicu da Međunarodna pomorska organizacija proučava njihov dugoročni učinak; u tom pogledu poziva Komisiju da na temelju procjene učinka provede postupno ukidanje upotrebe ispiraća plinova s otvorenom petljom kako bi se što prije ispoštovala ograničenja emisija, u skladu s okvirom IMO-a i Konvencijom MARPOL-a;

25. poziva Komisiju da u buduću inicijativu FuelEU Maritime uključi alternativne pogonske sustave, uključujući energiju vjetra i solarnu energiju; poziva Komisiju da ocijeni aktualne inicijative i projekte u području pomorskog teretnog prometa na jedreni pogon i da se pobrine za to da su pogonski sustavi prijevoza prihvatljivi za financiranje europskim sredstvima;

26. poziva Komisiju da uspostavi mjere, popraćene potrebnim sredstvima, kojima će se europskim brodogradilištima omogućiti da dodatno investiraju u održive, socijalne i digitalizirane postupke proizvodnje u brodogradnji i remontu brodova, što je od ključne važnosti za stvaranje radnih mjesta, čime se podupire prijelaz na model kružnog gospodarstva kojim se uzima u obzir cijeli životni ciklus plovila; naglašava da je važno podržavati i razvijati održiva rješenja za izgradnju i rastavljanje plovila unutar Unije u skladu s novim akcijskim planom za kružno gospodarstvo; u tom pogledu ističe da bi brodogradilišta trebala primijeniti dužnu pažnju u svojim lancima vrijednosti u EU-u i izvan njega, u skladu sa standardima OECD-a i UN-a, kako bi se mogli izbjeći štetni učinci na okoliš pri rastavljanju plovila;

Financiranje sredstvima EU-a

27. poziva Komisiju da u okviru svojih europskih programa financiranja, a posebno programa Obzor Europa i InvestEU, podrži istraživanje i uvođenje čistih tehnologija i goriva; ističe potencijal električne energije iz dodatnih obnovljivih izvora, uključujući zeleni vodik, amonijak i pogon na vjetar; u tom pogledu ističe financijske posljedice prijelaza na čista alternativna goriva za pomorsku industriju, za lanac opskrbe gorivom na kopnu i za luke; smatra da su luke prirodna čvorišta proizvodnje, skladištenja, distribucije i prijevoza čistih alternativnih goriva; poziva da se u okviru programa Obzor Europa obnove pozivi za projekte zelenog plana koje je Komisija pokrenula u okviru Obzora 2020., posebno kako bi se ekologiziralo pomorski sektor i poduprlo istraživanje i inovacije te uvođenje alternativnih rješenja teškim gorivima kojima se znatno smanjuje utjecaj pomorskog sektora na klimu i okoliš;

28. poziva Komisiju da projekte usmjerene na dekarbonizaciju pomorskog prijevoza i na smanjenje emisija onečišćujućih tvari, uključujući potrebnu lučku infrastrukturu i objekte, učini prihvatljivima u okviru kohezijske politike i europskih strukturnih i investicijskih fondova, CEF-a i zelenog plana te da na raspolaganje stavi sredstva i poticaje za potporu pomorskom sektoru u prijelazu prema gospodarstvu s nultom stopom emisija ugljika, uzimajući pritom u obzir socijalnu dimenziju transformacije; ističe da je važno stvoriti sinergije i komplementarnosti između različitih oblika financiranja na razini EU-a bez stvaranja nepotrebnog administrativnog opterećenja koje bi odvratile privatna ulaganja i time usporilo tehnološki napredak i povećanje troškovne učinkovitosti; poziva Komisiju na promicanje zelene europske pomorske industrije na teritoriju EU-a i na ulaganja u tu industriju u okviru europskog plana industrijskog oporavka, uz preuzimanje vodstva u razvoju novih ekološki dizajniranih brodova, obnovi i modernizaciji postojećih plovila te rastavljanju;

⁽¹⁶⁾ Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o lučkim uređajima za prihvat isporuke brodskog otpada, izmjeni Direktive 2010/65/EU i stavljanju izvan snage Direktive 2000/59/EZ (SL L 151, 7.6.2019., str. 116.).

⁽¹⁷⁾ Direktiva 2000/60/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2000. o uspostavi okvira za djelovanje Zajednice u području vodne politike (SL L 327, 22.12.2000., str. 1.).

utorak, 27. travnja 2021.

29. smatra da bi se realističan proces prijelaza na ciljanu nultu stopu emisija trebao temeljiti na uključivanju i sudjelovanju sektorskih dionika te na potpori Unije u okviru odgovarajućeg proračuna i dijaloga, fleksibilnosti i ustrajnosti u poticanju potrebnih regulatornih reformi; prima na znanje da su ti uvjeti neophodni za poticanje strateške suradnje usmjerene na održivost s pomoću instrumenata poput zajednički programiranog partnerstva „Nulta stopa emisija u pomorskom prometu“;

30. podsjeća da bi ciljeve dekarbonizacije i promjene načina prijevoza trebalo poduprijeti CEF-om, koji mora imati koristi od povećanih proračunskih sredstava;

31. u tom pogledu žali zbog odluke Vijeća o smanjenju proračunskih sredstava za programe usmjerene na budućnost, kao što su CEF, InvestEU i Obzor Europa; napominje da je za ambiciozan plan EU-a za dekarbonizaciju potrebno osigurati odgovarajuća sredstva i instrumente financiranja;

32. podsjeća da Europska investicijska banka (EIB) osigurava potporu za zajmove kapitala s povoljnim uvjetima; smatra, međutim, da bi trebalo sniziti prag za financiranje manjih projekata; ističe u tom pogledu da bi se u okviru programa Jamstvo za zeleno brodarstvo (GSG) usmjerenog na bržu provedbu ulaganja europskih brodarskih društava u zelenije tehnologije trebala osigurati i potpora manjim transakcijama, kao i fleksibilniji uvjeti zajma; nadalje, smatra da bi EIB trebao osigurati financiranje za brodograditelje prije isporuke i poslije isporuke, čime bi se znatno unaprijedile provedba i održivost projekata;

33. ističe da bi prijelaz na dekarbonizaciju i stimulans programa poticaja za čistu energiju u sektoru pomorskog prometa zahtijevali prekvalifikaciju i osposobljavanje radnika; podsjeća da bi za to pitanje trebalo predvidjeti financijska sredstva EU-a i država članica; potiče Komisiju na uspostavu mreže na razini EU-a za razmjenu dobre prakse u pogledu prilagodbe radne snage novim potrebama sektora;

34. podržava Komisijinu reviziju smjernica o državnim potporama u svim relevantnim sektorima, uključujući promet, posebno pomorski, kako bi se primjernom načela „pravedne tranzicije“ i omogućavanjem izravne potpore nacionalnih vlada ulaganjima u dekarbonizaciju i čistu energiju postigli ciljevi europskog zelenog plana; poziva Komisiju da ispita dopuštaju li se trenutačnim poreznim olakšicama nepravedni međusektorski uvjeti tržišnog natjecanja; potiče Komisiju da razjasni pitanje državnih potpora za projekte u području održivog pomorskog prometa;

35. naglašava gospodarske posljedice krize uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19 u sektoru vodnog prometa, a posebno javnom putničkom prometu; poziva države članice da sektor vodnog prometa uključe kao prioritet u svoje nacionalne planove za oporavak kako bi se osigurao njegov sveobuhvatni pristup sredstvima dodijeljenima u okviru Mehanizma za oporavak i otpornost; nadalje, traži od Komisije da izradi pregled inicijativa za pametno ulaganje radi održivog i otpornog oporavka sektora;

Nadzor i provedba

36. poziva Komisiju da osigura odgovarajuću transparentnost i dostupnost informacija o utjecaju na okoliš i energetske učinkovitosti plovila te da ocijeni uspostavu sustava europske oznake, u skladu s mjerama poduzetima na razini IMO-a, koji bi trebao biti usmjeren na učinkovito smanjenje emisija i podupiranje sektora boljim pristupom financijskim sredstvima, zajmovima i jamstvima na temelju njegove učinkovitosti u pogledu emisija i poboljšanog praćenja emisija, na stvaranje koristi poticanjem lučkih uprava na uvođenje različitih naknada za lučku infrastrukturu te na povećanje privlačnosti sektora; nadalje ističe potrebu za daljnjim promicanjem, razvojem i provedbom programa „zelenih brodova“, kojim bi se u obzir trebalo uzeti smanjenje emisija, obrada otpada i utjecaj na okoliš, naročito razmjenom iskustava i stručnog znanja;

37. poziva Komisiju da predloži reviziju Direktive o nadzoru države luke kako bi se najkasnije do kraja 2021., kako je predviđeno planom rada Komisije za 2021., omogućila učinkovitija i sveobuhvatnija kontrola plovila i pojednostavljeni postupci, uključujući poticaje za usklađenost s ekološkim i socijalnim standardima te standardima iz područja javnog zdravlja i radnog prava, sigurnost na brodovima koji pristaju u luke EU-a za pomorce i lučke radnike, kao i mogućnost učinkovitih, razmjernih i odvraćajućih sankcija, uzimajući u obzir okoliš, javno zdravlje, porezno i socijalno pravo;

38. poziva Komisiju da u dogovoru s Međunarodnom organizacijom rada (MOR) poveća izgradnju kapaciteta za inspekcije i njihovu provedbu u trećim zemljama te da sa socijalnim partnerima pokrene kampanje za informiranje o pravima i obvezama na temelju Konvencije o radu pomoraca; poziva Komisiju da promiče stvaranje baze podataka MOR-a o nalazima inspekcija i pritužbama pomoraca kako bi se pomorcima i brodovlasnicima pomoglo da surađuju s najpouzdanijim službama za zapošljavanje i posredovanje koje posluju u skladu s Konvencijom o radu pomoraca;

utorak, 27. travnja 2021.

39. ističe potencijal Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA), zajedno s njezinim satelitskim sustavom Safe Sea Net, za praćenje onečišćenja naftom i nezakonitog ispuštanja ostataka goriva u more i provedbe Uredbe (EU) 2015/757; naglašava da je regionalna suradnja, uključujući suradnju s trećim zemljama, ključna u tom području, posebno na Sredozemnom moru; stoga poziva Komisiju da pojača razmjenu informacija i suradnju među zemljama;

40. naglašava da bi se predviđenim partnerstvom u kontekstu povlačenja Ujedinjene Kraljevine iz EU-a trebalo osigurati odgovarajuće ravnopravne uvjete u ekološkim i socijalnim područjima, bez prekidanja prometno-trgovinskih veza, uključujući učinkovite carinske provjere koje ne bi trebale umanjiti konkurentnost flote EU-a te bi trebale osigurati neometane prozivne operacije između luka Ujedinjene Kraljevine i EU-a;

o

o o

41. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.
