



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.6.28.
COM(2013) 479 final

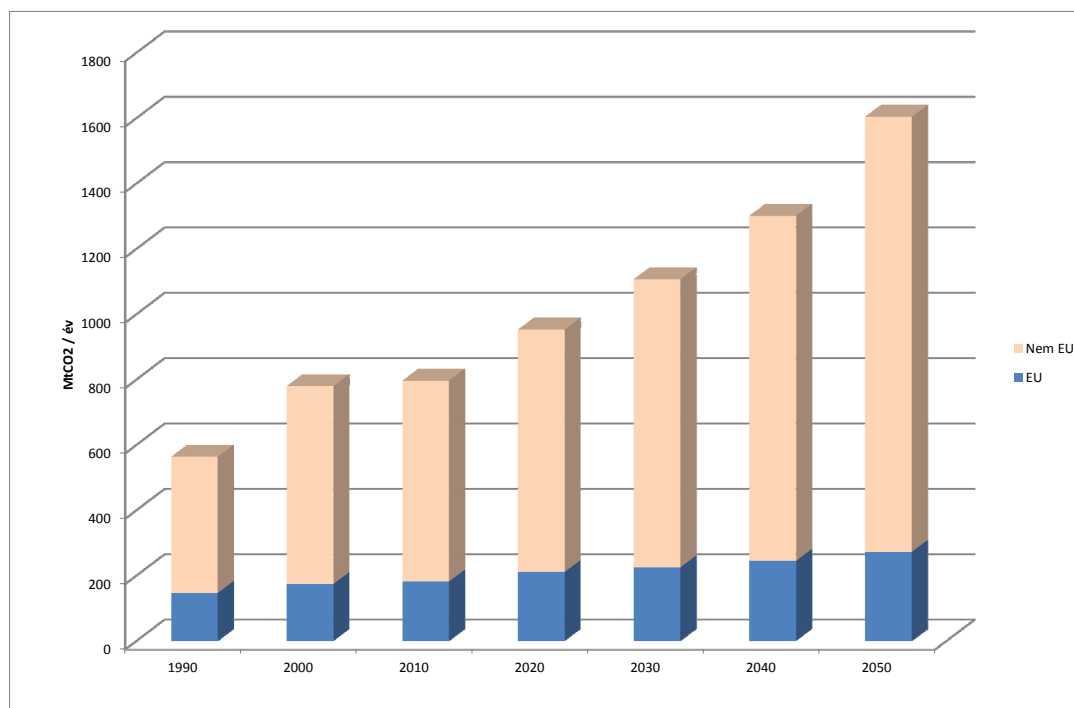
**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**A tengeri közlekedésből származó kibocsátás bevonása az EU üvegházhatásúgáz-
kibocsátásának csökkentésére irányuló politikákba**

1. A TENGERI KÖZLEKEDÉSBŐL SZÁRMAZÓ ÜVEGHÁZHASZÁRÓ GÁZOK (ÜHG) KIBOCSÁTÁSÁNAK MEGOLDANDÓ PROBLÉMÁJA

Az EU az éghajlatváltozás kérdésében ambiciózus nemzetközi fellépést szorgalmaz. A többoldalú megközelítés és a széles alapokon nyugvó együttműködés az uniós éghajlatpolitika központi törekvése. A nemzetközi szinten képviselt elveihez híven az EU kidolgozta az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való áttérését elősegítő politikáit. A 2008-as uniós energiaügyi és éghajlat-változási csomag jelenleg kétségtelenül a világ legátfogóbb ilyen jellegű keretszabályozása. Az átmenet megkönnyítését elősegítő különféle politikai intézkedései a partnerországokat is cselekvésre ösztönözték. Az éghajlatváltozás elleni küzdelem terén az EU legfőbb prioritásának tekinti, hogy időben megszülessenek az egész gazdaságot érintő intézkedések.

Uniós szinten a nemzetközi tengeri kereskedelem az egyetlen közlekedési mód, amely még nem része az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós kötelezettségvállalásnak. A hajózási ágazat ÜHG-kibocsátása jelenleg az EU teljes ÜHG-kibocsátásának 4 %-át teszi ki. A jövőben azonban a hajózási ágazat ÜHG-kibocsátásának emelkedése várható. Az e közleményt kísérő hatásvizsgálat¹ szerint az EU-hoz köthető tengeri közlekedés – az Unión belüli útvonalak, illetve a bejövő és kimenő forgalom – nyomán keletkező CO₂-kibocsátás 1990 és 2008 között 48 %-kal nőtt. A világkereskedelem növekedési előrejelzései alapján a hajózásból származó Unióhoz köthető kibocsátás 2050-re várhatóan további 51 %-kal nőhet a 2010-ben tapasztalt szinthez képest (2050-ben 86 %-kal haladva meg az 1990-es szintet), a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által 2011-ben elfogadott, az új hajókra vonatkozó minimális hatékonysági normák² dacára.



A tengeri közlekedés becsült CO₂-kibocsátása (EU-hoz köthető^{3,4} és globális szintek⁵, az EEDI figyelembevételével)

¹ Hivatkozás a hatásvizsgálatra

² AEA Technology *et al.*, 2013

³ EU-hoz köthető CO₂-kibocsátás alatt az utolsó befutás szerinti kikötőtől egy uniós kikötőig, illetve az uniós kikötőtől a következő befutás szerinti kikötőig tartó útvonalon kibocsátott CO₂-mennyiség értendő, az uniós kikötőn belüli kibocsátást is beleértve.

Világszinten a tengeri közlekedésből származó kibocsátás jelenleg a globális kibocsátások 3 %-át teszi ki, de a világgazdaság várható növekedésének és az ehhez kapcsolódó közlekedési igényeknek köszönhetően vélhetően 2050-re eléri a világ összes kibocsátásának 5 %-át⁶. Ezt a növekedést várhatóan az sem akadályozza meg, hogy léteznek olyan operatív intézkedések és meglévő technológiák, amelyek segítségével a hajók fajlagos energiafogyasztása és CO₂-kibocsátása akár 75 %-kal csökkenthető lenne⁷.

A hajózás a globális ellátási lánc létfontosságú láncszeme és az EU gazdaságának kulcságazata. Jóllehet a hajózás más közlekedési módokhoz viszonyítva még mindig kevésbé szennyező, a másutt tapasztalható technológiai fejlődés, az olajtól való túlzott függés, illetve a közvélemény részéről nem csak a CO₂-kibocsátás, de az egyéb szennyezőanyag-kibocsátások (SO_x, NO_x, részecskék) és a tágabb értelemben vett környezeti lábnyom (ballasztvíz, hulladék szétválogatás) csökkentésére irányuló erőteljes nyomás láttán nyilvánvaló, hogy a hajózási iparág sem maradhat tétlen. Az IMO és az iparági szereplők aktív elkötelezettsége ellenére az új technológiák és operatív intézkedések elterjedése egyenlőtlen szintű. Az üzemanyag-költségek csökkenése és a fogyasztói igények jobb kiszolgálása révén megvalósuló nagyobb hatékonyság és fenntarthatóság megőrizheti a hajózási ágazat versenyképességét: globális szinten a kereskedelmi kapcsolatok működésének biztosítása, uniós szinten pedig a minőség terén meglévő folyamatos piacvezető szerep révén.

Érvek a cselekvés mellett – Közelmúltbeli fejlemények az ágazatban

A hajózási ágazatban a CO₂-kibocsátás az üzemanyag-fogyasztás függvénye. A CO₂-kibocsátás csökkentése az üzemanyag-fogyasztás mérséklésével jár, ami üzemanyag-költségmegtakarítást eredményez. Ha a megvalósuló üzemanyag-megtakarítás fedezni tudja az előírt hatékonyságnövelő beruházások költségeit, az ágazat az éghajlatváltozás problémájának kezelése mellett nyereséghez is juthat. E megtakarítás rendkívül időszerű a jelenlegi kontextusban.

Az üzemanyagárak az elmúlt években kiszámíthatatlanul alakultak. 2002 és 2005 között megkétszereződtek, 2005 és 2007 között megháromszorozódtak, majd 2008-ban visszaestek a 2005-ös szintre, hogy azután 2008 és 2010 között ismét megduplázódjanak⁸. A nehéz fűtőolaj ára jelenleg tonnánként 650 dollár körül, azaz az átlagos 1990-es árszint nyolcszorosán áll, és várhatóan tovább fog nőni. A hajózási ágazat számos szegmensében az üzemanyag-hatékonyság javulása csak 2009 óta indult meg, miután a világgazdasági válság jelentősen szűkítette az ágazat haszonkulcsát.

Számos közelmúltbeli tanulmány⁹ mutatott rá a hajózásban rejlő jelentős kibocsátáscsökkentési potenciálra, ami a hajók energiahatékonyságának javítására irányuló műszaki és operatív intézkedéseken keresztül valósulhat meg. Az üzemanyagárak várható emelkedése miatt e műszaki és operatív intézkedések többsége költséghatékony lesz. Az e közleménnyel egyidejűleg készült hatásvizsgálat fokozatosan növekvő üzemanyagköltség-megtakarítási lehetőségekre mutatott rá, amelynek halmozott összege 2015 és 2030 között elérheti akár az 56 milliárd EUR-t¹⁰.

⁴ AEA Technology *et al.*, 2013

⁵ Lloyds Register és DNV, 2012

⁶ A hajókra vonatkozó, kötelező műszaki és operatív jellegű energiahatékonysági intézkedések bevezetésétől várható becsült CO₂-kibocsátáscsökkenés. A Lloyd's Register és a DNV 2011-es tanulmánya az IMO megbízásából, illetve az IPCC 4. értékelő jelentése

⁷ Az IMO második ÜHG-tanulmánya, 2009.

⁸ Vivid Economics

⁹ Az IMO második ÜHG-tanulmánya, 2009; CE Delft *et al.*, 2009; DNV 2010; Ricardo-AEA *et al.*, 2012

¹⁰ évi 10 %-kal diszkontálva

A kutatások bebizonyították, hogy e költséghatékony intézkedések elterjedésének gyakran különféle piaci akadályok állják útját, köztük a megbízható információk hiánya, illetve műszaki és piaci hiányosságok¹¹. Műszaki akadályok olyan esetekben merülnek fel, amikor a hajótulajdonosok nem bíznak abban, hogy egy megoldás beválthatja a költségcsökkentési ígéreteket vagy beválhat a tengeri környezetben. Piaci hiányosságok jellemzően akkor keletkeznek, amikor az ágazaton belül eltérnek az érdekek, vagyis a hatékonyságnövelő intézkedéshez kapcsolódó beruházást finanszírozó fél nem azonos az üzemanyag-megtakarítás kedvezményezettjével, vagy amikor nem férhető hozzá magánfinanszírozás az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba való beruházásokhoz. E piaci akadályok leküzdése jelentős lendületet adna a hatékonyságnövelő intézkedések elterjedésének, a nyereségesség megkérdőjelezése nélkül.

2. NEMZETKÖZI ELŐRELÉPÉSEK

Az IMO 1997-ben kezdett el foglalkozni az ÜHG-csökkentés kérdésével a kedvező bánásmód megszüntetése és a megkülönböztetésmentesség elve alapján, melyeket a MARPOL-egyezmény és az egyéb IMO egyezmények rögzítettek. A MARPOL-egyezmény VI. mellékletét¹² a hajókról történő légszennyezés megelőzése tekintetében módosító rendelkezések (az energiahatékonysági tervezési mutató (EEDI) és a hajózási energiahatékonysági gazdálkodási terv (SEEMP)) elfogadása 2011 júliusában komoly előrelépés volt. Ezek az intézkedések – nevezetesen az EEDI alkalmazása – várhatóan jelentősen felgyorsítják a kibocsátás mérséklését azokhoz a forgatókönyvekhez képest, amelyek nem számolnak technológiai változással (az IMO 2011-ben készült tanulmánya szerint 2030-ig mintegy 23 %-kal). Ugyanakkor az IMO Tengeri Környezetvédelmi Bizottságának (MEPC) 59. ülése is megerősítette¹³, hogy további intézkedésekre is szükség lesz.

A hajók által kibocsátott ÜHG csökkentését célzó piaci alapú intézkedésekről az IMO keretében folytatott tárgyalások nehézségei ellenére a közelmúlt pozitív fejleményei – a fokozatos előrelépésekről folytatott tárgyalások, köztük az Amerikai Egyesült Államok által szorgalmazott hatékonyságnövelő intézkedések¹⁴ – számos állam támogatását élvezik. A Bizottság aktív szerepet vállal e folyamatban, mivel ez új lehetőségeket teremthet a meglévő hajókra vonatkozó energiahatékonysági normákról való megegyezésre, ami kibocsátáscsökkentést eredményezhet, és a későbbiekben piaci alapú intézkedésekké fejleszthető tovább. Első lépésként a kibocsátások szigorú nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési (MRV) rendszere kerül bevezetésre. Az EU szorosan együttműködik az Egyesült Államokkal, Japánnal, Ausztráliával, Kanadával, Oroszországgal, Koreával és más államokkal az energiahatékonysági normák és egy globális MRV-rendszer kidolgozásán.

Az IMO elismerte, hogy a szükséges kibocsátáscsökkentés megvalósításához a műszaki és operatív intézkedések mellett piaci alapú intézkedésekre is szükség lesz, melyeket az MEPC-menetrenden belül külön témakörként tárgyalnak. A Bizottság a piaci alapú intézkedéseket költséghatékony eszközöknek tekinti, mivel a hajózási ágazatnak kellő rugalmasságot biztosítanak. A tárgyalásokhoz a megoldások kiérleléséig azonban időre van szükség, főként mivel az IMO több egymást kiegészítő opciót is mérlegel. 2012-ben tartott 63. ülése óta az

¹¹ Maddox Consulting, 2012

¹² A MARPOL egyezmény VI. melléklete a hajókról történő légszennyezéssel foglalkozik.

¹³ A MEPC 59. üléséről készült jelentés, 4.92. pont.

¹⁴ MEPC 65/4/19

MEPC nem adott konkrét megbízást a javasolt piaci alapú intézkedések hatásait vizsgáló tanulmány készítésére¹⁵.

Az EU határozottan támogatja az IMO által képviselt globális megközelítést, melyet a hajókról származó kibocsátások szabályozására leginkább alkalmas nemzetközi fórumnak tart. A jelenleg folyó IMO-tárgyalások lassú üteme ellenére és az éghajlatra kifejtett negatív hatások megelőzése érdekében sürgősen cselekedni kell, az EU a jövőben is részt vállal a hajókról származó ÜHG-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos nemzetközi folyamatokban. Folyamatosan nyomon követi a tárgyalások előrehaladását, és mérlegeli, milyen lépéseket tegyen a 2015-ös UNFCCC-megállapodás és az IMO keretében zajló tárgyalások kapcsán.

3. A TENGERI KÖZLEKEDÉSBŐL SZÁRMAZÓ ÜHG-KIBOCSÁTÁS BEVONÁSA AZ EU KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉSI VÁLLALÁSAIBA: A FOKOZATOSSÁG ELVE

Az Unió éghajlat- és hajózási politikájában megerősíti elkötelezettségét a tényleges, „mindenre kiterjedő” kibocsátáscsökkentést elősegítő globális fellépés mellett (különösen mivel a hajókhoz kapcsolódó kibocsátások várhatóan jelentősebb mértékben nőnek a nem európai régiókban), ami világszinten egyenlő versenyfeltételeket biztosít a hajózási iparág számára.

Az Egyesült Államok közelmúltbeli kezdeményezése az IMO-n belül előkészíti a talajt a hajózási ágazat ÜHG-kibocsátására vonatkozó hatékony, fokozatos koncepcióhoz. Az EU e javaslattal összhangban saját kötelezettségvállalásaiba is fokozatosan be kívánja építeni a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátást.

A tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátásnak az uniós kibocsátáscsökkentési vállalásokba történő bevonása terén a fokozatos megközelítés három lehetséges egymásra épülő lépést jelent:

1. a kibocsátásokra vonatkozó MRV-rendszer bevezetését;
2. a tengeri közlekedési szektorra vonatkozó csökkentési célok meghatározását;
3. piaci alapú intézkedések bevezetését.

Egy megbízható MRV-rendszer minden, a hajók ÜHG-kibocsátásának uniós vagy globális szintű csökkentését célzó intézkedés alapja, amely biztosítja a fejlődés konkrét eredmények alapján történő nyomon követését. Ezért egy ilyen rendszer bevezetése piaci alapú intézkedések megléte nélkül is hasznos lehet.

A már elérhető technológiák költségeivel, előnyeivel és megtérülésével kapcsolatos tudatosság hiánya fékezheti e technológiák szélesebb körű elterjedését. A tájékoztatás révén a hajótulajdonosok hasznos tudáshoz jutnak az egyes hajók teljesítményéről, járulékos operatív költségeiről és esetleges eladási értékéről, hogy megalapozottabb döntést hozhassanak a nagyobb beruházásokról és a szükséges források beszerzéséről.

A hatásvizsgálat eredményei alapján az MRV-rendszer bevezetése – bizonyos mértékű – környezeti és gazdasági előnyökkel is járhat, melyek az éves ÜHG-kibocsátás akár 2 %-os csökkenésének felelnek meg, és a kisebb üzemanyagköltségeknek köszönhetően 2030-ig akár 1,2 milliárd EUR nettó éves megtakarítást jelenthetnek az ágazat számára. A becsült üzemanyag-költségmegtakarítás várhatóan bőven kompenzálja a nyomonkövetési és jelentéstételi költségeket. Az MRV-rendszer növelhetné a nyomást az egyéb olyan piaci

¹⁵ Jelenleg 4 lehetséges eszköz bevezetése jöhet szóba: a kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS), az ÜHG-alap, a kikötő szerinti államok által kivetendő illeték, illetve a hatékonyságösztönző rendszer (EIS).

akadályok megszüntetése érdekében, mint a hajótulajdonosok és -üzemeltetők közötti érdekkülönbség, tisztázva az energiahatékonyság, a kibocsátási források és a csökkentési potenciál kérdését.

Az uniós megközelítés célja az, hogy aktívan hozzájáruljon a hajókról származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló világszintű intézkedésekről való megegyezéshez az IMO-n belül (lásd a közlemény 1. pontját). Egyúttal azt is lehetővé teszi, hogy Európában tájékozott vita alakuljon ki a piaci alapú intézkedésekről és az ágazat kibocsátáscsökkentési céljairól. A 2030-as éghajlat- és energiapolitikai keret kidolgozásával biztosítani kell a koherenciát. Az MRV egyúttal megbízható és összehasonlítható adatokkal szolgál a kibocsátáscsökkentési célok kitűzéséhez, illetve a tengeri közlekedésben az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé tett lépések értékeléséhez. Ha sikerül az IMO szintjén összemérhető politikákat érvényesíteni, az uniós MRV-javaslat egy általánosabb szintű MRV-rendszerbe is beilleszthető.

3.1. Megbízható és harmonizált nyomonkövetési és jelentéstételi szabályok bevezetése

Az MRV-rendszer elsődleges célja megbízható adatokat szolgáltatni a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátásról. A világszintű MRV-rendszer bevezetését prioritásnak kell tekinteni az IMO tárgyalások során.

A hajózási ágazatban egyszerű az összefüggés a CO₂-kibocsátás és az elfogyasztott üzemanyag mennyisége és típusa között. Az üzemanyag-fogyasztási adatok a legtöbb hajó esetében már most is rendelkezésre állnak. A MARPOL-egyezmény V. mellékletének 18. szabálya a nemzetközi közlekedésben részt vevő, 400 BT feletti hajók számára kötelezővé teszi szállítólevelek elérhetővé tételét¹⁶. Ez annyit jelent, hogy a hajók teljes üzemanyag-fogyasztása már most is nyomon követhető.

A jelentéstételi és ellenőrzési folyamatot azonban még ki kell dolgozni. Az információk megbízhatósága és hozzáférhetősége kulcsfontosságú ahhoz, hogy az egész ellátási láncra vonatkozóan megfelelő képet alkothassunk a hajózási ágazat szén-dioxid-kibocsátási teljesítményéről. A megfelelő jelentéstételi és ellenőrzési folyamat kialakítása technikai előkészítést kíván, hogy az eljárás mérsékelt adminisztratív terhet rójon a hajótulajdonosokra, a hajóüzemeltetőkre és a lobogó szerinti államokra, és ugyanakkor nagy pontossággal és átláthatósággal szolgáltasson adatokat.

Hosszabb távon egy valamennyi légszennyező anyag – köztük a SO_x, a NO_x és a lebegő részecskék – kibocsátására kiterjedő integrált nyomonkövetési rendszer kellő felvilágosítást adhat a politikai döntéshozóknak, hogy tájékozott és koherens döntésekkel szabályozzák a teljes kibocsátást, illetve az érdekelt feleknek, hogy zökkenőmentesen végrehajtsák az új előírásokat. A későbbiek során az MRV-rendszer felülvizsgálatára is sor kerülhet.

A jelenlegi bizottsági javaslat egy üzemanyag-fogyasztáson alapuló MRV-rendszerre irányul, melynek regionális szintű megvalósítása példát mutathat egy globális rendszerhez, feltárva a nehézségeket és a bevált gyakorlati megoldásokat. Az IMO folyamatainak felgyorsítása végett a javasolt uniós MRV-rendszer ösztönzi az IMO keretében zajló vitákat. Ha sikerül világszinten elmozdulni egy hasonló MRV-rendszer felé, a regionális rendszert megfelelő módon az utóbbihoz lehet igazítani.

¹⁶ A szállítólevelek feltüntetik az üzemanyagot vételező hajó nevét és IMO-számát, az üzemanyag-vételezés kikötőjét, a tengeri hajózásban használatos üzemanyag szállítóját és az üzemanyag mennyiségét és sűrűségét.

Esettanulmány: A nyomon követés és jelentéstétel révén megvalósult üzemanyag-megtakarítással kapcsolatos európai tapasztalatok

Számos, különböző típusú hajókat (pl. ömlesztettáru-szállító hajókat, konténerhajókat stb.) üzemeltető hajótulajdonos és hajóüzemeltető már sikeresen alkalmazott saját MRV-rendszert. A hajók teljesítményére vonatkozó meglévő információk döntő részét harmadik felek gyűjtik össze és ellenőrzik elektronikus adatgyűjtési eszközökkel. E rendszereknek köszönhetően néhány vállalkozás már sikeresen, 2007-hez képest akár 25 %-kal csökkentette ÜHG-kibocsátását. Ezek az eszközök ráadásul segítettek újragondolni az általános nyomonkövetési eljárásokat, időt takarítva meg a legénység és az üzemeltetők számára a magas hozzáadott értéket képviselő feladatokra. Az egyik vállalkozás például kifejtette, hogy jelenleg ideje 45 %-át fordítja teljesítmény-optimalizálásra, míg az MRV-rendszer bevezetése előtt csak az idő 5 %-a jutott erre.

Az uniós éghajlatpolitika elsődleges célkitűzése maga az ÜHG-kibocsátás csökkentése, függetlenül attól, hogy az nagyobb energiahatékonyság vagy üzemanyagváltás révén valósul-e meg. Ugyanakkor az IMO-n belül zajló vitákkal összhangban az uniós MRV-szabályozási javaslat is kezdetben számos energiahatékonysági paramétert magába foglal. Amennyiben később konszenzus születik e paraméterek meghatározásáról és használatáról, a jelenleg előterjesztett listát ennek megfelelően módosítani lehet.

A javasolt MRV-rendszer nem ír elő külön módszertant a CO₂-kibocsátás nyomon követésére vonatkozóan, amennyiben az érintettek jelentésükben feltüntetik az általuk választott módszert és annak bizonytalansági tényezőit. E megközelítés lehetővé teszi a hajótulajdonosok és hajóüzemeltetők számára, hogy meglévő gyakorlati megoldásaikra építsenek. Amennyiben az MRV-szabályok alkalmazását a legalább 5000 BT-s nagyméretű hajókra korlátozzuk, egy ilyen intézkedés anélkül is bevezethető, hogy veszélybe kerülne azon célkitűzés elérése, amely szerint a rendszernek ki kell terjednie a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás döntő részére.

3.2. A tengeri közlekedési szektorra vonatkozó átmeneti csökkentési célok meghatározása

2010 decemberében az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezményének (UNFCCC) aláíró felei felismerték, hogy a globális hőmérséklet nem haladhatja meg 2 °C-nál nagyobb mértékben az ipari forradalom előtti hőmérsékletet¹⁷, különben nem lehet korlátozni az emberi tevékenységből fakadó visszafordíthatatlan negatív hatásokat. A hosszú távra kitűzött cél pedig csak úgy teljesülhet, ha 2050-re sikerül az 1990-es szinthez képest legalább 50 %-kal csökkenteni az ÜHG-k globális kibocsátását¹⁸.

A fejlett országoknak 2050-ig az 1990-es szinthez képest 80–95 %-kal kellene visszaszorítaniuk kibocsátásukat¹⁹. Az EU középtávú vállalásainak része, hogy 2020-ig az 1990-es szinthez képest 20 %-kal, világszintű megállapodás esetén pedig 30 %-kal csökkenti ÜHG-kibocsátását. Ez a kötelezettségvállalás egyike az *Európa 2020 stratégia* keretében megszabott öt fő uniós célkitűzésnek.²⁰ A nemzetközi tengeri közlekedési ágazat az egyetlen olyan iparág és közlekedési mód, amelyre nem terjed ki az említett célkitűzés teljesítését szolgáló szabályozás. Az Európai Tanács és az Európai Parlament azonban egyetértésben úgy nyilatkozott, hogy a kibocsátás csökkentéséhez valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell

¹⁷ Az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezménye Feleinek Konferenciája 1/CP.16 határozata („Cancúni Megállapodás”).

¹⁸ Az Éghajlat-változási Kormányközi Testület (IPCC) negyedik értékelő jelentése alapján.

¹⁹ Az Európai Tanács 2009. október 29–30-i következtetései és az Európai Parlament 2009. február 4-i (2008/2105(INI)) állásfoglalása.

²⁰ COM(2010) 2020 végleges.

járulnia²¹. Az uniós nemzetközi tengeri kereskedelemmel kapcsolatban a közlekedéspolitikáról szóló, 2011-ben kiadott fehér könyv²² 2050-re a 2005-ös szinthez képest 40 %-os (ha megvalósítható, 50 %-os) csökkentési célt tűzött ki.

Globális szinten ugyanakkor még ki kell dolgozni a tengeri közlekedés 2050-ig megvalósítandó, jól meghatározott abszolút kibocsátás-csökkentési célkitűzését, illetve a 2020 és 2050 közötti időszakra vonatkozó köztes célokat, hogy biztosítani lehessen az ágazat megfelelő hozzájárulását a 2° C-os cél megvalósításához.

Az EU szintjén az erről folyó vita során szem előtt kell tartani a 2030-ig szóló tágabb éghajlat- és energiapolitikai kereteket, figyelembe véve olyan szempontokat, mint a környezeti hatékonyság kérdését, különös tekintettel a kumulatív CO₂-kibocsátáscsökkentésre, az ágazat költségeit, a kibocsátás alakulását 2005 után, az IMO által esetlegesen elfogadandó új energiahatékonysági normákat, illetve a kibocsátást csökkentő meglévő és várható jövőbeli technológiák hozzáférhetőségét és költségeit. A célkitűzések meghatározásakor szem előtt kell tartani a tengeri közlekedés kibocsátáscsökkentési intézkedéseinek azt a sajátosságát, hogy – amint azt az IMO második, 2009-es ÜHG-tanulmánya is kiemeli – költségvonzatuk nulla vagy akár negatív is lehet („karnyújtásra lévő megoldások”), ezért egyértelműen a mihamarabbi cselekvésre ösztönöznek. Végezetül az MRV-rendszer révén összegyűjtött adatokat is teljes mértékben figyelembe kell venni a jövő döntéseiben.

3.3. Hatékony és eredményes piaci alapú intézkedések a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére

A hatásvizsgálat alátámasztotta, hogy a piaci alapú intézkedések hatékony és alkalmas eszközök a tengeri közlekedésből származó kibocsátás csökkentésére, miközben a CO₂-kibocsátás csökkentéséhez kapcsolódó jelentős üzemanyag-megtakarítás révén gazdasági előnyökkel is járnak.

A piaci alapú intézkedésekkel hatékonyan felszámolhatók a piaci akadályok, nevezetesen az érdekkülönbségek, például a „szennyező fizet” elv alkalmazása révén. A piaci alapú intézkedések hozzájárulhatnak a finanszírozáshoz jutás piaci akadályainak leküzdéséhez, amennyiben a potenciális bevételeket az ágazat magánfinanszírozásának biztosítására fordítják. A hozzájárulási szinttől, illetve a kitűzött célok szintjétől függően a piaci alapú intézkedések erőteljes ösztönzést jelenthetnek az egész gazdaságra kiterjedő abszolút kibocsátáscsökkentés költséghatékony megvalósításához.

A hatásvizsgálat a regionális szempontokat, illetve az IMO-ban zajló vitákat is figyelembe véve az elemzett lehetőségek közül három opciót jelölt meg, mint egyértelműen a legígéretesebb piaci alapú intézkedéseket a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás kezelésére. Ezek a következők:

1. *Egy hozzájárulásokon alapuló kompenzációs alap*, amely önkéntes alapon befizetett (tCO₂/EUR) hozzájárulásokból működne. A befizetés összege a rendelet hatálya alá tartozó hajók kibocsátásától függne. Ez az önkéntes eszköz csak abban az esetben alkalmazható sikerrel, ha párhuzamosan egy kiegészítő rendszer (pl. sebességkorlátozások, kibocsátáskereskedelmi rendszer stb.) is működik, és az

²¹ 2003/87/EK irányelv és 406/2009/EK határozat.

²² COM(2011) 144 végleges.

alaphoz való hozzájárulás a kiegészítő eszközből való önkéntes kivülmaradás lehetőségeként működik²³.

2. *Egy célhoz kötött kompenzációs alap*, amely a rendelet hatálya alá tartozó valamennyi hajóra érvényes egységes célkitűzésre épül. A célkitűzés teljesítésének felügyeletét egy ágazati szintű szervezet²⁴ biztosítja. A rendelet hatálya alá tartozó hajóknak szerződést kell kötniük ezzel a szervezettel, amelyben vállalják a célkitűzés teljesítését. A szerződéses megállapodás tartalmazzon a tagdíjfizetési kötelezettséget, amelyet a hajók energiahatékonysági beruházásainak támogatására fordítanak, továbbá a cél kollektív túlteljesítése esetén életbe lépő rendelkezéseket.
3. *Egy kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) bevezetése*, amelyben az egyes hajóknak a megfelelési időszak végén vissza kell adniuk az előző évi kibocsátásuknak megfelelő kvótákat.

Mindezek fényében egyértelmű, hogy folytatni kell a vitákat a jelenlegi IMO-javaslatokról és az intézkedések egymást kiegészítő jellegéről. A választott opció pontos kidolgozása további előkészítést és tervezési döntéseket igényel²⁵. Az MRV-re vonatkozó jelenlegi javaslat úgy került kidolgozásra, hogy bármely jövőbeli energiahatékonysági norma vagy piaci alapú intézkedés rá épülhessen, az EU és az IMO által jelenleg megvitatott opciók alapján.

4. A PIACI AKADÁLYOK FELSZÁMOLÁSÁRA IRÁNYULÓ PÁRHUZAMOS INTÉZKEDÉSEK

2009-ben a Bizottság stratégiai célokat és ajánlásokat fogalmazott meg az uniós tengeri közlekedéspolitika számára. A Bizottság fő prioritásként emelte ki azt, hogy ki kell dolgozni a nemzetközi hajózásból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésének átfogó és koherens megközelítését. Ezt a közlekedéspolitikáról szóló, 2011-ben kiadott fehér könyv is megerősítette. A fehér könyv nyomán követésének részeként a Bizottság jelenleg dolgozza ki a közlekedéssel kapcsolatos kutatás, innovációs és technológiafejlesztési stratégiai keretét az integrált, hatékony és környezetbarát európai közlekedési rendszer érdekében.

A Bizottság továbbra is elkötelezetten keresi annak a módját, hogy miként lehetne kellőképpen felszámolni az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiák elterjedésének útjába álló piaci akadályokat. Az Európai Parlamenttel, a tagállamokkal, az iparági szereplőkkel és a civil társadalom képviselőivel folytatott egyeztetéseket követően a Bizottság meghatározza az elemzések és jövőbeli kezdeményezések fontossági sorrendjét. Az ágazat globalizált jellegére tekintettel ezt a munkát szorosan össze kell hangolni az IMO-n belüli erőfeszítésekkel.

Az IMO nevezetesen fontolgatja egy üzemanyag-fogyasztási norma kidolgozásának lehetőségét és formáját, illetve a hajótestek és hajócsavarok teljesítményének mérésére alkalmas norma kidolgozását. A Bizottságnak és a tagállamoknak tehát aktívan együtt kell működniük az IMO-val ezekben a témákban, és törekedniük kell arra, hogy a jelenlegi szabványkidolgozási folyamat más kulcsfontosságú technológiai megoldásokra is kiterjedjen.

A tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás csökkentése jelentős mértékben összefügg a megfelelő szárazföldi infrastruktúra meglétével. A Bizottság pénzügyi ösztönzők

²³ A mechanizmust úgy kell kidolgozni, hogy a gyakorlatban a hozzájárulás-alapú kompenzációs alap maradjon az elsődleges eszköz. A norvégiai NOx-alap esetében például egy adó nem biztosítja a kiegészítő eszközt. Ez esetben az alternatív mechanizmust feltételezhetően kevesen használják.

²⁴ Például szakmai szövetség vagy állami szerv.

²⁵ Ilyen döntés például az, hogy mely szervezet szedje be az ágazatba visszaforgatandó bevételeket, hogyan lehet biztosítani az intézkedések széles körű alkalmazását, és milyen esetleges kiegészítő ösztönzőmechanizmusokat kell bevezetni.

és szabályozási intézkedések révén jelenleg is támogatja az ilyen infrastruktúrák kiépítését, például a kikötői elektronikus berendezéseket és az alternatív üzemanyagokat, köztük az LNG-t²⁶. A jövőbeli kezdeményezéseknek szem előtt kell tartaniuk, hogy a jogbiztonság, illetve a jogi és operatív hatékonyság érdekében a különböző típusú kibocsátásokat közösen kezeljék.

Számos, a tengeri közlekedésben felhasználható energiahatékony technológiai megoldás jelentős induló beruházási költségekkel jár, ami a jelenlegi gazdasági helyzetben nehézségeket okozhat. Az innovatív finanszírozási megoldások – például az energiateljesítményre vonatkozó szerződések – és az Európai Beruházási Bank révén rendelkezésre álló uniós beruházástámogatási eszközök használata segíthet a hajótulajdonosoknak a kezdeti költségek viselésében.

Végezetül miközben a piacon számos technológia rendelkezésre áll, a valóban alacsony vagy akár nulla szén-dioxid-kibocsátású tengeri közlekedés megvalósításához hosszú távon jelentős kutatási erőfeszítések szükségesek. A Bizottság a 7. keretprogram kiemelt kezdeményezés keretében már most is jelentős finanszírozást biztosít a jövő hajóinak üzemanyag-fogyasztását és ahhoz kapcsolódó kibocsátását csökkentő technológiák fejlesztéséhez és bevezetéséhez. A Horizont 2020 keretprogramra irányuló javaslat²⁷ folytatni és fokozni kívánja ezeket az erőfeszítéseket.

5. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS TOVÁBBI LÉPÉSEK

A javasolt fokozatos megközelítés, amely a hajók ÜHG-kibocsátását első lépésként egy megbízható MRV-rendszer révén kívánja visszaszorítani, összhangban áll az IMO körében felmerült egyéb intézkedésekkel, és az elmélet helyett inkább a gyakorlati megfontolásokra helyezi a hangsúlyt. E javaslat beépül az IMO keretében zajló tárgyalásokba, és mintaként szolgálhat egy globális rendszerhez.

Valamennyi nemzetközi partner egyértelműen jelezte komoly igényét és készségét, hogy részt vegyen az IMO keretében zajló, a világszintű piaci alapú intézkedések és a meglévő flotta operatív hatékonyságára vonatkozó normák kidolgozását célzó tárgyalási folyamatban. Ahhoz, hogy valóban hiteles legyen, ennek a folyamatnak egy megbízható globális MRV-rendszerre kell épülnie.

Az EU-nak érdekében áll, hogy ebben az összefüggésben továbbra is következetesen képviselje éghajlatpolitikai célkitűzéseit, és hű maradjon kitűzött ambícióihoz. Éppen ezért az Uniónak akkor is folytatnia kell arra irányuló intézkedéseit, hogy a tengeri közlekedést az Európa 2020 stratégia szellemében bevonja az egész gazdaság erőfeszítéseibe, ha továbbra sem születik ilyen átfogó megállapodás. A Bizottság felszólítja az Európai Parlamentet, a tagállamokat és minden érdekelt felet, hogy a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátással kapcsolatos lehetséges jövőbeli kezdeményezések kidolgozása érdekében vitassák meg az ebben a közleményben felvetett kérdéseket.

²⁶ COM(2013) 17 final, COM(2013) 18 final és SWD(2013) 4 final.

²⁷ COM(2011) 809 végleges.