

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl ekologiškesnio jūrų ir vidaus vandenų transporto

(tiriamoji nuomonė)

(2009/C 277/04)

Pranešėja **Anna BREDIMA**

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2008 m. lapkričio 3 d. raštu paprašė Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto parengti tiriamąją nuomonę dėl

*Ekologiškesnio jūrų ir vidaus vandenų transporto.*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. balandžio 15 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja Anna Bredima.

453-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. gegužės 13–14 d. (2009 m. gegužės 13 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 182 nariams balsavus už, 3 – prieš ir 3 susilaikius.

### 1. Išvados

1.1. Šioje tiriamojoje nuomonėje nagrinėjamas vandenynų ir upių aplinkos ekologizavimas, kartu pagal Lisabonos strategiją išsaugant transporto pramonės konkurencingumą. Vandenynų ir upių aplinkos ekologizavimas gali būti pasiektas įgyvendinant holistinę politiką, skatinančią „žaliąsias“ investicijas ir kuriančią „žaliąsias“ darbo vietas. EESRK tvirtina, kad „žalioji ekonomika“ nėra prabanga, todėl pritaria šiam požiūriui.

1.2. Jūrų transportas yra pagrindinis globalizacijos ramstis; jūrų transportui tenka 90 proc. pasaulinės prekybos, 90 proc. ES išorės prekybos krovinių ir 45 proc. ES vidaus krovinių vežimo (masto požiūriu). Vidaus laivyba – svarbi Europos vidaus transporto dalis, kadangi upių transportas sudaro 5,3 proc. viso ES vidaus transporto. Abejos vežimo rūšys yra konkurencingos, tvarios ir tausojančios aplinką.

1.3. EESRK ragina Komisiją būsimoose dokumentuose ir rekomendacijose išskirti vidaus laivybą ir laikyti ją vidaus transporto rūšimi.

1.4. EESRK mano, kad jūrų transporto ir vidaus laivybos veiksmingumas aplinkosaugos prasme turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į ES sausumos transporto veiksmingumą ir taršą iš sausumos šaltinių. Jis pakartoja savo nuomonę, kad ES aplinkos taršos mažinimo priemonės turėtų būti taikomos pramoginiams laivams ir, jei įmanoma, kariniams jūrų laivams. Tokios priemonės turėtų būti taikomos visiems laivams (nesvarbu, su kokia vėliava jie plaukioja) ir būti kiek galima praktiškesnės bei ekonomiškesnės. Be to, jos turi būti pagrįstos patikimu aplinkosaugos, techninių, socialinių ir ekonominių padarinių įvertinimu.

1.5. 2009 m., Europos kūrybiškumo ir naujovių metais, EESRK mano, kad ES pramonė turėtų tapti „žaliųjų“ technologijų, skirtų laivų statybos ir uostų plėtros projektams bei eksploatavimui, inovacinių mokslinių tyrimų lydere. Europos Komisija turėtų iširti Europos „žaliųjų“ technologijų kitose pasaulio dalyse komercializacijos galimybes. Ši iniciatyva duos papildomos naudos, kadangi padės sukurti daugiau darbo vietų (žaliųjų darbo vietų) Europos

Sąjungos šalyse. Sumanios investicijos į ekologiškesnes laivų sistemas, energijos efektyvumą ir uostus padės greičiau įveikti pasaulio ekonomikos krizę.

1.6. EESRK manytų, kad užtikrinus teisėkūros ir pramonės iniciatyvų pusiausvyrą galima pasiekti geresnių rezultatų. EESRK pirmą kartą siūlo Komisijai iširti, kokių būdu būtų galima pasinaudoti geriausia praktika ES lygmeniu. EESRK mano, kad ekologizavimas siekiant išsaugoti aplinką yra geras dalykas ir gali padėti sukurti daugiau darbo vietų. Tvarus jūrų ir vidaus vandenų transportas nebūtinai yra nepelningas.

1.7. EESRK galėtų būti oficialiu naujų „žaliųjų“ politikos priemonių skleidėju organizuotai Europos pilietinei visuomenei, siekiančiai sukurti „žaliąją“ kultūrą. Komitetas gali atlikti Europos forumo vaidmenį ugdant pilietinės visuomenės aplinkosauginį sąmoningumą. Kol sukursime „žaliuosius laivus“, „žaliuosius degalus“ ir „žaliuosius uostus“, turėtume pakeisti savo mąstyseną, elgesį bei ugdyti ekologiškesnį mąstymą.

1.8. Pagal išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį jūrų ir vidaus laivybos transportas yra pripažintas veiksmingiausia komercinio transporto forma. Skatindami vidaus laivybą galime padėti įgyvendinti pagrindinius ES aplinkosaugos politikos tikslus. Platesnis naudojimas vidaus laivyba yra labai svarbus siekiant sumažinti transporto sektoriaus išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį.

1.9. Jūrų transportas artimoje ateityje toliau plėsis, kad galėtų būti vykdoma nuolat auganti pasaulinė prekyba. Todėl jo išmetamas bendras teršalų kiekis didės. Išmetamų teršalų kiekį galima gerokai sumažinti techninėmis ir eksploatacinėmis priemonėmis.

1.10. Sprendžiant prekybos apyvartinius taršos leidimus sistemų (PATLS) taikymo jūrų transportui klausimus, neturėtų nukentėti Europos laivybos pramonės konkurencingumas pasaulinėje rinkoje. Mažinant tarptautinės laivybos sektoriuje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį daug veiksmingesnė būtų pasaulinė, o ne Europos Sąjungos arba kita regioninė sistema.

1.11. PATLS taikymas jūrų transporto sektoriuje ir ypač trampinėje laivyboje, yra daug sudėtingesnis nei aviacijos sektoriuje. Jūrų transporto sektoriuje būtų ne mažiau „veiksminga“ ir daug paprasčiau taikyti anglies (bunkerinio kuro) mokestį arba koki nors kitą mokestį, jei tai būtų daroma tarptautiniu mastu.

1.12. Bus naudinga suvienodinti vidaus laivybos laivų įgulų mokymo ir rengimo standartus, panašius į jūrų transporto sektoriuje taikomus standartus, ypač pavojingų krovinių pervežimo srityje.

## 2. Rekomendacijos

2.1. Nors jūrų ir vidaus vandenų transportas yra konkurencingos, tvarios ir ekologiškos transporto rūšys, Komisija turėtų įvertinti galimybes derinti reguliavimo priemonės ir pramonės iniciatyvas ir dar labiau pagerinti situaciją.

2.2. EESRK mano, jog reikia gerinti uostų ir kanalų infrastruktūrą, kad juose galėtų plaukioti didesni laivai, mažinti uostų apkrovą ir maksimaliai padidinti greitą uostų apyvartą.

2.3. Valstybės narės drauge ir atskirai turėtų imtis tinkamų priemonių pasiruošimo, priemonių ir infrastruktūros požiūriu, kad būtų galima reaguoti į ES vandenų taršos padarinius, su jais kovoti ir juos sušvelninti.

2.4. EESRK ragina Komisiją analizuoti pramonės ir kitas aplinkosaugos iniciatyvas ir išsiaiškinti, kaip būtų galima pasinaudoti šia geriausia praktika ES lygmeniu mažinant laivų išlakas.

2.5. Jeigu norime ateityje turėti „žaliuosius laivus“ ir „žaliuosius uostus“, Komisijai reikėtų remti ES pramonę, kad ji taptų lydere inovacinių mokslinių tyrimų laivų ir uostų technologijų srityje.

2.6. EESRK ragina Komisiją pasidomėti Europos „žaliųjų technologijų“ komercializacija kitose pasaulio dalyse. Ši iniciatyva duos papildomos naudos ir dėl to, kad padės sukurti daugiau darbo Europos Sąjungos šalyse („žaliosios darbo vietos“).

2.7. EESRK siūlo gerinti logistiką, pavyzdžiui, trumpinti maršrutus, mažinti kelionių su tuščiais triumais (cisternomis) – balastinių kelionių – skaičių ir keisti atvykimo laiką, jį optimizuojant – visos šios priemonės padės sumažinti laivų išlakas.

2.8. ES privalo remti Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) pastangas nustatyti globalias tarptautinės laivininkystės taisykles ir spręsti pajėgumų stiprinimo būtinybės įgyvendinant vėliavos valstybės įsipareigojimus klausimą.

2.9. Daugelis avarijų transporto sektoriuje įvyksta dėl žmogiškojo faktoriaus. Būtina užtikrinti laivuose esančių jūrininkų gerovę (gyvenimo ir darbo sąlygas). Todėl reikia dėti visas pastangas ir diegti saugumo ir įmonių socialinės atsakomybės kultūrą.

2.10. Jūrinių degalų kokybė daro poveikį žmonių sveikatai. EESRK mano, kad susijusios pramonės šakos turėtų prisiimti imonių socialinę atsakomybę ir savanoriškai imtis papildomų priemonių apsaugoti aplinkai ir pagerinti visos visuomenės gyvenimo kokybę.

2.11. Pasaulinio suskystintų dujų laivyno plėtra kelia rimtų uždavinių, nes šiam laivynui valdyti reikia gerai paruoštų ir sertifikuotų pareigūnų. Kadangi trūksta kvalifikuotų pareigūnų, reikia imtis priemonių padidinti samdą ir mokymą.

2.12. Dėl veiklos ir avarijų atviroje jūroje gali nukentėti ir ES vandenys. EESRK siūlo pasinaudoti Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) Pasirengimo ir reagavimo į taršą tarnyba, jos Budinčia laivų naftos surinkimo tarnyba ir Palydovine stebėsenos ir sekimo tarnyba. Šios tarnybos turi sustiprintų nustatymo, operatyvios intervencijos ir valymo veiksmų pajėgumų. Skyrus EMSA pakankamai finansavimo, sustiprėtų agentūros koordinavimo pajėgumai.

2.13. Reikėtų parengti samdos, švietimo ir mokymo programas, skirtas vidaus vandenų navigacinėms įguloms, visų pirma, pavojingų prekių gabenimo srityje, tuo siekiant pritraukti į šią sritį jaunimo ir aprūpinti sektorių reikiamos kvalifikacijos darbuotojais.

## 3. Įžanga

3.1. Ši tiriamoji nuomonė remiasi dviem poliais: kaip ekologizuoti vandenynų ir upių aplinką išsaugant transporto pramonės konkurencingumą? Šis klausimas kyla Komunikato dėl ekologiško transporto <sup>(1)</sup> ir Komunikato dėl išorės sąnaudų internalizavimo įgyvenimo strategijos <sup>(2)</sup> kontekste. Į paketą įtraukta strategija, kurios tikslas – užtikrinti, kad transporto kainos geriau atspindėtų realias išlaidas, kurias patiria visuomenė, kad būtų galima palaipsniui sumažinti žalą aplinkai ir eismo apkrovą, kartu skatinant transporto veiksmingumą ir stiprinant ekonomiką apskritai. EESRK palankiai vertina šias iniciatyvas, kurios pagal Lisabonos strategiją (Geteborgo strategiją) prisideda prie ekologiškumo didinimo.

3.2. Vidaus vandenų transportui strategijoje siūlomas išorės sąnaudų internalizavimas. Dėl jūrinio transporto, kurio atveju išorės sąnaudų internalizavimas dar nepradėtas, Komisija savo strategijoje įsipareigoja imtis priemonių 2009 m., jeigu TJO iki to laiko nesusitars dėl konkrečių priemonių, skirtų išmetamam šiltnamio dujų kiekiui mažinti. Jūrų transportui skirta strategija bus parengta pagal naująją integruotą Europos jūrų politiką.

<sup>(1)</sup> COM(2008) 433 galutinis – SEC(2008) 2206.

<sup>(2)</sup> COM(2008) 435 galutinis.

3.3. Europos Parlamentas ir Europos Taryba pabrėžė tvarios transporto politikos svarbą, pirmiausia kovojant su klimato kaita. Jos teigia, kad transportas turės prisidėti prie išmetamo šiltnamio dujų kiekio mažinimo.

3.4. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad jūrų transportas, įskaitant trumpų atstumų jūrų laivybą, yra transporto rūšis, kuri ekonominiu, socialiniu, techniniu ir laivybos požiūriu turi būti griežtai atskirta nuo vidaus vandenų transporto. Egzistuoja didžiuliai ir svarbūs rinkų, kuriose naudojamos šios transporto rūšys, socialinių taisyklių ir aplinkybių, kuriomis jos taikomos, svorių ir variklių matavimo, krovumo, maršrutų ir vandens kelių struktūros skirtumai. Jūrų ir oro transportas neabejotinai yra visuotinės transporto rūšys, o Europos žemyno vidaus vandens kelių transportas paprastai priskiriamas vadinamojo vidaus transporto, kuriam taip pat priklauso Europos kelių ir geležinkelių transportas, kategorijai (3). Todėl EESRK ragina Komisiją dokumentuose ir rekomendacijose išskirti vidaus laivybą ir laikyti ją vidaus transporto rūšimi.

#### 4. Klimato kaita

4.1. Visuotinis atšilimas, oro taršos poveikis žmonių sveikatai ir riboti pasaulio naftos ištekliai yra pagrindinės paskatos formuoti ES politiką, kuri padėtų padaryti transportą veiksmingesnį ir mažiau priklausomą nuo iškastinio kuro. Naudojant iškastinį kurą išskiriamas anglies dioksidas (CO<sub>2</sub>) – didžiausia šiltnamio dujų rūšis. Todėl dabartinė aplinkos politika yra beveik išimtinai skirta pastangoms mažinti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Kitos šiltnamio dujos, kurių po CO<sub>2</sub> išmetama daugiausia, yra metano dujos (CH<sub>4</sub>), kurias išmeta gyvulininkystės sektorius.

4.2. EESRK mano, kad jūrų ir vidaus vandenų transporto ekologinis veiksmingumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į ES sausumos transporto ekologinį veiksmingumą ir taršą iš sausumos šaltinių. Komitetas kartoja (4), kad reikia holistinio požiūrio – atsižvelgti į tai, ar išlakų mažinimo technologijos yra prieinamos, į poreikį skatinti inovacijas, į pasaulinės prekybos šalių interesus ir būtinybę išvengti neigiamų CO<sub>2</sub> išlakų kiekio augimo, kai stengiamasi mažinti kitų teršalų kiekį, padarinių, t. y. apskritai kuo labiau sumažinti nenumatytas skirtingų politikos priemonių pasekmes.

4.3. Jūrų ir vidaus vandenų transporto išlakų mažinimo priemonės turėtų būti praktiškos, rentabilios ir taikomos visiems laivams (nepriklausomai nuo jų vėliavos), įskaitant pramoginius laivus ir, jeigu įmanoma, karo laivus (5). Be to, minėtos priemonės turi būti pagrįstos patikimu ekologiško, techninių, socialinių ir ekonominių padarinių įvertinimu. Teisės aktai, kuriais siekiama neįvertintų išmetamo šiltnamio dujų kiekio sumažinimo nemažomis

(3) Terminas „vežamas vandeniu“, kurį galima taikyti abiem rūšims, taikomas tik priemonei, kuria vykdomas gabenimas. Jis nenurodo transporto rūšies ir ryšio su aplinkosaugos politika. Faktas, kad DG TREN į vidaus transportą įtraukė kelių ir geležinkelių transportą, tačiau ne vidaus vandenų transportą, šio fakto nekeičia.

(4) OL C 168, 2007 7 20, p. 50; OL C 211, 2008 8 19, p. 31.

(5) Žr. 4 išnašą.

šnaudomis, gali paskatinti pereiti prie kitų mažiau aplinką taršiančių transporto rūšių. Tai apskritai turėtų neigiamų pasekmių visuotinio atšilimo reiškiniai.

4.4. Vienas dažnai pamirštamų „žaliųjų“ politikos priemonių aspektų yra jų ekonominė nauda. Iš tiesų „žalioji ekonomika“ yra viena iš išeičių iš pasaulinės krizės. Stiprėjanti žalioji ekonomika kuria naujas užimtumo galimybes (6). Komisijos narys Stavros Dimas pareiškė, kad „žaliosios investicijos“ kitą dešimtmetį ES sukurs 2 milijonus darbo vietų. Vadinasi, „žalioji ekonomika“ nėra prabanga.

4.5. Jūrų ir vidaus vandenų transporto išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį galima sumažinti dar labiau, tačiau šis mažinimas nebus reikšmingas, nes prekes vis tiek reikės gabenti, nesvarbu, kokie būtų papildomi mokesčiai, kuriuos bet kuriuo atveju turės padengti vartotojas.

#### 5. Ekologiškesnis jūrų transportas

5.1. Spartus ūkio industrializavimas ir liberalizavimas skatino plėstis pasaulinę prekybą ir didino plataus vartojimo prekių paklausą. Europos Sąjungos jūrų politikos veiksmų plane (7) ypač daug dėmesio skiriama jūrų transportui – konkurencingai, tvariai ir ekologiškai transporto rūšiai.

5.2. Daugelį metų laivybos ekologiniai rodikliai nuolat gerėjo. Su laivų veikla susijusi tarša buvo sumažinta iki nereikšmingo kiekio. Iš esmės patobulinus variklių efektyvumą ir korpuso konstrukcijas pavyko dar labiau sumažinti taršą ir padidinti degalų vartojimo efektyvumą. Atsižvelgiant į laivų gabenamų prekių apimtį, jūrų transporto keliamą taršą sudaro mažą pasaulinių CO<sub>2</sub> išlakų dalį (2,7 proc.) (8).

5.3. Komisija pripažįsta, kad Arkties regione tirpstant jūrų ledui atsiranda vis daugiau galimybių laivybai per Arkties vandenį (9). Trumpesnės kelionės iš Europos į Ramųjį vandenyną padės sutaupyti energijos ir sumažinti taršą. Arkties maršruto svarba buvo pabrėžta EESRK nuomonėje dėl integruotos jūrų politikos Europos Sąjungai (10). Tuo pat metu didėja poreikis apsaugoti Arkties jūros aplinką ir jos populiacijas, taip pat gerinti jos daugiašalį valdymą. Apie naujus jūrų maršrutus šiame regione reikėtų galvoti atsargiai, kol neatliktas Jungtinių Tautų poveikio aplinkai įvertinimas. Artimiausioje ateityje ir vidutinės trukmės laikotarpiu EESRK siūlytų laikyti šį regioną natūralia saugoma teritorija. Todėl patartina ES ir JT lygmeniu rasti keleto šio naujo maršruto parametrų pusiausvyrą. Papildomos naudos tikimasi iš Panamos kanalo išplėtimo, kuris turėtų būti užbaigta iki 2015 m.

(6) Jungtinių Tautų aplinkos apsaugos programa (UNEP), „Žalioji darbas“.

(7) SEC (2007) 1278.

(8) TJO: atnaujintas 2000 m. tyrimas dėl laivų šiltnamio dujų išlakų.

(9) COM (2008) 763.

(10) OL C 211, 2008 8 19, p. 31.

5.4. Jūrų transportas yra labai griežtai reguliuojamas. Jam taikomos daugiau kaip 25 pagrindinės tarptautinės konvencijos ir kodeksai. MARPOL73/78 – svarbiausia tarptautinė konvencija, skirta jūrų taršos iš laivų, susijusios su darbu arba avarijomis, prevencijai <sup>(11)</sup>. Jūrų transportui taip pat taikomi išsamūs ES teisės aktai, ypač ERIKA I ir II paketai ir Trečias saugios laivybos paketas. Teisės aktai labai padidino jūrų saugą, taršos kontrolę ir, kai tinkama, sustiprino intervencines priemones, skirtas incidentų prevencijai arba jų padarinių likvidavimui.

5.5. Neseniai pakeistu MARPOL konvencijos VI priedu dėl oro taršos iš laivų prevencijos įvestos griežtesnės ribinės sieros oksido (SO<sub>x</sub>), kietųjų dalelių (PM) ir azoto oksido (NO<sub>x</sub>) taršos vertės. Techninėmis ir eksploatacinėmis priemonėmis galima gerokai sumažinti laivų CO<sub>2</sub> išlakas. Keletą šių priemonių galima taikyti tik savanorišku pagrindu. Greičio sumažinimas (lėta eiga) – veiksmingiausia iškart nemažų rezultatų duodanti priemonė. Vis dėlto, šios priemonės įgyvendinimas priklausys nuo prekybos poreikių.

5.6. EESRK mano, kad geresnių rezultatų galima pasiekti derinant teisės aktus ir pramonės iniciatyvas, pavyzdžiui, novatoriškus Graikijos Respublikos jūrų aplinkos apsaugos asociacijos (HELMEPA) <sup>(12)</sup> tikslus, *Poseidon Challenge Award* <sup>(13)</sup> apdovanojimą, *Floating Forest* <sup>(14)</sup> ir *Green Award Foundation* <sup>(15)</sup>.

5.7. Svarstant galimybę įvesti PATLS jūriniam transportui reikia siekti, kad nebūtų nepalankiai paveiktas Europos laivybos pramonės konkurencingumas pasaulinėje rinkoje, nes tai prieštarautų Lisabonos darbotvarkei. Prieš priimant sprendimą Komisija turi rasti aiškius atsakymus į kitus klausimus: kokios naudos aplinkai galima būtų tikėtis iš tokios tarptautinei laivybai skirtos sistemos ir kaip ši sistema bus praktiškai taikoma laivyboje, kuri yra tokio tarptautinio pobūdžio pramonės šaka? Šiuo atžvilgiu pasaulinio lygmens TJO programa daug veiksmingiau padėtų sumažinti tarptautinės laivybos CO<sub>2</sub> išlakas negu Europos Sąjungos arba kita regioninė programa.

5.8. Labai aiškiai jaučiamas politinis spaudimas įtraukti laivybą į ES PATLS iki 2013 m. PATLS taikyti jūrų transportui yra daug sudėtingiau nei aviacijai, visų pirma trampinėje laivyboje dėl pasaulinės jūrų prekybos ypatumų – dėl jų labai sunku atlikti PATLS skaičiavimus. Tarptautinėje laivyboje dominuoja krovinių gabenimas nuolat keičiant prekybos modelius visame pasaulyje.

<sup>(11)</sup> Laivų taršos prevencija pagerės ateityje pradėjus įgyvendinti naujausias tarptautines konvencijas: konvenciją dėl laivuose naudojamų žalingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės, dėl balastinio vandens, dėl laivų nuolaužų pašalinimo, dėl laivų bunkerinių ir dėl laivų perdurbimo (bus priimta 2009 m.).

<sup>(12)</sup> 1981 m. įsteigta HELMEPA tapo pavyzdžiu kuriant CYMEPA, TURMEPA, AUSMEPA, NAMEPA, UKRMEPA, URUMEPa ir INTERMEPA.

<sup>(13)</sup> 2005 m. įsteigtas Tarptautinės nepriklausomų tanklaivių savininkų asociacijos (Intertanko).

<sup>(14)</sup> Įsteigtas Jungtinėje Karalystėje, info@flyingforest.org.

<sup>(15)</sup> Įsteigtas Nyderlanduose, www.greenaward.org.

Daugelis ES jūrų laivų krovinius pakrauna arba iškrauna ne ES uostuose, o ten, kur nustato frachtuotojas. Laivai yra labai skirtingi, todėl sunku nustatyti standartą. Laivyboje veikia daug mažų bendrovių, todėl administracinė PATLS našta būtų didžiulė. Daugelis laivų trampinės laivybos sektoriuje, kuriam tenka didesnė laivybos dalis, į ES uostus užsuka tik retsykiais. Laivai degalų įsipilti kelionės metu gali ir ne ES uostuose, o degalų suvartojimas kelionėje tarp uostų apskaičiuojamas tik apytikriai. Šiomis aplinkybėmis PATLS leidimų skirstyme gali dalyvauti keletas valstybių – laivo savininko, laivo operatoriaus, frachtuotojo, krovinio savininko ir krovinio gavėjo valstybės. Be to ES PATLS jūrų transportui reikėtų taikyti visiems laivams, kurie užsuka į ES uostus, todėl iškiltų reali galimybė, kad ES nepriklausančios valstybės, kurios netaiko PATLS, imsis atsakomųjų priemonių su jų vėliava plaukiojančių laivų naudai.

5.9. Jūrų transporto sektoriuje ne mažiau „veiksminga“ ir daug paprasčiau būtų taikyti anglies (bunkerinio kuro) mokestį arba kokį nors kitą mokestį. Be to, būtų lengviau užtikrinti, kad šiuo būdu surinktos lėšos iš tikrųjų būtų skirtos žaliosioms iniciatyvoms.

5.10. Artimoje ateityje laivo varymo sistemos ir toliau daugiausia naudos anglies pagrindu pagamintus degalus. Dujos, kaip alternatyvūs degalai, bus plačiau naudojamos, kai atsiras skirstymo infrastruktūra. Kuro elementų, varomų gamtinėmis dujomis, ekonominio ir techninio įvertinimo išvados rodo, kad CO<sub>2</sub> išlakos jų atvejų yra daug mažesnės. Be to, ateityje TJO darbas bus skirtas laivų keliamo triukšmo mažinimui.

5.11. Mažai tikėtina, kad per ateinančius du dešimtmečius atsirastų pakankama tvarių biodegalų pasiūla laivybai arba kad vandenis ir anglies surinkimas ir saugojimas padarytų didesnę poveikį laivybai. Laivų nebus galima varyti naudojant vien tik vėjo technologijas, pavyzdžiui, *Skysails* įrangą, tačiau šios technologijos galėtų būti naudojamos kartu su varikliais. Elektros srovės iš kranto naudojimas (angl. cold ironing) sudarys sąlygas ekologiškesniems darbams uoste. Branduolinės varomosios sistemos, kurioms reikalinga speciali infrastruktūra avarijos atvejams, nėra tinkamos prekybiniam laivams.

## 6. Ekologiškesnė vidaus laivyba

6.1. Vidaus laivybai tenka nemažas vaidmuo Europos vidaus transporto sistemoje, nes kaip transporto rūšis upių transportas sudaro 5,3 proc. bendro ES vidaus transporto, o kai kuriuose regionuose, kuriuose yra daug vandens kelių, – daugiau kaip 40 proc. Tai patikima, ekonomiškai, saugi ir energiją tausojanti transporto rūšis. Vidaus vandens transporto skatinimas gali būti naudingas siekiant svarbiausių ES aplinkosaugos politikos tikslų. Platesnis naudojimas vidaus laivyba yra labai svarbus siekiant sumažinti transporto sektoriaus išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Tai atitinka ES politiką, kuria norima spręsti pernelyg apkrautų kelių problemą.

6.2. Vidaus laivybai paprastai taikomos Centrinės Reino laivybos komisijos (CNNR) taisyklės, kurios nustato aukštus techninius ir saugos standartus. Manheimo sutartimi paremti teisės aktai taikomi Reino pakrantės šalyse. Šiuose teisės aktuose yra saugos, atsakomybės ir taršos prevencijos taisyklių. Dėl aukštų standartų vidaus laivybai būdingas labai vienodas laivų įrangos kokybės ir saugos ir jų įgulų parengimo lygis. Remdamasi Manheimo sutarties pagrindu parengtomis taisyklėmis ES neseniai priėmė Direktyvą 2006/87/EB, kurioje nustatė išsamius techninius ir eksploatacinius reikalavimus vidaus laivybos laivams.

6.3. ES teisės aktai <sup>(16)</sup> nustato išlakų ribas degalų, kuriuos naudoja vidaus laivybos laivai kokybei. Europos Komisijos pasiūlymu <sup>(17)</sup> dėl sieros kiekio degaluose siekiama įvesti sieros kiekio apribojimus jūrų ir vidaus vandenų laivams. Vidaus laivybos sektorius pageidavo sieros kiekį degaluose sumažinti vienu kartu nuo 1 000 ppm iki 10 ppm. Europos Parlamentas neseniai pritarė šiam vidaus laivybos sektoriaus pasiūlymui ir nusprendė sieros kiekį iš karto sumažinti iki 10 ppm nuo 2010 m. Netolimoje ateityje vidaus laivybai gali duoti naudos nulinės taršos sistemos, pvz., kuro elementai. Galima būtų paminėti naujosios vidaus vandenims skirtos baržos *CompoCaNord* projektą, neseniai Vokietijoje pastatytą *Futura* tanklaivį ir Nyderlandų beveik nulinės taršos *Hydrogen Hybrid Harbour Tug* mišraus kuro uosto vilkiko pavyzdžius. Be to, nauji teisės aktai <sup>(18)</sup> taikomi pavojingų prekių gabenimui keliais, geležinkeliu ir vidaus vandens keliais valstybės narėse arba tarp jų.

6.4. Dėl dabartinės ES plėtros smarkiai išsiplėtė vidaus vandenų kelių tinklas, kuris, sujungtas Reino ir Dunojaus upių kanalu, nusidriekė nuo Šiaurės iki Juodosios jūros. Europos vidaus vandenų

keliai turi didelį potencialą, susijusių su patikimu krovinių gabenimu, jie palankiau vertinami lyginant su kitomis transporto rūšimis, kurios dažnai susiduria su per didelės apkrovos ir per mažų pajėgumų problemomis.

6.5. Būtų neteisinga laikyti vidaus laivybą valstybių vidaus veikla, kuri galėtų būti reguliuojama vietos arba regionų lygmeniu. Su Kroatijos, Ukrainos, Serbijos ir Moldovos vėliavomis plaukiojantys vidaus laivybos laivai jau naudojami Europos upėmis ir kanalais, be to, bus neišvengiamai liberalizuota laivyba ir Rusijos upėmis ir ES operatoriai turės galimybę jomis plaukioti (ir atvirkščiai) – dėl to taip pat išsaug ES vidaus laivybos tarptautinis pobūdis.

6.6. Viena iš svarbiausių sąlygų ir iššūkių vidaus laivybos patikimumui – fizinės infrastruktūros gerinimas, kuris padėtų pašalinti tam tikras pralaidumo kliūtis ir užtikrintų reikiamą techninę priežiūrą. EESRK primena savo ankstesnę nuomonę <sup>(19)</sup> ir tikisi, kad priemonės, susijusios su NAIADES projektu <sup>(20)</sup>, atgaivins vidaus laivybą ir suteiks galimybę finansuoti infrastruktūros vystymo projektus.

6.7. Vidaus laivyba, kuri yra palyginti mažai naudojama transporto rūšis, nėra ta sritis, kurioje išorės sąnaudų internalizavimas turėtų būti atliekamas pirmiausia. Bet kokia politikos priemonė, kurios tikslas įvesti anglies rinkliavą vidaus laivyboje, susidurs su teisinio pobūdžio kliūtimis, kadangi pagal 1968 m. Manheimo konvenciją Reinui netaikomi jokie mokesčiai. Praktiškai 80 proc. dabartinės vidaus laivybos sudaro laivyba Reino baseinu. EESRK pažymi, kad Reino sutarties ir Dunojaus sutarties teisinių sistemų neatitikimas kelia problemų Dunojaus aplinkos apsaugos teisės aktams. Komitetas siūlo Europos Sąjungai imtis priemonių ateityje suvienodinti taisykles (aplinkosaugos, socialines ir technines) ir taip padėti vidaus laivybai.

2009 m. gegužės 13 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Mario SEPI

<sup>(16)</sup> Direktyva 2004/26/EB, OL L 225, 2004 6 25, p. 3.

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

<sup>(18)</sup> Direktyva 2008/68/EB, OL L 260, 2008 9 30, p. 13.

<sup>(19)</sup> OL C 318, 2006 12 23, p. 218.

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