

Bruxelles, 28.6.2013
COM(2013) 479 final/2

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2013) 479 final du 28/06/2013

Concerne la version romaine, le titre.

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**Integrarea emisiilor generate de transportul maritim în politicile UE privind reducerea
emisiilor de gaze cu efect de seră**

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

Integrarea emisiilor generate de transportul maritim în politicile UE privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

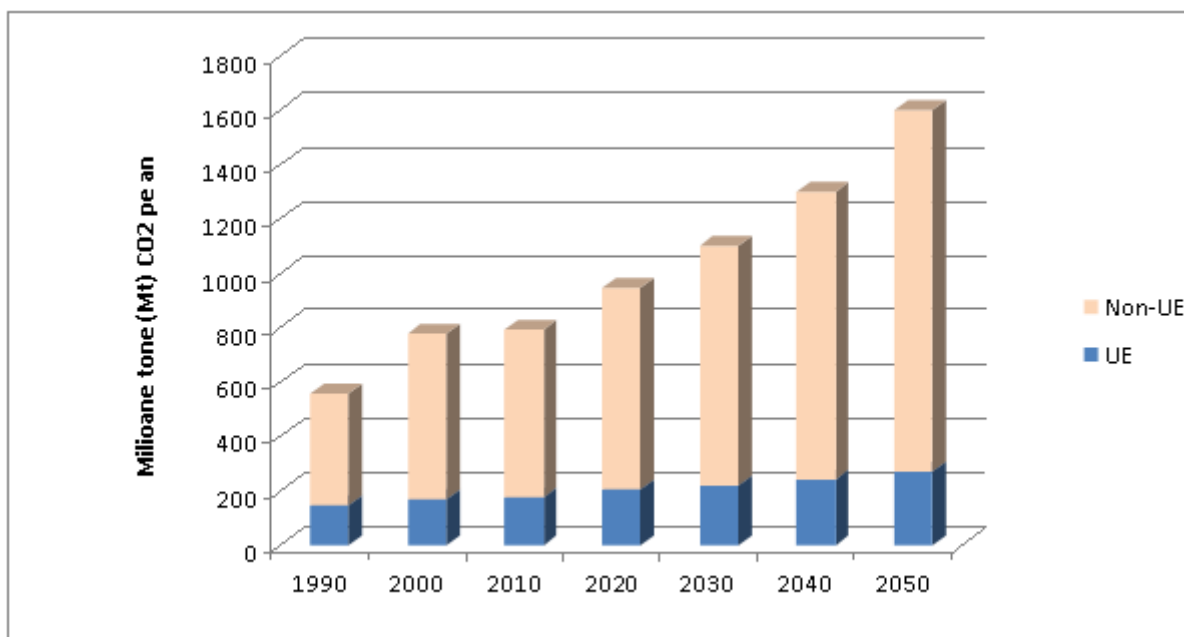
1. NECESITATEA DE A LUA ACUM MĂSURI ÎN PRIVINȚA EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ (GES) GENERATE DE TRANSPORTUL MARITIM

UE sprijină măsurile internaționale ambițioase care abordează problema schimbărilor climatice. Multilateralitatea și cooperarea pe baze ample continuă să se afle în centrul politicii UE privind clima. Consecvență cu această abordare internațională, UE a implementat politici care să îi faciliteze tranziția spre o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Pachetul energie/climă din 2008 este, probabil, cel mai cuprinzător cadru de reglementare la nivel mondial. Este format din diverse măsuri de politică menite a facilita tranziția și a devenit o inspirație pentru luarea de măsuri de către țările partenere. Luarea de măsuri în timp util și la nivelul întregii economii rămâne o prioritate esențială a UE în ceea ce privește combaterea schimbărilor climatice.

La nivelul UE, transportul maritim internațional rămâne singurul mod de transport care nu este inclus în angajamentul UE de reducere a emisiilor de GES. Emisiile de GES generate de transportul maritim constituie în prezent 4 % din emisiile de GES ale UE. Totodată, se preconizează că emisiile de GES generate de transportul maritim vor crește semnificativ în viitor. Potrivit evaluării impactului care însoțește prezenta comunicare¹, emisiile de CO₂ generate de transportul maritim legat de UE – adică emisiile aferente rutelor din interiorul UE și călătoriilor cu destinația și/sau originea în UE – au crescut cu 48 % în perioada 1990-2008. În conexiune cu proiecțiile privind creșterea comerțului mondial, se preconizează că emisiile legate de UE generate de transportul maritim vor crește și mai mult până în 2050, cu 51 % față de nivelurile din 2010 (+86 % până în 2050 în comparație cu nivelurile din 1990), în pofida adoptării în 2011 de către Organizația Maritimă Internațională (OMI) a unor standarde minime de eficiență a navelor pentru navele noi².

¹ Trimitere la IA

² AEA Technology și alții, 2013.



Estimare privind emisiile de CO₂ generate de transportul maritim (legate de UE³⁴ și la nivel mondial⁵, având în vedere EEDI)

La nivel mondial, emisiile generate de transportul maritim reprezintă în prezent 3 % din emisiile mondiale, dar se preconizează ca vor reprezenta 5 % din emisiile mondiale în 2050⁶, având în vedere creșterea preconizată a economiei mondiale și a cererii de transport aferente. Această creștere a emisiilor este preconizată în pofida faptului că sunt disponibile măsuri operaționale și există tehnologii de reducere cu până la 75 % a consumului de energie și a emisiilor de CO₂ specifice ale navelor⁷.

Transportul maritim este o parte esențială a lanțului de aprovizionare mondial și un sector crucial pentru economia UE. Deși transportul maritim ar putea fi, comparativ, mai puțin poluant decât alte moduri de transport, progresele tehnologice din alte sectoare, dependența exagerată de petrol și apelul puternic din partea opiniei publice în favoarea nu doar a reducerii emisiilor de CO₂, ci și a reducerii poluanților (SOx, NOx, particule), precum și amprenta de mediu mai extinsă (apa de balast, separarea deșeurilor) sunt motive serioase pentru care transportul maritim nu trebuie să bată pasul pe loc. OMI și sectorul transportului maritim sunt implicate activ, dar adoptarea noilor tehnologii și măsuri operaționale rămâne inegală. Încurajarea unei eficiențe și a unei sustenabilități sporite în sectorul transportului maritim prin reducerea costului combustibilului și o mai bună satisfacere a așteptărilor clienților vor menține competitivitatea sectorului: la nivel mondial prin asigurarea funcționării legăturilor comerciale, iar la nivelul UE prin păstrarea poziției de lider în privința calității.

Argumente în favoarea acțiunii – Evoluțiile recente din sector

³ „Legate de UE” înseamnă CO₂ emis pe rutele dintre ultimul port de escală și un port din UE și dintre un port din UE și următorul port de escală, inclusiv emisiile din interiorul porturilor UE.

⁴ AEA Technology și alții, 2013.

⁵ Lloyds Register și DNV, 2012.

⁶ Reducere estimată a emisiilor de CO₂ datorată introducerii unor măsuri tehnice și operaționale obligatorii referitoare la eficiența energetică a navelor. Studiu efectuat de Lloyd's Register și DNV pentru OMI în 2011 și Al 4-lea raport de evaluare al IPCC.

⁷ Al doilea studiu al OMI privind GES, 2009.

În sectorul transportului maritim, emisiile de CO₂ sunt legate de combustibilul consumat. Reducerea emisiilor de CO₂ înseamnă reducerea consumului de combustibil, care, la rândul ei, duce la economii în ceea ce privește costul combustibilului. Dacă investițiile în eficiență necesare pot fi recuperate prin economiile de combustibil realizate, sectorul poate câștiga bani și aborda schimbările climatice în același timp. Aceste economii sunt foarte relevante în contextul de față.

Prețurile au fost foarte volatile în ultimii ani. S-au dublat între 2002 și 2005, apoi s-au triplat între 2005 și 2007, după care au revenit în 2008 la nivelul din 2005, doar ca să se dubleze din nou în perioada 2008-2010⁸. Prețurile pentru păcura grea sunt acum de aproximativ 650 USD/t, adică de 8 ori peste prețurile medii din 1990, și se preconizează că vor continua să crească. În numeroase segmente ale sectorului transportului maritim s-au înregistrat îmbunătățiri ale eficienței combustibililor doar începând din 2009, când criza economică mondială a redus semnificativ marja de profit a sectorului.

Mai multe studii recente⁹ au identificat un potențial semnificativ de reducere a emisiilor în sectorul transportului maritim, cu ajutorul unei serii de măsuri tehnice și operaționale care vizează mai ales îmbunătățirea eficienței energetice a navelor. Având în vedere creșterea preconizată pentru viitor a prețurilor combustibililor, multe dintre aceste măsuri tehnice sau operaționale sunt eficiente din punctul de vedere al costurilor. O evaluare a impactului efectuată în contextul prezentei comunicări a identificat în costul combustibililor un potențial tot mai mare de realizare a unor economii, care se ridică, în total, până la 56 miliarde EUR în perioada 2015-2030¹⁰.

Cercetările arată că adoptarea acestor măsuri eficiente din punctul de vedere al costurilor este adesea blocată de o serie diversificată de bariere de piață, inclusiv de lipsa unor informații fiabile, precum și de eșecuri tehnice și ale pieței¹¹. Barierele tehnice apar când proprietarii de nave nu au încredere în capacitatea unei soluții de a realiza reducerea de costuri promisă sau de a funcționa cu succes în mediul marin. Eșecurile de piață pot fi declanșate, de obicei, de motivațiile divergente din sector, de exemplu de faptul că partea care plătește pentru o investiție într-o măsură de eficientizare nu este beneficiarul economiilor de combustibil aferente investiției, sau de lipsa accesului la finanțare privată pentru a investi în tehnologiile cu emisii reduse de dioxid de carbon. Depășirea acestor bariere de piață ar oferi o posibilitate semnificativă de încurajare a adoptării unor măsuri eficiente din punctul de vedere al costurilor fără compromiterea rentabilității.

2. PROGRESE LA NIVEL INTERNAȚIONAL

OMI a început să depună eforturi pentru reducerea emisiilor de GES în 1997, pe baza principiului neacordării niciunui tratament mai favorabil și pe baza principiului nediscriminării, consfințite în MARPOL și în alte convenții ale OMI. Adoptarea în iulie 2011 a unor amendamente la anexa VI la MARPOL¹² pentru prevenirea poluării atmosferei de către nave [Indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) și Planul de gestionare a eficienței energetice a navelor (SEEMP)] constituie un progres important. Se preconizează că aceste

⁸ Vivid Economics.

⁹ Al doilea studiu al OMI privind GES, 2009, CE Delft și alții 2009, DNV 2010, Ricardo-AEA și alții 2012.

¹⁰ Cu o reducere de 10 % pe an.

¹¹ Maddox Consulting, 2012.

¹² Anexa VI la MARPOL se referă la poluarea atmosferei de către nave.

măsuri, în special EEDI, vor duce la o sporire semnificativă a reducerii emisiilor, în comparație cu scenariile bazate pe tehnologiile utilizate în prezent (cu 23 % până în 2030, potrivit studiului din 2011 al OMI). Totuși, cum a confirmat și cea de-a 59-a reuniune a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC) al OMI¹³, trebuie luate măsuri suplimentare.

În pofida discuțiilor dificile din cadrul OMI referitoare la măsurile bazate pe piață care ar putea duce la scăderea emisiilor de GES generate de nave, recente evoluții pozitive în ceea ce privește discutarea unei modalități mai treptate de a realiza progrese, inclusiv privind îmbunătățirea măsurilor de eficientizare prezentate de Statele Unite ale Americii¹⁴, au câștigat sprijinul multor state. Comisia este implicată activ în aceste evoluții, deoarece ar putea oferi noi oportunități pentru ajungerea la un consens asupra standardelor de eficiență pentru navele existente, standarde care ar duce la reduceri ale emisiilor și care ar putea fi dezvoltate ulterior în direcția unor măsuri bazate pe piață (MBM). Ca prim pas, se prevede un sistem robust de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor. UE colaborează îndeaproape cu SUA, Japonia, Australia, Canada, Rusia, Coreea și alte state pentru elaborarea acestor standarde de eficiență și a unui sistem MRV la nivel mondial.

OMI a recunoscut că, pentru a realiza reducerile necesare, vor trebui luate și măsuri bazate pe piață, pe lângă măsurile tehnice și operaționale, care sunt discutate în cadrul unor puncte diferite de pe ordinea de zi a MEPC. Comisia consideră că măsurile bazate pe piață sunt un instrument eficient din punctul de vedere al costurilor, deoarece oferă sectorului transportului maritim flexibilitatea necesară. Discuțiile au însă nevoie de timp pentru a da roade, mai ales deoarece OMI mai are în vedere și alte câteva opțiuni complementare. Și în special pentru că la cea de 63-a sesiune a MEPC, din 2012, nu s-a reușit elaborarea caietului de sarcini pentru un studiu de evaluare a impacturilor măsurilor bazate pe piață propuse¹⁵.

UE este decisiv în favoarea unei abordări mondiale conduse de OMI, forumul internațional cel mai potrivit pentru a reglementa emisiile generate de transportul maritim. În pofida ritmului lent al discuțiilor de până acum din cadrul OMI și a urgenței cu care trebuie să se ia măsuri pentru a se preveni consecințele negative pentru climă, UE va continua să se implice în evoluțiile internaționale care vizează reducerea emisiilor de GES generate de nave. UE va monitoriza neîncetat progresele realizate și va analiza măsurile viitoare în contextul acordului CCONUSC din 2015 și al deliberărilor din cadrul OMI.

3. INCLUDEREA EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ GENERATE DE TRANSPORTUL MARITIM ÎN ANGAJAMENTUL UE DE REDUCERE A EMISIILOR: O ABORDARE TREPTATĂ

Politica Uniunii privind clima și transportul maritim confirmă angajamentul referitor la adoptarea unor măsuri la nivel mondial prin care să se asigure pretutindeni reduceri efective ale emisiilor (mai ales deoarece se preconizează o creștere mai puternică a emisiilor legate de transportul maritim în regiunile din afara Europei), fiind menținute în același timp condițiile de concurență echitabile la nivel mondial pentru sectorul transportului maritim.

¹³ Raportul celei de-a 59-a reuniune a MEPC, punctul 4.92.

¹⁴ MEPC 65/4/19.

¹⁵ Sunt studiate în prezent 4 instrumente: ETS, Fondul GES, taxa statului portului și sistemul de stimulente pentru eficiență (EIS).

Inițiativa recentă a SUA în cadrul OMI pune bazele unei abordări etapizate concrete care vizează emisiile de GES generate de sectorul transportului maritim. În mod similar, UE prevede o abordare treptată pentru includerea în angajamentele sale a emisiilor de GES produse de transportul maritim.

În scopul includerii emisiilor de GES generate de sectorul transportului maritim în angajamentul de reducere al UE, poate fi luată în considerare abordarea treptată formată din următoarele trei etape succesive:

1. implementarea unui sistem pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor (MRV);
2. stabilirea unor obiective de reducere a emisiilor pentru sectorul transportului maritim;
3. aplicarea unei măsuri bazate pe piață (MBM).

Un sistem MRV robust este piatra de temelie pentru implementarea oricărei măsuri de reducere a emisiilor de GES generate de nave la nivelul UE sau la nivel mondial și facilitează monitorizarea progreselor pe baza rezultatelor. Prin urmare, implementarea MRV este utilă, chiar și fără instituirea unei MBM.

Faptul că nu sunt bine cunoscute costurile, beneficiile și rentabilitatea investiției în cazul tehnologiilor deja disponibile pare a îngreuna procesul de introducere a acestor tehnologii pe scară mai largă. Acest tip de informație ar putea oferi o mai bună înțelegere a performanțelor anumitor nave, a costurilor operaționale aferente acestora și eventuala valoare de revânzare, toate în beneficiul proprietarilor de nave, care ar fi mai bine pregătiți să ia decizii în privința unor investiții majore și să obțină finanțarea corespunzătoare.

Potrivit rezultatelor evaluării impactului, implementarea MRV oferă – într-o oarecare măsură – beneficii de mediu și economice precum reduceri de până la 2 % ale emisiilor anuale de GES și economii nete anuale de până la 1,2 miliarde EUR pentru sector în 2030, datorită facturilor reduse la combustibili. Este de așteptat ca economiile preconizate în legătură cu costul combustibililor să fie mai mari decât costurile aferente monitorizării și raportării. De asemenea, un sistem MRV ar putea să crească presiunea pentru înlăturarea altor bariere de pe piață, precum motivațiile divergente ale proprietarilor și ale operatorilor de nave, oferind claritate în ceea ce privește eficiența energetică, sursele de emisii și potențialul de reducere.

Abordarea UE este menită a contribui în mod activ la stabilirea unui acord în cadrul OMI (a se vedea secțiunea 1) privind luarea de măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de GES generate de nave. De asemenea, această abordare ocazională în Europa discutii în cunoștință de cauză privind MBM și obiectivele de reducere pentru sectorul transportului maritim. Va trebui asigurată consecvența cu evoluția cadrului de politică privind schimbările climatice și energia pentru 2030. De asemenea, sistemul MRV va furniza date solide și comparabile pentru stabilirea obiectivelor de reducere și pentru evaluarea progresului înregistrat de transportul maritim spre o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon. În cazul introducerii cu succes a unor politici comparabile la nivelul OMI, propunerea UE privind MRV poate fi integrată într-un sistem MRV generalizat.

3.1. Aplicarea unor norme de monitorizare și raportare solide și armonizate

Principalul obiectiv al unui sistem MRV este să furnizeze date fiabile privind emisiile de GES generate de transportul maritim. Implementarea unui sistem MRV la nivel mondial ar trebui să fie o prioritate în negocierile din cadrul OMI.

Emisiile de CO₂ generate de sectorul transportului maritim sunt legate pur și simplu de cantitatea și de tipul de combustibil consumate. Datele privind consumul de combustibil sunt deja disponibile pentru aproape toate navele. Reglementarea 18 din anexa V la MARPOL prevede deja că este obligatorie disponibilitatea documentelor privind operațiunea de buncheraj¹⁶ în cazul navelor cu un tonaj brut de peste 400 tone (GT) care desfășoară activități de transport internațional. Așadar, consumul total de combustibil al unei nave este deja monitorizat.

Totuși, trebuie încă stabilit procesul de raportare și verificare. Fiabilitatea și accesibilitatea informațiilor sunt esențiale pentru a se asigura o informare adecvată de-a lungul întregului lanț de aprovizionare în ceea ce privește performanța sectorului transportului maritim din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon. Instituirea unui proces adecvat de raportare și verificare va impune desfășurarea unor activități tehnice pentru a se asigura limitarea sarcinii administrative pentru proprietarii de nave, administratorii de nave și statele de pavilion, asigurându-se în același timp precizia și transparența informațiilor.

Pe termen mai lung, o abordare integrată a monitorizării, vizând toate emisiile atmosferice, inclusiv SO_x, NO_x și PM, ar oferi claritatea necesară factorilor de decizie politică pentru a lua decizii în cunoștință de cauză și consecvente în privința tuturor poluanților și ar permite părților interesate să se conformeze noilor cerințe. În special, sistemul MRV ar putea fi revizuit într-o etapă ulterioară.

Actuala propunere a Comisiei constă în lansarea la nivel regional a unui sistem MRV bazat pe consumul de combustibil, cu scopul de a servi drept exemplu pentru un sistem global, evidențiind dificultățile și bunele practici. Sistemul MRV propus de UE alimentează discuțiile din cadrul OMI, cu scopul accelerării procesului la nivelul acestei organizații. În cazul trecerii cu succes spre un sistem MRV comparabil la nivel mondial, sistemul regional va fi alinat, dacă este cazul, cu acesta.

Exemplu de caz: experiențe europene privind economisirea costurilor cu combustibilii prin monitorizare și raportare

Mai mulți proprietari și operatori de nave care exploatează tipuri de nave diferite (de exemplu, vrachiere, portcontainere) și-au implementat deja cu succes propriul sistem MRV. Majoritatea informațiilor existente privind performanța navelor se obține de o parte terță și se verifică de către un terț, utilizând instrumente electronice de colectare a datelor. Grație acestor sisteme, unele societăți și-au redus deja emisiile de GES cu până la 25 % față de 2007. Mai mult, aceste instrumente au contribuit și la regândirea proceselor generale de monitorizare, economisind timpul echipajelor și al operatorilor în favoarea unor atribuții cu o puternică valoare adăugată. De exemplu, o societate a afirmat că acum dedică 45 % din timp optimizării performanțelor, față de 5 % înaintea implementării sistemului MRV.

¹⁶ Documentul privind operațiunea de buncheraj include numele și numărul OMI al navei care primește combustibilul, portul de buncheraj, informațiile de contact ale furnizorului de combustibil pentru nave, cantitatea și densitatea combustibilului.

Obiectivul principal al politicii UE privind clima este reducerea emisiilor de GES, indiferent dacă această reducere se realizează prin îmbunătățirea eficienței energetice sau prin utilizarea altor combustibili. Totuși, în scopul alinierii la discuțiile aflate în curs în cadrul OMI, regulamentul MRV propus de UE va include inițial o serie de parametri referitori la eficiența energetică. În cazul în care se ajunge ulterior la un consens în ceea ce privește utilizarea și definirea acestor parametri, lista propusă în prezent ar trebui ajustată în consecință.

Sistemul MRV propus nu va impune o metodologie specifică pentru monitorizarea emisiilor de CO₂, ci doar condiția ca metodologia aleasă și incertitudinile aferente acestora să fie raportate. Această abordare permite proprietarilor de nave și administratorilor de nave să se bazeze pe practici existente. Această măsură poate fi introdusă fără periclitarea obiectivului de a cuprinde cea mai mare parte a emisiilor de GES generate de transportul maritim prin limitarea aplicării normelor MRV la navele mari, de cel puțin 5 000 GT.

3.2. Stabilirea unor obiective intermediare de reducere a emisiilor pentru sectorul transportului maritim

În decembrie 2010, părțile la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) au recunoscut că încălzirea globală nu trebuie să depășească temperaturile înregistrate înaintea revoluției industriale cu mai mult de 2 °C¹⁷. Acest lucru este vital pentru limitarea consecințelor negative ale activităților umane asupra sistemului climatic. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv pe termen lung este necesară reducerea până în 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial cu cel puțin 50 % sub nivelurile din 1990¹⁸.

Țările dezvoltate ar trebui să își reducă emisiile cu 80-95 % până în 2050, față de nivelurile din 1990¹⁹. Pe termen mediu, UE s-a angajat să își reducă până în 2020 emisiile de gaze cu efect de seră cu 20 % sub nivelurile din 1990 și cu 30 % în contextul unui acord la nivel mondial. Acest angajament este inclus într-unul dintre cele cinci obiective principale ale UE din cadrul *Strategiei Europa 2020*²⁰. Transportul maritim internațional este singurul sector industrial și singurul mod de transport care nu este cuprins în legislația menită a duce la îndeplinirea acestui obiectiv de reducere. Mai mult, Consiliul European și Parlamentul European au convenit că toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor²¹. În ceea ce privește transportul maritim internațional al UE, Cartea albă privind transporturile²² din 2011 a stabilit un obiectiv de reducere de 40 % (sau de 50 %, dacă este fezabil) până în 2050 față de 2005.

Totuși, la nivel mondial, mai trebuie încă avute în vedere un parcurs bine definit pentru reducerea absolută a emisiilor până în 2050 în sectorul transportului maritim și obiective intermediare pentru perioada 2020-2050, pentru a se asigura contribuția adecvată a acestui sector la îndeplinirea obiectivului legat de cele 2 °C.

La nivelul UE, astfel de discuții trebuie să țină seama de cadrul mai amplu de politică privind schimbările climatice și energia pentru orizontul 2030 și trebuie să ia în calcul aspecte precum

¹⁷ Decizia 1/CP.16 a Conferinței părților la CCONUSC („Acordurile de la Cancún”).

¹⁸ Pe baza celui de-al patrulea raport de evaluare al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC).

¹⁹ Concluziile Consiliului European din 29-30.10.2009 și Rezoluția Parlamentului European din 4.2.2009 [2008/2105 (INI)].

²⁰ COM(2010) 2020 final.

²¹ Directiva 2003/87/CE și Decizia 406/2009/CE.

²² COM(2011) 144 final.

eficacitatea din punct de vedere climatic, mai ales în ceea ce privește reducerile cumulative ale emisiilor de CO₂, costurile pentru sector, evoluția emisiilor după 2005, eventualele standarde de eficiență noi adoptate de OMI, precum și disponibilitatea și costurile tehnologiilor de reducere din prezent și ale celor preconizate pentru viitor. La stabilirea unor astfel de obiective ar trebui să se țină seama de specificitatea măsurilor de atenuare din domeniul maritim, care duc la costuri zero sau chiar negative („roade ușor de cules”), potrivit celui de-al doilea studiu al OMI privind GES, din 2009, deoarece reprezintă un motiv în favoarea unor acțiuni timpurii. În sfârșit, datele colectate cu ajutorul sistemului MRV ar trebui să constituie, de asemenea, o parte integrantă a unor astfel de decizii viitoare.

3.3. Măsuri bazate pe piață eficace și eficiente pentru reducerea emisiilor de GES generate de transportul maritim

Evaluarea impactului demonstrează că măsurile bazate pe piață sunt mijloace eficace și adecvate pentru realizarea de reduceri ale emisiilor în sectorul transportului maritim, furnizând totodată beneficii economice sectorului, ca urmare a economiilor substanțiale în ceea ce privește costul combustibililor care sunt legate de reducerile emisiilor de CO₂.

O măsură bazată pe piață poate înlătura în mod eficace barierele de pe piață, în special motivațiile divergente, de exemplu prin aplicarea principiului „poluatorul plătește”. O măsură bazată pe piață are potențialul de a depăși barierele de pe piață legate de accesul la finanțare, cu condiția ca eventualele venituri generate să fie orientate în așa fel încât să asigure sprijinirea sectorului prin finanțări private. În funcție de nivelul contribuției sau de nivelul obiectivelor, o măsură bazată pe piață poate genera un stimulent puternic pentru realizarea unor reduceri absolute ale emisiilor în întreaga economie, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Analizând situația din punctul de vedere al contextului regional și ținând cont de discuțiile din cadrul OMI, evaluarea impactului a identificat între variantele studiate trei opțiuni care sunt în mod evident măsurile bazate pe piață cele mai promițătoare pentru abordarea emisiilor de GES generate de transportul maritim, și anume:

1. *Un fond de compensare bazat pe contribuții*, în cadrul căruia s-ar plăti o contribuție voluntară (în EUR/tCO₂) către fond. Contribuția ar depinde de emisiile generate de navă vizate de regulament. Acest instrument voluntar poate fi utilizat cu succes doar dacă se instituie un instrument complementar (de exemplu, limite de viteză, ETS etc.), iar participarea la fond este prevăzută ca derogare voluntară de la instrumentul complementar²³.
2. *Un fond de compensare bazat pe obiective*, pentru care este esențială stabilirea unui obiectiv unic pentru toate navele vizate de regulament. O entitate care să reprezinte întregul sector²⁴ preia responsabilitatea pentru asigurarea îndeplinirii obiectivului. Fiecare navă vizată de regulament trebuie să instituie un raport contractual cu această entitate, pentru a se asigura îndeplinirea obiectivului. Acordul contractual ar impune plata unei cotizații, care sprijină investițiile în eficiența navelor, precum și dispoziții pentru eventualitatea depășirii obiectivului în mod colectiv.

²³ Acest mecanism ar trebui să fie proiectat în așa fel încât fondul de compensare bazat pe contribuții să rămână, în practică, instrumentul principal. Fondul pentru NOx al Norvegiei este un exemplu în care o taxă servește drept instrument complementar de acest gen. Așadar, se poate presupune că utilizarea unor mecanisme alternative va fi marginală.

²⁴ Precum o asociație sau un organism public.

3. *Un sistem de comercializare a certificatelor de emisii (ETS)*, care ar însemna că, la sfârșitul perioadei de conformitate, fiecare navă trebuie să restituie certificatele corespunzătoare emisiilor sale din anul precedent.

În acest context, este clar că discutarea actualelor propuneri ale OMI și a complementarității acestora trebuie să continue. Proiectarea în detaliu a oricărei opțiuni ar necesita mai multă muncă și luarea de decizii în acest sens²⁵. Actuala propunere de MRV este concepută pentru a putea sprijini orice standarde viitoare privind eficiența, precum și o viitoare măsură bazată pe piață, pe baza opțiunilor aflate acum în discuție în UE și în cadrul OMI.

4. MĂSURI PARALELE PENTRU ÎNLĂTURAREA BARIERELOR DE PE PIAȚĂ

În 2009, Comisia a adoptat obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim. Comisia a evidențiat, ca o prioritate esențială, dezvoltarea unei abordări cuprinzătoare și coerente de reducere a emisiilor de GES generate de transportul maritim internațional. Această prioritate a fost confirmată în Cartea albă privind transporturile din 2011. Ca acțiune subsecventă cărții albe, Comisia dezvoltă un cadru strategic pentru cercetarea și inovarea în domeniul transporturilor, precum și pentru aplicarea rezultatelor aferente, în scopul realizării unui sistem de transport european integrat, eficient și ecologic.

Comisia își menține angajamentul de a analiza modul în care pot fi abordate, cât mai adecvat, barierele de pe piață care împiedică adoptarea tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon. În urma discuțiilor cu Parlamentul European, statele membre, sectorul în cauză și părțile interesate din cadrul societății civile, Comisia ar putea stabili domenii prioritare în vederea unor analize și inițiative viitoare. Având în vedere că este vorba despre un sector de nivel mondial, aceste activități ar fi strâns legate de eforturile din cadrul OMI.

În special, OMI analizează eventuala necesitate a unui standard privind consumul de combustibil și forma pe care ar putea să o ia un astfel de standard, precum și posibilitatea de a elabora un standard pentru măsurarea performanței cocii și a elicei. În acest scop, Comisia și statele membre ar trebui să depună activ eforturi în cadrul OMI în privința acestor aspecte și să încerce să extindă sfera standardelor în curs de elaborare pentru a include și alte soluții tehnologice esențiale.

Reducerea emisiilor de GES generate de transportul maritim se bazează într-o proporție semnificativă pe o infrastructură adecvată pe uscat. Comisia sprijină deja dezvoltarea acestei infrastructuri, de exemplu pentru electrificarea porturilor și pentru combustibili alternativi, precum GNL, prin stimulente financiare și măsuri de reglementare²⁶. Inițiativele viitoare ar trebui să țină seama în special de nevoia de a lua în considerare împreună diverse tipuri de emisii, din motive care țin atât de certitudinea în materie de reglementare, cât și de eficiența juridică și operațională.

Multe dintre soluțiile tehnologice eficiente din punct de vedere energetic destinate sectorului maritim presupun costuri de capital inițiale substanțiale, care ar putea fi mai dificil de contractat în contextul economic actual. Soluțiile de finanțare inovatoare, precum contractele de performanță energetică, și utilizarea instrumentelor UE pentru sprijinirea investițiilor, puse

²⁵ Decizii precum cele privind entitatea responsabilă cu colectarea veniturilor care urmează a fi reciclate în interiorul sectorului, garantarea aplicării la scară largă și eventualele mecanisme suplimentare de stimulare.

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

la dispoziție de Banca Europeană de Investiții, ar putea constitui modalități utile prin care proprietarii de nave să fie ajutați să suporte costul inițial.

În sfârșit, deși multe tehnologii sunt deja disponibile pe piață, tranziția către un transport maritim cu emisii reduse sau chiar nule de carbon implică eforturi de cercetare substanțiale pe termen lung. În cadrul celui de-Al șaptelea program cadru (PC7), Comisia furnizează deja o finanțare substanțială pentru dezvoltarea și utilizarea tehnologiilor care vizează reducerea consumului de combustibil al navelor viitorului și a emisiilor aferente. Programul-cadru Orizont 2020 care a fost propus²⁷ vizează continuarea și intensificarea acestor eforturi.

5. CONCLUZII ȘI ETAPE VIITOARE

Abordarea etapizată propusă pentru rezolvarea problemei emisiilor de GES generate de nave, cu un sistem MRV robust ca prim pas, este consecventă cu alte măsuri propuse în contextul OMI și acționează la nivel practic, mai degrabă decât teoretic. Această propunere va contribui la discuțiile din cadrul OMI și poate servi drept exemplu pentru o schemă la nivel mondial.

În mod evident, este necesar ca toți partenerii internaționali să se implice în mod serios în discuții și să își dovedească dorința de a se angaja în procesul OMI menit a duce la un acord privind adoptarea la nivel mondial a unei măsuri bazate pe piață și a unor eventuale standarde care să abordeze eficiența operațională a flotei existente. Pentru a fi credibile, aceste eforturi trebuie depuse pe baza unei scheme MRV robuste la nivel mondial.

UE are interesul să rămână consecventă în privința obiectivelor politicii sale climatice și în privința ambiției de a lua măsuri în acest context. Prin urmare, dată fiind lipsa, în continuare, a unui acord, UE ar trebui să ia măsuri suplimentare pentru a include transportul maritim în eforturile depuse la nivelul întregii economii în vederea îndeplinirii obiectivelor Strategiei Europa 2020. Comisia invită Parlamentul European, statele membre și toate părțile interesate să discute subiectele deschise identificate în prezenta comunicare, în vederea unor eventuale inițiative viitoare ale UE pentru abordarea emisiilor de GES generate de transportul maritim.

²⁷ COM(2011) 809 final.