

Utorok 27. apríla 2021

P9_TA(2021)0131

Efektívnejšia a ekologickejšia námorná doprava

Uznesenie Európskeho parlamentu z 27. apríla 2021 o technických a prevádzkových opatreniach pre efektívnejšiu a ekologickejšiu námornú dopravu (2019/2193(INI))

(2021/C 506/03)

Európsky parlament,

- so zreteľom na svoje uznesenie z 15. januára 2020 o Európskej zelenej dohode ⁽¹⁾,
 - so zreteľom na svoju pozíciu prijatú v prvom čítaní 16. septembra 2020 o globálnom systéme zberu údajov o spotrebe lodného paliva ⁽²⁾,
 - so zreteľom na 3. štúdiu Medzinárodnej námornej organizácie o emisiách skleníkových plynov ⁽³⁾,
 - so zreteľom na záverečnú správu 4. štúdie Medzinárodnej námornej organizácie o emisiách skleníkových plynov ⁽⁴⁾,
 - so zreteľom na ministerské vyhlásenie, ktoré v decembri 2019 prijali zmluvné strany Dohovoru o ochrane morského prostredia a pobrežných oblastí Stredozemného mora (Barcelonský dohovor),
 - so zreteľom na výročnú správu Komisie za rok 2019 o emisiách CO₂ z námornej dopravy,
 - so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá ⁽⁵⁾,
 - so zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0029/2021),
- A. keďže námorná doprava a prístavy zohrávajú kľúčovú úlohu v hospodárstve EÚ vzhľadom na to, že takmer 90 % zahraničného obchodu s tovarom EÚ sa uskutočňuje na mori ⁽⁶⁾, a tiež významnú úlohu v cestovnom ruchu; keďže majú zásadný význam pre zabezpečenie neprerušovaných dodávateľských reťazcov, ako sa ukázalo počas pandémie ochorenia COVID-19; keďže celkový hospodársky vplyv námorného odvetvia EÚ predstavoval v roku 2018 príspevok vo výške 149 miliárd EUR k HDP EÚ a keďže toto odvetvie podporuje viac ako 2 milióny pracovných miest ⁽⁷⁾; keďže v roku 2018 jeho priamy hospodársky vplyv predstavoval 685 000 pracovných miest na mori a na pevnine v EÚ; keďže EÚ kontroluje 40 % svetového loďstva hrubej priestornosti;
- B. keďže námorná preprava tovaru a cestujúcich je kľúčovým faktorom hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti EÚ, a to najmä pokiaľ ide o prepojenosť s okrajovými, ostrovnými a najvzdialenejšími regiónmi a ich prístupnosť; keďže EÚ by v tejto súvislosti mala investovať do konkurencieschopnosti námorného odvetvia a jeho schopnosti uskutočniť udržateľnú transformáciu;
- C. keďže námorné odvetvie EÚ by malo prispievať aj k boju proti strate biodiverzity a zhoršovaniu životného prostredia, ako aj k cieľom Európskej zelenej dohody a stratégie biodiverzity do roku 2030;

⁽¹⁾ Prijaté texty, P9_TA(2020)0005.

⁽²⁾ Prijaté texty, 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⁾ Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1.

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

⁽⁷⁾ Oxford Economics (2020): *The Economic Value of the EU Shipping Industry*

Utorok 27. apríla 2021

- D. keďže zdravé oceány a zachovanie a ochrana ich ekosystémov majú zásadný význam pre ľudstvo, keďže pôsobia ako regulátory v oblasti klímy, produkujú aspoň polovicu obsahu kyslíka v atmosfére Zeme, sú nositeľmi biodiverzity, zdrojom globálnej potravinovej bezpečnosti a ľudského zdravia a zdrojom hospodárskych činností vrátane rybníctva, dopravy, obchodu, cestovného ruchu, energie z obnoviteľných zdrojov a zdravotníckych výrobkov, ktoré by sa mali zakladať na zásade udržateľnosti;
- E. keďže námorné odvetvie je regulované na úrovni EÚ aj na medzinárodnej úrovni a stále vo veľkej miere závisí od fosílnych palív; keďže systém monitorovania, nahlasovania a overovania emisií CO₂ z námornej dopravy sa v súčasnosti reviduje s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z lodnej dopravy vo vodách EÚ;
- F. keďže odvetvie sa neustále usiluje o splnenie cieľov zníženia emisií skleníkových plynov tým, že dodržiava existujúci regulačný rámec a v praxi zavádza dosiahnuté výsledky v oblasti technologického vývoja;
- G. keďže na dosiahnutie tejto nevyhnutnej transformácie je preto potrebné primerané financovanie; keďže ďalší výskum a inovácie majú zásadný význam pre zavedenie námornej dopravy s nulovými emisiami uhlíka;
- H. keďže odvetvie medzinárodnej námornej dopravy ročne emituje okolo 940 miliónov ton CO₂, a je zodpovedné za približne 2,5 % celosvetových emisií skleníkových plynov⁽⁸⁾; keďže námorná doprava tiež ovplyvňuje životné prostredie tým, že prispieva k zmene klímy, a prostredníctvom rôznych zdrojov znečistenia, najmä odpľňovaním, motormi bežiacimi v prístavoch, vypúšťaním balastovej vody, uhlíkovodíkov, ťažkých kovov a chemikálií a stratou kontajnerov na mori, čo následne vplýva na biodiverzitu a ekosystémy; keďže nariadenia Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) zamerané na zníženie emisií SO_x z lodí po prvýkrát nadobudli platnosť v roku 2005 v rámci Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí (dohovoru MARPOL) a keďže emisné limity SO_x boli odvtedy postupne sprísnené, pričom maximálny povolený obsah síry je v súčasnosti stanovený na 0,5 % a v oblastiach kontroly emisií na 0,1 %; keďže toto rozhodnutie by malo prispieť k zníženiu emisií; keďže IMO má v roku 2021 prijať globálne nariadenie o obmedzení „emisií čierneho uhlíka“; keďže námorná doprava je energeticky najúčinnejším druhom dopravy vzhľadom na množstvo prepravovaného nákladu a príslušný objem emisií na tonu prepravovaného tovaru a kilometer plavby;
- I. keďže v prípade, že sa urýchlene nezavedú zmierňujúce opatrenia, emisie z medzinárodnej námornej dopravy by sa mohli do roku 2050 zvýšiť z približne 90 % emisií z roku 2008 na 90 % – 130 % emisií z roku 2008⁽⁹⁾, čím by sa dostatočne neprispelo k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody;
- J. keďže všetky emisie z námorného odvetvia, ktoré poškodzujú kvalitu ovzdušia a zdravie občanov, by sa mali obmedziť a riešiť v nadväznosti na posúdenie vplyvu príslušných právnych predpisov;
- K. keďže EÚ by mala obhajovať vysokú úroveň ambícií v oblasti znižovania emisií v námornom odvetví na medzinárodnej úrovni aj na úrovni EÚ;
- L. keďže čisté technológie a riešenia by sa mali upraviť pre rôzne druhy plavidiel a námorných prvkov; keďže výskum, investície a primeraná podpora sú nevyhnutné na zabezpečenie inovatívnych riešení a udržateľnej transformácie námorného odvetvia;
- M. keďže verejné a súkromné investície v súvislosti s dekarbonizáciou námorného odvetvia musia byť v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií⁽¹⁰⁾ a s kľúčovými zásadami spravodlivej transformácie vrátane vytvárania vysoko kvalitných pracovných miest, záruk rekvalifikácie a preloženia a štruktúrnych opatrení v oblasti zdravia a bezpečnosti pre všetkých pracovníkov s osobitným dôrazom na príležitosti pre ženy a mladých pracovníkov s cieľom diverzifikovať pracovnú silu v námornom odvetví; keďže primeraná odborná príprava a dôstojné pracovné podmienky zamestnancov v námornom odvetví sú nevyhnutné okrem iného aj na predchádzanie nehodám vrátane environmentálnych nehôd;

⁽⁸⁾ Tretia štúdia IMO o emisiách skleníkových plynov.

⁽⁹⁾ Štvrtá štúdia IMO o emisiách skleníkových plynov.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ L 198, 22.6.2020, s. 13.

Utorok 27. apríla 2021

- N. keďže Komisia v súčasnosti pracuje na posúdení vplyvu zaradenia námornej dopravy do systému obchodovania s emisiami (ETS) EÚ;
- O. keďže na dosiahnutie cieľov zelenej dohody je potrebná klimaticky neutrálna transformácia námornej dopravy do roku 2050;

Motivačné mechanizmy v záujme čistej energie

1. vyjadruje poľutovanie nad narušením hospodárskej súťaže na európskom trhu medzi fosílnymi palivami, pri ktorých sa uplatňuje priaznivejšie daňové zaobchádzanie, a čistými alternatívnymi palivami z obnoviteľných zdrojov; vyzýva Komisiu, aby túto situáciu napravila tým, že navrhne obnovenie pravidiel spravodlivej hospodárskej súťaže uplatňovaním zásady „znečisťovateľ platí“ v námornej doprave a presadzovaním a ďalším stimulovaním využívania alternatív k ťažkým vykurovacím olejom, ktoré výrazne znižujú vplyv na klímu a životné prostredie, v námornom odvetví, a to aj prostredníctvom oslobodení od dane;
2. uznáva vplyv používania ťažkého vykurovacieho oleja; zdôrazňuje potrebu účinne riešiť problém emisií z lodných palív a postupne zrušiť používanie ťažkého vykurovacieho oleja v lodnej doprave, a to nielen ako paliva, ale aj ako prímеси do lodných palív; konštatuje potrebu technologickú neutralitu za podmienky, že je v súlade s environmentálnymi cieľmi EÚ; konštatuje, že na námornú dopravu vplyva aj nedostatok primeraných kritérií stavu konca odpadu harmonizovaných na úrovni EÚ; zdôrazňuje, že je potrebné predchádzať úniku uhlíka a zachovať konkurencieschopnosť európskeho odvetvia námornej dopravy;
3. pripomína, že námorné odvetvie by malo prispievať k úsiliu Únie o zníženie emisií skleníkových plynov, pričom sa zároveň musí zabezpečiť konkurencieschopnosť odvetvia; zdôrazňuje, že pri znižovaní emisií z námornej dopravy je potrebné využívať všetky riešenia, ktoré sa dajú ľahko zaviesť, a investovať do nich, a to vrátane transformačných technológií, ako sú alternatívy k ťažkému vykurovaciemu oleju, a zároveň nájsť a financovať dlhodobé alternatívy s nulovými emisiami; uznáva význam transformačných technológií, ako sú LNG a súvisiaca infraštruktúra, pre postupný prechod na alternatívy s nulovými emisiami v námornom odvetví;
4. pripomína záväzok EÚ dosiahnuť v súlade s Parížskou dohodou klimatickú neutralitu najneskôr do roku 2050; v tejto súvislosti zdôrazňuje vedúcu úlohu EÚ a potrebu rokovať o znižovaní emisií skleníkových plynov z odvetvia námornej dopravy aj na medzinárodnej úrovni v rámci IMO, a to vzhľadom na medzinárodný a konkurenčný rozmer odvetvia námornej dopravy; pripomína predchádzajúce pozície Európskeho parlamentu k zahrnutiu námorného odvetvia do systému EU ETS⁽¹¹⁾ vrátane aktualizácie posúdenia vplyvu⁽¹²⁾;
5. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby s ohľadom na počiatočnú stratégiu IMO o znižovaní emisií skleníkových plynov z lodí prijatú v roku 2018 a jej nadchádzajúcu revíziu využili svoju váhu v IMO v záujme zabezpečenia toho, aby prijala konkrétne opatrenia s cieľom stanoviť ambicióznou a realistickou cestu smerom k lodnej doprave s nulovými emisiami, ktorá je v súlade s teplotným cieľom Parížskej dohody, a tým prispieť k zabezpečeniu rovnakých podmienok na medzinárodnej úrovni;
6. vyzýva Komisiu, aby sa v rámci iniciatívy FuelEU Maritime zaoberala nielen uhlíkovou náročnosťou palív, ale aj technickými a prevádzkovými opatreniami, ktoré by zlepšili efektívnosť lodí a ich prevádzky; pripomína, že v súvislosti s revíziou nariadenia (EÚ) 2015/757⁽¹³⁾ Európsky parlament vyzval lodné spoločnosti, aby dosiahli 40 % zníženie emisií do roku 2030 v priemere za všetky lode, za ktoré sú zodpovedné, v porovnaní s priemernou hodnotou na kategóriu lodí rovnakej veľkosti a typu; dodáva, že súčasťou tejto iniciatívy by mal byť aj prístup založený na životnom cykle, v ktorom by boli zahrnuté všetky emisie skleníkových plynov; zdôrazňuje, že alternatívne palivá, ktoré z hľadiska životného cyklu nedosahujú prahovú hodnotu –70 % stanovenú v smernici RED II, by v záujme súladu s právnymi predpismi nemali byť povolené;

(11) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

(12) Prijaté texty, P9_TA(2020)0219.

(13) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).

Utorok 27. apríla 2021

Prístavy a nákladná preprava

7. pripomína potrebu stimulovať spoluprácu medzi všetkými zainteresovanými stranami a výmenu najlepších postupov medzi prístavmi, lodným odvetvím a dodávateľmi palív a energie s cieľom rozvíjať všeobecný politický rámec dekarbonizácie prístavov a pobrežných oblastí; naliehavo vyzýva prístavné orgány, aby zaviedli udržateľné metódy riadenia a certifikovali ich s použitím metodológií, ktoré zahŕňajú posudzovanie životného cyklu prístavných služieb, ako je posudzovanie, na ktorom sa zakladá vyhlásenie o environmentálnych vlastnostiach výrobu;

8. zdôrazňuje, že zámorské územia vrátane najvzdialenejších regiónov a zámorských krajín a území a prístavy, ktoré sa nachádzajú na týchto územiach, majú z dôvodu svojej strategickej polohy zásadný význam pre európsku suverenitu a európsky a medzinárodný námorný obchod; zdôrazňuje, že hybnými silami investícií do týchto prístavov sú rôzne faktory, od podpory ich klasickej úlohy prijímania lodí (nakladanie, vykladanie, uskladňovanie a preprava tovaru) po zabezpečovanie multimodálnych spojení, výstavbu energetickej infraštruktúry, budovanie odolnosti voči zmene klímy a celkovú ekologizáciu a digitalizáciu plavidiel; vyzýva na ďalšie investície do prístavov, ktoré sa nachádzajú na zámorských územiach, s cieľom premeniť ich na strategické klastre multimodálnej dopravy, výroby, uskladňovania a distribúcie energie, ako aj cestovného ruchu;

9. berie na vedomie cezhraničný rozmer námorných prístavov; zdôrazňuje úlohu prístavov ako klastrov všetkých druhov dopravy, energie, priemyslu a modrej ekonomiky; uznáva intenzívnejší rozvoj prístavnej spolupráce a vytvárania klastrov;

10. berie na vedomie pozitívnu úlohu európskeho námorného klastra a pozitívny vývoj na medzinárodnej úrovni, pokiaľ ide o podporu inovácií a zníženie emisií z lodnej dopravy, a vyzýva Komisiu a členské štáty, aby podporovali iniciatívy, ktoré prispievajú k tomuto pozitívnemu vývoju;

11. vyzýva Komisiu, aby prostredníctvom právnych predpisov podporila cieľ nulového znečistenia (emisie skleníkových plynov a látky znečisťujúce ovzdušie) v kotviskách a aby presadzovala vývoj a zavádzanie čistých multimodálnych riešení v prístavoch, ktoré by sa podporovali prostredníctvom koridorového prístupu; najmä vyzýva Komisiu, aby urýchlene prijala opatrenia s cieľom regulovať prístup najznečisťujúcejších lodí do prístavov EÚ na základe rámca smernice o štátnej prístavnej kontrole⁽¹⁴⁾ a stimulovala a podporovala používanie pobrežných systémov zásobovania elektrinou využívajúcich čistú elektrickú energiu alebo akýchkoľvek iných energeticky úsporných technológií, ktoré majú značný vplyv na znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie; vyjadruje poľutovanie nad tým, že revízia smernice 2014/94/EÚ bola odložená; naliehavo vyzýva Komisiu, aby čo najskôr navrhla revíziu smernice 2014/94/EÚ tak, aby zahŕňala stimuly pre členské štáty a prístavy s cieľom rozšíriť zavádzanie potrebnej infraštruktúry; vyzýva Komisiu, aby tiež navrhla revíziu smernice 2003/96/ES⁽¹⁵⁾;

12. vyzýva Komisiu, aby vypracovala stratégiu pre prístavy s nulovými emisiami a podporila iniciatívy realizované zdola nahor vrátane opatrení na podporu rozvoja prístavných priemyselných odvetví zameraných na obehové hospodárstvo, ktorými by sa zabezpečilo najmä lepšie využitie odpadu z lodí, ktorý sa zbiera a spracúva v prístavoch;

13. vyzýva Komisiu, aby v zelenej dohode podporovala modálny prechod na príbrežnú námornú dopravu, ako aj železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, ako udržateľnú alternatívu cestnej a leteckej nákladnej a osobnej dopravy; zdôrazňuje dôležitú úlohu, ktorú príbrežná námorná doprava zohráva pri dosahovaní cieľov modálneho prechodu, pokiaľ ide o zníženie preťaženia a emisií súvisiacich s dopravou, a ako východisko v záujme dosiahnutia druhu dopravy s nulovými emisiami; zdôrazňuje, že na tento účel je dôležité vypracovať stratégiu pre obnovu a modernizáciu flotily EÚ s cieľom presadzovať zelenú a digitálnu transformáciu a podporiť konkurencieschopnosť európskeho odvetvia námorných technológií; pripomína, že na tento účel je potrebná sieť infraštruktúry, ktorá bude schopná podporovať túto intermodálnu kapacitu, čo znamená, že je potrebné splniť záväzky, pokiaľ ide o investície do siete TEN-T v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE);

14. zdôrazňuje, že podporou plynulých multimodálnych dopravných spojení medzi prístavmi a sieťou TEN-T, ako aj zlepšením interoperability medzi rôznymi druhmi dopravy by sa odstránili nedostatky a znížilo preťaženie; zdôrazňuje význam námorných a vnútrozemských prístavov ako strategických a multimodálnych uzlov siete TEN-T;

⁽¹⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽¹⁵⁾ Smernica Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51).

Utorok 27. apríla 2021

15. žiada tiež jasnú stratégiu s cieľom presadzovať v prípade nákladnej dopravy tzv. prepravu roll-on roll-off (prepravu ro-ro), čo by viedlo k zníženiu počtu ťažkých úžitkových vozidiel na cestách; nabáda Komisiu, aby podnikla konkrétnejšie kroky so zámerom spojiť námornú politiku s cieľom vyhýbať sa cestnej nákladnej doprave, ktorá je zdĺhavá a škodlivá pre životné prostredie, v rámci celého kontinentu tým, že bude presadzovať, aby sa dodávky bližšie k cieľovým trhom vykonávali prostredníctvom menších prístavov;

16. vyzýva Komisiu, aby nanovo vymedzila koncepciu námorných diaľnic ako neoddeliteľnej súčasti siete TEN-T, keďže majú zásadný význam pre uľahčenie príbrežných námorných spojení a služieb ako udržateľných alternatív k pozemnej doprave, a aby uľahčila spoluprácu medzi námornými prístavmi a spojenie s vnútrozemím tým, že zjednoduší kritériá prístupu, najmä pokiaľ ide o spojenia medzi prístavmi mimo základnej siete, poskytne významnú finančnú podporu pre námorné spojenia, ktoré sú alternatívou k pozemnej doprave, a zabezpečí spojenie so železničnou sieťou;

17. domnieva sa, že udržateľné európske námorné odvetvie a nadčasová infraštruktúra vrátane siete TEN-T a jej budúceho rozšírenia majú kľúčový význam pre dosiahnutie klimaticky neutrálneho hospodárstva; zdôrazňuje, že percentuálny nárast vodnej nákladnej dopravy, ako sa predpokladá v Európskej zelenej dohode, si vyžaduje konkrétny investičný plán EÚ a konkrétne opatrenia na úrovni EÚ;

Oblasti kontroly emisií a IMO

18. zdôrazňuje, že z hľadiska zdravia a životného prostredia je naliehavo potrebné zaviesť kontrolnú oblasť emisií síry (SECA), ktorá by pokrývala všetky krajiny Stredozemia; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby aktívne podporovali navrhnutie takejto oblasti Medzinárodnej námornej organizácii do roku 2022; naliehavo vyzýva členské štáty, aby podporili aj zásadu rýchleho prijatia kontrolnej oblasti emisií dusíka (NECA) zameranej na zníženie emisií dusíka v Stredozemí;

19. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila rozšírenie týchto oblastí kontroly emisií na všetky moria EÚ s cieľom rovnomerne znížiť povolené úrovne emisií NO_x a SO_x z lodí; zdôrazňuje, že kumulatívne zníženie emisií oxidov síry a oxidov dusíka má priamy vplyv na zníženie objemu jemných tuhých častíc (PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$);

20. zdôrazňuje, že EÚ by mala ísť príkladom tým, že prijme ambiciózne právne požiadavky týkajúce sa čistej námornej dopravy a zároveň bude podporovať a presadzovať aspoň rovnako ambiciózne opatrenia na medzinárodných fórach, ako je IMO, čím odvetviu námornej dopravy umožní postupne odstrániť emisie skleníkových plynov na celosvetovej úrovni a v súlade s Parížskou dohodou;

Lode a pohon

21. vyzýva Komisiu, vlastníkov a prevádzkovateľov lodí, aby zabezpečili vykonávanie všetkých dostupných prevádzkových a technických opatrení s cieľom dosiahnuť energetickú efektívnosť, a to najmä optimalizácie rýchlosti vrátane prípadnej pomalej plavby, inovácií v oblasti hydrodynamickej optimalizácie splavných ciest, zavedenia nových spôsobov pohonu, ako sú technológie využívajúce veternú energiu, optimalizácie plavidiel a lepšej optimalizácie v rámci námorného logistického reťazca;

22. konštatuje, že v námornom odvetví nie je vlastníkom lode vždy osoba alebo subjekt, ktorý loď komerčne prevádzkuje; domnieva sa preto, že zásada „znečisťovateľ platí“ by sa mala vzťahovať na stranu, ktorá je zodpovedná za komerčnú prevádzku lode, t. j. komerčný subjekt, ktorý platí za palivo, ktoré loď spotrebuje, ako je vlastník lode, správca lode, nájomca lode alebo nájomca lode bez posádky, a že táto strana by na základe uvedenej zásady mala niesť zodpovednosť;

23. konštatuje, že digitalizácia a automatizácia námorného odvetvia, prístavov a lodí majú významný potenciál prispieť k zníženiu emisií z odvetvia a zohrávajú kľúčovú úlohu pri dekarbonizácii odvetvia v súlade s ambíciami zelenej dohody najmä prostredníctvom intenzívnejších výmen aktuálnych a overených údajov, ktoré možno použiť na vykonávanie technických operácií a údržby, napríklad na predpovedanie spôsobu prevádzky lode s najúspornejšou spotrebou paliva na konkrétnej trase a na optimalizáciu zastavení v prístave, čo by prispelo k skráteniu čakacieho času plavidiel v prístavoch, a teda aj k zníženiu emisií; zdôrazňuje, že je potrebné využiť digitalizáciu na posilnenie spolupráce medzi zainteresovanými stranami v odvetví a tým dosiahnuť vyššiu energetickú efektívnosť lodí s cieľom umožniť im splniť normy kontroly emisií a uľahčiť riadenie environmentálnych rizík; vyzýva na prijatie opatrení a investície do digitalizácie, výskumu a inovácií najmä v záujme vývoja a harmonizovaného cezhraničného zavádzania monitorovacieho a informačného systému pre loďnú dopravu (VTMIS); konštatuje, že šírenie digitalizácie a automatizácie v odvetví lodnej dopravy povedie k zmene jednotlivých špecifikácií pracovných miest a potrebných zručností; poukazuje na to, že tieto rôzne zručnosti a oblasti znalostí, najmä pokiaľ ide o informačné technológie, sa budú od námorníkov vyžadovať na zaistenie bezpečnosti a prevádzkovej účinnosti lodí;

Utorok 27. apríla 2021

24. víta nové obmedzenie obsahu síry v pohonných hmotách na 0,5 %, ktoré s účinnosťou od 1. januára 2020 zaviedla IMO, a zdôrazňuje, že by nemalo viesť k presunutiu znečistenia z ovzdušia do vody; žiada preto Komisiu a členské štáty, aby v súlade so smernicou (EÚ) 2019/883⁽¹⁶⁾ a na úrovni IMO pracovali na komplexnom posúdení environmentálnych vplyvov vypúšťania odpadovej vody z práčok plynov s otvoreným okruhom a iných zvyškov nákladu do mora a aby zabezpečili ich riadne zhromažďovanie a spracovanie v prístavných zberných zariadeniach; v tejto súvislosti dôrazne nabáda členské štáty, aby v súlade so smernicou 2000/60/ES⁽¹⁷⁾ zaviedli zákazy vypúšťania odpadovej vody z práčok plynov s otvoreným kruhom a určitých zvyškov nákladu do svojich pobrežných vôd; zdôrazňuje, že od začiatku by sa mali uprednostňovať udržateľné riešenia na základe analýzy životných cyklov; konštatuje, že účelom práčok plynov s otvoreným kruhom je riešiť znečistenie ovzdušia a že do týchto práčok sa už investovalo; poukazuje na to, že používanie práčok plynov s otvoreným kruhom má vplyv na životné prostredie, a víta, že IMO v súčasnosti skúma ich dlhodobý vplyv; v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby na základe posúdenia vplyvu vykonala postupné zrušenie používania práčok plynov s otvoreným kruhom s cieľom dodržať emisné limity v súlade s rámcom IMO a dohovorom MARPOL;

25. vyzýva Komisiu, aby začlenila alternatívne pohonné systémy vrátane veterného a solárneho pohonu do nadchádzajúcej iniciatívy FuelEU Maritime; vyzýva tiež Komisiu, aby posúdila súčasné iniciatívy a projekty týkajúce sa námornej nákladnej dopravy a zabezpečila, že pohonné systémy pre dopravu budú oprávnené na financovanie z prostriedkov EÚ;

26. vyzýva Komisiu, aby zaviedla opatrenia doplnené potrebnými finančnými prostriedkami s cieľom umožniť európskym lodeniciam dodatočne investovať do udržateľného, sociálneho a digitalizovaného odvetvia stavby a opravy lodí, ktoré má strategický význam z hľadiska vytvárania pracovných miest, čím podporuje prechod na model obehového hospodárstva, v rámci ktorého sa zohľadňuje celý životný cyklus lodí; zdôrazňuje, že je dôležité, aby sa v EÚ v súlade s novým akčným plánom pre obehové hospodárstvo podporovali a vyvíjali udržateľné riešenia stavby a demontáže plavidiel; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že lodenice by mali v súlade s normami OECD a OSN uplatňovať náležitú starostlivosť vo svojich hodnotových reťazcoch v EÚ aj mimo nej, aby sa pri demontáži plavidiel zabránilo nepriaznivým vplyvom na životné prostredie;

Financovanie z prostriedkov EÚ

27. žiada Komisiu, aby v rámci svojich európskych finančných programov, a najmä programov Horizont Európa a InvestEU, podporovala výskum a zavádzanie čistých technológií a pohonných hmôt; zdôrazňuje potenciál elektriny z dodatočných obnoviteľných zdrojov vrátane zeleného vodíka, amoniaku a veterného pohonu; v tejto súvislosti zdôrazňuje finančné dôsledky prechodu na čisté alternatívne palivá pre odvetvie lodnej dopravy, dodávateľský reťazec paliva na pevnine a prístavy; domnieva sa, že prístavy sú prirodzené uzly výroby, uskladňovania, distribúcie a prepravy čistých alternatívnych palív; vyzýva, aby sa v rámci programu Horizont Európa obnovila výzva na predkladanie projektov „zelenej dohody“, ktoré Komisia zaviedla v rámci programu Horizont 2020, najmä v záujme ekologizácie námorného odvetvia a podpory výskumu a inovácií a zavádzania alternatív k ťažkým vykurovacím olejom, ktoré výrazne znižujú vplyv na klímu a životné prostredie, do námorného odvetvia;

28. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že projekty zamerané na dekarbonizáciu námornej dopravy a znižovanie znečisťujúcich emisií vrátane nevyhnutnej prístavnej infraštruktúry a zariadení budú oprávnené na financovanie v rámci politiky súdržnosti a prostredníctvom európskych štrukturálnych a investičných fondov, NPE a zelenej dohody, a aby sprístupnila finančné prostriedky a stimuly na podporu námorného odvetvia pri prechode na bezuhlíkové hospodárstvo s prihliadnutím na sociálny rozmer tohto prechodu; zdôrazňuje, že je dôležité vytvárať synergie a komplementárnosť medzi rôznymi riešeniami financovania EÚ bez toho, aby to viedlo k zbytočnej administratívnej záťaži, ktorá by odradila súkromné subjekty od investovania a tým spomalila technologický pokrok a teda aj zlepšenie nákladovej efektívnosti; vyzýva Komisiu, aby v rámci európskeho plánu priemyselnej obnovy presadzovala zelené európske námorné odvetvie na území EÚ a investovala doň a zároveň zaujala vedúcu pozíciu pri vývoji nových ekologicky navrhovaných lodí, renovácii a modernizácii existujúcich plavidiel a demontáži;

⁽¹⁶⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/883 zo 17. apríla 2019 o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí, ktorou sa mení smernica 2010/65/EÚ a zrušuje smernica 2000/59/ES (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 116).

⁽¹⁷⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Ú. v. ES L 327, 22.12.2000, s. 1).

Utorok 27. apríla 2021

29. domnieva sa, že každý realistický proces transformácie v záujme splnenia cieľa nulových emisií sa musí zakladať na zapojení a účasti zainteresovaných strán v odvetví, ako aj na podpore EÚ v podobe primeraného rozpočtu a dialógu, flexibility a starostlivosti pri presadzovaní potrebných regulačných reforiem; konštatuje, že tieto podmienky sú nevyhnutné na podporu strategickej spolupráce so zameraním na udržateľnosť prostredníctvom nástrojov, ako je spoločne programované partnerstvo v oblasti „námornej dopravy s nulovými emisiami“;

30. pripomína, že NPE by mal podporovať ciele dekarbonizácie a modálneho prechodu na iné druhy dopravy, pričom by sa naň malo vyčleniť viac rozpočtových zdrojov;

31. v tejto súvislosti vyjadruje poľutovanie nad rozhodnutím Rady znížiť rozpočtové prostriedky na programy zamerané na budúcnosť, ako sú NPE, InvestEU a Horizont Európa; konštatuje, že ambicióznym program EÚ pre dekarbonizáciu sa musí podporiť zodpovedajúcimi finančnými prostriedkami a nástrojmi financovania;

32. pripomína, že Európska investičná banka (EIB) poskytuje podporu pre atraktívne prevádzkové úvery; domnieva sa však, že prahová hodnota pre financovanie malých projektov by sa mala znížiť; v tejto súvislosti poukazuje na to, že v rámci programu záruky pre ekologickú lodnú dopravu (GSGP), zameraného na urýchlenie realizácie investícií európskych lodných spoločností do zelenších technológií, by sa tiež mala poskytovať podpora pre menšie transakcie vrátane flexibilnejších úverových podmienok; okrem toho sa domnieva, že EIB by mala výrobcom lodí poskytovať finančné prostriedky pred a po dodaní lode, čím by sa výrazne posilnilo vykonávanie a životaschopnosť projektov;

33. zdôrazňuje, že prechod k dekarbonizácii a zavedenie motivačných mechanizmov v záujme čistej energie v odvetví námornej dopravy by zahŕňali potrebu rekvalifikácie a odbornej prípravy pracovníkov; pripomína, že na tento účel by sa muselo naplánovať aj financovanie zo strany EÚ a členských štátov; nabáda Komisiu, aby vytvorila sieť EÚ na výmenu osvedčených postupov, ako prispôsobiť pracovnú silu novým potrebám odvetvia;

34. podporuje preskúmanie usmernení týkajúcich sa štátnej pomoci, ktoré vykonala Komisia, vo všetkých príslušných odvetviach vrátane dopravy a najmä námornej dopravy s cieľom splniť ciele Európskej zelenej dohody tým, že sa uplatní zásada „spravodlivej transformácie“ a že sa národným vládam umožní priamo podporiť investície do dekarbonizácie a čistej energie; vyzýva Komisiu, aby preskúmala, či súčasné oslobodenia od dane nevytvárajú nespravodlivé medziodvetvové podmienky hospodárskej súťaže; naliehavo vyzýva Komisiu, aby objasnila štátnu pomoc pre udržateľné projekty v oblasti lodnej dopravy;

35. upozorňuje na hospodárske dôsledky pandémie ochorenia COVID-19 pre odvetvie vodnej dopravy, a najmä osobnej hromadnej dopravy; vyzýva členské štáty, aby odvetvie vodnej dopravy zaradili ako prioritu do svojich národných plánov obnovy, aby tak pre toto odvetvie zabezpečili komplexný prístup k zdrojom vyčleneným v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti; okrem toho žiada Komisiu, aby zmapovala inteligentné investičné iniciatívy v záujme udržateľnej a odolnej obnovy odvetvia;

Kontrola a vykonávanie

36. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila transparentnosť a dostupnosť informácií o environmentálnom vplyve a energetickej efektívnosti lodí a posúdila zavedenie európskeho systému označovania v súlade s opatreniami prijatými na úrovni IMO, ktorého cieľom by malo byť účinne znižovať emisie a pomáhať odvetviu tým, že sa v rámci neho bude poskytovať lepší prístup k financovaniu, úverom a zárukám na základe emisných vlastností a zlepší sa monitorovanie emisií, vytvárať prínos stimulovaním prístavných orgánov, aby diferencovali poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry, a zvyšovať atraktivnosť odvetvia; okrem toho zdôrazňuje, že je potrebné ďalej presadzovať, rozvíjať a vykonávať systém „zelených lodí“, v rámci ktorého by sa malo zohľadniť zníženie emisií, spracovanie odpadu a environmentálny vplyv, a to najmä prostredníctvom výmeny skúseností a odborných znalostí;

37. vyzýva Komisiu, aby navrhla revíziu smernice o štátnej prístavnej kontrole najneskôr do konca roka 2021, ako sa stanovuje v pracovnom programe Komisie na rok 2021, s cieľom umožniť účinnejšiu a komplexnejšiu kontrolu lodí a zjednodušené postupy vrátane stimulov v záujme dodržiavania noriem v oblasti životného prostredia, sociálnych vecí, verejného zdravia a pracovného práva, bezpečnosti námorníkov aj prístavných pracovníkov na palube lodí, ktoré zastavujú v prístavoch EÚ, a možností účinných primeraných a odrádzajúcich sankcií s ohľadom na environmentálne právo, právo v oblasti verejného zdravia a daňové a sociálne právo;

38. vyzýva Komisiu, aby v koordinácii s MOP posilnila budovanie kapacít v tretích krajinách, pokiaľ ide o inšpekcie a presadzovanie, a aby v spolupráci so sociálnymi partnermi začala kampane zamerané na zvyšovanie informovanosti o právach a záväzkoch vyplývajúcich z Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave; vyzýva Komisiu, aby presadzovala vytvorenie databázy MOP, ktorá by obsahovala zistenia inšpekcií a sťažností námorníkov, s cieľom umožniť námorníkom a vlastníkom lodí prístup k najrenomovanejším náborovým a zamestnaneckým službám, ktoré sú v súlade s Dohovorom o pracovných normách v námornej doprave;

Utorok 27. apríla 2021

39. zdôrazňuje potenciál Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) a jej satelitného systému Safe Sea Net pri monitorovaní znečistenia ropou a nezákonného vypúšťania pohonných látok do mora a uplatňovania nariadenia (EÚ) 2015/757; zdôrazňuje, že v tejto oblasti, najmä v Stredozemnom mori, je nevyhnutná regionálna spolupráca, a to aj s tretími krajinami; vyzýva preto Komisiu, aby posilnila výmenu informácií a spoluprácu medzi krajinami;

40. zdôrazňuje, že partnerstvo, ktoré sa plánuje v súvislosti s vystúpením Spojeného kráľovstva z EÚ, by malo zaručiť primerané a rovnaké podmienky v environmentálnej a sociálnej oblasti bez toho, aby boli narušené dopravné obchodné spojenia vrátane colných kontrol, čo by nemalo narušiť konkurencieschopnosť flotily EÚ a malo by zabezpečiť bezproblémový priebeh vývozných a dovozných operácií medzi Spojeným kráľovstvom a EÚ;

o

o o

41. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.
