

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES

(COM(2021) 562 final – 2021/0210 (COD))

(2022/C 152/24)

Poročevalec: **Constantine CATSAMBIS**

Zaprosilo	Evropska komisija, 13. 9. 2021 Svet Evropske unije, 20. 9. 2021
Pravna podlaga	člen 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	9. 11. 2021
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	8. 12. 2021
Plenarno zasedanje št.	565
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	225/2/12

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) pozdravlja predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (v nadaljnjem besedilu: predlog uredbe o pobudi FuelEU Pomorstvo)⁽¹⁾. Namen predloga je prispevati k doseganju ciljev EU glede podnebne nevtralnosti do leta 2050, in sicer z uvedbo standarda EU za goriva, ki bo vključeval vse strožje zahteve glede intenzivnosti toplogrednih plinov, ter pospešitvijo povpraševanja po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih v sektorju pomorskega prevoza.

1.2 EESO meni, da bi moral biti predlog uredbe Evropske komisije zaradi mednarodne narave pomorskega prometa usklajen s predpisi Mednarodne pomorske organizacije (IMO), vključno s predpisi o varnosti goriv, ki jih uporabljajo ladje. Zdaj je mednarodni pomorski promet močno odvisen od fosilnih goriv. Za popolno razogljčenje morajo alternativna nizkoogljična ali brezogljicična goriva za plovila in/ali prelomne pogonske tehnologije postati široko dostopni. Da bi nazadnje dosegli ta cilj, je potrebno tesno sodelovanje z vsemi deležniki v pomorskem grozdu in dobavni verigi.

1.3 Cilji glede podnebne ogljične nevtralnosti iz zelenega dogovora in ambicioznega zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“ so zaželeni v okviru prizadevanj za ekologizacijo in navsezadnje razogljčenje pomorskega sektorja poleg drugih sektorjev, ob hkratnem upoštevanju socialne razsežnosti tega prehoda v največjo korist širše javnosti. Z drugimi besedami, ta energijska preobrazba in proces prehoda v razogljčenje pomorskega prometa bosta lahko uspešna le, če bosta družbeno sprejeta, hkrati pa se bo zaščitil način delovanja sektorja pomorskega prometa in drugih sektorjev.

1.4 EESO ugotavlja, da je vpliv predloga uredbe o pobudi FuelEU Pomorstvo na pomorski promet nesorazmeren v primerjavi z drugimi panogami: kratkoročni ukrepi do leta 2030 so ustrezno opisani, vendar pa so dolgoročne spremembe, s katerimi se bo v obdobju 2030–2050 dosegla glavnina zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, še vedno večinoma ciljanje v prazno, saj predpostavljajo tehnologije, ki še niso razvite, kaj šele zrele. Zato bi bilo treba v regulativne dele tega predloga vključiti nekaj prožnosti, da bi se lahko sektor prilagodil nanj. Za pospešitev pridobivanja znanja in s tem zmanjšanje tveganj je nujno potrebna strnjena podpora za raziskave in razvoj.

⁽¹⁾ COM(2021) 562 final.

1.5 EESO meni, je treba v okviru zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“ s pobudo FuelEU zagotoviti sinergije, skladnost in doslednost med ponudbo, distribucijo in povpraševanjem. Kljub temu osnutek uredbe o FuelEU trenutno predpisuje le nekatera nizkoogljična goriva, in to brez predhodne ocene njihove globalne razpoložljivosti in stroškov, medtem ko bi morala biti dovoljena vsa alternativna goriva. To bi lahko slej ko prej privedlo do izkrivljanja konkurence, medtem ko je zdaj in bo v bližnji prihodnosti razpoložljivost teh goriv neznatna. Za razvoj in razpoložljivost obnovljivih alternativnih goriv so odgovorni dobavitelji goriv, spodbujati pa bi bilo treba uporabo čistejših goriv. V ta namen je treba odpraviti razliko v ceni med fosilnimi in alternativnimi gorivi, čistejša goriva pa morajo postati cenovno dostopnejša in široko razpoložljiva. Potrebna so prizadevanja v obliki dejavnega prispevanja vseh akterjev v pomorski vrednostni verigi, zlasti proizvajalcev goriv, dobaviteljev energije in proizvajalcev motorjev, pa tudi pristanišč, zakupnikov ladij ter predstavnikov delavcev v vseh sektorjih. Zaradi tega bi se lahko povečalo povpraševanje po alternativnih gorivih, kot je predvideno v uredbi o FuelEU.

2. Uvod

2.1 EESO meni, da pomorski promet vpliva na celotno dobavno verigo, saj je po morju prepeljanih skoraj 90 % svetovnega blaga. Meni tudi, da je pomorski promet EU s svojo svetovno prisotnostjo strateška dobrina, ki EU omogoča, da ohrani svojo geopolitično neodvisnost ter poveča svojo gospodarsko in industrijsko odpornost in suverenost. V letu 2019 je bilo po morju prepeljanih približno 46 % izvoženega blaga v države zunaj EU in 56 % uvoženega blaga iz držav zunaj EU (Eurostat, 2021).

2.2 Ladjeve, ki ga obvladuje EU, dosega nosilnost 810 milijonov ton in šteje 23 400 plovil, kar je v letu 2020 predstavljalo 39,5 % svetovnega ladjevja. Skupni gospodarski učinek pomorskega prometa prispeva 149 milijard EUR v BDP EU in omogoča približno 2 milijona delovnih mest. Omeniti je treba, da za vsak milijon EUR, ki ga v BDP ustvari pomorski sektor, drugi gospodarski sektorji EU ustvarijo še dodatnega 1,8 milijona EUR ⁽²⁾. Po najnovejših ocenah ⁽³⁾ se je delež skupnih emisij iz pomorskega prometa v svetovnih antropogenih emisijah toplogrednih plinov povečal z 2,76 % leta 2012 na 2,89 % leta 2018.

2.3 EESO priznava, da je evropski pomorski sektor zavezan pomorski varnosti in varstvu morskega okolja, s čimer prispeva k prizadevanjem za razogljčenje na mednarodni ravni in ravni EU. Odbor se prav tako zaveda, da evropski pomorski sektor sprejema te izzive in si prizadeva prevzeti vodilno vlogo na področju zelenega pomorskega prometa.

2.4 Uredba o pobudi FuelEU Pomorstvo uvaža standarde za postopno vse manjšo povprečno intenzivnost toplogrednih plinov pri porabljenem gorivu na krovu ladij, ki so zasidrane v pristaniščih EU, priplujejo vanje ali iz njih izplujejo. Če ladjarske družbe ne bodo izpolnjevale teh standardov, se jim bodo naložile upravne kazni, ki naj bi se uporabile za podpiranje projektov, namenjenih pospeševanju uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem sektorju, zlasti biogoriv. Obravnavani predlog se bo enostransko uporabljal ekstrateritorialno tudi za mednarodni pomorski promet, saj je njegovo področje uporabe enako področju uporabe predloga direktive o shemi trgovanja z emisijami EU (ETS) ⁽⁴⁾. Predlog določa tudi obvezno uporabo oskrbe z električno energijo s kopnega po 1. januarju 2030 za dve vrsti ladij: potniške ladje in kontejnerske ladje.

2.5 EESO ugotavlja, da je v osnutku predloga uredbe o pobudi FuelEU Pomorstvo v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ priznana strukturna vloga zakupnika ladje, ki je običajno odgovoren za izbiro goriva, poti, tovora in hitrosti ladje ter s tem povezane stroške porabljenega goriva (uvodna izjava 6), kar je pozitivno. Priznavanje odgovornosti zakupnikov je sicer pomembna določba za razprave, ki bodo potekale v naslednji fazi zakonodajnega postopka, v kateri bosta sodelovala tudi Evropski parlament in Svet EU.

3. Splošne ugotovitve

3.1 Cilji glede podnebne ogljične nevtralnosti iz zelenega dogovora in ambicioznega zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“ so zaželeni v okviru prizadevanj za ekologizacijo in navsezadnje razogljčenje pomorskega sektorja poleg drugih sektorjev, ob hkratnem upoštevanju socialne razsežnosti tega prehoda v največjo korist širše javnosti. Z drugimi besedami, ta energijska preobrazba in proces prehoda v razogljčenje pomorskega prometa bosta lahko uspešna le, če ju bo družba podpirala in sprejemala, hkrati pa se bo zaščitil način delovanja sektorja pomorskega prometa in drugih sektorjev. To je mogoče doseči le s posebnimi ukrepi, kot so ustvarjanje novih delovnih mest, boljše javno zdravje in boljši blažilni ukrepi za podnebno ukrepanje in varstvo okolja. V ta prizadevanja morajo biti aktivno vključeni vsi akterji v pomorski vrednostni

⁽²⁾ Združenje ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA), 2021.

⁽³⁾ Četrta študija Mednarodne pomorske organizacije o toplogrednih plinih iz leta 2020.

⁽⁴⁾ COM(2021) 551 final.

verigi, zlasti proizvajalci goriv, dobavitelji energije in proizvajalci motorjev, pa tudi pristanišča in zakupniki ladij. Pravilno usmerjeno, jasno, ciklično in pregledno komuniciranje je bistvenega pomena za vključevanje družbe in njeno podporo.

3.2 Vpliv predloga uredbe o pobudi FuelEU Pomorstvo na pomorski promet je neenak v primerjavi z drugimi panogami: kratkoročni ukrepi do leta 2030 so ustrezno opisani, vendar pa so dolgoročne spremembe, s katerimi se bo v obdobju 2030–2050 dosegla glavnina zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, še vedno večinoma ciljanje v prazno, saj predpostavljajo tehnologije, ki še niso razvite, kaj šele zrele. Z drugimi besedami, doseganje podnebne nevtralnosti v sektorju pomorskega prevoza do leta 2050 je še vedno negotovo, saj vključuje širok nabor tehnoloških možnosti. Poleg tega obstajajo pomembna odprta vprašanja glede dobave, varnosti, distribucije in stroškov teh alternativ. Zato bi bilo treba v regulativne dele tega predloga vključiti nekaj prožnosti, da bi se lahko sektor prilagodil nanj. Poleg tega je potrebno nujno ukrepanje zaradi predolgega roka za izvajanje ter težavnega začetnega naložbenega cikla v širšem smislu, ki zajema vse deležnike.

3.3 Na eni strani je krivulja zmanjševanja emisij v smeri popolnega razogljičenja odvisna od predstavitve in tržnega uvajanja ekonomsko izvedljivih in varnih brezemisijjskih goriv in tehnologij. Na drugi strani so za to, da bi nazadnje dosegli popolno razogljičenje, potrebni novi načini pogona, nova nizkoogljčna ali brezogljčna goriva, ki bi bila na voljo po vsem svetu, ter skupna prizadevanja z deležniki v dobavni verigi.

3.4 V okviru zakonodajnega svežnja „Pripravljeni na 55“ je treba s pobudo FuelEU zagotoviti sinergije, skladnost in doslednost med ponudbo, distribucijo in povpraševanjem. To bi bilo treba doseči z učinkovito dopolnitvijo direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov⁽⁵⁾, osredotočeno zlasti na oskrbo z energijo iz obnovljivih virov, in uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva, osredotočeno na distribucijsko infrastrukturo v pristaniščih EU⁽⁶⁾.

3.5 V ta namen je bistveno zagotoviti tudi prave spodbude med ponudbo in povpraševanjem. Kljub temu osnutek uredbe o FuelEU trenutno predpisuje le nekatera nizkoogljčna goriva, in to brez predhodne ocene njihove globalne razpoložljivosti in stroškov, medtem ko bi morala biti dovoljena vsa alternativna goriva. To bi lahko slej ko prej privedlo do izkrivljanja konkurence, medtem ko je zdaj in bo v bližnji prihodnosti razpoložljivost teh goriv neznatna. Za razvoj in razpoložljivost obnovljivih alternativnih goriv so odgovorni dobavitelji goriv, spodbujati pa bi bilo treba uporabo čistejših goriv. V ta namen je treba odpraviti razliko v ceni med fosilnimi in alternativnimi gorivi, čistejša goriva pa morajo postati cenovno dostopnejša in široko razpoložljiva. Potrebna so prizadevanja, v katera morajo biti aktivno vključeni vsi akterji v pomorski vrednostni verigi, zlasti proizvajalci goriv, dobavitelji energije in proizvajalci motorjev, pa tudi pristanišča, zakupniki ladij in predstavniki delavcev vseh vključenih sektorjev. Zaradi tega bi se lahko povečalo povpraševanje po alternativnih gorivih, kot je predvideno v uredbi o FuelEU.

3.6 Zdi se, da v predlogu pri določanju obvezne uporabe čistejših goriv, zlasti biogoriv, ni upoštevano dejstvo, da ta goriva morda v resnici nikoli ne bodo na voljo v zadostnih količinah za mednarodni pomorski promet in morda dejansko ne bodo izvedljiva alternativa fosilnim gorivom. Naložitev upravnih kazni, kadar ni izvedljivih alternativ, je ukrep za kaznovanje in ustvarjanje prihodka, ne pa ukrep za zmanjšanje emisij.

3.7 Brezogljčnih ali nizkogoljčnih goriv, potrebnih za razogljičenje pomorskega sektorja, zdaj ni na voljo, zlasti za globokomorski ladijski prevoz, in jih tudi v bližnji prihodnosti ne bo. Za proizvodnjo teh goriv in zagotovitev njihove svetovne razpoložljivosti so potrebne obsežne naložbe, ki jih bodo morali opraviti deležniki zunaj pomorskega sektorja, in sicer naftne družbe in, splošneje, dobavitelji energije. Poleg tega so za alternativna goriva, kot so amoniak, metanol in vodik, potrebni nova generacija motorjev z notranjim izgorevanjem ter razvojni napredek na področju zasnove ladij in pogonskih tehnologij, kar je v pristojnosti proizvajalcev motorjev in ladjedelnic, ki so večinoma na Daljnem vzhodu.

3.8 Dokler ta alternativna goriva ne bodo razvita, ne bo mogoče doseči dolgoročnih ciljev začetne strategije organizacije IMO za razogljičenje ter ambicioznih ciljev evropskega zelenega dogovora in svežnja „Pripravljeni na 55“. Prej je potrebno bolj znanstveno utemeljeno znanje, da bi zmanjšali tveganja pri odločanju in da bi se usmerili k pravih naložbam. Zato je pomorski sektor skupaj z več državami članicami, ki imajo precejšnje pomorske interese, v okviru IMO predlagal ustanovitev odbora (IMRB) in sklada (IMRF) za raziskave in razvoj, ki naj bi se sprva financirala z obveznim prispevkom

⁽⁵⁾ COM(2021) 557 final.

⁽⁶⁾ COM(2021) 559 final.

vsake ladje z bruto tonažo več kot 5 000 ton, plačanim glede na tone porabljenega goriva. Namen te pobude je pospešiti razvoj alternativnih goriv, ki jih pomorski sektor potrebuje, a jih sam ne more razviti. To pobudo in pripravljenost pomorskega sektorja, da prispeva k njej, je spodbudila resnost položaja. Iskreno upamo, da bo pobuda pri IMO dobila izdatno dodatno podporo.

3.9 Varnostni vidiki bi morali ostati ključen dejavnik tudi pri raziskavah in razvoju alternativnih goriv, ki so zelo zahteven, kapitalsko intenziven in dolgotrajen proces. Za obravnavo varnostnih izzivov teh novih goriv bo treba pripraviti nove predpise in tehnična pravila za varno zasnovu ladij in varno uporabo teh goriv na krovu ladij.

3.10 Zahtevati, da morajo ladje izpolnjevati evropski standard za goriva, hkrati pa ne zagotoviti, da so v pristaniščih po vsem svetu na voljo varne in ustrezne količine nizkoogljicnih in brezogljicnih goriv, bi bilo precej problematično. V delovnem dokumentu služb Evropske komisije, ki je bil objavljen decembra 2020 in spremlja strategijo za trajnostno in pametno mobilnost ⁽⁷⁾, je napovedano, da bo delež obnovljivih in nizkoogljicnih goriv v mešanici goriv, ki se uporabljajo v pomorskem sektorju, do leta 2030 znašal kar od 5,5 % do 13,5 %. Intenzivnost toplogrednih plinov je določena po načelu „od vrtine do brazde“ (člen 3 – Opredelitev pojmov, odstavek (p)) v skladu z metodologijami in trajnostnimi merili iz predlagane revidirane direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, v kateri je multiplikator 1,2 za napredna pogonska biogoriva in bioplin, proizvedena iz surovin, ter za obnovljiva goriva nebiološkega izvora ohranjen le pri pomorskem in letalskem prometu. Poleg tega je, kot je navedeno v predlogu, smiselno preusmeriti biogoriva v prometni sektor, in sicer v načine prevoza, ki jih je težko elektrificirati, kot so pomorski promet, potovanja na dolge razdalje ali celo zračni promet ⁽⁸⁾.

3.11 Ta dodatni sistem za spremljanje, poročanje in vrednotenje določa metodologijo analize življenjskega cikla goriv iz priloge k predlagani uredbi. Kadar nameravajo družbe odstopati od privzetih vrednosti iz direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, imajo pravico do odstopanja od uveljavljenih privzetih vrednosti za emisijske faktorje od rezervoarja do brazde pod pogojem, da se to stori le, če je mogoče vrednosti potrditi z enim od prostovoljnih sistemov, priznanih v skladu z direktivo o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (za vrednosti od vrtine do rezervoarja), ali z laboratorijskim preskušanjem ali neposrednimi meritvami emisij (od rezervoarja do brazde). Metodologija za izračun ogljične intenzivnosti in emisijski faktorji so ključna vprašanja, ki jih bo treba natančno preučiti.

3.12 EESO meni, da bo predlagana uredba kot regionalni ukrep oslabil sedanje razprave o začetni strategiji organizacije IMO za razogljičenje mednarodnega pomorskega prometa, ki potekajo dobro, dajejo konkretne rezultate in so edine s svetovno perspektivo. Države članice IMO so se dogovorile tudi, da bodo že oktobra 2021 začele razpravljati o srednjeročnih in dolgoročnih ukrepih, vključno s tržnimi ukrepi, in sicer skladno s sprejetim delovnim načrtom organizacije IMO za srednjeročne in dolgoročne ukrepe. S tem povezano delo organizacije IMO, ki še ni dokončano, se nanaša na smernice o intenzivnosti toplogrednih plinov in ogljika v življenjskem ciklu za vse vrste goriv. Dokler to delo ne bo končano v okviru IMO, se je treba izogibati dvojnemu standardu.

3.13 EESO kot pomembno vidi nedavno pobudo, s katero vlade držav članic EU predlagajo svetovni standard za goriva z nizkimi emisijami toplogrednih plinov, ki bi se uporabljal za mednarodni pomorski promet in o katerem naj bi se razpravljalo na prihodnjem desetem vmesnem zasedanju delovne skupine o toplogrednih plinih ⁽⁹⁾. V omenjenem predlogu je med drugim predstavljeno, da se lahko skladnost ladij s tem standardom doseže tako, da se dokaže, da so v obdobju skladnosti uporabljale izključno goriva, katerih intenzivnost emisij toplogrednih plinov je enaka ali nižja kot mejna vrednost (npr. mešanice tradicionalnih goriv in obnovljivih goriv), kar je podoben pristop kot v Prilogi VI h konvenciji MARPOL organizacije IMO (pravilo 14.1), s katero je bila uveljavljena zgornja meja vsebnosti žvepla za bunker goriva, ki jo je IMO določila za obdobje od leta 2020. V predloženem dokumentu je predlagano tudi, naj IMO pripravi in potrdi shemo certificiranja od vrtine do brazde. Poleg tega je treba glede na sedanje razprave v okviru IMO o ocenjevanju življenjskega cikla toplogrednih plinov, ko bo na ravni IMO dosežen dogovor o globalnem pristopu glede zadev, pomembnih za osnutek uredbe o pobudi FuelEU Pomorstvo, zakonodajo EU v celoti uskladiti z mednarodnimi pravili, kot je navedeno v uvodni izjavi 42 predlagane uredbe.

⁽⁷⁾ SWD(2020) 331 final.

⁽⁸⁾ TEN-748 Mnenje o pregledu direktive o energiji iz obnovljivih virov, (glej stran 127 v tem UL) točka 4.17.

⁽⁹⁾ Dokument ISWG-GHG 10/5/3 (Avstrija in drugi) z dne 3. oktobra 2021.

3.14 IMO je v svoji strategiji za razogljičenje določila seznam potencialnih kratkoročnih, srednjeročnih in dolgoročnih ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂. Države članice IMO, vključno z vsemi državami članicami EU, so naredile velik korak naprej pri energetskem prehodu pomorskega sektorja s tem, ko so na 76. zasedanju Odbora za varstvo morskega okolja organizacije IMO (MEPC), ki je potekalo med 10. in 17. junijem 2021, sprejele celovit sveženj pravno zavezujočih tehničnih in operativnih kratkoročnih ukrepov za zmanjšanje emisij CO₂ z ladij, ki bo začel veljati 1. novembra 2022.

3.15 Natančneje, ukrepi, sprejeti na 76. zasedanju odbora MEPC, določajo, da morajo ladje z bruto tonažo najmanj 400 ton izračunati svoj indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje (EEXI) na podlagi tehničnih sredstev za izboljšanje svoje energijske učinkovitosti, vse ladje z bruto tonažo nad 5 000 ton pa določiti svoj letni operativni kazalnik ogljične intenzivnosti (CII) in oceno CII. Ogljična intenzivnost povezuje emisije toplogrednih plinov s količino tovora, prepeljanega na prevožen razdalji. IMO bo do 1. januarja 2026 pregledala uspešnost izvajanja zahtev CII in EEXI, da bi ugotovila, ali so potrebne nadaljnje spremembe.

3.16 Z mednarodnim pomorskim prometom na splošno se opravi največ prevoza v tujini na svetu, pri čemer se prek njega med tretjimi državami v več kot 90 % prevažata nujen tovar za svetovno gospodarstvo, kot so nafta in naftni derivati, plin, kemični izdelki, železova ruda in druge rude, premog in gnojila. Zato mora biti v pristaniščih po vsem svetu na voljo gorivo v skladu z zahtevami EU, da bi mednarodna trgovina potekala nemoteno.

3.17 Mednarodni pomorski promet je predvsem panoga, ki temelji na malih in srednjih podjetjih (MSP), in je, kar zadeva prevoz razsutega tovora/prevoza v prosti plovbi, resnično podjetniški sektor z značilnostmi povsem konkurenčnega trga. Sektor namreč sestavlja na tisoče podjetij po vsem svetu in v njem ne prevladuje omejeno število zelo velikih gospodarskih družb ali zavezništev kot v sektorju linijskega prevoza ter v večini glavnih industrijskih in storitvenih sektorjev po svetu. Zato ladjarske družbe, ki so MSP, nimajo pogajalske moči za distribucijo in pokritje stroškov novih goriv v pristaniščih po svetu.

3.18 Komisija v svoji oceni učinka osnutka uredbe o pobudi FuelEU Pomorstvo predvideva, da se bo povpraševanje po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih v sektorju pomorskega prevoza povečalo, s poudarkom med drugim na tekočih gorivih, razogljičenem plinu (vključno z utekočinjenim biometanom), e-gorivi, razogljičenimi gorivi na osnovi vodika (metanolu in amoniaku) in elektriki. Kot je razvidno iz ocene učinka, se pričakuje povečana uporaba biogoriv, medtem ko se pomen biogoriv prav tako priznava zlasti za sektorje, ki jih je težko razogljičiti, kot sta letalstvo in pomorski promet.

3.19 Razvoj proizvodnje e-goriv in potrebne infrastrukture za oskrbo z njimi po vsem svetu je zahteven. V predlogu revidirane direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov je določen nov cilj EU, po katerem naj bi bil leta 2030 delež energije iz obnovljivih virov najmanj 40-odstoten. Vseeno se priznava, da so izzivi glede razogljičenja v pomorskem sektorju večji kot v drugih sektorjih, saj ni za trg pripravljenih brezemisijskih tehnologij. Trenutno na trgu dejansko ni na voljo nizkoogljičnih in brezogljičnih goriv za pomorski sektor. Poleg tega kapitalne naložbe, potrebne za razvoj proizvodnje npr. zelenega amoniaka (e-amoniaka), odvisno od načinov proizvodnje in specifičnih postopkov proizvodnje goriv po ocenah znašajo približno od 1,2 do 1,65 milijona USD (UMAS, 2020) in ne vključujejo naložb, potrebnih za infrastrukturo za oskrbo po vsem svetu.

3.20 Zato je cilj, po katerem naj bi se intenzivnost toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij do leta 2050 v poprečju zmanjšala za 75 %, zastavljen previsoko. Ena največjih ovir za razogljičenje pomorskega sektorja bo vzpostavitev nove infrastrukture za napajanje z gorivom, potrebne v pristaniščih po svetu za varno oskrbo ladij z alternativnimi gorivi. V interesu pomorskega sektorja je, da se ta infrastruktura vzpostavi hitro, tako da bodo nova goriva takoj dostopna po vsem svetu, ter v čim več pristaniščih, saj bo zaradi tega cena brezogljičnih goriv nižja, s čimer se bo spodbudilo izpolnjevanje navedenih ciljev predlagane uredbe.

3.21 Nadomestna goriva, kot so napredna biogoriva (npr. rastlinska olja, obdelana z vodikom), ki so omejeno skladna z vsemi sodobnimi ladijskimi motorji (v vseh vrstah plovil ne glede na panogo), ki lahko delujejo na biogoriva, ne da bi jih bilo treba prilagoditi z vidika tehnologije, varnosti ali zasnove, bi bila lahko delna rešitev vsaj v sektorju prevoza razsutega tovora/prevoza v prosti plovbi. Vendar so dobavitelji goriv dolžni poskrbeti, da so navedene mešanice, kadar so zmešane s fosilnimi gorivi, primerne za uporabo na ladjah in v pristaniščih EU na voljo v zadostnih količinah. Biogoriva, ki se uvozijo na trg EU, bi morala izpolnjevati trajnostna merila EU, določena v revidirani prenovljeni direktivi o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (Priloga IX, dela A in B). Z osnutkom uredbe o pobudi FuelEU Pomorstvo se odgovornost za izpolnjevanje trajnostnih meril iz direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov prelaga na ladje. Poleg tega bi lahko spodbujanje uporabe mešanic biogoriv točno določene kakovosti, kupljenih zunaj EU, pomenilo izzive pri izvajanju, kar bi ogrozilo doseganje ciljev zmanjšanja emisij.

3.22 Za vsa potencialna e-goriva, kot sta zeleni amoniak ali zeleni vodik (¹⁰), obstajajo nekatere tržne ovire (ekonomske/tehnološke/regulativne), ki preprečujejo, da bi se v bližnji prihodnosti uporabljala kot alternativna goriva za plovila. Okolje alternativnih goriv za plovila ni le razdrobljeno, temveč tudi premalo razvito, zato bi bilo treba raziskave in razvoj okrepiti in pospešiti.

3.23 Metodologija za izračun ogljične intenzivnosti in emisijski faktorji so ključna vprašanja, ki jih bo prav tako treba natančno preučiti. Pozornost bi bilo treba nameniti emisijam metana in dejavniku posredne spremembe rabe zemljišč, zlasti v zvezi z uvajanjem in uporabo biogoriv in utekočinjenega zemeljskega plina. Biogoriv prve generacije ni mogoče šteti za dolgoročne trajnostne materiale zaradi njihove prehranske konkurenčnosti pri rabi zemljišč in izčrpavanja tal.

3.24 Ker je pomorski sektor povsem svetovna panoga, je mogoče napredek najučinkoviteje in najuspešneje doseči z izvajanjem svetovnih predpisov. Vsi ukrepi, ki se bodo izvajali na ravni EU, morajo biti skladni s predpisi organizacije IMO, pri čemer je treba vzpostaviti ravnovesje med mednarodnimi predpisi in zakonodajnimi pobudami EU.

4. Posebne ugotovitve

4.1 Odgovorni subjekt (dobavitelj goriva namesto lastnik ladje): upravljavci ladij ne morejo biti odgovorni niti za kakovost niti za razpoložljivost določenih goriv. Ogljična intenzivnost goriv za plovila bi morala biti regulirana na svetovni ravni in odvisna od ustrezne razpoložljivosti alternativnih nefosilnih goriv. Ta zdaj za globokomorski ladijski prevoz niso na voljo in tudi v bližnji prihodnosti ne bodo. Ladje ne morejo biti odgovorne za napajanje z gorivi, ki niso tehnološko zrela ali pa so na voljo le v zelo omejenih količinah in/ali na majhnem številu geografskih območij. To je podobno, kot če bi od uporabnikov avtomobilov zahtevali, naj uporabljajo točno določeno mešanico goriv, ki na trgu ni široko dostopna.

4.2 Izrecna obveznost zakupnikov ladij, da prevzamejo odgovornost: načelo „onesnaževalec plača“ bi se moralo uporabljati v vseh primerih. Odgovornost zakupnikov ladij je sicer v zadevnih zakonodajnih pobudah Evropska komisije (EU ETS, uredba o pobudi FuelEU Pomorstvo) priznana, vendar zakupniki niso izrecno zavezani prevzemu odgovornosti. Če bi bil za emisije z ladij odgovoren lastnik ladje, bi nosil breme večjih emisij CO₂, ki bi jih povzročil zakupnik, ki bi upošteval zgolj ekonomske stroške in koristi, ne pa tudi negativnih zunanjih učinkov na okolje. Tak položaj ne bi bil le nepravilen, temveč tudi kontraproduktiven. Dokler zakupnik ne bo zakonsko odgovoren, bo vse operativne odločitve še naprej sprejemal zgolj na podlagi stroškovnih vidikov in bo izvzet iz upoštevanja načela „onesnaževalec plača“, ki ga je treba tako kot v vseh drugih sektorjih ustrezno uporabljati tudi v pomorskem sektorju.

4.3 Izogibanje dvojnemu štetju/zahtevam: obravnavani predlog za namene predlagane uredbe uvaja še en sistem EU za spremljanje, poročanje in vrednotenje. Čeprav je izjemno pomembno zagotoviti prilagodljivost, bi se bilo treba čim bolj izogniti uvajanju dvojnega štetja ali dvojnih zahtev z uskladitvijo metodologij za spremljanje, poročanje in vrednotenje.

4.4 Izogibanje vzpostavljanju nedelujočega mehanizma skladnosti: osnutek predloga vzpostavlja tudi kompleksen mehanizem združevanja skladnosti glede presežnih dobropisov za ogljično intenzivnost goriva, ki ga uporabljajo ladje s presežkom skladnosti. Za to ureditev velja dogovor o združevanju, na podlagi katerega se uporabljajo harmonizirane globe zaradi neskladnosti in prenos dobropisov med različnimi ladjarskimi družbami z ladjami, ki so na tem področju nadpovprečno in podpovprečno uspešne ter za katere potrdilo izda isti preveritelj. Namesto tega predlagamo, da se v predlagano uredbo vključi prožen mehanizem, ki bi se na začetku uporabljal le za ladijska egoriva (¹¹), pri čemer bi bilo njegovo izvajanje postopno (podobno kot pri uporabi oskrbe z električno energijo s kopnega je pri tem relevanten člen 5 predlagane uredbe). Če bo to sprejeto, bi se te zahteve postopoma razširile na vsa obnovljiva in nizkoogljiva goriva (ob upoštevanju revizijske klavzule in ocene učinka v prihodnosti, v okviru katere bi se denimo obravnavali tudi razpoložljivost obnovljivih in nizkoogljivih goriv za pomorski sektor ter vprašanja konkurence teh goriv glede na druge načine prevoza. Postopno se bodo spodbujala partnerstva med tržnimi subjekti, ki so investirali v zelena goriva in ki želijo združiti svoje enote za skladnost in skupaj uradno obvestiti istega akreditiranega preveritelja.

(¹⁰) Kot je opredeljeno v mnenju TEN/718 o strategiji za vodik, (UL C 123, 9.4.2021, str. 30).

(¹¹) E-goriva vključujejo e-amoniak, e-metanol, sintetični dizel, sintetično kurilno olje in e-plin (Priloge, str. 7, COM(2021) 562 final).

4.5 Podaljšanje veljavnosti izjem od uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega po letu 2034: ob priznavanju, da je treba uporabo oskrbe z električno energijo s kopnega prednostno obravnavati z vidika oprijemljivega stroškovno učinkovitega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževanja zraka med privezom, s poudarkom na kontejnerskih ladjah in potniških ladjah, izjeme od obvezne uporabe oskrbe z električno energijo s kopnega za navedena segmenta pomorskega sektorja, kadar ustrezna infrastruktura v pristanišču ni na voljo in kadar oprema na krovu ladje za oskrbo z električno energijo z obale ni združljiva z napravo na kopnem v pristanišču, po letu 2034 ne bi smele biti omejene.

V Bruslju, 8. decembra 2021

Predsednica
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Christa SCHWENG
