

Tisdagen den 27 april 2021

P9_TA(2021)0131

Effektivare och renare sjötransporter

Europaparlamentets resolution av den 27 april 2021 om tekniska och operativa åtgärder för effektivare och renare sjötransporter (2019/2193(INI))

(2021/C 506/03)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av sin resolution av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given ⁽¹⁾,
- med beaktande av sin ståndpunkt som antogs vid första behandlingen den 16 september 2020 om det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja ⁽²⁾,
- med beaktande av Internationella sjöfartsorganisationen tredje rapport om utsläpp av växthusgaser ⁽³⁾,
- med beaktande av slutrapporten om Internationella sjöfartsorganisationens fjärde rapport om utsläpp av växthusgaser ⁽⁴⁾,
- med beaktande av den ministerförklaring som antogs i december 2019 av de avtalsslutande parterna i konventionen om skydd av Medelhavets marina miljö och kustregion (Barcelonakonventionen),
- med beaktande av kommissionens årsrapport 2019 om koldioxidutsläpp från sjötransporter,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ⁽⁵⁾,
- med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen,
- med beaktande av yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0029/2021), och av följande skäl:
 - A. Sjötransporter och hamnar spelar en nyckelroll för EU:s ekonomi, eftersom nästan 90 % av EU:s externa godstrafik sker sjövägen ⁽⁶⁾, och spelar en viktig roll också för turismen. De är avgörande för att säkerställa oavbrutna leveranskedjor, vilket tydliggjordes under covid-19-pandemin. Den totala ekonomiska effekten av EU:s sjöfartssektor på EU:s BNP var 149 miljarder euro 2018, och sysselsättningseffekten är mer än 2 miljoner arbetstillfällen ⁽⁷⁾. Dess direkta ekonomiska effekt 2018 var 685 000 sjö- och landbaserade arbetstillfällen i EU. 40 % av världsfloattan mätt i bruttotonnage står under EU-kontroll.
 - B. Sjötransport av varor och passagerare är en viktig faktor för den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i EU, i synnerhet när det gäller konnektivitet och tillgänglighet för randområden, öar och de yttersta randområdena. I detta avseende bör EU investera i sjöfartssektorns konkurrenskraft och dess förmåga att genomföra den hållbara omställningen.
 - C. Den europeiska sjöfartssektorn bör också motverka förlusten av biologisk mångfald och miljöförstöring och bidra till målen i den europeiska gröna given och i strategin för biologisk mångfald för 2030.

⁽¹⁾ Antagna texter, P9_TA(2020)0005.

⁽²⁾ Antagna texter, 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⁾ EUT 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

Tisdagen den 27 april 2021

- D. Friska världshav samt skyddet och återställandet av deras ekosystem är av avgörande betydelse för mänskligheten som klimatreglerare, eftersom de producerar minst hälften av det syre som finns i jordens atmosfär, säkerställer den biologiska mångfalden, är en källa till global tryggad livsmedelsförsörjning och människors hälsa samt en grund för ekonomisk verksamhet, bland annat fiske, transport, handel, turism, förnybar energi och hälsoprodukter, vilka bör grundas på hållbarhetsprincipen.
- E. Sjöfartssektorn är en sektor som är reglerad både på EU-nivå och på internationell nivå och som fortfarande är mycket beroende av fossila bränslen. Ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter håller just nu på att genomgå en översyn, med syftet att minska utsläppen av växthusgaser från sjötransporter i EU:s vatten.
- F. Sektorn har hela tiden ansträngt sig för att uppnå målen för minskade växthusgasutsläpp genom att följa den befintliga lagstiftningen och tillämpa den tekniska utveckling som gjorts hittills.
- G. Tillräcklig finansiering är därför avgörande för att uppnå denna nödvändiga omställning. Ytterligare forskning och innovation är viktigt för att göra koldioxidfria sjötransporter möjliga.
- H. Internationella sjötransporter släpper ut cirka 940 miljoner ton koldioxid per år, och står för omkring 2,5 % av de globala växthusgasutsläppen⁽⁸⁾. Sjötransporter påverkar också miljön genom att bidra till klimatförändringarna och genom olika föroreningskällor, särskilt avgasning, påslagna motorer i hamn, utsläpp av barlastvatten, kolväten, tungmetaller och kemikalier och förlorade containrar till havs, vilket i sin tur påverkar den biologiska mångfalden och ekosystemen. Den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) bestämmelser för att minska svaveloxidutsläppen från fartyg trädde ursprungligen i kraft 2005 genom den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpolkonventionen), och utsläppsgränserna för svaveloxid har sedan dess gradvis skärpts så att den maximala tillåtna svavelhalten för närvarande är 0,5 %, och i utsläppskontrollområden 0,1 %. Detta beslut bör bidra till att minska utsläppen. IMO har för avsikt att enas om en global begränsning av sotutsläppen under 2021. Sjötransporter är det mest energieffektiva transportsättet utifrån den lastmängd som transporteras och respektive utsläpp per ton gods som transporteras och per tillryggalagd kilometer.
- I. Om begränsningsåtgärder inte införs snabbt kan utsläppen från internationella sjötransporter komma att öka från omkring 90 % av 2008 års utsläpp 2018 till 90–130 % av 2008 års utsläpp till 2050⁽⁹⁾, vilket inte bidrar tillräckligt till att uppnå målen i Parisavtalet.
- J. Det är nödvändigt att begränsa och angripa alla utsläpp från sjöfartssektorn som är skadliga för luftkvaliteten och medborgarnas hälsa, efter en konsekvensbedömning av den relevanta lagstiftningen.
- K. EU bör verka för en hög ambitionsnivå för minskade utsläpp från sjöfarten såväl internationellt som inom EU.
- L. Ren teknik och rena lösningar bör anpassas till de olika typerna av fartyg och marinsegmentet. Forskning och investeringar samt lämpligt stöd är grundläggande för att säkerställa innovativa lösningar och en hållbar övergång inom sjöfartssektorn.
- M. Offentliga och privata investeringar i anslutning till utfasningen av fossila bränslen inom sjöfartssektorn måste följa Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar⁽¹⁰⁾ samt huvudprinciperna för en rättvis omställning, såsom skapande av kvalitativa arbetstillfällen, omskolnings- och omplaceringsgarantier och strukturella hälso- och säkerhetsåtgärder för alla arbetstagare, med särskilt fokus på möjligheter för kvinnor och unga arbetstagare för att stärka mångfalden i sjöfartssektorns arbetsstyrka. Adekvat utbildning och anständiga arbetsvillkor för personal inom sjöfarten är grundläggande, bland annat för att förebygga incidenter, däribland miljöincidenter.

⁽⁸⁾ Internationella sjöfartsorganisationen tredje rapport om utsläpp av växthusgaser.

⁽⁹⁾ Internationella sjöfartsorganisationens fjärde rapport om utsläpp av växthusgaser.

⁽¹⁰⁾ EUT L 198, 22.6.2020, s. 13.

Tisdagen den 27 april 2021

- N. Kommissionen håller för närvarande på att utarbeta en konsekvensbedömning av integreringen av sjötransporter i EU:s utsläppshandelssystem.
- O. Det behövs en klimatneutral omställning i sjötransportsektorn senast 2050 för att uppnå målen i den gröna given.

Incitamentsystem för ren energi

1. Europaparlamentet beklagar snedvridningen av konkurrensen på den europeiska marknaden mellan fossila bränslen, som drar nytta av en mer gynnsam skattebehandling, och rena alternativa bränslen från förnybara källor. Parlamentet uppmanar kommissionen att åtgärda detta genom att föreslå att man återinför rättvisa konkurrensregler genom att tillämpa principen att förorenaren betalar på sjötransporter och genom att främja och ge ytterligare incitament, inklusive genom skattebefrielse, användning av alternativ till tunga bränslen, vilka avsevärt minskar inverkan på klimatet och miljön inom sjöfartssektorn.
2. Europaparlamentet erkänner konsekvenserna av användningen av tung eldningsolja. Parlamentet betonar nödvändigheten av att på ett effektivt sätt ta itu med fartygens bränsleutsläpp och gradvis fasa ut användningen av tung eldningsolja inom sjöfarten, inte bara som bränsle utan också som blandningsämne för marina bränslen. Parlamentet noterar behovet av teknikneutralitet så länge det är förenligt med EU:s miljömål. Parlamentet konstaterar att sjötransporter påverkas av bristen på lämpliga kriterier för slutförvaring av avfall, vilka harmoniserats på EU-nivå. Parlamentet framhåller behovet av att förhindra koldioxidläckage och bevara den europeiska sjöfartssektorns konkurrenskraft.
3. Europaparlamentet påminner om att sjöfartssektorn bör bidra till unionens ansträngningar för att minska växthusgasutsläppen, samtidigt som sektorns konkurrenskraft säkerställs. Parlamentet betonar behovet av att utnyttja och investera i alla lättillgängliga alternativ för att minska utsläppen från sjöfarten, inbegripet övergångsteknik som alternativ till tung eldningsolja, parallellt med att hitta och finansiera långsiktiga utsläppsfria alternativ. Parlamentet erkänner vikten av övergångsteknik, såsom kondenserad naturgas och infrastruktur för kondenserad naturgas, för en gradvis övergång till utsläppsfria alternativ inom sjöfartssektorn.
4. Europaparlamentet påminner om EU:s åtagande att uppnå klimatneutralitet senast 2050, i linje med Parisavtalet. Parlamentet betonar i detta hänseende EU:s ledande roll och behovet av att också förhandla om minskningen av växthusgasutsläppen från sjötransportsektorn på internationell nivå inom ramen för IMO, med tanke på sjötransportsektorns internationella och konkurrensrelaterade dimension. Parlamentet upprepar sina tidigare ståndpunkter om inkluderingen av sjötransporter i EU:s utsläppshandelssystem⁽¹⁾, inbegripet om uppdateringen av konsekvensbedömningen⁽²⁾.
5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att, med beaktande av IMO:s ursprungliga strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg som antogs 2018 och dess kommande översyn, använda sin tyngd inom IMO för att se till att IMO antar konkreta åtgärder för att fastställa en ambitiös och realistisk väg mot utsläppsfri sjöfart som är förenlig med Parisavtalets temperaturmål och därigenom bidrar till lika villkor internationellt.
6. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i FuelEU-sjöfartsinitiativet behandla inte bara bränslets koldioxidintensitet utan även de tekniska och operativa åtgärder som skulle kunna förbättra fartygens effektivitet och deras verksamhet. Parlamentet påminner om att det i samband med översynen av förordning (EU) 2015/757⁽³⁾ efterlyste en utsläppsminskning på - 40 % för rederier senast 2030, i form av ett genomsnittsvärde för alla fartyg under deras ansvar jämfört med genomsnittsprestandan per kategori fartyg av samma storlek och typ. Parlamentet tillägger att initiativet även bör inkludera en livscykelstrategi som omfattar alla utsläpp av växthusgaser. Parlamentet betonar att för att säkerställa regelefterlevnad bör alternativa bränslen som inte, på livscykelbasis, klarar gränsvärdet på - 70 % i direktivet om förnybar energi (RED II) inte tillåtas.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽²⁾ Antagna texter, P9_TA(2020)0219.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

Tisdagen den 27 april 2021

Hamnar och frakt

7. Europaparlamentet påminner om behovet av att stimulera samarbete mellan alla berörda parter och utbyte av bästa praxis mellan både hamnar, sjötransportsektorn och bränsle- och energileverantörer för att utveckla en allmän politisk ram för minskade koldioxidutsläpp i hamnar och kustområden. Parlamentet uppmanar med kraft hamnmyndigheterna att upprätta hållbara förvaltningsmetoder och certifiera dem med hjälp av metoder som innefattar livscykelanalys av hamntjänster, t.ex. genom miljövarudeklarationer.

8. Europaparlamentet betonar att utomeuropeiska territorier, däribland de yttersta randområdena och de utomeuropeiska länderna och territorierna, och de hamnar som ligger där, är av största vikt för den europeiska suveräniteten och för den europeiska och internationella handeln till sjöss med tanke på deras strategiska läge. Parlamentet framhåller att drivkrafterna för investeringar i dessa hamnar ser mycket olika ut, och omfattar allt från att understödja deras klassiska roll som mottagare av fartyg (lastning, lossning, lagring och transport av gods) till att säkerställa multimodala förbindelser, konstruera energirelaterade infrastrukturer, bygga upp motståndskraft mot klimatförändringarna och allmänt förgröna och digitalisera fartyg. Parlamentet uppmanar till ytterligare investeringar i hamnar belägna i utomeuropeiska territorier, så att de förvandlas till strategiska kluster för multimodala transporter, energialstring, lagring och distribution samt turism.

9. Europaparlamentet noterar kusthamnarnas gränsöverskridande aspekt. Parlamentet betonar hamnarnas roll som kluster för alla transportslag, energi, industri och den blå ekonomin. Parlamentet erkänner den ökade utvecklingen av hamnsamarbete och kluster.

10. Europaparlamentet noterar den positiva roll som europeiska sjöfartsklustret spelar och den positiva internationella utvecklingen för att stödja innovation och minska utsläpp från sjötransporter, och uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja initiativ som bidrar till denna positiva utveckling.

11. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att genom lagstiftning stödja målet om nollutsläpp (utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar) i hamn och att främja utvecklingen och spridningen av rena, multimodala lösningar i hamnar, vilket stöds genom en korridormodell. Parlamentet uppmanar i synnerhet kommissionen att vidta snabba åtgärder för att reglera tillträdet till EU:s hamnar för de mest förorenande fartygen på grundval av ramen för direktivet om hamnstatskontroll⁽¹⁴⁾, och att uppmuntra och stödja användningen av kraftförsörjning på land som använder ren el eller annan energibesparande teknik som avsevärt minskar växthusgasutsläppen och luftföroreningarna. Parlamentet beklagar att översynen av direktiv 2014/94/EU har skjutits upp. Parlamentet väddar till kommissionen att så snart som möjligt föreslå en ändring av direktiv 2014/94/EU så att det innefattar incitament för medlemsstaterna och hamnarna att trappa upp införandet av den nödvändiga infrastrukturen. Kommissionen uppmanas också att föreslå en översyn av direktiv 2003/96/EG⁽¹⁵⁾.

12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta en strategi för nollutsläpp i hamnar och stödja gräsrotsinitiativ, inbegripet åtgärder som gynnar utvecklingen av en hamnindustri specialiserad på cirkulär ekonomi, och som framförallt ser till att återvunnet och bearbetat fartygsavfall utnyttjas bättre i hamnar.

13. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att främja en trafikomställning till närsjöfart i den gröna given, på samma grunder som järnvägar och inre vattenvägar, som ett hållbart alternativ till gods- och passagerartransporter på väg och i luften. Parlamentet understryker den viktiga roll som närsjöfarten spelar i uppnåendet av trafikomställningsmål för att minska trafikstockningar och utsläpp kopplade till transport och som en språngbräda mot ett utsläppsfritt transportsätt. Parlamentet betonar vikten av att för detta ändamål lansera en EU-strategi för förnyelse och eftermontering av flottan för att främja dess gröna och digitala omställning och gynna konkurrenskraften för den europeiska sektorn för sjöfartsteknik. Parlamentet påminner om att det för detta ändamål krävs en infrastruktur som har sådan intermodal kapacitet, vilket innebär att de investeringsåtaganden som har gjorts för TEN-T-nätet inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) måste uppfyllas.

14. Europaparlamentet betonar att man genom att få fart på sömlösa multimodala transportlänkar mellan hamnar och TEN-T-nätet, och förbättra driftskompatibiliteten mellan de olika transportsätten, kan få bort flaskhalsar och minska trafikstockningar. Parlamentet understryker kust- och inlandshamnarnas betydelse som strategiska och multimodala noder i TEN-T-nätet.

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽¹⁵⁾ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

Tisdagen den 27 april 2021

15. Europaparlamentet efterlyser också en tydlig strategi för att främja ro-ro-fartyg för frakt och därmed minska närvaron av tunga fordon på vägarna. Parlamentet uppmanar kommissionen att vidta mer konkreta åtgärder för att kombinera sin havspolitik med målet att undvika långa och miljöskadliga vägtransporter över hela kontinenten, genom att uppmuntra leveranser närmare slutmarknaderna via mindre hamnar.

16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att omdefiniera begreppet höghastighetsleder till sjöss, som en integrerad del av TEN-T-nätet, eftersom detta bidrar till att underlätta närsjöfartsförbindelser och närsjöfartstjänster som hållbara alternativ till landtransporter, och att underlätta såväl samarbete mellan kusthamnar samt förbindelser till deras inland, genom att förenkla tillträdeskriterierna, särskilt förbindelser mellan hamnar utanför stomnätet, och genom att ge betydande ekonomiskt stöd till sjöförbindelser som ett alternativ till landtransporter, och genom att säkerställa deras koppling till järnvägsnät.

17. Europaparlamentet anser att hållbar europeisk sjöfartssektor och en framtidssäker infrastruktur, däribland TEN-T-nätet och dess framtida expanderingsplan, är av avgörande betydelse för att uppnå en klimatneutral ekonomi. Parlamentet betonar att en procentuell ökning av godstransporter på vattenvägar, såsom fastställs i den europeiska gröna given, kräver en konkret investeringsplan på EU-nivå och konkreta EU-åtgärder.

Utsläppskontrollområden och Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)

18. Europaparlamentet betonar det brådskande hälso- och miljöbehovet av att inrätta ett område med kontroll av svavelutsläpp (Seca) som omfattar alla Medelhavsländer. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att aktivt stödja att ett sådant område läggs fram för IMO före 2022. Parlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna att också stödja principen om ett snabbt antagande av ett kväveoxidkontrollområde (Neca) som syftar till att minska kväveoxidutsläppen i Medelhavet.

19. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att dessa utsläppskontrollområden utvidgas till att omfatta alla EU:s hav för att på ett enhetligt sätt minska tillåtna nivåer på för kväveoxid- och svaveloxidutsläpp från fartyg. Parlamentet understryker att den sammanlagda minskningen av svavel- och kväveoxidutsläpp direkt påverkar minskningen av fina partiklar (PM10 och PM 2,5).

20. Europaparlamentet framhåller att EU bör föregå med gott exempel genom att anta ambitiösa rättsliga krav på rena sjötransporter och samtidigt stödja och arbeta för åtgärder som är minst lika ambitiösa på internationella forum såsom IMO, som gör det möjligt för sjöfarten att fasa ut sina växthusgasutsläpp globalt och i enlighet med Parisavtalet.

Fartyg och drivsystem

21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, fartygsägare och fartygsoperatörer att garantera genomförandet av alla operativa och tekniska åtgärder som finns tillgängliga för att uppnå energieffektivitet, särskilt hastighetsoptimering, inbegripet sänkt marschhastighet där så är lämpligt, innovationer inom hydrodynamik, optimering av navigerbara rutter, införande av nya framdrivningssystem, såsom vindassistansteknik, fartygsoptimering och bättre optimering inom sjöfartens logistikkedja.

22. Europaparlamentet noterar att fartygsägaren inom sjöfarten inte alltid är samma person eller enhet som svarar för den kommersiella driften av ett fartyg. Parlamentet anser därför att principen om att förorenaren betalar bör gälla för, och lägga ansvaret på, den part som ansvarar för den kommersiella driften av fartyget, dvs. den affärsenhet som betalar för bränslet som fartyget förbrukar, såsom fartygsägaren, den driftsansvarige, tidsbefraktaren eller den som hyr fartyget utan personal.

23. Europaparlamentet konstaterar att digitaliseringen och automatiseringen av sjöfartssektorn, hamnar och fartyg har betydande potential att bidra till en minskning av utsläppen inom sektorn och spela en central roll i att minska koldioxidutsläppen i sektorn i linje med ambitionerna i den gröna given, särskilt genom ökat utbyte av uppdaterade och kontrollerade uppgifter som kan användas för teknisk drift och underhåll, till exempel för att förutsäga det mest bränsleeffektiva sättet att driva ett fartyg på en viss rutt, och för optimering av hamnanlöp, vilket bidrar till kortare väntetider för fartyg i hamnarna och därmed minskade utsläpp. Parlamentet betonar behovet av att använda digitaliseringen som ett sätt att förbättra samarbetet mellan aktörer inom sektorn och därigenom göra fartygen mer energieffektiva så att de kan uppfylla normerna för utsläpps begränsning, och underlätta hanteringen av miljörisker. Parlamentet uppmanar till åtgärder och investeringar i digitalisering, forskning och innovation i synnerhet för att utveckla och harmonisera det gränsöverskridande ibruktagandet av övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (VTMIS). Parlamentet konstaterar att digitaliseringen och automatiseringen inom sjöfartsindustrin kommer att leda till förändringar vad gäller enskilda befattningsbeskrivningar och nödvändiga färdigheter. Parlamentet påpekar att det kommer att vara obligatoriskt för sjöfolk att besitta sådana färdigheter och kunskaper, särskilt i fråga om informationsteknik, eftersom detta är nödvändigt för att säkerställa säkerheten på fartygen och driftseffektiviteten.

Tisdagen den 27 april 2021

24. Europaparlamentet välkomnar det nya gränsvärdet för svavelhalten i bränsle på 0,5 %, som infördes av IMO den 1 januari 2020, och betonar att det inte bör leda till att föroreningar flyttas över från luft till vatten. Parlamentet uppmanar därför kommissionen och medlemsstaterna att i enlighet med direktiv (EU) 2019/883⁽¹⁶⁾ arbeta på IMO-nivå för ett omfattande uppmärksammande av miljökonsekvenserna vid utsläpp i havet av avloppsvatten från öppna skrubbrar och annat restavfall och att se till att det samlas in och behandlas på ett korrekt sätt i mottagningsanordningar i hamn. Parlamentet uppmanar i detta avseende med eftertryck medlemsstaterna att införa utsläppsförbud för avloppsvatten från öppna skrubbrar och vissa lastrester i deras territorialvatten i enlighet med direktiv 2000/60/EG⁽¹⁷⁾. Parlamentet framhåller att hållbara lösningar som bygger på livscykelanalyser bör föredras redan från början. Parlamentet konstaterar att syftet med öppna skrubbrar är att motverka luftföroreningar och att investeringar har gjorts i dem. Parlamentet påpekar att användningen av öppna skrubbrar påverkar miljön och välkomnar att IMO genomför studier av deras långsiktiga effekter. Parlamentet uppmanar i detta avseende kommissionen att på grundval av en konsekvensbedömning genomföra en gradvis utfasning av användningen av öppna skrubbrar så att utsläppsgränserna kan respekteras, i linje med IMO:s ram och Marpolkonventionen.

25. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att integrera alternativa framdrivningssystem, inbegripet vindkraft och solenergi, i det kommande FuelEU-sjöfartsinitiativet. Parlamentet uppmanar kommissionen att utvärdera befintliga initiativ och projekt inom sjötransport med segelfartyg och se till att framdrivningssystem för transport är berättigade till EU-finansiering.

26. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vidta åtgärder, åtföljda av den finansiering som behövs, för att europeiska varv ska kunna göra ytterligare investeringar i hållbar, social och digitaliserad varvsindustri och fartygsreparationsindustri, som är av strategisk betydelse för att genererar arbetstillfällen, och därmed stödja övergången till en cirkulär ekonomisk modell som tar hänsyn till fartygens hela livscykel. Parlamentet betonar vikten av att stödja och utveckla hållbara lösningar inom EU för byggande och nedmontering av fartyg, i linje med den nya handlingsplanen för den cirkulära ekonomin. Parlamentet betonar mot bakgrund av detta att varven bör utöva tillbörlig aktsamhet i sina värdekedjor inom och utanför EU, i linje med OECD:s och FN:s standarder, så att negativa miljökonsekvenser vid nedmontering av fartyg kan undvikas.

EU-finansiering

27. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för sina EU-finansieringsprogram, särskilt programmen Horisont Europa och InvestEU, stödja forskning om och spridning av ren teknik och rena bränslen. Parlamentet framhåller potentialen hos el från ytterligare förnybara energikällor, däribland grön vätgas, ammoniak och vindframdrivning. Parlamentet betonar i detta avseende de ekonomiska följderna av omställningen till rena alternativa bränslen, för både sjöfartsindustrin, den landbaserade leveranskedjan för bränsle och hamnar. Parlamentet anser att hamnarna är naturliga knutpunkter för produktion, lagring, distribution och transport av rena alternativa bränslen. Parlamentet begär att programmet Horisont Europa förnyas med förslag om Green Deal-projekt, vilka startades av kommissionen inom Horisont 2020, i synnerhet för att göra sjöfartssektorn grönare och stödja utveckling, forskning och användning av sådana alternativ till tunga bränslen som avsevärt minskar inverkan på klimatet och miljön inom sjöfartssektorn.

28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att göra projekt som syftar till att minska koldioxidutsläppen från sjötransporter och minska förorenande utsläpp stödberättigade, inbegripet nödvändig hamninfrastruktur och hamnanläggningar, inom ramen för sammanhållningspolitiken och genom de europeiska struktur- och investeringsfonderna, FSE och den gröna given, och bidra med finansiering och incitament för att stödja sjöfartssektorns övergång till en ekonomi med nollutsläpp, med hänsyn tagen också till förändringens sociala aspekter. Parlamentet betonar betydelsen av att skapa synergier och komplementaritet mellan olika EU-finansieringslösningar, utan att skapa onödiga administrativa bördor, som skulle avskräcka från privata investeringar och därför sakta ner de tekniska framstegen och därmed också förbättringarna i kostnadseffektivitet. Parlamentet uppmanar kommissionen att, som en del av sin återhämtningsplan för den europeiska industrin, främja och investera i en europeisk, miljövänlig sjöfartsindustri inom EU:s territorium och gå i bränschen för att utveckla nya miljövänliga fartyg, renovera och modernisera befintliga fartyg och demontera gamla fartyg.

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (EUT L 151, 7.6.2019, s. 116).

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (EGT L 327, 22.12.2000, s. 1).

Tisdagen den 27 april 2021

29. Europaparlamentet anser att alla realistiska övergångsplaner mot nollutsläppsmålet måste vara grundade på involverade och delaktiga aktörer inom sektorn, och ett gemenskapsstöd i form av tillräckliga medel vid sidan av dialog, flexibilitet och effektivitet för att främja de lagstiftningsreformer som krävs. Parlamentet konstaterar att dessa villkor är oundgängliga för att uppmuntra till strategiskt samarbete med fokus på hållbarhet genom instrument som partnerskapsprogrammet för nollutsläpp inom sjöfarten.

30. Europaparlamentet påminner om att målen för minskade koldioxidutsläpp och för trafikomställningen bör stödas av FSE, som bör tilldelas ökade budgetmedel.

31. Europaparlamentet beklagar i detta avseende rådets beslut att minska budgetanslagen till framtidsinriktade program, såsom FSE, InvestEU och Horisont Europa. Parlamentet noterar att EU:s ambitiösa agenda för att minska koldioxidutsläppen behöver få stöd av motsvarande finansiering och finansieringsinstrument.

32. Europaparlamentet påminner om att Europeiska investeringsbanken (EIB) ger stöd för attraktiva kapitallån, men anser att gränsen för finansiering av småskaliga projekt bör sänkas. Parlamentet påpekar i detta avseende att garantiprogrammet för grön sjöfart, som är inriktat på att få europeiska sjöfartsföretag att snabbare genomföra investeringar i grönare teknik, också bör ge stöd till mindre transaktioner, inbegripet mer flexibla lånevillkor. Parlamentet anser dessutom att EIB bör tillhandahålla finansiering till varv både före och efter leverans, något som avsevärt skulle förbättra projektens genomförande och livsduglighet.

33. Europaparlamentet framhåller att övergången till minskade koldioxidutsläpp och införandet av incitamentsystem för ren energi i sjötransportsektorn skulle medföra behov av att omskola och utbilda arbetstagare. Parlamentet påminner om att EU och medlemsstaterna bör avsätta medel för detta ändamål. Parlamentet uppmuntrar kommissionen att inrätta ett EU-nätverk för att utbyta god praxis om hur arbetsstyrkan kan anpassas till de nya behoven i sektorn.

34. Europaparlamentet stöder kommissionens översyn av riktlinjerna för statligt stöd inom alla relevanta sektorer, inbegripet transporter och i synnerhet sjöfart, i syfte att uppnå målen i den europeiska gröna given genom att tillämpa principen om en rättvis omställning och genom att tillåta nationella regeringar att direkt stödja investeringar i utfasning av fossila bränslen och i ren energi. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka om de nuvarande skattebefrielserna skapar orättvisa sektorsövergripande konkurrensförhållanden. Parlamentet uppmanar enträget kommissionen att skapa klarhet om statligt stöd för hållbara sjöfartsprojekt.

35. Europaparlamentet påpekar covid-19-pandemins konsekvenser för vattenvägssektorn, i synnerhet passagerartrafiken. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att ta med vattenvägssektorn som ett prioriterat område i sina nationella återhämtningsplaner, för att säkerställa att den kan få omfattande tillgång till de medel som avsätts inom ramen för faciliteten för återhämtning och resiliens. Parlamentet uppmanar därutöver kommissionen att kartlägga smarta investeringsinitiativ för sektorns hållbara och resilienta återhämtning.

Kontroll och genomförande

36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att det finns tillräcklig insyn i och tillgång till information om fartygens miljöpåverkan och energiprestanda och att bedöma inrättandet av ett europeiskt märkningssystem, i linje med de åtgärder som vidtagits på IMO-nivå, som bör syfta till att ändamålsenligt minska utsläppen och hjälpa sektorn genom att ge förbättrad tillgång till finansiering, lån och garantier grundat på dess utsläppsprestanda, förbättra övervakningen av utsläpp, skapa fördelar genom att stimulera hamnmyndigheterna att differentiera avgifterna för hamninfrastrukturen samt göra sektorn mer attraktiv. Parlamentet betonar dessutom behovet av att ytterligare främja, utveckla och genomföra systemet med "gröna fartyg", som bör ta hänsyn till utsläppsminskningar, avfallshantering och miljöpåverkan, särskilt genom utbyte av erfarenheter och sakkunskap.

37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå en översyn av direktivet om hamnstatskontroll före utgången av 2021, i enlighet med kommissionens arbetsprogram för 2021, i syfte att möjliggöra en effektivare och mer fullständig fartygskontroll och förenklade förfaranden, som omfattar incitament för efterlevnad av miljömässiga, sociala, folkhälso- och arbetsrättsliga normer, säkerhet för både sjöfolk och hamnarbetare ombord på fartyg som anlöper hamnar i EU samt möjligheter till effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner, med beaktande av miljöskydds-, folkhälso- och sociallagstiftning samt skatterätt.

38. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i samverkan med ILO öka kapacitetsuppbyggnaden för tredjeländer beträffande inspektioner och verkställighet och att inleda kampanjer ihop med arbetsmarknadens parter för att öka medvetenheten om rättigheter och skyldigheter enligt sjöarbetskonventionen. Parlamentet uppmanar kommissionen att främja ILO:s inrättande av en databas innehållande inspektionsresultat och klagomål från sjöfolk, för att hjälpa sjöfolk och fartygsägare att använda sig av de mest välberedda rekryterings- och platstjänsterna som är förenliga med sjöarbetskonventionen.

Tisdagen den 27 april 2021

39. Europaparlamentet framhåller potentialen hos Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), och dess satellitsystem Safe Sea Net, när det gäller att övervaka oljeföroreningar och olagliga utsläpp av bränslerester till havs och tillämpningen av förordning (EU) 2015/757. Parlamentet betonar att det är synnerligen viktigt med regionalt samarbete, även med tredjeländer, på detta område, särskilt i Medelhavet. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att stärka ländernas informationsutbyte och samarbete.

40. Europaparlamentet betonar att det partnerskap som planeras i samband med Förenade kungarikets utträde ur EU bör säkerställa lika och lämpliga konkurrensvillkor på miljöområdet och det sociala området, utan att ge upphov till störningar i transport- och handelsförbindelserna, vilket innefattar fungerande tullkontroller som inte bör hämma EU-flottans konkurrenskraft och som bör säkerställa smidig export- och importverksamhet mellan hamnarna i Förenade kungariket och hamnarna i unionen.

o

o o

41. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.
