

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

P9_TA(2021)0131

Skuteczniejszy i bardziej ekologiczny transport morski

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 27 kwietnia 2021 r. w sprawie środków technicznych i operacyjnych na rzecz skuteczniejszego i bardziej ekologicznego transportu morskiego (2019/2193(INI))

(2021/C 506/03)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 16 września 2020 r. w sprawie światowego systemu gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statki ⁽²⁾,
 - uwzględniając 3. sprawozdanie Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie emisji gazów cieplarnianych ⁽³⁾,
 - uwzględniając 4. sprawozdanie Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie emisji gazów cieplarnianych ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając deklarację ministerialną przyjętą w grudniu 2019 r. przez umawiające się strony Konwencji o ochronie środowiska morskiego i regionu przybrzeżnego Morza Śródziemnego (konwencja barcelońska),
 - uwzględniając roczne sprawozdanie Komisji z 2019 r. w sprawie emisji CO₂ z transportu morskiego,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych ⁽⁵⁾,
 - uwzględniając art. 54 Regulaminu,
 - uwzględniając opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0029/2021),
- A. mając na uwadze, że transport morski i porty odgrywają zasadniczą rolę w turystyce i gospodarce Unii, gdyż niemal 90 % zewnętrznego handlu towarami UE odbywa się drogą morską ⁽⁶⁾; mając na uwadze, że są one niezbędne do zapewnienia ciągłości łańcuchów dostaw, co pokazała pandemia COVID-19; mając na uwadze, że całkowity wkład gospodarczy unijnego sektora morskiego w PKB UE wyniósł w 2018 r. 149 mld EUR i zapewnia ponad 2 mln miejsc pracy ⁽⁷⁾; mając na uwadze, że w 2018 r. jego bezpośredni wpływ gospodarczy to 685 000 miejsc pracy na morzu i lądzie w UE; mając na uwadze, że pod względem pojemności brutto 40 % światowej floty znajduje się pod kontrolą UE;
- B. mając na uwadze, że transport morski towarów i osób jest jednym z głównych czynników decydujących o spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej UE, zwłaszcza pod względem łączności z regionami peryferyjnymi, wyspiarskimi i najbardziej oddalonymi oraz dostępności takich regionów; mając na uwadze, że UE powinna zatem inwestować w konkurencyjność sektora morskiego i jego zdolność do urzeczywistnienia zrównoważonej transformacji;
- C. mając na uwadze, że sektor morski UE powinien również przyczynić się do przeciwdziałania degradacji środowiska i utracie różnorodności biologicznej oraz do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu i strategii na rzecz ochrony różnorodności biologicznej do 2030 r.;

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P9_TA(2020)0005.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, 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⁾ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

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

⁽⁷⁾ Oxford Economics (2020 r.): „The Economic Value of the EU Shipping Industry” [Wartość gospodarcza unijnego sektora żeglugi morskiej].

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

- D. mając na uwadze, że zdrowe oceany – oraz ochrona i odbudowa ich ekosystemów – są niezbędne dla ludzkości, gdyż regulują klimat, wytwarzają co najmniej połowę ilości tlenu w atmosferze ziemskiej, stanowią siedlisko różnorodności biologicznej, są źródłem światowego bezpieczeństwa żywnościowego, zdrowia ludzkiego oraz działalności gospodarczej obejmującej rybołówstwo, transport, handel, turystykę, energię odnawialną i produkty zdrowotne, która powinna opierać się na zasadzie zrównoważonego rozwoju;
- E. mając na uwadze, że sektor morski jest regulowany zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym i nadal w bardzo dużym stopniu zależy od paliw kopalnych; mając na uwadze, że prowadzony jest obecnie przegląd systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO₂ z transportu morskiego, którego celem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych na wodach UE;
- F. mając na uwadze, że sektor ten stale podejmuje starania, by osiągnąć cele w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, przestrzegając obowiązujących ram regulacyjnych i wdrażając dotychczasowe postępy technologiczne;
- G. mając na uwadze, że do tej tak ważnej transformacji niezbędne jest zatem odpowiednie finansowanie; mając na uwadze, że kluczowe znaczenie dla wyeliminowania emisyjności transportu morskiego mają dalsze badania i innowacje;
- H. mając na uwadze, że międzynarodowy transport morski emituje około 940 mln ton CO₂ rocznie i odpowiada za około 2,5 % światowych emisji gazów cieplarnianych⁽⁸⁾; mając na uwadze, że transport morski oddziałuje również na środowisko naturalne, ponieważ przyczynia się do zmiany klimatu i wiąże się z różnymi źródłami zanieczyszczeń, zwłaszcza takimi jak odgazowywanie, silniki statków niewyłączane w portach, zrzuty wody balastowej, węglowodorów, metali ciężkich i chemikaliów oraz pojemniki zagubione na morzu, co z kolei ma wpływ na różnorodność biologiczną i ekosystemy; mając na uwadze, że przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczące redukcji emisji SO_x ze statków weszły po raz pierwszy w życie w 2005 r. na mocy Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (znanej jako konwencja MARPOL) oraz że od tego czasu ograniczenia dotyczące SO_x są stopniowo zaostrzane, przy czym maksymalna dopuszczalna zawartość siarki wynosi obecnie 0,5 %, a na obszarach kontroli emisji 0,1 %; mając na uwadze, że decyzja ta powinna pomóc ograniczyć emisje; mając na uwadze, że IMO zamierza uzgodnić w 2021 r. ogólną regulację dotyczącą ograniczeń tzw. emisji sadzy; mając na uwadze, że transport morski jest najbardziej efektywnym energetycznie rodzajem transportu, biorąc pod uwagę ilość przewożonego ładunku i emisje w przeliczeniu na tonę przewożonego towaru i na przebyty kilometr;
- I. mając na uwadze, że jeżeli środki łagodzące nie zostaną szybko wdrożone, emisje z transportu morskiego mogą wzrosnąć z około 90 % emisji z 2008 r. w roku 2018 do 90–130 % emisji z 2008 r. w 2050 r.⁽⁹⁾, przez co nie przyczynią się w wystarczającym stopniu do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego;
- J. mając na uwadze konieczność ograniczenia i rozwiązania problemu wszystkich emisji z sektora morskiego, które są szkodliwe dla jakości powietrza i zdrowia obywateli, po przeprowadzeniu oceny skutków odpowiednich przepisów;
- K. mając na uwadze, że UE powinna bronić wysokiego poziomu ambicji w zakresie redukcji emisji w sektorze morskim zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i unijnym;
- L. mając na uwadze, że do poszczególnych rodzajów statków i segmentów floty należy dostosować czyste technologie i rozwiązania; mając na uwadze, że badania naukowe i inwestycje oraz odpowiednie wsparcie mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia innowacyjnych rozwiązań i zrównoważonej transformacji sektora morskiego;
- M. mając na uwadze, że inwestycje publiczne i prywatne związane z dekarbonizacją sektora morskiego muszą być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje⁽¹⁰⁾ oraz z kluczowymi zasadami sprawiedliwej transformacji, takimi jak tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy, gwarancje możliwości przekwalifikowania i zmiany miejsca zatrudnienia czy środki strukturalne na rzecz bhp wszystkich pracowników, ze szczególnym uwzględnieniem szans kobiet i młodych pracowników, aby zdywersyfikować siłę roboczą sektora morskiego; mając na uwadze, że odpowiednie wykształcenie i godne warunki pracy personelu morskiego mają podstawowe znaczenie między innymi w zapobieganiu incydomom, w tym incydomom środowiskowym;

⁽⁸⁾ Trzecie badanie IMO dotyczące gazów cieplarnianych.

⁽⁹⁾ Czwarte badanie IMO dotyczące gazów cieplarnianych.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 198 z 22.6.2020, s. 13.

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

- N. mając na uwadze, że Komisja pracuje obecnie nad oceną skutków włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu emisjami (ETS);
- O. mając na uwadze, że aby osiągnąć cele Zielonego Ładu, konieczna jest transformacja sektora transportu morskiego w kierunku neutralności klimatycznej do 2050 r.;

Systemy zachęt w zakresie czystej energii

1. wraża ubolewanie nad zakłóceniem konkurencji na rynku europejskim między paliwami kopalnymi, które są korzystniej opodatkowane, a alternatywnymi czystymi paliwami ze źródeł odnawialnych; wzywa Komisję, by zaradziła tej sytuacji, proponując przywrócenie uczciwych i sprawiedliwych zasad konkurencji, stosując zasadę „zanieczyszczający płaci” do transportu morskiego oraz propagując i stale ułatwiając, np. poprzez zwolnienia z podatku, korzystanie z alternatyw dla paliw ciężkich, pozwalających znacznie ograniczyć wpływ działalności prowadzonej w sektorze morskim na klimat i środowisko;
2. uznaje skutki stosowania ciężkiego paliwa olejowego; podkreśla potrzebę skutecznego rozwiązania problemu emisji powstających przy spalaniu paliw przez statki i stopniowego wycofania ciężkiego paliwa olejowego w żegludzie zarówno w formie czystej, jak i domieszki paliw morskich; zwraca uwagę na potrzebę neutralności technologicznej, o ile jest ona zgodna z celami środowiskowymi UE; zauważa, że na transport morski wpływa brak odpowiednich i zharmonizowanych na szczeblu UE kryteriów utraty statusu odpadu; podkreśla konieczność zapobiegania ucieczce emisji i zachowania konkurencyjności europejskiego sektora transportu morskiego;
3. uważa, że sektor morski powinien przyczyniać się do ograniczania przez UE emisji gazów cieplarnianych i jednocześnie pozostać konkurencyjny; podkreśla, że trzeba wykorzystywać wszystkie gotowe do zastosowania opcje w zakresie ograniczania emisji z transportu morskiego, w tym technologie przejściowe jako alternatywy dla ciężkiego paliwa olejowego, i inwestować w nie, jednocześnie znajdując i finansując długotrwałe alternatywy bezemisyjne; uznaje ważną rolę technologii przejściowych, takich jak LNG i związana z nim infrastruktura, w stopniowym przechodzeniu na bezemisyjne alternatywy w sektorze morskim;
4. przypomina o zobowiązaniu UE do osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. zgodnie z porozumieniem paryskim; podkreśla w związku z tym kluczową rolę UE i konieczność wynegocjowania ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu morskiego również na szczeblu międzynarodowym w ramach IMO, biorąc pod uwagę międzynarodowy i konkurencyjny wymiar sektora transportu morskiego; przypomina wcześniejsze stanowiska Parlamentu w sprawie włączenia transportu morskiego do EU ETS⁽¹⁾; w tym w sprawie aktualizacji oceny skutków⁽²⁾;
5. zwraca się do Komisji i państw członkowskich, by – biorąc pod uwagę pierwotną strategię IMO dotyczącą redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, przyjętą w 2018 r., i jej zbliżającą się rewizję – wykorzystywały swoją silną pozycję w IMO, aby doprowadzić do przyjęcia przez IMO konkretnych środków w celu wytyczenia ambitnej i realistycznej ścieżki prowadzącej do bezemisyjnej żeglugi, która będzie spójna z celem porozumienia paryskiego dotyczącym temperatury, a tym samym przyczyni się do zapewnienia równych warunków działania na szczeblu międzynarodowym;
6. wzywa Komisję, aby w inicjatywie morskiej FuelEU uwzględniła nie tylko intensywność emisji paliw, ale także środki techniczne i operacyjne, które zwiększyłyby efektywność statków i ich działalności; przypomina, że w kontekście przeglądu rozporządzenia (UE) 2015/757⁽³⁾ Parlament wezwał do ustanowienia celu efektywności na poziomie - 40 % dla armatorów do 2030 r. jako średniej na wszystkich statkach, za które są odpowiedzialni, w porównaniu ze średnimi wynikami dla kategorii statków tej samej wielkości i tego samego typu; dodaje, że inicjatywa ta powinna również obejmować podejście oparte na cyklu życia, obejmujące wszystkie emisje gazów cieplarnianych; podkreśla, że paliwa alternatywne, które nie spełniają progu - 70 % określonego w nowej dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii (REDII) w całym cyklu życia, nie powinny być dopuszczone w związku z kwestią zgodności z przepisami;

⁽¹⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P9_TA(2020)0219.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

Porty i transport towarowy

7. przypomina o potrzebie stymulowania współpracy między wszystkimi zainteresowanymi stronami i wymiany najlepszych praktyk między portami, sektorem żeglugi oraz dostawcami paliw i energii w celu opracowania ogólnych ram politycznych na rzecz dekarbonizacji portów i obszarów przybrzeżnych; zachęca władze portowe do wdrażania zrównoważonych modeli zarządzania i do certyfikacji tych modeli za pomocą metod obejmujących analizę cyklu życia usług portowych, tak jak umożliwiałaby to deklaracja środowiskowa produktu;

8. podkreśla, że terytoria zamorskie, w tym regiony najbardziej oddalone oraz kraje i terytoria zamorskie, a także znajdujące się tam porty, mają ogromne znaczenie dla suwerenności europejskiej oraz dla europejskiego i międzynarodowego handlu morskiego ze względu na swoje strategiczne położenie; podkreśla, że czynniki wpływające na inwestycje w tych portach są bardzo zróżnicowane: od wspierania ich klasycznej roli w zakresie przyjmowania statków (załadunek, rozładunek, magazynowanie i transport towarów) po zapewnienie połączeń multimodalnych, budowę infrastruktury związanej z energią, budowanie odporności na zmianę klimatu oraz ogólne zazielenianie i cyfryzację statków; wzywa do dalszych inwestycji w portach na terytoriach zamorskich, aby przekształcić je w strategiczne klastry w zakresie transportu multimodalnego, wytwarzania, magazynowania i dystrybucji energii oraz turystyki;

9. zwraca uwagę na transgraniczny wymiar portów morskich; podkreśla rolę portów jako klastrów wszystkich rodzajów transportu, energii, przemysłu i niebieskiej gospodarki; dostrzega wzmożony rozwój współpracy portowej i tworzenia klastrów;

10. dostrzega pozytywną rolę europejskiego klastra morskiego i pozytywne zmiany na arenie międzynarodowej we wspieraniu innowacji i ograniczaniu emisji z żeglugi oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania inicjatyw przyczyniających się do tych pozytywnych zmian;

11. wzywa Komisję, by za pomocą przepisów prawnych wspierała cel zerowego zanieczyszczenia (emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczenie powietrza) w miejscach postoju statków oraz sprzyjała tworzeniu i wdrażaniu czystych, multimodalnych rozwiązań w portach, wspieranych przez podejście „korytarzowe”; wzywa Komisję, aby przede wszystkim podjęła szybkie działania w celu uregulowania dostępu najbardziej zanieczyszczających statków do portów w UE w oparciu o dyrektywę w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁽¹⁴⁾, a także aby wspierała korzystanie z zasilania energią z ładu przy użyciu czystej energii elektrycznej lub innych energooszczędnych technologii, które mają znaczący wpływ na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, oraz zachęcała do takich działań; wyraża ubolewanie, że przegląd dyrektywy 2014/94/UE został przesunięty na późniejszy termin; apeluje do Komisji o jak najszybsze zaproponowanie przeglądu dyrektywy 2014/94/UE, aby uwzględnić zachęty dla państw członkowskich i portów do zwiększenia skali wdrożenia niezbędnej infrastruktury; wzywa Komisję, aby zaproponowała też przegląd dyrektywy 2003/96/WE⁽¹⁵⁾;

12. wzywa Komisję do opracowania strategii dotyczącej portów o zerowej emisji i wspierania inicjatyw oddolnych, w tym środków mających na celu wspieranie rozwoju przemysłu portowego wyspecjalizowanego w zasadach gospodarki o obiegu zamkniętym, umożliwiających w szczególności lepsze wykorzystywanie odpadów ze statków odzyskiwanych i przetwarzanych w portach;

13. wzywa Komisję, by w Europejskim Zielonym Ładzie wspierała przesunięcie międzygałęziowe w kierunku żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na równi z transportem kolejowym i wodnym śródlądowym jako zrównoważoną alternatywę dla drogowego i lotniczego transportu towarów i osób; podkreśla ważną rolę żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w osiągnięciu celów związanych z przesunięciem międzygałęziowym w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i emisji związanych z transportem oraz jako podstawy przejścia na transport bezemisyjny; podkreśla, że w tym celu należy zainicjować strategię odnowy i modernizacji floty UE, aby wspierać jej zieloną i cyfrową transformację oraz konkurencyjność europejskiego sektora technologii morskich; przypomina w tym kontekście o potrzebie dysponowania siecią infrastruktury umożliwiającą udostępnianie takiej zdolności intermodalnej, co wiąże się z wypełnieniem zobowiązań inwestycyjnych dotyczących sieci TEN-T w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF);

14. podkreśla, że usprawnienie płynnych multimodalnych połączeń transportowych między portami a siecią TEN-T, a także poprawa interoperacyjności między różnymi rodzajami transportu wyeliminowałyby wąskie gardła i zmniejszyłyby zatory; podkreśla znaczenie portów morskich i śródlądowych jako strategicznych i multimodalnych węzłów sieci TEN-T;

⁽¹⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51).

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

15. wzywa również do opracowania jasnej strategii promowania transportu morskiego typu ro-ro w zakresie przewozów towarowych, co pozwoli na ograniczenie obecności pojazdów ciężarowych o dużej ładowności na drogach; zachęca Komisję do podjęcia bardziej konkretnych kroków w celu włączenia do swojej polityki morskiej celu unikania długiej i szkodliwej dla środowiska dystrybucji drogą lądową na całym kontynencie poprzez zachęcanie do dostaw bliżej rynków docelowych za pośrednictwem mniejszych portów;

16. wzywa Komisję do przywrócenia znaczenia idei autostrad morskich stanowiących integralną część sieci TEN-T, ponieważ idea ta ma zasadnicze znaczenie dla ułatwienia połączeń i usług morskich bliskiego zasięgu jako zrównoważonej alternatywy dla transportu lądowego, a także do ułatwienia współpracy między portamiorskimi i połączenia z ich zapleczem przez uproszczenie kryteriów dostępu, zwłaszcza jeśli chodzi o połączenia między portami poza siecią bazową, znaczne wsparcie finansowe dla połączeń morskich alternatywnych w stosunku do transportu drogowego i połączenie ich z sieciami kolejowymi;

17. uważa, że zrównoważony europejski sektor morski i przyszłościowa infrastruktura, w tym sieć TEN-T i jej przyszła rozbudowa, mają kluczowe znaczenie dla osiągnięcia gospodarki neutralnej dla klimatu; podkreśla, że procentowy wzrost udziału unijnego transportu towarowego drogą wodną, zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, wymaga konkretnego unijnego planu inwestycyjnego i konkretnych środków na szczeblu UE;

Obszary kontroli emisji i IMO

18. podkreśla pilną – zdrowotną i środowiskową – potrzebę stworzenia obszaru kontroli emisji tlenków siarki (SECA) obejmującego wszystkie kraje śródziemnomorskie; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by aktywnie poparły w IMO propozycję utworzenia takiego obszaru przed 2022 r.; wzywa również państwa członkowskie do poparcia zasady szybkiego utworzenia obszaru kontroli emisji tlenków azotu (NECA) w celu redukcji emisji azotu na Morzu Śródziemnym;

19. wzywa Komisję, by przewidziała rozszerzenie tych obszarów kontroli emisji na wszystkie morza Unii w celu jednolitego obniżenia dozwolonych limitów emisji NO_x i SO_x ze statków; podkreśla, że łączna redukcja emisji tlenków siarki i tlenków azotu ma bezpośredni wpływ na redukcję pyłu drobnego (PM10 i PM2,5);

20. podkreśla, że UE powinna dawać przykład, przyjmując ambitne wymogi prawne dotyczące ekologicznego transportu morskiego, jednocześnie wspierając i propagując wprowadzenie przynajmniej tak samo ambitnych środków na forach międzynarodowych takich jak IMO, umożliwiając transportowi morskemu globalną eliminację emisji gazów cieplarnianych zgodnie z celami politycznymi porozumienia paryskiego;

Statki i napęd

21. wzywa Komisję, właścicieli i operatorów statków, by zapewnili wdrożenie wszystkich dostępnych środków operacyjnych i technicznych w celu osiągnięcia efektywności energetycznej, w szczególności przez optymalizację prędkości, w tym poruszanie się statków z mniejszą prędkością tam, gdzie jest to wskazane, innowacje w zakresie hydrodynamiki, optymalizację tras żeglugi, wprowadzenie nowych rodzajów napędu, takich jak technologie napędu wiatrowego, optymalizację statków i morskiego łańcucha logistycznego;

22. zwraca uwagę, że w sektorze morskim właściciel statku nie zawsze jest tą samą osobą lub podmiotem co osoba lub podmiot komercyjnie eksploatujący statek; uważa zatem, że zasada „zanieczyszczający płaci” powinna mieć zastosowanie do podmiotu odpowiedzialnego za komercyjną eksploatację statku, tj. podmiotu gospodarczego, który płaci za paliwo zużywane przez statek, takiego jak właściciel statku, zarządca, podmiot czarterujący statek przez określony czas lub podmiot czarterujący statek bez załogi;

23. zwraca uwagę, że cyfryzacja i automatyzacja sektora morskiego, portów i statków może w dużym stopniu przyczynić się do redukcji emisji w tym sektorze i odgrywa kluczową rolę w dekarbonizacji sektora zgodnie z założeniami Zielonego Ładu, w szczególności poprzez zwiększoną wymianę aktualnych i zweryfikowanych danych, które można wykorzystywać do operacji technicznych i konserwacji, na przykład w celu przewidzenia najbardziej paliwooszczędnego sposobu eksploatacji statku na danej trasie i zoptymalizowania zawijania do portu, dzięki czemu można skrócić czas oczekiwania statków w portach i tym samym ograniczyć emisje; podkreśla potrzebę wykorzystania cyfryzacji do zacieśnienia współpracy między zainteresowanymi stronami w tym sektorze, co zwiększy efektywność energetyczną statków, aby umożliwić spełnienie norm kontroli emisji oraz ułatwić zarządzanie zagrożeniami środowiskowymi; wzywa do podjęcia działań i inwestycji w cyfryzację, badania i innowacje, w szczególności pod kątem opracowania i zharmonizowanego transgranicznego wdrożenia systemów monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS); zauważa, że upowszechnienie cyfryzacji i automatyzacji w sektorze żeglugi spowoduje zmianę specyfikacji poszczególnych stanowisk pracy i wymaganych umiejętności; zwraca uwagę, że marynarze będą musieli posiadać te różne umiejętności i wykazać się odpowiednią wiedzą, zwłaszcza w odniesieniu do technologii informacyjnej, w celu zapewnienia bezpieczeństwa statków i wydajności eksploatacyjnej;

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

24. z zadowoleniem przyjmuje wprowadzony przez IMO nowy limit zawartości siarki w paliwach, wynoszący 0,5 % na 1 stycznia 2020 r., i podkreśla, że nie powinien on spowodować, iż mniejszemu zanieczyszczeniu powietrza będzie towarzyszyć większe zanieczyszczenie wody; w związku z tym wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/883⁽¹⁶⁾ dążyły na szczeblu IMO do kompleksowego uwzględnienia oddziaływania na środowisko odprowadzania do morza ścieków ze skrubierów o obiegu otwartym i innych pozostałości ładunku oraz by dopilnowały ich odpowiedniego zbierania i przetwarzania w portowych urządzeniach odbiorczych; w związku z tym zdecydowanie zachęca państwa członkowskie, aby wprowadziły zakaz odprowadzania ścieków ze skrubierów o obiegu otwartym i niektórych pozostałości ładunku na swoich wodach terytorialnych zgodnie z dyrektywą 2000/60/WE⁽¹⁷⁾; zaznacza, że od samego początku należy preferować zrównoważone rozwiązania oparte na ocenie cyklu życia; zauważa, że celem skrubierów o obiegu otwartym jest rozwiązanie problemu zanieczyszczenia powietrza, i że poczyniono w nie inwestycje; zwraca uwagę, że stosowanie skrubierów o obiegu otwartym ma wpływ na środowisko naturalne, i z zadowoleniem przyjmuje prowadzone obecnie przez IMO badania nad ich długofalowymi skutkami; wzywa w związku z tym Komisję, by w oparciu o ocenę skutków stopniowo wycofała stosowanie skrubierów o obiegu otwartym w celu przestrzegania limitów emisji zgodnie z zasadami IMO i konwencją MARPOL;

25. zachęca Komisję, by włączyła alternatywne systemy napędu, w tym wiatrowe i słoneczne, do zapowiedzianej inicjatywy FuelEU Maritime; zwraca się do Komisji o dokonanie oceny obecnych inicjatyw i projektów dotyczących morskiego transportu towarowego z napędem żaglowym oraz o dopilnowanie, by systemy napędu w transporcie kwalifikowały się do finansowania europejskiego;

26. wzywa Komisję, by wprowadziła środki i przeznaczyła na nie niezbędne fundusze, umożliwiające stocziom europejskim dokonywanie dodatkowych inwestycji w zrównoważony sektor budowy i naprawy statków uwzględniający kwestie społeczne i oparty na technologiach cyfrowych, gdyż ma on strategiczne znaczenie pod względem tworzenia miejsc pracy, co przyczyni się do przejścia na model gospodarki o obiegu zamkniętym uwzględniający cały cykl życia statków; podkreśla, jak ważne jest, aby wspierać i rozwijać zrównoważone rozwiązania w zakresie budowy i demontażu statków w UE zgodnie z nowym planem działania UE dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym; podkreśla w związku z tym, że stocznie powinny zachować należytą staranność w swoich łańcuchach wartości w UE i poza nią zgodnie ze standardami OECD i ONZ, tak aby uniknąć negatywnego wpływu na środowisko podczas demontażu statków;

Finansowanie ze środków UE

27. wzywa Komisję, by z europejskich programów finansowania, a w szczególności z programów „Horyzont Europa” i InvestEU wspierała badania i wdrażanie czystych technologii i czystych paliw; zwraca uwagę na potencjał energii elektrycznej z dodatkowych źródeł odnawialnych, w tym ekologicznego wodoru, amoniaku i napędu wiatrowego; w tym kontekście podkreśla konsekwencje finansowe przejścia na czyste paliwa alternatywne zarówno dla przemysłu stoczniowego, jak i dla lądowego łańcucha dostaw paliw i portów; uważa, że porty są naturalnymi ośrodkami produkcji, magazynowania, dystrybucji i transportu czystych paliw alternatywnych; wzywa do ponowienia w ramach programu „Horyzont Europa” zaproszeń do zgłaszania projektów dotyczących Europejskiego Zielonego Ładu, uruchomionych przez Komisję w ramach inicjatywy „Horyzont 2020”, w szczególności w celu ekologizacji sektora morskiego, a także wspierania badań i innowacji oraz wdrażania alternatyw dla paliw ciężkich, które to alternatywy znacząco ograniczają wpływ na klimat i środowisko w sektorze morskim;

28. wzywa Komisję, aby uznawała projekty mające na celu dekarbonizację transportu morskiego i ograniczenie emisji zanieczyszczeń, łącznie z niezbędną infrastrukturą portową i urządzeniami portowymi, za kwalifikowalne w ramach polityki spójności, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, instrumentu „Łącząc Europę” i Zielonego Ładu, a także aby udostępniała fundusze i zachęty wspierające sektor morski w przechodzeniu na gospodarkę bezemisyjną z uwzględnieniem społecznego wymiaru transformacji; podkreśla znaczenie synergii i komplementarności między różnymi rozwiązaniami w zakresie finansowania ze środków UE bez tworzenia zbędnych obciążeń administracyjnych, które zniechęcałyby do inwestycji prywatnych, spowalniając przez to postęp technologiczny, a tym samym poprawę efektywności kosztowej; wzywa Komisję, aby w ramach europejskiego planu naprawy przemysłu promowała ekologiczny europejski przemysł morski na terytorium UE i inwestowała w niego, przyjmując czołową rolę w rozwoju nowych, ekologicznie zaprojektowanych statków, renowacji i modernizacji istniejących statków oraz demontażu;

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116)

⁽¹⁷⁾ Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1).

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

29. uważa, że cały proces realistycznego przejścia do osiągnięcia celu, jakim są zerowe emisje, musi opierać się na angażowaniu i uczestnictwie podmiotów z sektora, wsparciu wspólnotowym wyrażonym odpowiednim budżetem oraz dialogu, elastyczności i staranności we wdrażaniu niezbędnych reform przepisów; spełnienie tych warunków jest konieczne do współpracy strategicznej skupionej na zrównoważonym rozwoju za pomocą instrumentów takich jak wspólnie programowane partnerstwo dotyczące bezemisyjnego transportu morskiego;
30. przypomina, że cele związane z obniżeniem emisyjności i przesunięciem międzygałęziowym muszą być wspierane przez instrument „Łącząc Europę”, na który trzeba przeznaczyć więcej zasobów budżetowych;
31. ubolewa w związku z tym nad decyzją Rady o zmniejszeniu środków budżetowych na programy ukierunkowane na przyszłość takie jak instrument „Łącząc Europę”, InvestEU i „Horyzont Europa”; zauważa, że ambitny unijny program dekarbonizacji musi być poparty odpowiednimi instrumentami finansowania i instrumentami finansowymi;
32. przypomina, że Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) wspiera atrakcyjne pożyczki kapitałowe; uważa jednak, że należy obniżyć próg finansowania projektów na małą skalę; zwraca w związku z tym uwagę, że program gwarancji dla zielonej żeglugi mający na celu przyspieszenie realizacji inwestycji w bardziej ekologiczne technologie przez europejskie przedsiębiorstwa żeglugowe powinien również zapewniać wsparcie dla mniejszych transakcji, w tym bardziej elastyczne warunki kredytowe; ponadto uważa, że EBI powinien zapewnić stoczniom finansowanie zarówno przed dostawą, jak i po dostawie, co znacznie poprawiłoby realizację i rentowność projektów;
33. podkreśla, że zwrot w kierunku dekarbonizacji i impuls do wprowadzenia systemów zachęt w zakresie czystej energii w sektorze transportu pociągnie za sobą konieczność przekwalifikowania i przeszkolenia pracowników; przypomina, że należy przewidzieć na ten cel finansowanie przez UE i państwa członkowskie; zachęca Komisję do utworzenia unijnej sieci wymiany dobrych praktyk dotyczących sposobu dostosowania siły roboczej do nowych potrzeb sektora;
34. popiera przeprowadzony przez Komisję przegląd wytycznych dotyczących pomocy państwa we wszystkich odpowiednich sektorach, w tym w sektorze transportu, a w szczególności transportu morskiego, aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu poprzez stosowanie zasady „sprawiedliwej transformacji” i umożliwienie rządów krajowym bezpośredniego wspierania inwestycji w dekarbonizację i czystą energię; wzywa Komisję do zbadania, czy obecne zwolnienia z podatku prowadzą do braku uczciwej konkurencji między sektorami; wzywa Komisję do zapewnienia jasnych warunków wsparcia przez państwo projektów zrównoważonej żeglugi;
35. zwraca uwagę na gospodarcze skutki pandemii COVID-19 dla sektora transportu wodnego, zwłaszcza zbiorowego transportu pasażerskiego; wzywa państwa członkowskie do uwzględnienia sektora transportu wodnego jako priorytetu w krajowych planach odbudowy, tak aby zapewnić mu kompleksowy dostęp do zasobów przydzielonych w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności; zwraca się ponadto do Komisji o zaplanowanie inicjatyw w zakresie inteligentnych inwestycji na rzecz zrównoważonej i odpornej odbudowy sektora;

Kontrola i wdrażanie

36. wzywa Komisję do zapewnienia przejrzystości i dostępności informacji o wpływie statków na środowisko i ich efektywności energetycznej oraz do oceny ustanowienia – w zgodzie z działaniami podejmowanymi na szczeblu IMO – europejskiego systemu znakowania, który powinien mieć na celu skuteczne ograniczenie emisji i wspieranie sektora poprzez zapewnienie lepszego dostępu do finansowania, pożyczek i gwarancji w oparciu o jego wyniki w zakresie emisji, poprawę monitorowania emisji, tworzenie korzyści poprzez zachęcanie władz portowych do różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, a także zwiększenie atrakcyjności sektora; podkreśla ponadto potrzebę dalszego promowania, rozwijania i wdrażania systemu „zielonych statków”, który powinien uwzględniać redukcję emisji, przetwarzanie odpadów i wpływ na środowisko, w szczególności poprzez wymianę doświadczeń i wiedzy fachowej;
37. wzywa Komisję, aby zgodnie z programem prac na 2021 r. zaproponowała najpóźniej do końca 2021 r. przegląd dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby umożliwić skuteczniejszą i pełniejszą kontrolę statków oraz uproszczone procedury, w tym zachęty do przestrzegania norm środowiskowych i socjalnych oraz dotyczących zdrowia publicznego i prawa pracy, bezpieczeństwa na pokładzie statków zawijających do portów w UE zarówno marynarzy, jak i pracowników portowych, a także możliwości nakładania skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji z uwzględnieniem prawa w dziedzinie środowiska, zdrowia publicznego, podatków i spraw społecznych;
38. wzywa Komisję, aby w koordynacji z MOP zintensyfikowała budowę zdolności państw trzecich w zakresie inspekcji i egzekwowania przepisów oraz by przeprowadziła kampanie z partnerami społecznymi w celu zwiększenia wiedzy o prawach i obowiązkach wynikających z Konwencji o pracy na morzu; wzywa Komisję do wspierania utworzenia przez MOP bazy danych zawierającej wyniki inspekcji i skargi marynarzy, aby pomóc marynarzom i armatorom zaangażować się w najbardziej renomowane usługi rekrutacji i pośrednictwa pracy zgodne z Konwencją o pracy na morzu;

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

39. podkreśla potencjał Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), z jej systemem satelitarnym Safe Sea Net, w zakresie monitorowania wycieków ropy naftowej i nielegalnych zrzutów pozostałości paliw na morzu oraz stosowania rozporządzenia (UE) 2015/757; podkreśla, że współpraca regionalna, w tym z państwami trzecimi, ma zasadnicze znaczenie w tej dziedzinie, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym; wzywa zatem Komisję do wzmocnienia wymiany informacji i współpracy między krajami;

40. podkreśla, że partnerstwo przewidziane w kontekście wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE powinno zapewnić uczciwe i odpowiednie warunki konkurencji w kwestiach środowiskowych i społecznych, nie powodując zakłóceń w transportowych połączeniach handlowych, w tym w efektywnych kontrolach celnych, które nie powinny ograniczać konkurencyjności floty UE i powinny zapewnić sprawne operacje wywozowe i przywozowe między portami w Zjednoczonym Królestwie i UE;

o

o o

41. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.
