

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zwiększenia ekologiczności transportu morskiego i żeglugi śródlądowej

(opinia rozpoznawcza)

(2009/C 277/04)

Sprawozdawca: **Anna BREDIMA**

Pismem z 3 listopada 2008 r. r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie opinii rozpoznawczej w sprawie

zwiększenia ekologiczności transportu morskiego i żeglugi śródlądowej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 15 kwietnia 2009 r. Sprawozdawcą była Anna BREDIMA.

Na 453. sesji plenarnej w dniach 13–14 maja 2009 r. (posiedzenie z 13 maja 2009 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 182 do 3 – 3 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię.

1. Wnioski końcowe

1.1. Celem niniejszej opinii rozpoznawczej jest zbadanie, w jaki sposób można zwiększyć ekologiczność środowiska oceanów i rzek, a jednocześnie utrzymać konkurencyjność sektora transportu zgodnie z założeniami strategii lizbońskiej. Zwiększenie ekologiczności środowiska oceanów i rzek będzie możliwe dzięki holistycznej polityce promowania ekologicznych inwestycji i zwiększania „ekologicznego zatrudnienia”. EKES uważa, że ekologiczna gospodarka nie jest luksusem i w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje tę strategię.

1.2. Transport morski jest filarem globalizacji, jako że tą drogą odbywa się przewóz około 90 % światowego handlu oraz 90 % handlu zewnętrznego UE i 45 % handlu w obrębie UE (pod względem wielkości). Żegluga śródlądowa odgrywa istotną rolę w europejskim transporcie wewnętrznym, ponieważ udział transportu rzeczno-łodzi stanowi 5,3 % całego transportu lądowego w UE. Obydwa rodzaje transportu są konkurencyjne, zrównoważone i przyjazne dla środowiska naturalnego.

1.3. EKES apeluje do Komisji, by w swoich przyszłych wnioskach rozróżniała poszczególne pojęcia oraz by zaliczała żeglugę śródlądową do grupy środków transportu lądowego.

1.4. EKES uważa, że wpływ transportu morskiego i żeglugi śródlądowej na środowisko naturalne należy postrzegać przez pryzmat skutków ekologicznych transportu lądowego w UE, a także zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł lądowych. EKES ponownie stwierdza, że środki UE dotyczące zanieczyszczenia środowiska naturalnego powinny mieć zastosowanie w odniesieniu do łodzi rekreacyjnych i w miarę możliwości także do okrętów wojennych. Środki te powinny mieć zastosowanie w odniesieniu do wszystkich statków (bez względu na banderę), a także być możliwie jak najbardziej praktyczne i jak najmniej kosztowne. Ich podstawą musi być również rzetelna ocena oddziaływania na środowisko naturalne oraz ocena techniczna i społeczno-gospodarcza.

1.5. W Europejskim Roku Kreatywności i Innowacji (2009) EKES uważa, że UE powinna stać się liderem w dziedzinie badań związanych z wykorzystaniem ekologicznych technologii w projektowaniu statków, portów i planowaniu ich obsługi. Komisja Europejska powinna zbadać stopień wykorzystania na rynku europejskich technologii ekologicznych w innych częściach świata. Inicjatywa ta niesie ze sobą dodatkową korzyść w postaci

nowych miejsc pracy w UE („ekologiczne zatrudnienie”). Mądre inwestowanie w bardziej ekologiczne systemy wykorzystywane na statkach, poprawę efektywności energetycznej oraz porty przyspieszy wychodzenie ze światowego kryzysu gospodarczego.

1.6. EKES sugeruje, że lepsze wyniki można osiągnąć dzięki zrównoważeniu przepisów i inicjatyw własnych tego sektora. Komitet apeluje do Komisji o sprawdzenie, jak najlepiej wykorzystać dostępne najlepsze wzorce na szczeblu UE. Zwiększenie ekologiczności działań w celu ochrony środowiska naturalnego jest opłacalne pod względem gospodarczym i może przyczynić się do zwiększenia liczby miejsc pracy. Zrównoważony transport morski i żegluga śródlądowa oraz osiągnięcie rentowności nie wykluczają się wzajemnie.

1.7. EKES mógłby stać się oficjalnym promotorem nowej polityki w zakresie ochrony środowiska wśród europejskiego zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego, przyczyniając się do rozwoju „kultury ekologicznej”. Może on pełnić rolę europejskiego forum propagowania świadomości ekologicznej wśród zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego. Zanim uda nam się uzyskać „ekologiczny statek”, „ekologiczne paliwo” i „ekologiczny port”, powinniśmy zmienić nasz codzienny sposób myślenia i zachowania i zwiększyć naszą świadomość ekologiczną.

1.8. Transport morski i żegluga śródlądowa zostały uznane za najwydajniejsze formy transportu handlowego pod względem emisji dwutlenku węgla. Promowanie żeglugi śródlądowej może pomóc w osiągnięciu głównych celów polityki UE w zakresie ochrony środowiska. Szersze wykorzystanie tego rodzaju transportu jest kluczowe dla ograniczenia emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu.

1.9. W przewidywalnej przyszłości transport morski będzie się nadal rozwijał, tak aby odpowiedzieć na rosnące potrzeby światowego handlu, a zatem rosnąć będą także związane z nim emisje gazów cieplarnianych. Wiele środków technicznych i operacyjnych może przyczynić się do znacznego ograniczenia tych emisji.

1.10. Przy rozważaniu systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) w transporcie morskim nie można dopuścić do niekorzystnych skutków dla konkurencyjności europejskiego transportu morskiego na rynku światowym. Globalny system znacznie skuteczniej ograniczałby emisje dwutlenku węgla pochodzące z międzynarodowego transportu morskiego niż system szczebla UE lub jakkolwiek inny system regionalny.

1.11. Zastosowanie zasad systemu handlu uprawnieniami do emisji jest znacznie trudniejsze w przypadku transportu morskiego w porównaniu z transportem powietrznym, szczególnie jeżeli chodzi o żeglugę trampową. Podatek bunkrowy (od emisji dwutlenku węgla) bądź jakikolwiek inny podatek mógłby być równie „wydajny” i łatwiejszy w obsłudze w przypadku transportu morskiego, gdyby został on zastosowany w skali międzynarodowej.

1.12. Ustanowienie standardów działań edukacyjnych i szkoleniowych przeznaczonych dla członków załóg statków żeglugi śródlądowej na poziomie porównywalnym z transportem morskim będzie korzystne, szczególnie w dziedzinie przewozu towarów niebezpiecznych.

2. Zalecenia

2.1. Chociaż transport morski i żegluga śródlądowa są konkurencyjne, zrównoważone i przyjazne dla środowiska naturalnego, Komisja powinna przeanalizować możliwości dalszych ich usprawnień poprzez synergię pomiędzy działaniami regulacyjnymi a inicjatywami tego sektora.

2.2. Komitet stwierdza potrzebę poprawy infrastruktury portowo-kanałowej, tak aby można było przyjmować większe statki, wyeliminować problemy związane z natężeniem ruchu w portach oraz maksymalnie skrócić czas rozładunku i ponownego załadunku w porcie.

2.3. Państwa członkowskie – każde z osobna i wszystkie razem – powinny podjąć właściwe kroki, tak aby pozostawać w gotowości oraz dysponować odpowiednimi środkami i infrastrukturą, by móc należycie reagować w wypadku zanieczyszczenia wód na terytorium UE, walczyć z nim i łagodzić jego skutki.

2.4. EKES apeluje do Komisji Europejskiej o przeanalizowanie inicjatyw podejmowanych w sektorze oraz innych inicjatyw na rzecz ochrony środowiska naturalnego i sprawdzenia, w jaki sposób najlepsze rozwiązania w zakresie redukcji emisji pochodzących ze statków można by wykorzystać na szczeblu UE.

2.5. Aby „ekologiczne statki” i „ekologiczne porty” przyszłości stały się rzeczywistością, Komisja powinna wspierać przemysł UE, tak aby stał się on liderem badań nad innowacyjnymi technologiami w dziedzinie budowy statków i portów.

2.6. EKES wzywa Komisję do zbadania komercjalizacji europejskich technologii ekologicznych w innych częściach świata. Inicjatywa ta przyniesie dodatkową korzyść w postaci nowych miejsc pracy w państwach członkowskich UE („ekologiczne zatrudnienie”).

2.7. EKES proponuje, by środkiem do zmniejszenia emisji w transporcie morskim stał się rozwój logistyki obejmujący takie działania, jak skrócenie tras, ograniczanie ilości rejsów bez ładunku (rejsy balastowe) i optymalizacja czasu dopłynięcia statku na miejsce.

2.8. UE powinna wspierać wysiłki Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na rzecz zapewnienia ogólnościatowych uregulowań dotyczących międzynarodowego transportu morskiego oraz rozwiązania problemu rozbudowy potencjału w zakresie wywiązywania się z obowiązków państwa bandery.

2.9. Większość wypadków w transporcie spowodowanych jest błędem człowieka. Marynarzom trzeba bezwarunkowo zapewnić

godziwe warunki życia i pracy na pokładzie. Z tego względu należy podjąć wszelkie wysiłki zmierzające do stworzenia kultury bezpieczeństwa i praw socjalnych w tym sektorze.

2.10. Jakość paliwa wykorzystywanego w transporcie morskim wpływa na ludzkie zdrowie. Zdaniem EKES-u właściwe gałęzie przemysłu powinny traktować tę kwestię jako element społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw i dobrowolnie podejmować dalsze kroki mające na celu ochronę środowiska i poprawę jakości życia całego społeczeństwa.

2.11. Rozbudowa światowej floty napędzanej skroplonym gazem ziemnym (LNG) stanowi znaczące wyzwanie pod względem zapewnienia należycie wyszkolonych oficerów załogi posiadających odpowiednie uprawnienia. Brak wykwalifikowanych oficerów wymaga działań na rzecz intensywniejszej rekrutacji i szkoleń.

2.12. Zarówno działalność prowadzona na pełnym morzu, jak i zdarzenia, do których tam dochodzi, mogą mieć wpływ na wody UE. EKES proponuje, by wykorzystać w tym wypadku służby gotowości i reagowania w przypadkach zanieczyszczeń EMSA (Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu) oraz statki pogotowia na wypadek zanieczyszczenia ropą naftową i system monitorowania i nadzoru satelitarnego tejże agencji. Oferują one większe możliwości wykrywania, niezwłocznej interwencji i podejmowania działań naprawczych. Odpowiednie finansowanie systemu EMSA wzmocni jego możliwości koordynujące.

2.13. Programy edukacyjne, szkoleniowe i rekrutacyjne dotyczące załogi statków żeglugi śródlądowej, zwłaszcza w dziedzinie przewozu towarów niebezpiecznych, powinny być tak opracowywane, aby zainteresować młodych ludzi i utrzymywać niezbędny poziom umiejętności w sektorze.

3. Ogólne wprowadzenie

3.1. Podstawą niniejszej opinii rozpoznawczej są dwa zagadnienia: „W jaki sposób można zwiększyć ekologiczność środowiska oceanów i rzek, a jednocześnie utrzymać konkurencyjność sektora transportu”⁽¹⁾. Pytanie to pada w kontekście komunikatów pt. „Ekologiczny transport”⁽²⁾ i „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych”. Jednym z aspektów tego pakietu jest strategia, która ma na celu zapewnienie lepszego odzwierciedlenia rzeczywistych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo w cenach transportu, tak aby można było stopniowo ograniczyć szkody dla środowiska naturalnego i natężenie ruchu w sposób pozwalający na zwiększenie wydajności transportu oraz stymulujący całą gospodarkę. EKES popiera te działania jako zgodne z wymiarem środowiskowym strategii lizbońsko-göteborgskiej.

3.2. W dziedzinie żeglugi śródlądowej strategia zakłada internalizację kosztów zewnętrznych. Natomiast w przypadku transportu morskiego, z uwagi na to, że tu internalizacja kosztów jeszcze nie została rozpoczęta, strategia zobowiązuje Komisję Europejską do podjęcia działań w 2009 r., jeśli Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) nie uzgodni do tego czasu konkretnych działań na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Strategia dla transportu morskiego będzie zgodna z nową zintegrowaną polityką morską Unii Europejskiej.

⁽¹⁾ COM(2008) 433 wersja ostateczna, SEC(2008)2206.

⁽²⁾ COM(2008) 435 wersja ostateczna.

3.3. Parlament Europejski i Rada Europejska podkreśliły wagę zrównoważonej polityki transportowej, zwłaszcza w kontekście przeciwdziałania zmianom klimatu. Ich zdaniem transport będzie musiał przyczynić się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych.

3.4. EKES zauważa, że transport morski, w tym żegluga morską bliskiego zasięgu, to dziedzina transportu, która powinna być jasno odróżniona od żeglugi śródlądowej z gospodarczego, społecznego, technicznego i nautycznego punktu widzenia. Różnice pomiędzy rynkami, które obsługuje każdy z tych typów transportu, są bardzo duże i mają podstawowe znaczenie. Chodzi o związane z nimi zasady i sytuacje społeczne, normy dotyczące pomiaru wagi oraz silników, ładowność, szlaki oraz ich strukturę. Transport morski i transport powietrzny to jak najbardziej rodzaje transportu o charakterze globalnym, podczas gdy żegluga śródlądowa kontynentu europejskiego jest zaliczana do tzw. transportu lądowego, który obejmuje również transport drogowy i transport kolejowy⁽³⁾. W związku z powyższym EKES apeluje do Komisji, by w swoich dokumentach i wnioskach rozróżniała poszczególne pojęcia oraz by zaliczała żeglugę śródlądową do grupy środków transportu lądowego.

4. Kontekst zmian klimatu

4.1. Globalne ocieplenie i skutki zanieczyszczenia powietrza dla zdrowia ludzkiego, a także ograniczone światowe złoża ropy naftowej to główne czynniki motywujące UE do podjęcia działań na rzecz zmniejszenia uzależnienia sektora transportu od paliw kopalnych. Zużycie paliw kopalnych powoduje emisje dwutlenku węgla (CO₂), który jest gazem cieplarnianym występującym w największych ilościach. Z tego względu obecna polityka w zakresie ochrony środowiska skupia się niemal wyłącznie na wysiłkach na rzecz ograniczenia emisji CO₂. Jednakże najważniejszym gazem cieplarnianym oprócz dwutlenku węgla jest metan (CH₄) pochodzący z sektora hodowli zwierząt.

4.2. EKES uważa, że wpływ transportu morskiego i żeglugi śródlądowej na środowisko naturalne należy postrzegać przez pryzmat skutków ekologicznych transportu lądowego w UE, a także zanieczyszczeń pochodzących z lądu. Komitet ponawia stwierdzenie⁽⁴⁾, że potrzebne jest holistyczne podejście, które powinno uwzględniać dostępność technologii pozwalającej na ograniczenie emisji, konieczność zachęcania do innowacji, ekonomikę handlu światowego oraz konieczność uniknięcia negatywnych skutków wzrostu emisji dwutlenku węgla przy zmniejszaniu ilości innych zanieczyszczeń, tak aby zminimalizować niezamierzony wzajemny wpływ różnych strategii.

4.3. Środki mające na celu ograniczenie emisji pochodzących z transportu morskiego i żeglugi śródlądowej powinny być praktyczne i niekosztowne oraz stosować się do wszystkich statków (bez względu na banderę), w tym do łodzi rekreacyjnych i w miarę możliwości także do okrętów wojennych⁽⁵⁾. Ich podstawą musi być również rzetelna ocena oddziaływania na środowisko naturalne oraz ocena techniczna i społeczno-gospodarcza. Ponadto przepisy prawne prowadzące do marginalnego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych przy wysokich kosztach mogą także

spowodować odejście od pewnych rodzajów transportu na rzecz form mniej ekologicznych. Przyniosłoby to ogólne negatywne skutki, jeśli chodzi o globalne ocieplenie.

4.4. Jednym z aspektów polityki w zakresie ochrony środowiska, o których bardzo często się zapomina, są płynące z niej korzyści gospodarcze. Tymczasem „gospodarka ekologiczna” to jeden ze sposobów na wyjście ze światowego kryzysu. Rozwijająca się obecnie gospodarka ekologiczna wpływa na tworzenie nowych możliwości zatrudnienia⁽⁶⁾. Komisarz Stavros Dimas oświadczył, że inwestycje w działania na rzecz ochrony środowiska przyczynią się w ciągu najbliższych dziesięciu lat do powstania 2 mln nowych miejsc pracy w UE. W związku z tym gospodarka ekologiczna wcale nie jest luksusem.

4.5. Dalsze ograniczenia emisji dwutlenku węgla w transporcie morskim i żegludzie śródlądowej są możliwe, lecz będą one jedynie marginalne, ponieważ towary trzeba będzie przewozić niezależnie od dodatkowych opłat, które w ostatecznym rozrachunku i tak obciążą konsumentów.

5. Zwiększanie ekologiczności transportu morskiego

5.1. Coraz większe uprzemysłowienie i liberalizacja gospodarek spowodowały wzrost światowego handlu i popytu na produkty konsumpcyjne. W planie działań w sprawie polityki morskiej UE⁽⁷⁾ kładzie się szczególny nacisk na transport morski jako konkurencyjny, zrównoważony i przyjazny dla środowiska naturalnego sposób transportu.

5.2. Od wielu lat negatywny wpływ transportu morskiego na środowisko spada z roku na rok. Zanieczyszczenia wynikające z działalności operacyjnej zostały natomiast ograniczone do absolutnego minimum. Znaczne ulepszenia w zakresie wydajności silników i konstrukcji kadłubów spowodowały ograniczenie emisji i zwiększenie wydajności paliw. Zważywszy na ilość towarów przewożonych statkami, udział transportu morskiego w ilości emisji dwutlenku na świecie jest niewielki (2,7 %)⁽⁸⁾.

5.3. Topnienie pokrywy lodowej na obszarze Morza Arktycznego stopniowo otwiera możliwości żeglowania nowymi szlakami na jego wodach⁽⁹⁾. Krótsze podróże z Europy na Pacyfik pozwolą oszczędzać energię i ograniczać emisje. Znaczenie szlaków arktycznych zostało podkreślone w opinii EKES-u w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej⁽¹⁰⁾. Jednocześnie narasta potrzeba ochrony środowiska morskiego w tym regionie w harmonii z miejscową ludnością oraz poprawy wielostronnego zarządzania. Do wytyczania nowych szlaków morskich w tym regionie należy podchodzić z ostrożnością, do czasu wykonania przez ONZ oceny oddziaływania na środowisko naturalne. W krótkim i średnim okresie EKES zaleca uznanie tego regionu za rezerwat przyrody. Dlatego też wskazane byłoby zachowanie na szczęblu UE i ONZ równowagi pomiędzy niektórymi parametrami nowej trasy. Kolejnych korzyści można się spodziewać po rozbudowaniu Kanału Panamskiego, którego zakończenie zaplanowano na rok 2015.

⁽³⁾ Określenie „wodny”, które może mieć zastosowanie do obu rodzajów, odnosi się wyłącznie do drogi, jaką dokonywany jest transport. Nie oznacza ono środka transportu ani skutków w zakresie polityki ochrony środowiska. Faktu tego nie zmienia wcale to, że DG TREN do środków transportu lądowego zaliczyła transport drogowy i transport kolejowy, a pominęła żeglugę śródlądową.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50; Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31.

⁽⁵⁾ Patrz przypis 4.

⁽⁶⁾ UNEP „Zielona praca”.

⁽⁷⁾ SEC(2007)1278.

⁽⁸⁾ Międzynarodowa Organizacja Morska: Zaktualizowane badanie z 2000 r. na temat emisji gazów cieplarnianych generowanych przez statki.

⁽⁹⁾ COM(2008) 763.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31.

5.4. Transport morski jest ściśle uregulowany ponad 25 ważniejszymi konwencjami i kodeksami. MARPOL73/78 jest główną konwencją międzynarodową dotyczącą zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego spowodowanym zwykłą działalnością bądź wypadkami statków⁽¹¹⁾. Podlega on również szeroko nakreślonym przepisom unijnym, szczególnie regulacjom ERIKA I i ERIKA II oraz trzeciemu pakietowi w sprawie bezpieczeństwa na morzu (2009). Regulacje doprowadziły do zwiększenia bezpieczeństwa na morzach oraz kontroli zanieczyszczeń, a także, w razie konieczności, możliwości interwencji w celu zapobiegania wypadkom lub ograniczania ich skutków.

5.5. Zmieniony niedawno załącznik VI do konwencji MARPOL dotyczący zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki wprowadza ściślejsze ograniczenia emisji tlenku siarki (SO_x), pyłów i tlenku azotu (NO_x). Wiele środków technicznych i operacyjnych może przyczynić się do znacznego ograniczenia emisji CO₂ pochodzących ze statków. Część z owych środków może znaleźć zastosowanie jedynie na zasadach dobrowolności. Ograniczenie prędkości jest najskuteczniejszym działaniem przynoszącym natychmiastowe rezultaty. Niemniej jednak jego wprowadzenie zależne będzie od wymogów handlu.

5.6. EKES uważa, że lepsze wyniki można osiągnąć dzięki zrównoważeniu przepisów i inicjatyw własnych sektora, takich jak pionierska inicjatywa Helleńskiego Stowarzyszenia na rzecz Ochrony Środowiska Morskiego (HELMEPA)⁽¹²⁾, nagroda „Poseidon Challenge”⁽¹³⁾, inicjatywa „Floating Forest”⁽¹⁴⁾ czy certyfikaty „Green Award Foundation”⁽¹⁵⁾.

5.7. Przy rozważaniu systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) w transporcie morskim nie można dopuścić do niekorzystnych skutków dla konkurencyjności europejskiego transportu morskiego na rynku światowym, ponieważ byłoby to sprzeczne ze strategią lizbońską. Przed podjęciem decyzji Komisja musi jasno odpowiedzieć na następujące pytania: jakie korzyści wynikną dla środowiska naturalnego z wprowadzenia takiego systemu w międzynarodowym transporcie morskim oraz jak system ten będzie funkcjonował w praktyce w przemyśle o tak międzynarodowym zasięgu jak transport morski? Dlatego globalny system w ramach IMO znacznie skuteczniej ograniczyłby emisje dwutlenku węgla pochodzące z transportu morskiego niż system na szczeblu UE lub jakiegokolwiek innego systemu regionalnego.

5.8. Presja polityczna na rzecz włączenia transportu morskiego do wspólnotowego systemu ETS do 2013 r. jest oczywista. Zastosowanie zasad systemu handlu uprawnieniami do emisji jest znacznie trudniejsze w przypadku transportu morskiego w porównaniu z transportem powietrznym, szczególnie jeżeli chodzi o żeglugę trampową. Wynika to z praktycznych uwarunkowań światowego handlu morskiego, które sprawiają, że wyliczenia uprawnień do emisji stają się bardzo trudne. Żegluga międzynarodowa zajmuje się z reguły przewożeniem ładunków w warunkach nieustannie zmieniających się sposobów prowadzenia

działalności handlowej na świecie. W przypadku większości statków UE portem załadunku lub wyładunku jest port spoza UE, wybrany przez podmiot czarterujący. Statki nie są jednorodne, tak więc trudno jest znaleźć jakiś wzorzec. Żeglugą zajmuje się wiele małych przedsiębiorstw, co sprawia, że obciążenie administracyjne systemu ETS jest bardzo duże. Wiele statków pływających w sektorze żeglugi trampowej, który stanowi znaczną część żeglugi tylko sporadycznie zawija do unijnych portów. Bunkrowanie statków podczas rejsu może odbywać się w portach spoza UE, zaś dane dotyczące zużycia paliwa pomiędzy portami opierają się jedynie na szacunkach. W tych okolicznościach systemem przydziałów emisji ETS może zostać objętych kilka krajów: np. kraj armatora, operatora statku, czarterującego, właściciela ładunku, odbiorcy ładunku. Ponadto unijny system handlu uprawnieniami do emisji w transporcie morskim miałby zastosowanie do wszystkich statków zawijających do portów UE, co stwarzałoby realną możliwość zastosowania środków odwetowych przez kraje spoza UE, które nie stosują systemu ETS wobec statków pływających pod ich banderą.

5.9. Podatek bunkrowy (od zanieczyszczeń dwutlenkiem węgla) bądź jakiegokolwiek inny podatek mógłby być równie „wydajny” i łatwiejszy w obsłudze w przypadku transportu morskiego. Ponadto jeśli wprowadzimy tego typu rozwiązania, będziemy mieć większą pewność, że zebrane środki zostaną rzeczywiście przeznaczone na działania na rzecz ochrony środowiska.

5.10. W przewidywalnej przyszłości systemy napędowe statków nadal będą się opierać na paliwach węglowodnorodnych. Wykorzystanie gazu jako paliwa alternatywnego wzrośnie wraz z udostępnieniem odpowiedniej infrastruktury dystrybucyjnej. Studia wykonalności dotyczące ogniw paliwowych napędzanych gazem ziemnym wskazują na znaczne ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Ponadto przyszłe prace IMO skoncentrują się na ograniczeniu hałasu powodowanego przez statki.

5.11. Udostępnienie biopaliw w ilości wystarczającej na potrzeby transportu morskiego jest mało prawdopodobne, podobnie jak to, że wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla i wodoru będzie miało znaczący wpływ na transport morski w ciągu nadchodzących dwudziestu lat. Technologia wiatrowa, jak np. Sky-sails, i energia słoneczna nie wystarczą do napędzania statków, jednak mogą okazać się przydatne jako uzupełnienie napędu w postaci silników. Wykorzystanie przybrzeżnych instalacji zasilania elektrycznego (*cold ironing*) umożliwi obsługę statków w portach bardziej przyjazną dla środowiska naturalnego. Energia jądrowa wymaga odpowiedniej infrastruktury na wypadek sytuacji kryzysowych, w związku z tym nie jest odpowiednim rozwiązaniem dla statków handlowych.

6. Zwiększenie ekologiczności żeglugi śródlądowej

6.1. Żegluga śródlądowa odgrywa dość istotną rolę w europejskim transporcie wewnętrznym, ponieważ udział transportu rzeczno-egzostanowi 5,3 % transportu lądowego w UE ogółem, zaś w niektórych regionach o rozbudowanych śródlądowych szlakach wodnych udział ten przekracza 40 %. Jest to niezawodny, opłacalny, bezpieczny i wydajny energetycznie rodzaj transportu. Promowanie żeglugi śródlądowej może pomóc w realizacji głównych celów polityki UE w zakresie ochrony środowiska naturalnego, a większe jej wykorzystanie jest kluczem do ograniczenia emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu. Idzie to w parze z unijną polityką na rzecz rozwiązania problemu nadmiernie zatłoczonych dróg.

(11) Możliwości zapobiegania zanieczyszczeniom powodowanym przez statki wzrosną jeszcze bardziej wraz z wdrożeniem przyjętych ostatnio międzynarodowych konwencji o systemach przeciwporostowych, wodzie balastowej, usuwaniu wraków, o olejach bunkrowych oraz konwencji o ponownym przetwarzaniu statków (zostanie przyjęta w 2009 r.).

(12) Stowarzyszenie HELMEPA, utworzone w 1981 r., posłużyło za wzór przy tworzeniu stowarzyszeń CYMEPA, TURMEPA, AUSMEPA, NAMEPA, UKRMEPA, URUMEPA oraz INTERMEPA.

(13) Nagroda ufundowana przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Niezależnych Właścicieli Tankowców (Intertanko) w 2005 r.

(14) Realizowana w Wielkiej Brytanii, info@flyingforest.org.

(15) Wydawane w Holandii, www.greenaward.org.

6.2. Tradycyjnie żegluga śródlądowa była regulowana przepisami Centralnej Komisji Żeglugi po Renie (CCNR), która wprowadziła wysokie normy techniczne i standardy bezpieczeństwa. Regulacje oparte na konwencji mannheimskiej mają zastosowanie w krajach leżących nad Renem. Obejmują one przepisy dotyczące bezpieczeństwa, odpowiedzialności i zapobiegania zanieczyszczeniom. Ze względu na wspomniane wysokie standardy żegluga śródlądowa charakteryzuje się znaczną unifikacją poziomu jakości i bezpieczeństwa wyposażenia statków oraz wykszolenia załóg. W oparciu o przepisy wynikające z konwencji mannheimskiej UE wprowadziła ostatnio w dyrektywie 2006/87/WE kompleksowe wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące statków żeglugi śródlądowej.

6.3. Prawodawstwo UE ⁽¹⁶⁾ ustanawia limity emisji związane z jakością paliw wykorzystywanych w statkach żeglugi śródlądowej. Wniosek Komisji Europejskiej ⁽¹⁷⁾ dotyczący zawartości siarki w olejach napędowych miał wprowadzić redukcję zawartości siarki w paliwie zarówno dla statków morskich, jak i eksploatowanych w żegludzie śródlądowej. Żegluga śródlądowa opowiadała się za jednorazowym obniżeniem limitu zawartości siarki w oleju napędowym z 1 000 ppm do 10 ppm. Propozycję przyjął ostatnio Parlament Europejski i postanowił o obniżeniu dopuszczalnej zawartości siarki jednorazowo do poziomu 10 ppm począwszy od 2011 r. W niedalekiej przyszłości żegluga śródlądowa będzie mogła korzystać z systemów bezemisyjnych, takich jak ogniwa paliwowe. Nowa barka śródlądowa „CompoCaNord”, skonstruowany niedawno w Niemczech tankowiec Futura oraz holenderski niemal bezemisyjny holownik portowy napędzany hybrydowym silnikiem wodorowym stanowią konkretne przykłady wykorzystania tego typu technologii. Ponadto nowe przepisy ⁽¹⁸⁾ obejmują uregulowania prawne przewozu towarów niebezpiecznych środkami transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej w poszczególnych państwach członkowskich lub między nimi.

6.4. Ostatnie rozszerzenie UE spowodowało poszerzenie sieci śródlądowych dróg wodnych, która rozciąga się obecnie od Morza Północnego do Morza Czarnego dzięki połączeniom rzeczonym Renu i Dunaju. Śródlądowe drogi wodne w Europie oferują

duże możliwości, jeśli chodzi o niezawodny transport towarowy, i wypadają korzystniej w porównaniu z innymi rodzajami transportu, które często muszą mierzyć się z problemami natężenia ruchu i ładowności.

6.5. Nierealistyczne byłoby traktowanie żeglugi śródlądowej jako działalności krajowej, którą można regulować prawem krajowym lub regionalnym. Statki żeglugi śródlądowej pływające pod banderą chorwacką, ukraińską, serbską i mołdawską już teraz korzystają ze szlaków wodnych i kanałów znajdujących się na terenie UE, a liberalizacja rosyjskiego transportu rzeczynego, wiążąca się z udostępnieniem rosyjskich szlaków statkom z UE i odwrotnie, jeszcze bardziej przyczyni się do umocnienia międzynarodowego charakteru żeglugi śródlądowej UE.

6.6. Jednym z najważniejszych warunków i wyzwań dla niezawodności żeglugi śródlądowej jest poprawa fizycznej infrastruktury, polegająca na usunięciu wąskich gardeł, oraz jej niezbędnej konserwacji. EKES przypomina stanowisko przedstawione w swojej wcześniejszej opinii ⁽¹⁹⁾ i wyraża nadzieję, że działania w ramach projektu NAIADES ⁽²⁰⁾ ożywią żeglugę śródlądową i umożliwią finansowanie projektów rozwoju infrastruktury.

6.7. Pod względem internalizacji kosztów zewnętrznych żegluga śródlądowa, jako stosunkowo mało wykorzystywany rodzaj transportu, nie powinna być prekursorem w tej dziedzinie. Wszelkie działania na rzecz nakładania podatku od dwutlenku węgla na żeglugę śródlądową będą trudne do przeprowadzenia ze względów prawnych, ponieważ zgodnie z założeniami konwencji mannheimskiej (1868 r.) na żeglugę na Renie nie można nakładać żadnych opłat. W praktyce 80 % żeglugi śródlądowej odbywa się na wodach dorzecza Renu. EKES zauważa, że niezgodność systemów prawnych będących podstawą traktatu o żegludze na Renie i traktatu o żegludze na Dunaju stwarza problemy związane z przepisami ochrony środowiska Dunaju. Komitet proponuje wzmoczenie wysiłków na rzecz jednolitych przepisów (środowiskowych, społecznych, technicznych) jako instrumentu ułatwiającego żeglugę śródlądową.

Bruksela, 13 maja 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa 2004/26/WE, Dz.U. L 225 z 25.6.2004, s. 3.

⁽¹⁷⁾ COM(2007) 18.

⁽¹⁸⁾ Dyrektywa 2008/68/WE, Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

⁽¹⁹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 218.

⁽²⁰⁾ COM(2006) 6.