



---

*Dokument s plenarne sjednice*

---

**A9-0029/2021**

2.3.2021

# **IZVJEŠĆE**

o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čišći pomorski promet  
(2019/2193(INI))

Odbor za promet i turizam

Izvjestiteljica: Karima Delli

## SADRŽAJ

	<b>Stranica</b>
PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA .....	3
OBRAZLOŽENJE .....	13
MIŠLJENJE ODBORA ZA OKOLIŠ, JAVNO ZDRAVLJE I SIGURNOST HRANE .....	15
INFORMACIJE O USVAJANJU U NADLEŽNOM ODBORU .....	24
KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM ODBORU.....	25

## PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

### o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čišći pomorski promet (2019/2193(INI))

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. siječnja 2020. o europskom zelenom planu<sup>1</sup>,
  - uzimajući u obzir svoje stajalište usvojeno u prvom čitanju 16. rujna 2020. o globalnom sustavu prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima<sup>2</sup>,
  - uzimajući u obzir 3. izvješće Međunarodne pomorske organizacije o emisijama stakleničkih plinova<sup>3</sup>,
  - uzimajući u obzir završno izvješće o 4. studiji Međunarodne pomorske organizacije o stakleničkim plinovima<sup>4</sup>,
  - uzimajući u obzir Ministarsku deklaraciju koju su u prosincu 2019. donijele ugovorne stranke Konvencije o zaštiti morskog okoliša i obalnog područja Sredozemlja (Barcelonska konvencija),
  - uzimajući u obzir godišnje izvješće Komisije za 2019. o emisijama CO<sub>2</sub> iz pomorskog prometa,
  - uzimajući u obzir Direktivu 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva<sup>5</sup>,
  - uzimajući u obzir članak 54. Poslovnika,
  - uzimajući u obzir mišljenje Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane,
  - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A9-0029/2021),
- A. budući da pomorski promet i luke imaju ključnu ulogu za gospodarstvo EU-a, s obzirom na to da se gotovo 90 % europske vanjske trgovine robom obavlja morskim putem<sup>6</sup>, te važnu ulogu za turizam; budući da su pomorski promet i luke ključni za osiguravanje neprekinutih lanaca opskrbe, kao što se pokazalo tijekom pandemije bolesti COVID-19; budući da je doprinos ukupnog gospodarskog učinka pomorskog sektora EU-a BDP-u Unije u 2018. iznosio 149 milijardi EUR i da taj sektor podržava više od 2 milijuna radnih mjesta<sup>7</sup>; budući da je njegov izravni gospodarski učinak u 2018. obuhvaćao 685 000

<sup>1</sup> Usvojeni tekstovi, P9\_TA(2020)0005.

<sup>2</sup> Usvojeni tekstovi, P9\_TA(2020)0219.

<sup>3</sup> [https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report\\_web.pdf](https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf)

<sup>4</sup> <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/08/MEPC-75-7-15-Fourth-IMO-GHG-Study-2020-Final-report-Secretariat.pdf>

<sup>5</sup> SL L 307, 28.10.2014., str. 1.

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en)

<sup>7</sup> Oxford Economics (2020): The economic value of the EU shipping industry. (Ekonomska vrijednost pomorske

radnih mjesta na moru i kopnu u EU-u; budući da je 40 % bruto tonaže svjetske flote pod kontrolom EU-a;

- B. budući da je pomorski prijevoz robe i putnika ključan čimbenik ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije EU-a, posebno u slučaju povezivosti i pristupačnosti perifernih, otočnih i najudaljenijih regija; budući da bi u tom pogledu EU trebao ulagati u konkurentnost pomorskog sektora i njegovu sposobnost za ostvarenje održivog prijelaza;
- C. budući da bi pomorski sektor EU-a trebao doprinijeti i rješavanju gubitka biološke raznolikosti i uništavanja okoliša te ostvarenju ciljeva europskog zelenog plana i strategije za bioraznolikost do 2030.;
- D. budući da su zdravi oceani, kao i očuvanje i obnova njihovih ekosustava, ključni za čovječanstvo jer reguliraju klimu, proizvode barem polovicu kisika u Zemljinoj atmosferi i stanište su biološke raznolikosti, izvor sigurnosti opskrbe hranom u svijetu i ljudskog zdravlja te izvor gospodarskih djelatnosti, uključujući ribarstvo, promet, trgovinu, turizam, izvore obnovljive energije i proizvode za zaštitu zdravlja, koje bi se trebale temeljiti na načelu održivosti;
- E. budući da je pomorski sektor reguliran na razini EU-a i na međunarodnoj razini te da se i dalje uvelike oslanja na fosilna goriva; budući da se trenutno provodi revizija sustava za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija CO<sub>2</sub> iz pomorskog prometa, koja je usmjerena na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa u vodama EU-a;
- F. budući da taj sektor kontinuirano ulaže napore da ostvari ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova poštovanjem postojećeg regulatornog okvira i provedbom dosadašnjeg tehnološkog napretka;
- G. budući da su stoga odgovarajuća financijska sredstva ključna za postizanje tog nužnog prijelaza; budući da su daljnja istraživanja i inovacije ključni za uvođenje pomorskog prometa s nultom stopom emisija ugljika;
- H. budući da se iz međunarodnog pomorskog prometa ispušta oko 940 milijuna tona CO<sub>2</sub> godišnje, što znači da je taj promet odgovoran za otprilike 2,5 % globalnih emisija stakleničkih plinova<sup>8</sup>; budući da pomorski promet također djeluje na okoliš utječući na klimatske promjene i različite izvore onečišćenja, posebno otplinjavanjem, puštanjem motora da rade u lukama, ispuštanjem balastnih voda, ugljikovodicima, teškim metalima i kemikalijama, kontejnerima izgubljenim na moru, što pak utječe na biološku raznolikost i ekosustave; budući da su propisi Međunarodne pomorske organizacije (IMO) o smanjenju emisija SO<sub>x</sub> prvi put stupili na snagu 2005. temeljem Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL) i budući da su granične vrijednosti za emisije SO<sub>x</sub> od tada postupno postrožene te maksimalni dopušteni sadržaj sumpora trenutno iznosi 0,5 %, a u područjima kontrole emisija 0,1 %; budući da bi ta odluka trebala doprinijeti smanjenju emisija; budući da IMO 2021. namjerava postići dogovor o globalnoj uredbi o ograničenjima „emisija crnog ugljika“; budući da je pomorski promet energetske najučinkovitiji način prometa koji se temelji na količini

---

industrije EU-a.)

<sup>8</sup> Treća studija IMO-a o stakleničkim plinovima.

prevezenog tereta i odgovarajućim emisijama po toni prevezene robe i po prijađenom kilometru;

- I. budući da bi se, ako se mjere za ublažavanje ne uvedu brzo, emisije iz međunarodnog pomorskog prometa do 2050. mogle povećati s oko 90 % emisija iz 2008., koliko su iznosile 2018., na od 90 do 130 % emisija iz 2008.<sup>9</sup>, čime se ne bi u dovoljnoj mjeri pridonijelo ostvarenju ciljeva Pariškog sporazuma;
- J. budući da je potrebno ograničiti i na temelju procjene učinka mjerodavnog zakonodavstva rješavati sve emisije iz pomorskog sektora koje štete kvaliteti zraka i zdravlju građana;
- K. budući da bi se EU trebao zalagati za vrlo ambiciozno smanjenje emisija u pomorskom sektoru na međunarodnoj razini i na razini EU-a;
- L. budući da bi čiste tehnologije i rješenja trebalo prilagoditi vrsti plovila i segmentu pomorskog prometa; budući da su istraživanje i ulaganja te odgovarajuća potpora ključni za osiguravanje inovativnih rješenja i održive tranzicije u pomorskom sektoru;
- M. budući da se javnim i privatnim ulaganjima povezanim s dekarbonizacijom pomorskog sektora moraju poštovati Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i ključna načela pravedne tranzicije, kao što su otvaranje kvalitetnih radnih mjesta, jamstva u pogledu prekvalifikacije i prerazmjještanja te strukturne mjere u pogledu zdravlja i sigurnosti za sve radnike, uz poseban naglasak na prilikama za žene i mlade kako bi radna snaga u pomorskom sektoru postala raznolikija; budući da su odgovarajuće osposobljavanje i dostojanstveni uvjeti rada za osoblje u pomorskom sektoru ključni, među ostalim i da bi se spriječili incidenti, uključujući okolišne incidente;
- N. budući da Komisija trenutačno radi na procjeni učinka uključivanja pomorskog prometa u sustav EU-a za trgovanje emisijama (ETS);
- O. budući da je do 2050. potrebno provesti klimatski neutralnu tranziciju sektora pomorskog prometa kako bi se ostvarili ciljevi zelenog plana;

### ***Programi poticaja za čistu energiju***

- 1. žali što je na europskom tržištu došlo do narušavanja tržišnog natjecanja između fosilnih goriva, koja profitiraju od povoljnijeg poreznog tretmana, i čistih alternativnih goriva iz obnovljivih izvora; poziva Komisiju da to ispravi i predloži da se ponovno uspostave pravila pravednog tržišnog natjecanja i to primjenom načela „onečišćivač plaća” na pomorski promet i poticanjem, uključujući poreznim olakšicama, na uporabu alternative za teška goriva u pomorskom sektoru koje znatno smanjuju utjecaj na klimu i okoliš;
- 2. prepoznaje utjecaj uporabe teškog loživog ulja; ističe da je potrebno na učinkoviti način pristupiti rješavanju emisija goriva iz brodova te postupno ukinuti uporabu teškog loživog ulja u pomorskom prometu, i to ne samo kao goriva, već i kao tvari za miješanje za brodska goriva; napominje da je potrebno težiti tehnološkoj neutralnosti dok je to u skladu s ciljevima EU-a u području okoliša; napominje da na pomorski promet utječe nedostatak

---

<sup>9</sup> Četvrta studija IMO-a o stakleničkim plinovima.

odgovarajućih kriterija za prestanak statusa otpada usklađenih na razini EU-a; ističe da je potrebno spriječiti istjecanje ugljika i očuvati konkurentnost europskog sektora pomorskog prometa;

3. podsjeća na to da bi pomorski sektor trebao doprinijeti naporima Unije u smanjenju emisija stakleničkih plinova te osigurati pritom konkurentnost sektora; ističe da je potrebno iskoristiti sve postojeće mogućnosti za smanjenje emisija iz pomorskog prometa te u njih ulagati, uključujući prijelazne tehnologije kao alternativu teškim loživim uljima, usporedno s istraživanjem i financiranjem dugoročnih rješenja s nultom stopom emisija; svjestan je važnosti prijelaznih tehnologija, kao što je UPP i infrastruktura za UPP, za postupan prijelaz na alternativna rješenja s nultom stopom emisija u pomorskom sektoru;
4. podsjeća na obvezu koju je preuzela EU o postizanju klimatske neutralnosti do 2050., u skladu s Pariškim sporazumom; u tom pogledu ističe vodeću ulogu EU-a i potrebu da se o smanjenju emisija CO<sub>2</sub> iz sektora pomorskog prometa također pregovara na međunarodnoj razini u okviru IMO-a s obzirom na međunarodnu i konkurentnu dimenziju sektora pomorskog prometa; podsjeća na prethodna stajališta Parlamenta o uključivanju pomorskog sektora u sustav EU-a za trgovanje emisijama; u tom smislu ističe da se uključivanje europskog pomorskog sektora u sustav EU-a za trgovanje emisijama (ETS) <sup>10</sup> treba temeljiti na sveobuhvatnoj procjeni učinka kojom se na odgovarajući način u obzir uzima, između ostalog, konkurentnost subjekata i poduzeća iz EU-a, zapošljavanje u pomorskom sektoru i rizik od istjecanja ugljika; predlaže da se većina prihoda ETS-a povezanih s pomorskim prometom usmjeri na financiranje programa obnove flote i naknadne ugradnje te financiranje istraživanja i inovacija kako bi se poboljšala energetska učinkovitost brodova te pružila potpora ulaganju u inovativne tehnologije za uštedu energije i u infrastrukturu za dekarbonizaciju pomorskog sektora EU-a, uključujući pomorski prijevoz na kraćim relacijama i luke, kao i uvođenje čistih alternativnih goriva i ulaganja u vezi s vodnim prometom;
5. poziva Komisiju da iskoristi svoj utjecaj u IMO-u za uspostavu sustava kompenzacije za emisije ugljika u međunarodnom pomorskom prometu i za postizanje realističnog smanjenja emisija;
6. poziva Komisiju da u okviru pomorske inicijative FuelEU uzme u obzir ne samo intenzitet ugljika goriva nego i tehničke i operative mjere kojima bi se povećala učinkovitost plovila i njihovih operacija; podsjeća da je u kontekstu revizije Uredbe (EU) 2015/757 Parlament pozvao broderska društva da do 2030. postignu cilj smanjenja emisija od 40 % kao prosjek za sva plovila pod njihovom odgovornošću, u usporedbi s prosječnom učinkovitošću po kategoriji plovila jednake veličine i vrste; dodaje da bi ta inicijativa trebala uključivati i pristup koji se temelji na životnom ciklusu i uključuje sve emisije stakleničkih plinova; ističe da alternativna goriva koja na osnovi životnog ciklusa ne ispunjuju prag od 70 % iz preinačene Direktive o energiji iz obnovljivih izvora (RED II) ne bi trebala biti dopuštena za potrebe usklađenosti s propisima;

### ***Pomorske luke i teret***

7. podsjeća da je potrebno poticati sve dionike na suradnju, kao i razmjenu najbolje prakse između luka, sektora pomorskog prometa te dobavljača goriva i energije, kako bi se razvio

---

<sup>10</sup> Direktiva 2003/87/EZ.

opći okvir politike dekarbonizacije luka i obalnih područja; potiče lučke uprave da uspostave metode održivog upravljanja i da ih certificiraju primjenom metodologija koje uključuju procjenu životnog ciklusa lučkih usluga, kao što je omogućeno deklaracijom ekološkog proizvoda;

8. ističe da su prekomorska područja, uključujući najudaljenije regije te prekomorske zemlje i područja, i luke koje se u njima nalaze s obzirom na svoju stratešku lokaciju od iznimne važnosti za europski suverenitet te europsku i međunarodnu pomorsku trgovinu; ističe da su pokretači ulaganja za te luke vrlo različiti te mogu biti usmjereni na podupiranje njihove klasične uloge prihvata brodova (utovar, istovar, skladištenje i prijevoz robe) ili osiguranje multimodalnih veza, izgradnju energetske infrastruktura, razvoj otpornosti na klimatske promjene te općenitu ekologizaciju i digitalizaciju plovila; poziva na daljnja ulaganja u luke koje se nalaze u prekomorskim područjima kako bi ih se pretvorilo u strateške klastere za multimodalni promet, proizvodnju, skladištenje i distribuciju energije te turizam;
9. ističe prekograničnu dimenziju morskih luka; naglašava ulogu luka kao klastera svih vrsta prijevoza, energije, industrije i plavog gospodarstva; prepoznaje sve veći razvoj lučke suradnje i grupiranja u klastere;
10. uviđa pozitivnu ulogu europskog pomorskog klastera i pozitivan razvoj na međunarodnoj razini u pogledu poticanja inovacija i smanjenja emisija iz pomorskog prometa te poziva Komisiju i države članice da podrže inicijative kojima se doprinosi tim pozitivnim pomacima;
11. poziva Komisiju da zakonodavnim putem podrži cilj nulte stope zagađenja (emisije stakleničkih plinova i onečišćivača zraka) na vezu te da promiče razvoj i uvođenje čistih, multimodalnih rješenja u lukama s pomoću pristupa temeljenog na koridorima; posebno poziva Komisiju da poduzme hitne mjere u cilju reguliranja pristupa lukama EU-a za brodove koji najviše zagađuju na temelju okvira Direktive o nadzoru države luke te da daje poticaje i podršku za korištenje mogućnosti napajanja brodova čistom električnom energijom u lukama ili bilo kojih drugih tehnologija za uštedu energije koje znatno utječu na smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka; žali zbog odgode revizije Direktive 2014/94/EU; potiče Komisiju da što prije predloži reviziju Direktive 2014/94/EU kako bi se uključili poticaji za države članice i luke radi bržeg uvođenja potrebne infrastrukture; poziva Komisiju da predloži i reviziju Direktive 2003/96/EZ;
12. poziva Komisiju da izradi strategiju za luke s nultom stopom emisija te da podrži inicijative s pristupom „odozdo prema gore”, uključujući mjere kojima se potiče razvoj lučkih industrija specijaliziranih za kružno gospodarstvo, posebno kako bi se poboljšala uporaba otpada s brodova koji se prikuplja i obrađuje u lukama;
13. poziva Komisiju da u okviru zelenog plana promiče promjenu načina prijevoza na pomorski promet na kratke udaljenosti, zajedno sa željeznicom i unutarnjim plovnim putovima, kao održivu alternativu cestovnom i zračnom prijevozu tereta i putnika; naglašava važnu ulogu pomorskog prometa na kratkim udaljenostima u postizanju ciljeva promjene načina prijevoza kako bi se smanjila prometna zagušenost i emisije te kao korak prema vrsti prijevoza s nultom stopom emisija; naglašava da je važno da se u tu svrhu pokrene strategija obnove flote EU-a i naknadne ugradnje radi promicanja njegove zelene

i digitalne tranzicije i poticanja konkurentnosti europskog sektora pomorske tehnologije; u tu svrhu podsjeća na potrebu za infrastrukturnom mrežom koja može podržati taj intermodalni kapacitet, što podrazumijeva ispunjavanje obveza ulaganja za mrežu TEN-T u okviru Instrumenta za povezivanje Europe (CEF);

14. ističe da bi se jačanjem neprekinutih multimodalnih prometnih veza između luka i mreže TEN-T te povećanjem interoperabilnosti među različitim vrstama prijevoza uklonila uska grla i smanjila zagušenost; naglašava važnost morskih luka i luka unutarnjih voda kao strateških i multimodalnih čvorišta mreže TEN-T;
15. poziva i na jasnu strategiju za promicanje „Roll-On-Roll-Off” (ro-ro) prijevoza tereta, čime bi se smanjila prisutnost teških teretnih vozila na cestama; potiče Komisiju da poduzme konkretnije korake kako bi cilj izbjegavanja dugog i ekološki štetnog cestovnog prometa uključila u svoju pomorsku politiku i to tako da potiče dostavu u malim lukama bližim krajnjim destinacijama;
16. poziva Komisiju da vrati smisao pojmu morskih autocesta kao sastavnom dijelu mreže TEN-T, jer je to ključno za omogućivanje uspostave pomorskih veza i usluga na kratke udaljenosti kao održivih alternativa kopnenom prometu, da olakša suradnju među morskim lukama i poveznicu s njihovim zaleđem i pojednostavi pristupne kriterije, posebno kada je riječ o povezanosti luka izvan osnovne mreže, te da osigura značajnu financijsku potporu pomorskim vezama koje su alternativa kopnenom prometu, kao i da osigura njihovu povezanost s mrežama željeznice;
17. smatra da su održivi europski sektor pomorskog prometa i infrastruktura prilagođena budućnosti, uključujući mrežu TEN-T i njezino buduće proširenje, od ključne važnosti za ostvarenje klimatski neutralnog gospodarstva; ističe da su za postotno povećanje prijevoza tereta u EU-u vodenim putom koje je predviđeno europskim zelenim planom potrebni konkretan plan ulaganja EU-a i konkretne mjere na razini EU-a;

### ***Područja kontrole emisija i IMO***

18. naglašava da je na području svih mediteranskih zemalja potrebno hitno uspostaviti područje kontrole emisija sumpora (SECA) u zraku u svrhu očuvanja zdravlja i okoliša; poziva Komisiju i države članice da aktivno podupru podnošenje prijedloga o takvom području IMO-u prije 2022. godine; također potiče države članice da podrže načelo brzog određivanja područja kontrole emisija dušikovih oksida (NECA) čiji je cilj smanjenje emisija dušika na Sredozemlju;
19. poziva Komisiju da područja nadzora emisija proširi na sva mora Unije kako bi se na homogen način smanjila dopuštena razina emisija NO<sub>x</sub> i SO<sub>x</sub> koja potječe od plovila; naglašava da kumulativno smanjenje emisija sumporova oksida i dušikova oksida izravno utječe na smanjenje sitnih čestica (PM10 i PM2,5);
20. ističe da bi EU trebao dati primjer drugima donošenjem ambicioznih zakonskih zahtjeva za čisti pomorski promet, uz podržavanje i promicanje mjera koje su barem jednako toliko ambiciozne u međunarodnim forumima kao što je Međunarodna pomorska organizacija, čime će se sektoru pomorskog prometa omogućiti da postupno eliminira svoje emisije stakleničkih plinova na globalnoj razini u skladu s Pariškim sporazumom;



## *Plovila i pogon*

21. poziva Komisiju, brodovlasnike i brodare da osiguraju provedbu svih raspoloživih operativnih i tehničkih mjera za postizanje energetske učinkovitosti, naročito kada je riječ o optimizaciji brzine, uključujući, prema potrebi, sporu plovidbu, inovaciju u hidrodinamici, optimizaciju plovnih putova, uvođenje novih pogonskih metoda kao što su tehnologije pogona s pomoću vjetra, optimizaciju plovila i bolju optimizaciju u pomorskom logističkom lancu;
22. napominje da u pomorskom sektoru brodovlasnik nije nužno ista osoba ili subjekt koji brodom upravlja u komercijalne svrhe; stoga smatra da bi se načelo „onečišćivač plaća” trebalo primjenjivati na stranu odgovornu za komercijalne operacije broda, odnosno na poslovnog subjekta koji plaća gorivo koje brod troši, na primjer brodovlasnika, upravitelja ili zakupoprimalatelja na određeno vrijeme odnosno zakupoprimalatelja broda bez posade, te da bi se ta strana trebala smatrati odgovornom;
23. prima na znanje da digitalizacija i automatizacija pomorskog sektora, luka i brodova može znatno doprinijeti smanjenju emisija sektora te da može imati ključnu ulogu u dekarbonizaciji sektora u skladu s ambicijama zelenog plana, posebno povećanom razmjenom ažuriranih i provjerenih podataka koji se mogu koristiti za obavljanje tehničkih operacija i održavanje, primjerice za predviđanje najučinkovitije putanje broda na određenoj ruti u pogledu potrošnje goriva te za optimizaciju pristajanja u lukama, što doprinosi smanjenju vremena čekanja za plovila u lukama, a time i emisija; ističe da je potrebno koristiti digitalizaciju kao sredstvo za poboljšanje suradnje između dionika u sektoru, čime se poboljšava energetska učinkovitost brodova kako bi im se omogućilo da ispune standarde za kontrolu emisija, a ujedno olakšalo upravljanje rizicima za okoliš; poziva na djelovanje i ulaganje u području digitalizacije, istraživanja i inovacija, posebno u pogledu razvoja i usklađenog prekograničnog uvođenja sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava (VTMIS); napominje da će širenje digitalizacije i automatizacije u brodarskoj industriji dovesti do promjena u pojedinačnim opisima radnih mjesta i potrebnim vještinama; ističe da će se od pomoraca zahtijevati te različite vještine i različita područja znanja, posebno u pogledu informacijske tehnologije, kako bi se zajamčila sigurnost brodova i operativna učinkovitost;
24. pozdravlja novo ograničenje IMO-a u pogledu udjela sumpora u gorivima na 0,5 % od 1. siječnja 2020. i naglašava da to ne bi smjelo dovesti do toga da se umjesto zraka onečišćuje voda; stoga poziva Komisiju i države članice da se, u skladu s Direktivom (EU) 2019/883, na razini IMO-a zalažu za sveobuhvatno razmatranje ekoloških učinaka ispuštanja otpadnih voda iz ispiraća plinova s otvorenom petljom i drugih ostataka tereta u more te da zajamči da se otpadne vode i drugi ostaci pravilno prikupljaju i obrađuju u lučkim uređajima za prihvata; u tom pogledu snažno potiče države članice da zabrane ispuštanje otpadnih voda iz ispiraća plinova s otvorenom petljom i drugih ostataka tereta u njihovim teritorijalnim vodama u skladu s Direktivom 2000/60/EZ; ističe da bi od samog početka, na temelju analize životnog ciklusa, prednost trebala dati održivim rješenjima; napominje da je svrha ispiraća plinova s otvorenom petljom smanjiti onečišćenje zraka i da se u njih ulagalo; ističe da upotreba ispiraća plinova s otvorenom petljom utječe na okoliš i pozdravlja činjenicu da Međunarodna pomorska organizacija proučava njihov dugoročni učinak; u tom pogledu poziva Komisiju da na temelju procjene učinka provede postupno ukidanje upotrebe ispiraća plinova s otvorenom

petljom kako bi se što prije ispoštovala ograničenja emisija, u skladu s okvirom IMO-a i Konvencijom MARPOL-a;

25. poziva Komisiju da u buduću inicijativu FuelEU Maritime uključi alternativne pogonske sustave, uključujući energiju vjetra i solarnu energiju; poziva Komisiju da ocijeni aktualne inicijative i projekte u području pomorskog teretnog prometa na jedreni pogon i da se pobrine za to da su pogonski sustavi prijevoza prihvatljivi za financiranje europskim sredstvima;
26. poziva Komisiju da uspostavi mjere, popraćene potrebnim sredstvima, kojima će se europskim brodogradilištima omogućiti da dodatno investiraju u održive, socijalne i digitalizirane postupke proizvodnje u brodogradnji i remontu brodova, što je od ključne važnosti za stvaranje radnih mjesta, čime se podupire prijelaz na model kružnog gospodarstva kojim se uzima u obzir cijeli životni ciklus plovila; naglašava da je važno podržavati i razvijati održiva rješenja za izgradnju i rastavljanje plovila unutar Unije u skladu s novim akcijskim planom za kružno gospodarstvo; u tom pogledu ističe da bi brodogradilišta trebala primijeniti dužnu pažnju u svojim lancima vrijednosti u EU-u i izvan njega, u skladu sa standardima OECD-a i UN-a, kako bi se mogli izbjeći štetni učinci na okoliš pri rastavljanju plovila;

### ***Financiranje sredstvima EU-a***

27. poziva Komisiju da u okviru svojih europskih programa financiranja, a posebno programa Obzor Europa i InvestEU, podrži istraživanje i uvođenje čistih tehnologija i goriva; ističe potencijal električne energije iz dodatnih obnovljivih izvora, uključujući zeleni vodik, amonijak i pogon na vjetar; u tom pogledu ističe financijske posljedice prijelaza na čista alternativna goriva za pomorsku industriju, za lanac opskrbe gorivom na kopnu i za luke; smatra da su luke prirodna čvorišta proizvodnje, skladištenja, distribucije i prijevoza čistih alternativnih goriva; poziva da se u okviru programa Obzor Europa obnove pozivi za projekte zelenog plana koje je Komisija pokrenula u okviru Obzora 2020., posebno kako bi se ekologiziralo pomorski sektor i poduprlo istraživanje i inovacije te uvođenje alternativnih rješenja teškim gorivima kojima se znatno smanjuje utjecaj pomorskog sektora na klimu i okoliš;
28. poziva Komisiju da projekte usmjerene na dekarbonizaciju pomorskog prijevoza i na smanjenje emisija onečišćujućih tvari, uključujući potrebnu lučku infrastrukturu i objekte, učini prihvatljivima u okviru kohezijske politike i europskih strukturnih i investicijskih fondova, CEF-a i zelenog plana te da na raspolaganje stavi sredstva i poticaje za potporu pomorskom sektoru u prijelazu prema gospodarstvu s nultom stopom emisija ugljika, uzimajući pritom u obzir socijalnu dimenziju transformacije; ističe da je važno stvoriti sinergije i komplementarnosti između različitih oblika financiranja na razini EU-a bez stvaranja nepotrebnog administrativnog opterećenja koje bi odvratilo privatna ulaganja i time usporilo tehnološki napredak i povećanje troškovne učinkovitosti; poziva Komisiju na promicanje zelene europske pomorske industrije na teritoriju EU-a i na ulaganja u tu industriju u okviru europskog plana industrijskog oporavka, uz preuzimanje vodstva u razvoju novih ekološki dizajniranih brodova, obnovi i modernizaciji postojećih plovila te rastavljanju;
29. smatra da bi se realističan proces prijelaza na ciljanu nultu stopu emisija trebao temeljiti

na uključivanju i sudjelovanju sektorskih dionika te na potpori Unije u okviru odgovarajućeg proračuna i dijaloga, fleksibilnosti i ustrajnosti u poticanju potrebnih regulatornih reformi; prima na znanje da su ti uvjeti neophodni za poticanje strateške suradnje usmjerene na održivost s pomoću instrumenata poput zajednički programiranog partnerstva „Nulta stopa emisija u pomorskom prometu”;

30. podsjeća da bi ciljeve dekarbonizacije i promjene načina prijevoza trebalo poduprijeti CEF-om , koji mora imati koristi od povećanih proračunskih sredstava;
31. u tom pogledu žali zbog odluke Vijeća o smanjenju proračunskih sredstava za programe usmjerene na budućnost, kao što su CEF, InvestEU i Obzor Europa; napominje da je za ambiciozan plan EU-a za dekarbonizaciju potrebno osigurati odgovarajuća sredstva i instrumente financiranja;
32. podsjeća da Europska investicijska banka (EIB) osigurava potporu za zajmove kapitala s povoljnim uvjetima; smatra, međutim, da bi trebalo sniziti prag za financiranje manjih projekata; ističe u tom pogledu da bi se u okviru programa Jamstvo za zeleno brodarstvo (GSG) usmjerenog na bržu provedbu ulaganja europskih brodarskih društava u zelenije tehnologije trebala osigurati i potpora manjim transakcijama, kao i fleksibilniji uvjeti zajma; nadalje, smatra da bi EIB trebao osigurati financiranje za brodograditelje prije isporuke i poslije isporuke, čime bi se znatno unaprijedile provedba i održivost projekata;
33. ističe da bi prijelaz na dekarbonizaciju i stimulans programa poticaja za čistu energiju u sektoru pomorskog prometa zahtijevali prekvalifikaciju i osposobljavanje radnika; podsjeća da bi za to pitanje trebalo predvidjeti financijska sredstva EU-a i država članica; potiče Komisiju na uspostavu mreže na razini EU-a za razmjenu dobre prakse u pogledu prilagodbe radne snage novim potrebama sektora;
34. podržava Komisijinu reviziju smjernica o državnim potporama u svim relevantnim sektorima, uključujući promet, posebno pomorski, kako bi se primjermom načela „pravedne tranzicije” i omogućavanjem izravne potpore nacionalnih vlada ulaganjima u dekarbonizaciju i čistu energiju postigli ciljevi europskog zelenog plana; poziva Komisiju da ispita dopuštaju li se trenutačnim poreznim olakšicama nepravedni međusektorski uvjeti tržišnog natjecanja; potiče Komisiju da razjasni pitanje državnih potpora za projekte u području održivog pomorskog prometa;
35. naglašava gospodarske posljedice krize uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19 u sektoru vodnog prometa, a posebno javnom putničkom prometu; poziva države članice da sektor vodnog prometa uključe kao prioritet u svoje nacionalne planove za oporavak kako bi se osigurao njegov sveobuhvatni pristup sredstvima dodijeljenima u okviru Mehanizma za oporavak i otpornost; nadalje, traži od Komisije da izradi pregled inicijativa za pametno ulaganje radi održivog i otpornog oporavka sektora;

### ***Nadzor i provedba***

36. poziva Komisiju da osigura odgovarajuću transparentnost i dostupnost informacija o utjecaju na okoliš i energetske učinkovitosti plovila te da ocijeni uspostavu sustava europske oznake, u skladu s mjerama poduzetima na razini IMO-a, koji bi trebao biti usmjeren na učinkovito smanjenje emisija i podupiranje sektora boljim pristupom financijskim sredstvima, zajmovima i jamstvima na temelju njegove učinkovitosti u

pogledu emisija i poboljšanog praćenja emisija, na stvaranje koristi poticanjem lučkih uprava na uvođenje različitih naknada za lučku infrastrukturu te na povećanje privlačnosti sektora; nadalje ističe potrebu za daljnjim promicanjem, razvojem i provedbom programa „zelenih brodova”, kojim bi se u obzir trebalo uzeti smanjenje emisija, obrada otpada i utjecaj na okoliš, naročito razmjenom iskustava i stručnog znanja;

37. poziva Komisiju da predloži reviziju Direktive o nadzoru države luke kako bi se najkasnije do kraja 2021., kako je predviđeno planom rada Komisije za 2021., omogućila učinkovitija i sveobuhvatnija kontrola plovila i pojednostavljeni postupci, uključujući poticaje za usklađenost s ekološkim i socijalnim standardima te standardima iz područja javnog zdravlja i radnog prava, sigurnost na brodovima koji pristaju u luke EU-a za pomorce i lučke radnike, kao i mogućnost učinkovitih, razmjernih i odvrćućih sankcija, uzimajući u obzir okoliš, javno zdravlje, porezno i socijalno pravo;
38. poziva Komisiju da u dogovoru s Međunarodnom organizacijom rada (MOR) poveća izgradnju kapaciteta za inspekcije i njihovu provedbu u trećim zemljama te da sa socijalnim partnerima pokrene kampanje za informiranje o pravima i obvezama na temelju Konvencije o radu pomoraca; poziva Komisiju da promiče stvaranje baze podataka MOR-a o nalazima inspekcija i pritužbama pomoraca kako bi se pomorcima i brodovlasnicima pomoglo da surađuju s najpouzdanijim službama za zapošljavanje i posredovanje koje posluju u skladu s Konvencijom o radu pomoraca;
39. ističe potencijal Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA), zajedno s njezinim satelitskim sustavom Safe Sea Net, za praćenje onečišćenja naftom i nezakonitog ispuštanja ostataka goriva u more i provedbe Uredbe (EU) 2015/757; naglašava da je regionalna suradnja, uključujući suradnju s trećim zemljama, ključna u tom području, posebno na Sredozemnom moru; stoga poziva Komisiju da pojača razmjenu informacija i suradnju među zemljama;
40. naglašava da bi se predviđenim partnerstvom u kontekstu povlačenja Ujedinjene Kraljevine iz EU-a trebalo osigurati odgovarajuće ravnopravne uvjete u ekološkim i socijalnim područjima, bez prekidanja prometno-trgovinskih veza, uključujući učinkovite carinske provjere koje ne bi trebale umanjiti konkurentnost flote EU-a te bi trebale osigurati neometane provozne operacije između luka Ujedinjene Kraljevine i EU-a;

o

o o

41. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju prosljedi Vijeću i Komisiji.

## OBRAZLOŽENJE

Iako pomorski promet ima ključnu ulogu u europskom gospodarstvu, s obzirom na to da 90 % robe dolazi morskim i lučkim putem u EU, potpuno je izostavljen iz Pariškog klimatskog sporazuma i iz zakonodavstva EU-a o smanjenju emisija stakleničkih plinova. Nadalje, u pomorskom prometu koristi se teško loživo ulje, koje je jedno od goriva koja najviše zagađuju na tržištu.

U pomorskom se prometu godišnje ispušta 940 milijuna tona CO<sub>2</sub> i 2,5 % globalnih emisija stakleničkih plinova, što su brojke koje moramo ozbiljno shvatiti. Tim više ako znamo da se do 2050. u pomorskom sektoru predviđa povećanje budućih emisija za između 50 % i 250 %, ako se ne donesu drastične mjere.

Ne smijemo zaobići ni utjecaj sektora na onečišćenje zraka jer je uspostavljena jasna veza između ispušnih plinova brodova i brojnih kardiovaskularnih i respiratornih bolesti. Svake godine u Europi emisije iz pomorskog prometa uzrokuju gotovo 60 000 smrtnih slučajeva i iznose 58 milijardi EUR u zdravstvenim uslugama.

Stoga je te emisije potrebno ograničiti i regulirati, i to ne samo emisije CO<sub>2</sub>, već i emisije sumpora, metana, dušikova oksida i čestica.

Ulaganjima povezanima s dekarbonizacijom pomorskog sektora moraju se poštovati ključna načela pravedne tranzicije, kao što su otvaranje kvalitetnih radnih mjesta i konkretne mjere u pogledu zdravlja i sigurnosti za sve radnike.

Cilj ovog izvješća o vlastitoj inicijativi jest predložiti plan na razini EU-a s konkretnim mjerama za ograničavanje emisija iz pomorskog sektora. Smatram da je ovim izvješćem bilo važno pokazati da je europska razina ključan korak prema ekologizaciji tog sektora, koji se mahom smatra isključivo međunarodnim.

Izvjestiteljica predlaže da se razmotri nekoliko ključnih pitanja kako bi se pomorski promet istinski uključio u zeleni plan.

Energija je ključno pitanje i potrebno je uporabu goriva iz obnovljivih izvora energije proglasiti obveznom i učiniti privlačnijom. Stoga pozdravlja stajalište koje je Europski parlament usvojio o Uredbi o MRV-u na plenarnoj sjednici u rujnu 2020. u kojem je potvrđen ulazak pomorskog sektora u cijelosti u europski sustav trgovanja emisijama (ETS) najkasnije do 1. siječnja 2022.

Iako je od ključne važnosti, zakonodavstvo o gorivima treba kombinirati s mjerama za smanjenje emisija iz brodova. U tom pogledu izvjestiteljica smatra vrlo važnim da u predstojeći prijedlog Europske komisije o gorivu za pomorski prijevoz („FuelEU Maritime”) uključi dvostruki cilj smanjenja emisija kojim se uzimaju u obzir goriva, ali i učinkovitost plovila.

Potrebno je preispitati cijeli životni ciklus plovila, od njihova projektiranja do rastavljanja. U tom smislu poziva Europsku komisiju da uspostavi europsku industriju rastavljanja brodova i da tu djelatnost, koja je uzrok velikih onečišćenja, prestane davati trećim zemljama.

Da bi se smanjio utjecaj pomorskog sektora na kvalitetu zraka i zdravlje građana također je potrebno smanjiti emisije u lukama i obalnim područjima. Stoga pozivam Europsku komisiju

da uvede obvezu postavljanja priključaka na vezu za opskrbu plovila ili korištenja bilo kojeg drugog obnovljivog izvora energije kako bi se ostvario cilj nulte stope emisija na vezu i izradila lučka strategija s nultom stopom emisija.

Komisija se više puta obvezala na donošenje inicijative za ograničavanje pristupa lukama brodovima koji najviše onečišćuju; izvjestiteljica apsolutno podržava brzo donošenje odredbi u tom pogledu, posebno za velike brodove za kružna putovanja.

Uspostava područja kontroliranih emisija na Sredozemlju, ali i u svim europskim morima, ključna je mjera za smanjenje utjecaja tog sektora na zdravlje građana, kao i na biološku raznolikost svih mora u Uniji, te za usklađivanje ograničenja emisija NO<sub>x</sub> i SO<sub>x</sub> u svim europskim morima.

Naposljetku, te promjene je potrebno popratiti i podržati znatnim europskim sredstvima usmjerenima na dekarbonizaciju sektora i bolju suradnju među njegovim različitim dionicima.

11.11.2020

## MIŠLJENJE ODBORA ZA OKOLIŠ, JAVNO ZDRAVLJE I SIGURNOST HRANE

upućen Odboru za promet i turizam

o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čišći pomorski promet  
(2019/2193(INI))

Izvjestitelj za mišljenje: Javi López

### PRIJEDLOZI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

- A. budući da su zdravi oceani, kao i očuvanje i obnova njihovih ekosustava, ključni za čovječanstvo jer reguliraju klimu, proizvode barem polovicu kisika u Zemljinoj atmosferi i stanište su biološke raznolikosti, izvor sigurnosti opskrbe hranom u svijetu i ljudskog zdravlja te izvor gospodarskih djelatnosti, uključujući ribarstvo, promet, trgovinu, turizam, obnovljivu energiju i proizvode za zaštitu zdravlja, koje bi se trebale temeljiti na načelu održivosti; budući da je doprinos ukupnog gospodarskog učinka pomorskog sektora EU-a BDP-u Unije u 2018. iznosio 149 milijardi EUR i da taj sektor podržava više od 2 milijuna radnih mjesta;<sup>1</sup>
- B. budući da je njegov izravni gospodarski učinak u 2018. obuhvaćao 685 000 radnih mjesta na moru i kopnu u EU-u;<sup>2</sup>
- C. budući da je doprinos pomorskog sektora EU-a BDP-u Unije u 2018. iznosio 54 milijarde EUR;<sup>3</sup>
- D. budući da se na svakih milijun EUR BDP-a ostvarenih u pomorskom sektoru u drugim dijelovima gospodarstva EU-a ostvaruje dodatnih 1,6 milijuna EUR;<sup>4</sup>
- E. budući da je pomorski promet od strateške važnosti jer se 90 % robe u svijetu prevozi

---

<sup>1</sup> Oxford Economics (2020.): *The economic value of the EU shipping industry*. (Ekonomska vrijednost broderske industrije EU-a.)

<sup>2</sup> Oxford Economics (2020.): *The economic value of the EU shipping industry*. (Ekonomska vrijednost broderske industrije EU-a.)

<sup>3</sup> Oxford Economics (2020.): *The economic value of the EU shipping industry*. (Ekonomska vrijednost broderske industrije EU-a.)

<sup>4</sup> Oxford Economics (2020.): *The economic value of the EU shipping industry*. (Ekonomska vrijednost broderske industrije EU-a.)



morem, a 70 % tih djelatnosti pomorskog prometa odvija se u europskim vodama;

- F. budući da je 40 % bruto tonaže svjetske flote pod kontrolom EU-a;<sup>5</sup>
- G. budući da se predviđa da će se globalne emisije CO<sub>2</sub> uzrokovane pomorskim prometom do 2050. povećati za 90 % i iznositi 130 % vrijednosti emisija iz 2008. ako ništa ne promijenimo;<sup>6</sup> budući da se očekuje da će se emisije CO<sub>2</sub> uzrokovane pomorskim prometom na europskoj razini do 2050. povećati za 86 % u usporedbi s razinama iz 1990. ako se ne poduzmu daljnje mjere; budući da se procjenjuje da emisije stakleničkih plinova uzrokovane pomorskim prometom čine od 2 % do 3 % ukupnih svjetskih emisija stakleničkih plinova; budući da su se emisije stakleničkih plinova uzrokovane pomorskim prometom već povećale za 9,6 % između 2012. i 2018., uključujući nagli porast emisija metana od 150 % koji je posljedica porasta broja brodova pogonjenih ukapljenim prirodnim plinom (UPP);<sup>7</sup> budući da prema Posebnom izvješću o globalnom zagrijavanju od 1,5 °C Međuvladinog panela o klimatskim promjenama (IPCC) vjerojatnost da se globalni porast temperature zadrži ispod 1,5 °C iznosi 66 % ako se emisije CO<sub>2</sub> od početka 2018. pa nadalje ograniče na 420 – 570 Gt CO<sub>2</sub> odnosno 50 % ako se emisije od 2018. ograniče na 580 – 770 Gt CO<sub>2</sub>, ovisno o tome koja se referentna temperatura primjenjuje (globalna prosječna površinska temperatura ili globalna prosječna površinska temperatura zraka), ne uzimajući u obzir povratne sprege u Zemljinu sustavu i razne neizvjesnosti;<sup>8</sup> budući da će, s obzirom da prosječni vijek trajanja broda može biti od 25 do 30 godina, odluke o pomorskom prometu koje se donesu danas biti ključne za razine emisija 2050.; budući da taj sektor dosad nije bio uključen u obvezu Unije da smanji emisije stakleničkih plinova; budući da se ukupni intenzitet ugljika izražen kao prosjek u međunarodnom pomorskom prometu popravio za 21 % odnosno 29 % u odnosu na 2008., mjeren kao godišnji omjer učinkovitosti (AER) odnosno kao operativni pokazatelj energetske učinkovitosti (EEOI);<sup>9</sup>
- H. budući da pomorski promet znatno utječe na ljudsko zdravlje, biološku raznolikost mora i okoliš, među ostalim zbog emisija onečišćujućih tvari u zrak, kao što su sumporovi oksidi (SO<sub>x</sub>), dušikovi oksidi (NO<sub>x</sub>) i čestične tvari; budući da pomorski promet također utječe na okoliš doprinosom klimatskim promjenama i različitim izvorima onečišćenja, posebno otplinjavanjem, puštanjem motora da rade u lukama, ispuštanjem balastnih voda, ugljikovodicima, teškim metalima i kemikalijama, kontejnerima izgubljenim na moru i sudarima s kitovima, što pak utječe na biološku raznolikost i ekosustave; budući da su propisi Međunarodne pomorske organizacije (IMO) o smanjenju emisija SO<sub>x</sub> prvi put stupili na snagu 2005. temeljem Međunarodne konvencije o sprečavanju onečišćenja s brodova (Konvencija MARPOL) i budući da su granične vrijednosti za emisije SO<sub>x</sub> od tada postupno postroživane te maksimalni dopušteni sadržaj sumpora trenutačno iznosi 0,5 %, a u područjima kontrole emisija 0,1 %; budući da onečišćenje zraka uzrokovano pomorskim prometom godišnje dovodi do više od 50 000 smrtnih slučajeva u Uniji<sup>10</sup> i

<sup>5</sup> Oxford Economics (2020.): *The economic value of the EU shipping industry*. (Ekonomska vrijednost brodarske industrije EU-a.)

<sup>6</sup> *Fourth IMO GHG Study* (Četvrta studija IMO-a o stakleničkim plinovima), 2020.

<sup>7</sup> *Fourth IMO GHG Study* (Četvrta studija IMO-a o stakleničkim plinovima), 2020.

<sup>8</sup> Posebno izvješće o globalnom zagrijavanju od 1,5 °C IPCC-a, 2018.

<sup>9</sup> *Fourth IMO GHG Study* (Četvrta studija IMO-a o stakleničkim plinovima), 2020.

<sup>10</sup> Brandt, J., Silver, J. D., i Frohn, L. M., *Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System*. (Procjena vanjskih učinaka zdravstvenih troškova onečišćenja zraka na nacionalnoj razini s pomoću sustava modela ekonomskog vrednovanja onečišćenja zraka.) CEEH



stoga se mora dodatno smanjiti;

- I. budući da bi europski pomorski sektor također trebao doprinijeti rješavanju problema gubitka biološke raznolikosti i uništavanja okoliša te ciljevima nove Strategije EU-a za biološku raznolikost do 2030.;
  - J. budući da je sektor pomorskog prometa jedini prometni sektor koji još nije reguliran na razini Unije;
  - K. budući da se brodska goriva ne oporezuju; budući da se električna energija na brodu proizvodi izgaranjem goriva, čak i kad su brodovi na vezu; budući da je to gorivo oslobođeno plaćanja poreza, za razliku od električne energije na pristaništu;
1. odlučno naglašava da svi sektori, uključujući pomorski promet, moraju u potpunosti doprinijeti ostvarenju klimatskog cilja Unije do 2030. i cilju postizanja klimatske neutralnosti u EU-u najkasnije do 2050. u skladu s naporima da se porast temperature ograniči na 1,5 °C, utemeljenima na Pariškom sporazumu; ukazuje na potrebu za ambicioznim ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova za 2050. koji će znatno premašivati cilj od 50 % u odnosu na 2008. koji je predvidjela Međunarodna pomorska organizacija; naglašava da je važno utvrditi obvezujuće ciljeve za linearno smanjenje godišnjih emisija CO<sub>2</sub> po jedinici obavljenog prijevoza i hitno uključiti ovaj sektor u sustav EU-a za trgovanje emisijama (ETS) u skladu s amandmanima koje je Europski parlament usvojio 16. rujna 2020. na prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima;<sup>11</sup> ističe da je važno da EU što prije donese odgovarajuće i djelotvorne mjere za dekarbonizaciju pomorskog prometa te naglašava da bi Komisija trebala insistirati na većim ambicijama, među ostalim na razini Međunarodne pomorske organizacije, kako bi se pronašla globalna rješenja; skreće pozornost na činjenicu da bi trebalo težiti sporazumima na svjetskoj razini, ali da bi Unija pritom trebala zadržati mogućnost donošenja strožih mjera na svojem teritoriju;
  2. poziva sve brodovlasnike i brodare da provedu sve raspoložive operativne i tehničke mjere za poboljšanje energetske učinkovitosti i smanjenje emisija uzrokovanih pomorskim prometom u kratkom roku; osobito poziva na brzo uvođenje mjera poput smanjenja putne brzine i optimizacije brzine, pogona na vjetar, premaza protiv obrastanja, elektrifikacije iz obnovljivih izvora energije i skladištenja energije, ali i digitalizacije i optimizacije logistike, uz stalnu primjenu načela „energetska učinkovitost na prvome mjestu” i načela „trezvenosti u vezi s energijom”; poziva na veću primjenu plana za upravljanje energetske učinkovitošću broda (SEEMP) i indeksa oblikovanja energetske učinkovitosti (EEDI); ističe da su sve trenutačne i dostupne operativne i tehničke mjere potrebne u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju, ali da su dugoročno potrebna održiva alternativna goriva za pomorski sektor kako bi se postigla usklađenost s ciljevima Pariškog sporazuma; skreće pozornost na potrebu da Komisija podrži države članice u modernizaciji ovog sektora; poziva Komisiju da uspostavi holistički sustav Unije za označavanje okolišne učinkovitosti brodova te da utvrdi odgovarajuće tehničke standarde u skladu s amandmanima koje je

---

Scientific Report No 3, 2011.

<sup>11</sup> Usvojeni tekstovi, P9\_TA(2020)0219.

Parlament usvojio 16. rujna 2020. kako bi se potaknulo smanjenje emisija i kako bi se povećala transparentnost informacija; poziva Komisiju da u suradnji s brodovlasnicima, drugim dionicima i neovisnim stručnjacima razvije europsku oznaku pomorskog prometa za proizvode kako bi se potrošače informiralo o utjecaju pomorskog prometa na okoliš u vezi s proizvodima koje kupuju; smatra da bi se takvom oznakom doprinijelo ekološkoj i energetskej tranziciji sektora pomorskog prometa osiguravanjem pouzdanog i transparentnog načina da se kupce informira o dobrovoljnim inicijativama te bi se potrošače potaknulo na kupnju proizvoda koje su prevezli brodovlasnici koji su smanjili svoj utjecaj na okoliš i doprinijeli kružnom gospodarstvu, primjerice u pogledu emisija stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari, onečišćenja bukom te gospodarenja otpadom i vodama, na temelju procjena životnog ciklusa;

3. ističe da se digitalne tehnologije poput naprednijih navigacijskih sustava i sustava automatske identifikacije mogu upotrijebiti za obavljanje tehničkih operacija i održavanja, na primjer za predviđanje najučinkovitijeg načina upravljanja brodom na određenoj ruti u pogledu potrošnje goriva, čime bi brodovi postali energetski učinkovitiji kako bi im se omogućilo dostizanje standarda za kontrolu emisija i olakšalo upravljanje rizicima za okoliš; osim toga, naglašava znatan potencijal digitalizacije u obliku novih tehnologija za optimizaciju pristajanja u lukama, koje doprinose smanjenju vremena čekanja za plovila u lukama, a time i smanjenju emisija;
4. napominje da će širenje digitalizacije i automatizacije u brodarskoj industriji dovesti do promjena u pojedinačnim opisima radnih mjesta i potrebnim vještinama; ističe da će se od pomoraca zahtijevati te različite vještine i različita područja znanja, posebno u pogledu informacijske tehnologije, kako bi se zajamčila sigurnost brodova i operativna učinkovitost;
5. poziva Komisiju da uspostavi pouzdan instrument za procjenu utjecaja brodova na okoliš tijekom cijelog njihovog životnog ciklusa, od proizvodnje i upotrebe do rastavljanja i recikliranja, na primjer bazu podataka; smatra da bi se takvom bazom podataka sektoru pomorskog prometa osigurala relevantne informacije o materijalima, proizvodnji, potrošnji energije, održavanju i upotrebi, te njihovom učinku u pogledu efekta staklenika, potrošnje vode, zakiseljavanja, eutrofikacije voda itd., čime bi se industriji omogućio prelazak na ekološki dizajnirane i zelene brodove, uz poticanje inovacija; smatra da bi se tim instrumentom također trebalo doprinijeti kružnom gospodarstvu za brodove i luke te boljoj komunikaciji o održivim inicijativama koje taj sektor razvija, u skladu s europskom oznakom pomorskog prometa za proizvode;
6. poziva Komisiju da ocijeni relevantnost i izvedivost uspostave europske zastave sa zajedničkim standardima s ciljem borbe protiv zastava pogodnosti i podrške razvoju međunarodnih normi koje su prihvatljivije za društvo i okoliš;
7. podsjeća da je pomorski promet u središtu života i razvoja najudaljenijih regija u pogledu povezanosti i pristupa neophodnim robama i uslugama; ističe da te regije predstavljaju kritične točke biološke raznolikosti koje je potrebno očuvati; stoga poziva Komisiju da pri uvođenju zelenijih brodova i odgovarajuće infrastrukture uzme u obzir najudaljenije regije;
8. potiče razvoj i uvođenje elektroničkih uređaja za sprečavanje i ograničavanje sudara s

kitovima, kao što su odašiljači zvučnog signala i digitalni nadzor, s ciljem lociranja kitova i razmjene relevantnih informacija s brodovima koji plovo u tom području;

9. ističe da bi održivim rješenjima trebalo dati prednost od početka na temelju analize životnog ciklusa; napominje da je svrha ispiraća plinova s otvorenom petljom smanjiti onečišćenje zraka i da se u njih ulagalo; ističe da upotreba ispiraća plinova s otvorenom petljom utječe na okoliš i pozdravlja činjenicu da Međunarodna pomorska organizacija proučava njihov dugoročni učinak; u tom pogledu poziva Komisiju da na temelju znanstvenih studija i načela opreznosti provede postupno ukidanje i zabranu upotrebe ispiraća plinova s otvorenom petljom kako bi se što prije ispoštovala ograničenja emisija, s obzirom na njihov utjecaj na morski okoliš i na potrebu za modernizacijom postojećih postrojenja; naglašava da se smanjenje emisija uzrokovanih pomorskim prometom i njihovih utjecaja na globalno zatopljenje i onečišćenje zraka ne bi trebalo provoditi tako da se pritom nanosi šteta morskoj biološkoj raznolikosti te da bi ga trebalo popratiti mjerama usmjerenim na obnovu morskih i obalnih ekosustava na koje utječe broderska industrija;
10. podsjeća da postoje instrumenti za rješavanje problema otplinjavanja na moru, kao što je europski program CleanSeaNet, čiji je cilj otkriti i pratiti onečišćenja naftom te doprinijeti otkrivanju onečišćivača; međutim, ističe da su prekršaji i dalje česti i da su potrebne daljnje mjere za smanjenje tog izvora onečišćenja; naglašava da je regionalna suradnja, uključujući suradnju s trećim zemljama, ključna u tom području, posebno na Sredozemnom moru; stoga poziva Komisiju da pojača razmjenu informacija i suradnju među zemljama u pogledu sankcija te da potakne uvođenje zakonite infrastrukture za otplinjavanje u lukama;
11. poziva Komisiju da podrži ulaganja i istraživanja u području novih tehnologija, alternativnih pogonskih tehnologija bez emisija i održivih alternativnih goriva i skladištenja energije kako bi se pronašla dugoročna rješenja za dekarbonizaciju pomorskog prometa i istodobno osigurala njegova konkurentnost; posebno ističe potencijal elektrifikacije i e-goriva utemeljenih na zelenom vodik i obnovljivim izvorima energije, poput amonijaka i metanola; naglašava da alternativna goriva ne smiju dovesti do porasta emisija stakleničkih plinova; podsjeća da emisije metana imaju znatan utjecaj na klimatske promjene i u tom pogledu izražava zabrinutost zbog upotrebe UPP-a; smatra da bi se javnim sredstvima EU-a trebala financirati samo ona alternativna goriva kod kojih ne postoji rizik od ovisnosti o odabranom gorivu; poziva Komisiju da provede procjene životnog ciklusa za projekte koji će primiti potpore kako bi ti projekti bili u skladu s načelima kružnog gospodarstva, uzimajući u obzir sve emisije stakleničkih plinova i učinke na biološku raznolikost; naglašava da bi ta načela također trebalo poštovati u predstojećoj inicijativi FuelEU Maritime; naglašava potrebu za promicanjem razvoja ekološki dizajniranih zelenih brodova, od dizajna trupa i motora do boljeg gospodarenja otpadom i vodama, boja i materijala, kao i za poticanjem prijenosa tehnologije u tim područjima;
12. poziva Komisiju na promicanje zelene europske broderske industrije na teritoriju EU-a i na ulaganja u tu industriju u okviru europskog plana industrijskog oporavka, uz preuzimanje vodstva u razvoju novih ekološki dizajniranih brodova, obnovi i modernizaciji postojećih plovila te rastavljanju; naglašava da bi se EU trebao usredotočiti na modernizaciju i ozelenjivanje svojih brodogradilišta u skladu s ciljevima

europskog zelenog plana;

13. podsjeća da je sektor rastavljanja brodova većinom smješten izvan EU-a i da se rastavljanje brodova obično obavlja u lošim radnim uvjetima i lošim uvjetima zaštite okoliša, čime se krše ljudska prava i negativno se utječe i na zdravlje ljudi i na morske ekosustave; stoga poziva Komisiju da riješi nedostatke povezane s rastavljanjem brodova koji su prisutni u postojećem zakonodavstvu Unije, kojim se europski brodovlasnici osobito ne sprečavaju u zamjenama zastave na svojim plovilima ili prodaji plovila prije rastavljanja; međutim, naglašava nedostatak postrojenja s mogućnošću rastavljanja brodova, posebno onih većih, na teritoriju EU-a; stoga poziva Komisiju i države članice na promicanje uspostave istinske europske mreže za rastavljanje brodova u okviru europskog plana industrijskog oporavka, u kojoj će se poštivati socijalni i ekološki kriteriji, te na ulaganja u tu mrežu;
14. poziva Komisiju da hitno ispuni svoju obvezu reguliranja pristupa lukama za brodove koji najviše onečišćuju i obvezivanja privezanih brodova na upotrebu dostupne infrastrukture za punjenje i opskrbu, kao što je električna energija s kopna, kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova i emisije koje onečišćuju zrak do kojih dolazi na vezu i kako bi se što prije, a najkasnije do 2030., postigao cilj nulte stope emisija na vezu, čime bi se zaštitila obalna područja i njihovi stanovnici; potiče Komisiju da revidira Direktivu o infrastrukturi za alternativna goriva kako bi se njome obuhvatili obvezujući ciljevi za države članice i poticaji za luke kako bi se što prije povećalo uvođenje potrebne infrastrukture; poziva Komisiju da pruži podršku državama članicama u modernizaciji luka i države članice da u lukama u EU-u osiguraju odgovarajuću infrastrukturu kojom će se sektoru pomorskog prometa omogućiti postizanje nulte razine emisija tijekom boravka u lukama;
15. preporučuje Komisiji da osigura upotrebu obećavajućih održivih goriva pri provođenju buduće revizije Direktive o oporezivanju energije<sup>12</sup>;
16. ističe pozitivnu ulogu područja kontrole emisija u odnosu na okoliš i javno zdravlje; naglašava važnost proširenja područja kontrole emisija s postojećih područja u Sjevernom i Baltičkom moru na sva mora u EU-u, budući da ta područja predstavljaju ključan instrument za ograničavanje onečišćenja zraka i vode uzrokovanog pomorskim prometom te doprinose borbi protiv globalnih klimatskih promjena; poziva sve strane da se brzo dogovore o proglašenju Sredozemnog mora područjem kontrole emisija, s obzirom da je to more izloženo kroničnom onečišćenju koje negativno utječe na zdravlje ljudi i biološku raznolikost mora, kako bi se smanjile emisije SO<sub>x</sub> i NO<sub>x</sub> s brodova; prepoznaje važnost kontrola, uz utvrđena ograničenja emisija, te poziva Međunarodnu pomorsku organizaciju da pruži podršku i državama izvan Unije kako bi se osiguralo poštivanje ograničenja za područja kontrole emisija; poziva Komisiju da razmotri mogućnost postupnog ukidanja upotrebe i dopunjavanja teškog loživog ulja u europskim vodama i lukama;
17. pozdravlja činjenicu da Međunarodna pomorska organizacija 2021. namjerava postići dogovor o globalnoj uredbi o ograničenjima „emisija crnog ugljika” te ističe i podržava mogućnost dogovora o zabrani upotrebe teškog loživog ulja s visokim emisijama na

---

<sup>12</sup> SL L 283, 21.10.2003., str. 51.

Arktiku;

18. ističe da bi EU trebao dati primjer drugima donošenjem ambicioznih zakonskih zahtjeva za čisti pomorski promet, uz podržavanje i promicanje mjera koje su barem jednako toliko ambiciozne u međunarodnim forumima kao što je Međunarodna pomorska organizacija, čime će se sektoru pomorskog prometa omogućiti da postupno eliminira svoje emisije stakleničkih plinova na globalnoj razini što prije i u skladu s Pariškim sporazumom.

## INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

<b>Datum usvajanja</b>	29.10.2020.
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+:               67 -:               6 0:               7
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurelia Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Eleonora Evi, Agnès Evren, Fredrick Federley, Pietro Fiocchi, Catherine Griset, Jytte Guteland, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Joanna Kopcińska, Sylvia Limmer, Javi López, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooker, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Maria Arena, Manuel Bompard, Antoni Comín i Oliveres, Margarita de la Pisa Carrión, Sven Giegold, Jens Gieseke, Nicolás González Casares, Christophe Hansen, Laura Huhtasaari, Ondřej Knotek, Róza Thun und Hohenstein

## POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

67	+
EPP	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Agnès Evren, Jens Gieseke, Christophe Hansen, Adam Jarubas, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Róza Thun und Hohenstein, Edina Tóth, Pernille Weiss, Michal Wiezik
S&D	Nikos Androulakis, Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Tiemo Wölken
RENEW	Pascal Canfin, Fredrick Federley, Martin Hojsik, Jan Huitema, Ondřej Knotek, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir
ID	Aurelia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
ZELENI/ESS	Margrete Auken, Sven Giegold, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus
GUE/NGL	Malin Björk, Manuel Bompard, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Mick Wallace
Nezavisni	Antoni Comín i Oliveres, Eleonora Evi, Athanasios Konstantinou
6	-
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Laura Huhtasaari, Sylvia Limmer, Luisa Regimenti, Silvia Sardone
7	0
ECR	Sergio Berlato, Margarita de la Pisa Carrión, Pietro Fiocchi, Joanna Kopcińska, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani

## INFORMACIJE O USVAJANJU U NADLEŽNOM ODBORU

<b>Datum usvajanja</b>	25.2.2021
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+:                 32 -:                 0 0:                 17
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind



## KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM ODBORU

32	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov

0	-

17	0
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
S&D	Vera Tax, Marianne Vind
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani