



---

*Document de ședință*

---

**A9-0029/2021**

2.3.2021

# **RAPORT**

referitor la măsurile tehnice și operaționale pentru un transport maritim mai eficient și mai curat  
(2019/2193(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Karima Delli

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	3
EXPUNERE DE MOTIVE.....	14
AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ .....	16
INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	25
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	26

## PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

### referitoare la măsurile tehnice și operaționale pentru un transport maritim mai eficient și mai curat (2019/2193(INI))

*Parlamentul European,*

- având în vedere Rezoluția sa din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul verde european<sup>1</sup>,
  - având în vedere poziția sa adoptată în primă lectură la 16 septembrie 2020 privind sistemul global de colectare a datelor referitoare la consumul de combustibil al navelor<sup>2</sup>,
  - având în vedere cel de-al treilea raport al Organizației Maritime Internaționale privind emisiile de gaze cu efect de seră<sup>3</sup>,
  - având în vedere raportul final referitor la cel de-al patrulea raport al Organizației Maritime Internaționale privind emisiile de gaze cu efect de seră<sup>4</sup>,
  - având în vedere declarația ministerială adoptată în decembrie 2019 de către părțile contractante la Convenția privind protejerea mediului marin și a zonei de coastă a Mării Mediterane (Convenția de la Barcelona),
  - având în vedere Raportul anual pe 2019 al Comisiei privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transportul maritim,
  - având în vedere Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi<sup>5</sup>,
  - având în vedere articolul 54 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere avizul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0029/2021),
- A. întrucât transportul maritim și porturile joacă un rol esențial pentru economia UE, aproape 90 % din mărfurile din comerțul exterior sosind pe mare<sup>6</sup>, jucând un rol important și pentru turism; întrucât acestea sunt esențiale pentru asigurarea unor lanțuri de aprovizionare neîntrerupte, astfel cum s-a demonstrat în timpul pandemiei de COVID-19; întrucât impactul economic total al sectorului maritim al UE a contribuit cu 149 de miliarde de euro la PIB-ul UE în 2018 și sprijină mai mult de 2 milioane de locuri de

---

<sup>1</sup> Texte adoptate, P9\_TA(2020)0005.

<sup>2</sup> Texte adoptate, 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> JO L 307, 28.10.2014, p. 1.

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

muncă<sup>7</sup>; întrucât, în 2018, impactul său economic direct a însemnat 685 000 de locuri de muncă pe mare și pe uscat în cadrul UE; întrucât 40 % din flota mondială, pe baza tonajului brut, este controlată de UE;

- B. întrucât transportul maritim de mărfuri și pasageri reprezintă un factor-cheie pentru coeziunea economică, socială și teritorială a UE, în special în ceea ce privește conectivitatea și accesibilitatea regiunilor periferice, insulare și ultraperiferice; întrucât, în acest sens, Uniunea ar trebui să investească în competitivitatea sectorului maritim și în capacitatea sa de a face din tranziția sustenabilă o realitate;
- C. întrucât sectorul maritim al UE ar trebui să contribuie și la lupta împotriva pierderii biodiversității și a degradării mediului, precum și la obiectivele Pactului verde european și ale Strategiei UE în domeniul biodiversității pentru 2030;
- D. întrucât oceanele sănătoase și conservarea și refacerea ecosistemelor acestora sunt esențiale pentru umanitate, deoarece reglează clima, produc cel puțin jumătate din oxigenul din atmosfera Pământului, sunt gazde ale biodiversității, surse de securitate alimentară și sănătate umană la nivel global și constituie sursa unor activități economice, inclusiv pescuitul, transportul, comerțul, turismul, energia din surse regenerabile și produsele medicale, care ar trebui să aibă la bază principiul sustenabilității;
- E. întrucât sectorul maritim este un sector reglementat atât la nivel european, cât și internațional și care depinde încă foarte mult de combustibilii fosili; întrucât, în prezent, este în curs de revizuire un sistem de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de transportul maritim, vizându-se reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) din apele UE;
- F. întrucât acest sector a făcut în permanență eforturi pentru a răspunde obiectivelor de reducere a emisiilor de GES, respectând cadrul de reglementare existent și adoptând evoluțiile tehnologice de până acum;
- G. întrucât, prin urmare, este esențială finanțarea adecvată a acestei tranziții necesare; întrucât este extrem de important să se continue cercetarea și inovarea pentru a se putea introduce transportul maritim fără emisii de carbon;
- H. întrucât transportul maritim internațional emite aproximativ 940 de milioane de tone de CO<sub>2</sub> anual, fiind responsabil de aproximativ 2,5 % din emisiile de GES la nivel mondial<sup>8</sup>; întrucât transportul maritim are un impact și asupra mediului, contribuind la schimbările climatice și prin diferite surse de poluare, în special degazificarea, motoarele lăsate să ruleze în porturi, deversarea de ape de balast, hidrocarburi, metale grele și substanțe chimice, precum și containerele pierdute în larg, care, la rândul lor, afectează biodiversitatea și ecosistemele; întrucât reglementările Organizației Maritime Internaționale (OMI) care vizează reducerea emisiilor de SO<sub>x</sub> provenite de la nave au intrat în vigoare pentru prima dată în 2005, în temeiul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (Convenția MARPOL) și întrucât limitele emisiilor de SO<sub>x</sub> au devenit treptat mai restrictive, conținutul de sulf maxim admis fiind stabilit în

---

<sup>7</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Valoarea economică a industriei UE de transport maritim)

<sup>8</sup> Al treilea studiu OMI privind GES.

prezent la 0,5 %, iar în zonele de control al emisiilor la 0,1 %; întrucât această decizie ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor; întrucât OMI urmează să convină asupra unui regulament global privind limitarea „emisiilor de negru de fum” în 2021; întrucât transportul maritim este modul de transport cel mai eficient din punct de vedere energetic, luând în considerare volumul de mărfuri transportate, emisiile respective pe tonă de mărfuri transportate și pe kilometru parcurs;

- I. întrucât, dacă nu se iau rapid măsuri de atenuare, emisiile generate de transportul maritim internațional ar putea crește de la aproximativ 90 % din emisiile generate în 2008, înregistrate în 2018, la 90-130 % din emisiile din 2008, până în 2050<sup>9</sup>, ceea ce înseamnă că nu se va contribui suficient la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris;
- J. întrucât toate emisiile din sectorul maritim care afectează calitatea aerului și sănătatea cetățenilor ar trebui limitate și abordate, în urma efectuării unei evaluări a impactului legislației relevante;
- K. întrucât UE ar trebui să apere obiective foarte ambițioase de reducere a emisiilor din sectorul maritim, atât la nivel internațional, cât și la nivelul UE;
- L. întrucât tehnologiile și soluțiile ecologice ar trebui adaptate la diversele tipuri de navă și segmente navale; întrucât cercetarea, investițiile și sprijinul adecvat sunt fundamentale pentru a asigura soluții inovatoare și o tranziție sustenabilă a sectorului maritim;
- M. întrucât investițiile publice și private legate de decarbonizarea sectorului maritim trebuie să respecte Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și principiile-cheie ale tranziției juste, cum ar fi crearea unor locuri de muncă de calitate, garanții privind recalificarea și relocarea și măsuri structurale în materie de sănătate și siguranță pentru toți lucrătorii, cu un accent deosebit asupra oportunităților pentru femei și tinerii lucrători în scopul diversificării forței de muncă în sectorul maritim; întrucât formarea adecvată și condițiile de muncă decente pentru personalul din sectorul maritim sunt fundamentale, printre altele, pentru a preveni incidentele, inclusiv incidentele de mediu;
- N. întrucât Comisia este în curs de a realiza o evaluare a impactului integrării transportului maritim în sistemul european de comercializare a certificatelor de emisii (ETS);
- O. întrucât sectorul transportului maritim necesită o tranziție neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2050 pentru a îndeplini obiectivele Pactului verde;

### ***Mecanisme de stimulare a energiei curate***

- 1. deplânge denaturarea concurenței pe piața europeană între combustibilii fosili, care beneficiază de un tratament fiscal mai favorabil, și combustibili alternativi ecologici din surse regenerabile; invită Comisia să remedieze această situație, propunând să se restabilească normele privind concurența loială și echitabilă, prin aplicarea principiului „poluatorul plătește” în sectorul transportului maritim și promovând și stimulând mai mult, inclusiv prin scutiri fiscale, utilizarea acelor alternative la combustibilii grei care

---

<sup>9</sup> Al patrulea studiu OMI privind GES.

reduc considerabil impactul asupra climei și al mediului în sectorul maritim;

2. recunoaște impactul utilizării păcurii grele; subliniază necesitatea de a combate în mod eficace emisiile de combustibil ale navelor și de a elimina treptat utilizarea păcurii grele în transportul maritim, nu numai a combustibilului în sine, ci și ca substanță de amestec pentru combustibilii marini; ia act de necesitatea neutralității tehnologice, atât timp cât aceasta este în concordanță cu obiectivele de mediu ale UE; ia act de faptul că transportul maritim este afectat de lipsa unor criterii adecvate, armonizate la nivelul UE, de eliminare a deșeurilor; reliefează necesitatea de a se preveni relocarea emisiilor de dioxid de carbon și de a se menține competitivitatea sectorului european al transportului maritim;
3. reamintește că sectorul maritim ar trebui să contribuie la eforturile Uniunii de reducere a emisiilor de GES, asigurând în același timp competitivitatea sectorului; subliniază necesitatea de a utiliza și de a investi în toate opțiunile ușor de implementat pentru reducerea emisiilor maritime, inclusiv în tehnologiile de tranziție, ca alternative la păcura grea, în paralel cu găsirea și finanțarea unor alternative pe termen lung cu emisii zero; recunoaște importanța tehnologiilor de tranziție, cum ar fi GNL și infrastructura GNL, pentru o tranziție treptată către alternative cu emisii zero în sectorul maritim;
4. reamintește angajamentul Uniunii de a realiza neutralitatea climatică până în 2050, în conformitate cu Acordul de la Paris; subliniază, în acest sens, rolul de lider al UE și necesitatea de a negocia reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de sectorul transportului maritim și la nivel internațional, în cadrul OMI, având în vedere dimensiunea internațională și competitivă a sectorului transportului maritim; reamintește pozițiile anterioare ale Parlamentului cu privire la includerea sectorului maritim în EU ETS; subliniază, în acest sens, că includerea sectorului maritim european în EU ETS<sup>10</sup> ar trebui să se bazeze pe o evaluare cuprinzătoare a impactului, care să ia în considerare în mod adecvat, printre altele, competitivitatea operatorilor și a întreprinderilor din UE, ocuparea forței de muncă în sectorul maritim și riscul relocării emisiilor de dioxid de carbon; propune canalizarea majorității veniturilor din ETS legate de sectorul maritim către finanțarea unui program de reînnoire și modernizare a flotei și a unui program de cercetare și inovare pentru a îmbunătăți eficiența energetică a navelor și a sprijini investițiile în tehnologii și infrastructuri inovatoare și de economisire a energiei în vederea decarbonizării sectorului maritim al UE, inclusiv a transportului maritim pe distanțe scurte și a porturilor, precum și implementarea de combustibili alternativi ecologici și de investiții legate de transportul naval;
5. invită Comisia să facă uz de influența sa în cadrul OMI pentru a realiza un program de compensare a emisiilor de dioxid de carbon în transportul maritim internațional și să asigure o traiectorie realistă a reducerii emisiilor;
6. solicită Comisiei să abordeze, în inițiativa maritimă FuelEU, nu numai intensitatea carbonului din combustibili, ci și măsurile tehnice și operaționale care ar crește eficiența navelor și a operațiunilor acestora; reamintește că, în contextul revizuirii Regulamentului (UE) 2015/757, Parlamentul a solicitat companiilor de transport maritim să reducă emisiile cu 40 % până în 2030, ca medie pentru toate navele aflate în responsabilitatea lor, în comparație cu performanța medie pe categorie de nave de aceeași mărime și de același tip; adaugă că inițiativa ar trebui să includă, de asemenea, o abordare bazată pe

---

<sup>10</sup> Directiva 2003/87/CE.

ciclul de viață, care să integreze toate emisiile de GES; subliniază că acei combustibili alternativi care nu ating pragul de -70 % pe ciclul de viață prevăzut de Directiva privind energia din surse regenerabile II nu ar trebui să fie autorizați în conformitate cu reglementările;

### ***Porturi și mărfuri***

7. reamintește că trebuie stimulată cooperarea dintre toate părțile interesate și schimbul de bune practici între porturi, sectorul transportului maritim, precum și furnizorii de combustibili și de energie, în vederea dezvoltării unui cadru politic general pentru decarbonizarea porturilor și a zonelor de coastă; îndeamnă autoritățile portuare să introducă modalități de gestionare sustenabile și să le certifice prin metode care să integreze analiza ciclului de viață a serviciilor portuare, după modelul declarației de mediu pentru produse;
8. subliniază că teritoriile de peste mări, inclusiv regiunile ultraperiferice și țările și teritoriile de peste mări, precum și porturile situate pe aceste teritorii, au o importanță primordială pentru suveranitatea europeană și pentru comerțul maritim european și internațional, având în vedere poziția lor strategică; subliniază că factorii determinanți ai investițiilor pentru aceste porturi sunt foarte diverși, variind de la sprijinirea rolului lor clasic de primire a navelor (încărcare, descărcare, depozitare și transport de mărfuri) la asigurarea unor conexiuni multimodale, construirea de infrastructuri legate de energie, consolidarea rezilienței la schimbările climatice și ecologizarea și digitalizarea globală a navelor; solicită investiții suplimentare în porturile situate pe teritoriile de peste mări, în scopul transformării lor în cluster strategice pentru transportul multimodal, generarea de energie, depozitare și distribuție, precum și pentru turism;
9. evidențiază dimensiunea transfrontalieră a porturilor maritime; subliniază rolul porturilor, ca fiind cluster care reunesc toate modurile de transport, energia, industria și economia albastră; recunoaște dezvoltarea sporită a cooperării și a creării de cluster portuare;
10. ia act de rolul pozitiv al clusterului maritim european și de evoluțiile pozitive la nivel internațional în sprijinirea inovării și reducerea emisiilor generate de transportul maritim, și invită Comisia și statele membre să sprijine inițiativele care contribuie la aceste evoluții pozitive;
11. solicită Comisiei să sprijine, prin intermediul legislației, obiectivul poluării zero (emisii de GES și poluanți atmosferici) la dană și să promoveze dezvoltarea și implementarea de soluții curate, multimodale în porturi, folosind o abordare bazată pe coridoare; invită Comisia, în special, să ia măsuri rapide pentru a reglementa accesul în porturile UE al navelor celor mai poluante, pe baza cadrului Directivei privind controlul statului portului, și să stimuleze și să sprijine utilizarea alimentării la țarm cu energie electrică, folosind energie electrică curată sau orice alte tehnologii de economisire a energiei cu efect considerabil asupra reducerii emisiilor de GES și a poluanților atmosferici; regretă amânarea revizuirii Directivei 2014/94/UE; îndeamnă Comisia să propună o revizuire a Directivei 2014/94/UE, cât mai curând posibil, în vederea includerii unor stimulente pentru ca atât statele membre, cât și porturile să dezvolte infrastructura necesară; solicită Comisiei să propună și o revizuire a Directivei 2003/96/CE;
12. invită Comisia să elaboreze o strategie privind porturile cu emisii zero și să sprijine

inițiativele ascendente, inclusiv măsurile de favorizare a dezvoltării unor industrii portuare specializate în economia circulară, care să permită, în special, o mai bună valorificare a deșeurilor provenite de la nave, recuperate și prelucrate în porturi;

13. invită Comisia să promoveze, în cadrul Pactului verde, o tranziție modală către transportul maritim pe distanțe scurte, la fel ca în cazul transportului feroviar și fluvial, ca alternativă sustenabilă la transportul rutier și aerian de mărfuri și pasageri; subliniază rolul important al transportului maritim pe distanțe scurte în realizarea obiectivelor transferului modal de reducere a congestiunii și a emisiilor provenite din transporturi și ca un prim pas către realizarea unui mod de transport cu emisii zero; subliniază importanța lansării, în acest scop, a unei strategii la nivelul Uniunii de reînnoire și modernizare a flotei, pentru a promova tranziția sa ecologică și digitală și pentru a stimula competitivitatea sectorului european al tehnologiilor maritime; reamintește, în acest sens, necesitatea existenței unei rețele de infrastructuri care să poată sprijini această capacitate intermodală, ceea ce presupune îndeplinirea angajamentelor privind rețeaua TEN-T, în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE);
14. subliniază că stimularea unor legături fluide de transport multimodal între porturi și rețeaua TEN-T, precum și îmbunătățirea interoperabilității între diferitele moduri de transport, ar elimina blocajele și ar reduce congestiunea; subliniază importanța porturilor maritime și interioare, ca noduri strategice și multimodale ale rețelei TEN-T;
15. solicită, de asemenea, elaborarea unei strategii clare pentru a promova transportul de mărfuri pe căile navigabile ro-ro, reducând astfel prezența vehiculelor grele pe șosele; încurajează Comisia să ia măsuri mai concrete pentru a-și combina politica maritimă, în scopul evitării transportului rutier lung și dăunător mediului pe întregul continent, încurajând livrările mai aproape de piețele de destinație finală, prin intermediul porturilor mai mici;
16. invită Comisia să redefinească conceptul de autostrăzi maritime, ca parte integrantă a rețelei TEN-T, deoarece acesta este esențial pentru a se facilita legăturile maritime și serviciile pe distanțe scurte, ca alternative durabile la transportul terestru, și pentru a se facilita cooperarea porturilor maritime, precum și conectarea lor cu hinterlandul, simplificând criteriile de acces, mai ales conexiunile dintre porturile din afara rețelei centrale, acordând sprijin financiar important legăturilor maritime, ca alternativă la transportul terestru, și asigurând conectarea lor la rețelele feroviare;
17. este de opinie că un sector european sustenabil al transportului maritim și o infrastructură orientată spre viitor, care să includă rețeaua TEN-T și viitoarea extindere a acesteia, sunt cruciale pentru a realiza o economie neutră climatic; subliniază că o creștere procentuală a transportului de mărfuri pe apă, astfel cum se preconizează în Pactul verde european, are nevoie de un plan concret de investiții al UE și de măsuri concrete la nivelul Uniunii;

### ***Zonele de control al emisiilor și OMI***

18. subliniază că, din perspectiva sănătății și a mediului, este urgentă instituirea unei zone de control al emisiilor de sulf (SECA) care să includă toate țările mediteraneene; invită Comisia și statele membre să sprijine în mod activ transmiterea către OMI a unei propuneri de instituire a acestei zone înainte de 2022; îndeamnă statele membre să sprijine, de asemenea, principiul adoptării rapide a unei zone de control al emisiilor de



azot (NECA) care să vizeze reducerea emisiilor de azot în Marea Mediterană;

19. invită Comisia să prevadă extinderea acestor zone de control al emisiilor la toate mărilor Uniunii, pentru a reduce omogen nivelul permis al emisiilor de NO<sub>x</sub> și SO<sub>x</sub> provenind de la nave; evidențiază că reducerea cumulată a emisiilor de oxizi de sulf și de oxizi de azot are un efect direct asupra reducerii particulelor fine de materie (PM10 și PM 2,5);
20. subliniază faptul că UE ar trebui să dea un exemplu prin adoptarea unor cerințe juridice ambițioase în materie de transport maritim curat, susținând și solicitând totodată, în forumuri internaționale precum OMI, luarea unor măsuri cel puțin la fel de ambițioase, care să îi permită sectorului transportului maritim să își elimine treptat emisiile de GES pe plan mondial, în conformitate cu Acordul de la Paris;

### *Nave și propulsie*

21. invită Comisia, proprietarii de nave și operatorii navelor să asigure punerea în aplicare a tuturor măsurilor tehnice și operaționale disponibile pentru a realiza eficiența energetică, în special optimizarea vitezei, inclusiv reducerea vitezei de navigare, unde e cazul, inovarea în optimizarea hidrodinamicii drumurilor navigabile, introducerea unor noi metode de propulsie, cum ar fi tehnologiile de propulsie eoliană, optimizarea navelor și optimizarea în cadrul lanțului logistic din sectorul maritim;
22. subliniază că, în sectorul maritim, armatorul nu este întotdeauna și persoana sau entitatea care exploatează nava din punct de vedere comercial; consideră, prin urmare, că principiul „poluatorul plătește” ar trebui să se aplice părții responsabile de exploatarea comercială a navei, care ar trebui să poată fi trasă la răspundere, mai exact entității comerciale care plătește combustibilul consumat de navă, cum ar fi armatorul, administratorul, navlositorul de timp sau navlositorul navei nude;
23. constată că digitalizarea și automatizarea sectorului maritim, a porturilor și a navelor ar putea contribui în mod semnificativ la reducerea emisiilor din acest sector și joacă un rol esențial în decarbonizarea acestuia, în concordanță cu ambițiile Pactului verde, în special prin intensificarea schimburilor de date actualizate și verificate, care pot fi utilizate pentru a efectua operațiuni tehnice și de întreținere, de exemplu în scopul de a prezice care este modul cel mai eficient, în termeni de consum de combustibil, pentru exploatarea unei nave pe o rută specifică și pentru optimizarea escalelor în port, ceea ce contribuie la reducerea timpului de așteptare în porturi și, prin urmare, a emisiilor; subliniază că digitalizarea trebuie utilizată ca mijloc de consolidare a cooperării între părțile interesate din sector, sporindu-se astfel eficiența energetică a navelor, pentru a le permite să respecte standardele privind controlul emisiilor și pentru a facilita gestionarea riscurilor de mediu; solicită să se ia măsuri și să se investească în digitalizare, cercetare și inovare, în special pentru dezvoltarea și implementarea transfrontalieră armonizată a sistemelor de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (VTMIS); constată că, odată cu răspândirea digitalizării și automatizării în industria navală, cerințele și abilitățile necesare pentru locurile de muncă individuale se vor schimba; evidențiază că aceste abilități și cunoștințe diferite, în special în legătură cu tehnologia informației, vor fi solicitate navigatorilor, fiind necesare pentru a garanta siguranța navelor și eficiența operațiunilor;
24. salută stabilirea de către OMI, la 1 ianuarie 2020, a unei noi limite a conținutului de sulf

din combustibili la 0,5 % și subliniază că aceasta nu ar trebui să ducă la o deplasare a poluării aerului în apă; invită, prin urmare, Comisia și statele membre, în conformitate cu Directiva (UE) 2019/883, să acționeze la nivelul OMI în favoarea unei analize aprofundate a efectelor asupra mediului ale evacuării în mare a apelor uzate din instalațiile de filtrare cu circuit deschis, precum și a altor reziduuri de încărcătură, și să se asigure că acestea sunt colectate și prelucrate în mod corespunzător în instalațiile portuare de preluare; în acest sens, încurajează ferm statele membre să stabilească interdicții de deversare a apelor reziduale provenite de la instalațiile de filtrare cu circuit deschis și a anumitor reziduuri de încărcătură în apele lor teritoriale, în conformitate cu Directiva 2000/60/CE; subliniază că ar trebui favorizate de la bun început soluțiile durabile, pe baza evaluării ciclului de viață; remarcă faptul că scopul în sine al instalațiilor de filtrare cu circuit deschis este de a combate poluarea aerului și că au fost efectuate investiții în acest domeniu; subliniază că utilizarea instalațiilor de filtrare cu circuit deschis are un impact asupra mediului și salută faptul că, în prezent, OMI studiază impactul lor pe termen lung; invită Comisia, în acest sens, să pună în aplicare, pe baza unei evaluări a impactului, eliminarea treptată a instalațiilor de filtrare cu circuit deschis, pentru a putea respecta limitele de emisii, în conformitate cu cadrul OMI și Convenția MARPOL;

25. îndeamnă Comisia să integreze sistemele auxiliare de propulsie, inclusiv eoliene și solare, în viitoarea inițiativă FuelEU în domeniul maritim; o invită să evalueze inițiativele și proiectele actuale de transport maritim de mărfuri cu veliere și să permită ca sistemele de transport prin propulsie să fie eligibile pentru finanțarea europeană;
26. invită Comisia să introducă măsuri, însoțite de finanțarea necesară, care să permită șantierelor navale europene să facă investiții suplimentare în procese sustenabile, sociale și digitalizate de producție a navelor și în industria reparațiilor navale, care are o importanță strategică pentru crearea locurilor de muncă, sprijinind astfel tranziția către un model de economie circulară care să ia în considerare întregul ciclu de viață al navelor; subliniază importanța sprijinirii și dezvoltării de soluții sustenabile în UE vizând producerea și dezmembrarea navelor, în acord cu noul Plan de acțiune pentru economia circulară; subliniază, în acest sens, că șantierele navale ar trebui să acționeze cu diligența necesară în lanțurile lor valorice din interiorul și din afara UE, în conformitate cu standardele OCDE și ale ONU, astfel încât să poată fi evitate efectele negative asupra mediului generate de dezmembrarea navelor;

### ***Finanțările europene***

27. invită Comisia să sprijine, în cadrul programelor sale de finanțare europene și, în special, al programelor Orizont Europa și InvestEU, cercetarea și introducerea de tehnologii și combustibili curați; subliniază potențialul energiei electrice din surse regenerabile suplimentare, inclusiv hidrogenul verde, amoniacul și propulsia eoliană; subliniază, în această privință, implicațiile financiare ale tranziției către combustibili alternativi ecologici, atât pentru industria navală, cât și pentru lanțul terestru de aprovizionare cu combustibili și pentru porturi; consideră că porturile sunt centre naturale pentru producția, depozitarea, distribuția și transportul de combustibili alternativi ecologici; solicită ca cererile de propuneri de proiecte din „Pactul verde”, lansate de Comisie în cadrul Orizont 2020, să fie reînnoite, în special pentru a ecologiza sectorul maritim și a sprijini cercetarea, inovarea și implementarea alternativelor la combustibilii grei care să reducă în mod considerabil impactul asupra climei și mediului în sectorul maritim;

28. solicită Comisiei ca proiectele care vizează decarbonizarea transportului maritim și reducerea emisiilor poluante, inclusiv infrastructura și instalațiile portuare necesare, să fie eligibile în cadrul politicii de coeziune și prin intermediul fondurilor structurale și de investiții europene, al MIE și al Pactului verde, și să pună la dispoziție fonduri și stimulente pentru a sprijini sectorul maritim în tranziția către o economie fără emisii de dioxid de carbon, ținând seama de dimensiunea socială a transformării; subliniază că este important să se creeze sinergii și complementarități între diferitele soluții de finanțare ale UE, fără a se crea sarcini administrative inutile, care ar descuraja investițiile private și, prin urmare, ar încetini progresul tehnologic și deci îmbunătățirea eficienței costurilor; invită Comisia să promoveze o industrie maritimă europeană ecologică pe teritoriul UE și să investească în aceasta, ca parte a planului său european de redresare industrială, luând inițiativa în dezvoltarea unor noi nave proiectate ecologic, renovarea și modernizarea navelor existente și dezmembrarea;
29. consideră că orice proces realist de tranziție către obiectivul de reducere la zero a emisiilor trebuie să se bazeze pe implicarea și participarea factorilor interesați din sector și pe un sprijin comunitar, concretizat printr-un buget adecvat, și prin dialog, flexibilitate și diligență, în vederea impulsivării reformelor de reglementare necesare; consideră că aceste condiții sunt esențiale pentru a încuraja o cooperare strategică axată pe sustenabilitate, prin intermediul unor instrumente precum parteneriatul programat în comun „transport maritim cu emisii zero”;
30. reamintește că obiectivele de decarbonizare și de transfer modal trebuie sprijinite prin MIE, care trebuie să beneficieze de resurse bugetare sporite;
31. regretă, în acest sens, decizia Consiliului de a reduce alocarea bugetară pentru programele orientate spre viitor, cum ar fi MIE, InvestEU și Orizont Europa; constată că ambițioasa agendă de decarbonizare a UE trebuie să fie sprijinită prin fonduri și instrumente de finanțare corespunzătoare;
32. reamintește că Banca Europeană de Investiții (BEI) oferă sprijin pentru împrumuturi de capital atractive; consideră, cu toate acestea, că pragul pentru finanțarea proiectelor la scară mică ar trebui redus; subliniază, în acest sens, că programul „Green Shipping Guarantee” (Garanția pentru transportul maritim verde- GSG), care vizează accelerarea investițiilor în tehnologii mai ecologice de către companiile maritime europene, ar trebui să ofere sprijin și pentru tranzacțiile mai mici, inclusiv condiții mai flexibile de creditare; în plus, consideră că BEI ar trebui să ofere constructorilor de nave finanțare atât înainte, cât și după livrare, ceea ce ar îmbunătăți considerabil implementarea și viabilitatea proiectelor;
33. subliniază faptul că, având în vedere tranziția către decarbonizare și sistemele de încurajare a energiei curate în sectorul transportului maritim, ar fi nevoie de recalificarea și formarea lucrătorilor; reamintește că ar trebui să se prevadă finanțarea din partea Uniunii și a statelor membre în acest domeniu; încurajează Comisia să creeze o rețea a Uniunii pentru schimbul de bune practici privind modalitățile de adaptare a forței de muncă la noile nevoi ale sectorului;
34. sprijină revizuirea de către Comisie a orientărilor privind ajutoarele de stat în toate sectoarele relevante, inclusiv în sectorul transporturilor și, în special, în cel maritim,

pentru a atinge obiectivele Pactului verde european, prin aplicarea principiului tranziției echitabile și permițând guvernelor naționale să sprijine în mod direct investițiile în decarbonizare și în energia curată; invită Comisia să examineze dacă scutiile fiscale actuale permit condiții de concurență neloială intersectorială; îndeamnă Comisia să prezinte clarificări în ceea ce privește ajutorul de stat pentru proiectele sustenabile în domeniul naval;

35. scoate în evidență consecințele economice ale pandemiei de COVID-19 pentru sectorul transportului pe apă, în special al transportului colectiv de călători; invită statele membre să includă sectorul transportului pe apă ca prioritate în planurile lor naționale de redresare, pentru a se asigura că acesta poate avea acces extins la resursele alocate în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență; solicită, de asemenea, Comisiei să inventarieze inițiativele de investiții inteligente pentru redresarea durabilă și rezilientă a sectorului;

### ***Controlul și punerea în aplicare***

36. invită Comisia să asigure transparența și disponibilitatea informațiilor privind impactul asupra mediului și performanța energetică a navelor și să evalueze instituirea unui sistem de etichetare european, în concordanță cu măsurile luate la nivelul OMI, care să vizeze reducerea eficace a emisiilor și să ajute sectorul prin îmbunătățirea accesului la finanțare, împrumuturi și garanții, bazate pe performanțele sale în materie de emisii și îmbunătățirea monitorizării emisiilor, crearea de beneficii prin încurajarea autorităților portuare să diferențieze taxele de utilizare a infrastructurii portuare, și creșterea atractivității sectorului; în plus, subliniază necesitatea de a promova, dezvolta și pune în aplicare în continuare sistemul „navelor ecologice”, care ar trebui să țină seama de reducerea emisiilor, de tratarea deșeurilor și de impactul asupra mediului, în special prin schimbul de experiență și de expertiză;
37. invită Comisia să propună o revizuire a directivei privind controlul statului portului până cel târziu la sfârșitul anului 2021, astfel cum prevede programul de lucru al Comisiei pe 2021, pentru a permite controlul mai eficient și mai temeinic al navelor și proceduri simplificate, inclusiv stimulente pentru respectarea normelor de mediu, sociale, de sănătate publică, de drept al muncii, de siguranță la bord pentru navele care fac escală într-un port din UE, atât pentru navigatori, cât și pentru docheri, precum și posibilitatea unor sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive, care să țină seama de legislația în domeniul mediului, al sănătății publice, precum și de dreptul fiscal și social;
38. solicită Comisiei ca, în coordonare cu OIM, să consolideze capacitățile țărilor terțe în ceea ce privește inspecțiile și aplicarea legii și să lanseze, împreună cu partenerii sociali, campanii de sensibilizare cu privire la drepturile și obligațiile care decurg din Convenția privind munca în domeniul maritim; invită Comisia să promoveze crearea de către OIM a unei baze de date care să conțină constatările făcute în urma inspecțiilor și plângerile depuse de navigatori, pentru a-i ajuta pe navigatori și pe proprietarii de nave să se orienteze către serviciile de recrutare și plasare cu cea mai bună reputație, conforme cu Convenția privind munca în domeniul maritim;
39. subliniază potențialul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), împreună cu sistemul său prin satelit „Safe Sea Net”, în ceea ce privește monitorizarea poluării cu petrol și a deversărilor ilegale de reziduuri de combustibili în mare și a aplicării

Regulamentului (UE) 2015/757; evidențiază că, în acest domeniu, este esențială cooperarea regională, inclusiv cu țări terțe, în special în Marea Mediterană; invită, prin urmare, Comisia să consolideze schimbul de informații și cooperarea între țări;

40. subliniază că parteneriatul avut în vedere în contextul retragerii Regatului Unit din UE ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile, în domeniul mediului și în cel social, fără a cauza perturbări ale legăturilor de transport comerciale, inclusiv controale vamale eficiente, care să nu afecteze competitivitatea flotei UE și să asigure buna derulare a operațiunilor de export și de import între porturile din Regatul Unit și cele ale Uniunii;

o

o o

41. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

## EXPUNERE DE MOTIVE

Deși joacă un rol esențial în economia europeană, în condițiile în care 90 % din mărfurile care sosesc în UE intră pe cale maritimă sau portuară, transporturile maritime constituie marele absent în cadrul acordului de la Paris privind schimbările climatice și al legislației UE privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Este, de asemenea, mijlocul de transport care utilizează unul dintre cei mai poluanți combustibili de pe piață: păcura grea.

Cu 940 milioane de tone de CO<sub>2</sub> pe an și 2,5 % din emisiile mondiale de gaze cu efect de seră la activ, miza este totuși foarte importantă. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât previziunile privind emisiile viitoare din acest sector arată că acestea vor crește cu între 50 % și 250 % până în 2050, în absența unor măsuri drastice.

Impactul acestui sector asupra poluării atmosferice ar trebui, de asemenea, luat în considerare. Într-adevăr, a fost stabilită o legătură clară între gazele de eșapament ale navelor și mai multe boli cardiovasculare și respiratorii. În fiecare an, în Europa, emisiile generate de transportul maritim cauzează aproape 60 000 de decese și costuri în valoare de 58 miliarde EUR pentru serviciile de sănătate.

Prin urmare, este necesar să se limiteze și să se reglementeze emisiile generate de transportul maritim, și nu doar emisiile de CO<sub>2</sub>, ci și emisiile de sulf, metan, oxizi de azot și particule în suspensie.

Investițiile legate de decarbonizarea sectorului maritim trebuie să respecte și principiile-cheie ale tranziției juste, cum ar fi crearea unor locuri de muncă de calitate și măsuri solide în materie de sănătate și siguranță pentru toți lucrătorii.

Misiunea acestui raport din proprie inițiativă este de a propune o foaie de parcurs, la nivelul Uniunii, cu măsuri concrete de limitare a emisiilor din sectorul maritim. În opinia mea, a fost esențial să se demonstreze, prin intermediul acestui raport, că măsurile de la nivel european sunt esențiale pentru ecologizarea acestui sector, considerat de prea multe ori ca fiind strict internațional.

Raportarea propune să se abordeze mai multe aspecte tematice esențiale pentru a integra cu adevărat transportul maritim în Pactul verde.

Energia reprezintă o temă-cheie; utilizarea combustibililor proveniți din surse regenerabile de energie trebuie să devină obligatorie și mai atractivă. Prin urmare, raportarea salută poziția adoptată de Parlamentul European cu privire la Regulamentul MRV în cadrul sesiunii plenare din septembrie 2020, care a aprobat intrarea deplină a sectorului maritim în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), până la 1 ianuarie 2022.

Deși este esențială, reglementarea combustibililor trebuie să fie combinată cu măsuri de reducere a emisiilor provenite de la nave. În acest sens, raportarea consideră că este foarte important ca, în viitoarea propunere a Comisiei Europene privind FuelEU Maritime să fie inclus un obiectiv dublu de reducere a emisiilor, care să țină seama atât de combustibili, cât și de eficiența navelor.

Este vorba despre întregul ciclu de viață al navelor pe care trebuie să-l revizuiți, din etapa de

proiectare până la dezmembrare. Raportoarea solicită Comisiei Europene să creeze, în acest sens, o industrie europeană a dezmembrării navelor și să nu mai trimită această activitate extrem de poluantă țărilor terțe.

Reducerea impactului sectorului maritim asupra calității aerului și a sănătății cetățenilor necesită, de asemenea, emisii mai scăzute în porturi și zone de coastă. Prin urmare, solicit Comisiei Europene să facă obligatorie alimentarea cu energie furnizată de rețeaua terestră pentru navele aflate la dană sau să utilizeze orice altă energie din surse regenerabile pentru a atinge obiectivul privind emisiile zero în dană și pentru a realiza o strategie privind porturile cu emisii zero.

Comisia s-a angajat în mod repetat să propună o inițiativă care restricționează accesul la porturi al navelor celor mai poluante; raportoarea nu poate decât să o încurajeze să ia măsuri rapide în acest sens, în special referitor la navele mari de croazieră.

Instituirea unui spațiu de emisie controlat (ECA) în Marea Mediterană, dar și în toate mările europene, reprezintă o măsură-cheie care are scopul de a reduce impactul acestui sector asupra sănătății cetățenilor, precum și asupra biodiversității mărilor Uniunii și pentru a armoniza limitele de NO<sub>x</sub> și SO<sub>x</sub> în toate mările europene.

În cele din urmă, aceste modificări trebuie să fie însoțite și sprijinite de o finanțare europeană substanțială, vizând decarbonizarea sectorului și o mai bună cooperare între diferiții actori din cadrul acestuia.



11.11.2020

## **AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ**

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la măsurile tehnice și operaționale pentru un transport maritim mai eficient și mai curat

(2019/2193(INI))

Raportor: Javi López

### **SUGESTII**

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

- A. întrucât oceanele sănătoase și conservarea și refacerea ecosistemelor acestora sunt esențiale pentru umanitate, deoarece reglează clima, produc cel puțin jumătate din oxigenul din atmosfera Pământului, sunt gazde ale biodiversității, sunt surse de securitate alimentară și sănătate umană la nivel global și constituie sursa unor activități economice, inclusiv pescuitul, transportul, comerțul, turismul, energia din surse regenerabile și produsele medicale, care ar trebui să aibă la bază principiul sustenabilității; întrucât impactul economic total al sectorului maritim al UE a contribuit cu 149 de miliarde de euro la PIB-ul UE în 2018 și sprijină mai mult de 2 milioane de locuri de muncă<sup>1</sup>;
- B. întrucât, în 2018, sectorul transportului maritim a avut un impact economic direct, asigurând 685 000 de locuri de muncă pe mare și pe uscat în cadrul UE<sup>2</sup>;
- C. întrucât, în 2018, sectorul maritim al UE a contribuit la PIB-ul UE cu 54 de miliarde de euro<sup>3</sup>;
- D. întrucât pentru fiecare 1 milion de euro din PIB creat de sectorul maritim se generează alte 1,6 milioane de euro altundeva în economia UE<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Valoarea economică a industriei UE de transport maritim).

<sup>2</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Valoarea economică a industriei UE de transport maritim).

<sup>3</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Valoarea economică a industriei UE de transport maritim).

<sup>4</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Valoarea economică a industriei UE de transport maritim).



- E. întrucât transportul maritim are o importanță strategică, deoarece 90 % din bunuri sunt transportate pe mare în toată lumea și 70 % din aceste transporturi maritime au loc în apele europene;
- F. întrucât 40 % din flota mondială, pe baza tonajului brut, este controlată de UE<sup>5</sup>;
- G. întrucât se preconizează că emisiile globale de CO<sub>2</sub> generate de transportul maritim vor crește cu între 90 % și 130 % din emisiile din 2008 până în 2050, în cazul în care se păstrează status-quo-ul<sup>6</sup>; întrucât se preconizează că emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transportul maritim la nivel european vor crește cu 86 % față de nivelurile din 1990 până în 2050 dacă nu se iau măsuri suplimentare; întrucât se estimează că emisiile de gaze cu efect de seră (GES) generate de transportul maritim reprezintă între 2 % și 3 % din totalul emisiilor globale de gaze cu efect de seră; întrucât emisiile de GES provenite din transportul maritim au crescut deja cu 9,6 % între 2012 și 2018, înregistrând inclusiv o creștere accentuată de 150 % a emisiilor de metan din cauza înmulțirii numărului de nave care folosesc gaz natural lichefiat (GNL)<sup>7</sup>; întrucât, potrivit raportului special al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) referitor la încălzirea globală de 1,5°C, probabilitatea de a putea limita încălzirea planetară la 1,5 °C este de 66 % dacă emisiile de CO<sub>2</sub> produse începând cu 2018 rămân limitate la valori cuprinse între 420 GtCO<sub>2</sub> și 570 GtCO<sub>2</sub> și de 50 % dacă emisiile produse începând cu 2018 rămân limitate la valori cuprinse între 580 GtCO<sub>2</sub> și 770 GtCO<sub>2</sub>, în funcție de temperatura de referință utilizată (temperatura medie globală la suprafață sau temperatura medie globală a aerului) și fără a ține seama de retroacțiunile sistemului terestru și de diversele incertitudini<sup>8</sup>; întrucât, având în vedere că durata medie de viață a unei nave poate fi de 25 până la 30 de ani, deciziile de astăzi privind transportul maritim vor fi decisive pentru nivelul emisiilor din 2050; întrucât sectorul nu a fost inclus până acum în angajamentul Uniunii de a reduce emisiile de GES; întrucât intensitatea globală a carbonului, măsurată în medie pentru întregul transport maritim internațional, a scăzut cu 21 % și cu 29 % raportat la 2008, aceste valori reprezentând rata anuală de eficiență (AER), respectiv indicii eficienței energetice de exploatare (EEOI)<sup>9</sup>;
- H. întrucât transportul maritim are un impact considerabil asupra sănătății umane, a biodiversității marine și a mediului, inclusiv prin emisiile de poluanți atmosferici, cum ar fi oxizii de sulf (SO<sub>x</sub>), oxizii de azot (NO<sub>x</sub>) și particulele în suspensie; întrucât transportul maritim are un impact și asupra mediului, contribuind la schimbările climatice și ca urmare a diferitelor surse de poluare, în special degazificarea, motoarele lăsate să ruleze în porturi, deversarea de ape de balast, hidrocarburi, metale grele și substanțe chimice, containerele pierdute în larg și coliziunile cu cetacee, care, la rândul lor, afectează biodiversitatea și ecosistemele; întrucât reglementările Organizației Maritime Internaționale (OMI) care vizează reducerea emisiilor de SO<sub>x</sub> provenite de la nave au intrat în vigoare pentru prima dată în 2005 în temeiul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (Convenția MARPOL) și întrucât limitele

---

<sup>5</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Valoarea economică a industriei UE de transport maritim).

<sup>6</sup> Al patrulea studiu al OMI privind GES, 2020.

<sup>7</sup> Al patrulea studiu al OMI privind GES, 2020.

<sup>8</sup> Raportul special al IPCC privind încălzirea globală cu 1,5 °C, 2018.

<sup>9</sup> Al patrulea studiu al OMI privind GES, 2020.

emisiilor de SO<sub>x</sub> au devenit treptat mai restrictive, conținutul de sulf maxim admis fiind stabilit în prezent la 0,5 %, iar în zonele de control al emisiilor la 0,1 %; întrucât poluarea aerului cauzată de transportul maritim cauzează anual peste 50 000 de decese în UE<sup>10</sup> și, prin urmare, trebuie redusă și mai mult;

- I. întrucât sectorul maritim european ar trebui să contribuie și la lupta împotriva pierderii biodiversității și a degradării mediului, precum și la obiectivele noii Strategii a UE privind biodiversitatea pentru 2030;
  - J. întrucât sectorul transportului maritim este singurul sector al transporturilor care nu este reglementat la nivelul Uniunii;
  - K. întrucât combustibilii maritimi nu sunt impozitați; întrucât necesarul de energie electrică la bord este acoperit prin arderea combustibilului, chiar și atunci când navele sunt acostate; întrucât acest combustibil este scutit de taxe, spre deosebire de alimentarea cu energie electrică la țărm,
1. subliniază cu fermitate că toate sectoarele, inclusiv transportul maritim, trebuie să contribuie pe deplin la realizarea obiectivului climatic al Uniunii pentru 2030 și a obiectivului de atingere a neutralității climatice în UE până cel târziu în 2050, în conformitate cu eforturile Acordului de la Paris de a limita creșterea temperaturii la 1,5 °C; subliniază necesitatea unui obiectiv ambițios de reducere a emisiilor de GES până în 2050, cu mult peste nivelul de 50 % față de 2008 prevăzut de OMI; subliniază importanța de a stabili obiective obligatorii pentru o reducere lineară a emisiilor anuale de CO<sub>2</sub> pe unitate de transport efectuat și de a include urgent sectorul maritim în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), în conformitate cu amendamentele adoptate de Parlamentul European la 16 septembrie 2020 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a ține seama în mod corespunzător de sistemul global de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor<sup>11</sup>; subliniază că este important ca UE să adopte cât mai curând posibil măsuri adecvate și eficiente pentru a decarboniza transportul maritim, insistând, în același timp, asupra faptului că Comisia ar trebui să își încurajeze partenerii să dea dovadă de mai multă ambiție, inclusiv la nivelul OMI, pentru a găsi soluții globale; atrage atenția asupra faptului că ar trebui să se încheie acorduri la nivel mondial, însă Uniunea ar trebui să poată adopta măsuri mai stricte pe teritoriul său;
  2. invită toți proprietarii și operatorii de nave să pună în aplicare toate măsurile operaționale și tehnice disponibile pentru a îmbunătăți eficiența energetică și a reduce emisiile generate de transportul maritim pe termen scurt; îndeamnă, în special, să se adopte rapid măsuri precum reducerea vitezei de navigare și optimizarea vitezei, propulsia eoliană, acoperirile antivegetative, electrificarea din surse regenerabile și stocarea energiei, dar și digitalizarea și optimizarea logisticii, aplicând în același timp în mod constant principiul „eficiența energetică pe primul loc” și principiul cumpărării energetice; solicită să se apeleze într-o mai mare măsură la planul de gestionare a eficienței energetice a navelor (SEEMP) și la indicele eficienței energetice de proiectare

---

<sup>10</sup> Brandt, J., Silver, J. D., and Frohn, L. M., ‘Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System. CEEH Scientific Report No 3’, 2011.

<sup>11</sup> Texte adoptate, P9\_TA(2020)0219.

(EEDI); evidențiază că toate măsurile operaționale și tehnice disponibile în prezent sunt necesare pe termen scurt și mediu, însă că, pe termen lung, combustibilii sustenabili alternativi sunt necesari pentru ca sectorul maritim să îndeplinească obiectivele Acordului de la Paris; atrage atenția asupra faptului că statele membre au nevoie de sprijinul Comisiei pentru a moderniza sectorul; invită Comisia să instituie un sistem global de etichetare la nivelul Uniunii în ceea ce privește performanța de mediu a navelor și să stabilească standardele tehnice relevante, în conformitate cu amendamentele adoptate de Parlament la 16 septembrie 2020, pentru a stimula reducerea emisiilor și a spori transparența informațiilor; invită Comisia să dezvolte o etichetă europeană privind transportul produselor, în cooperare cu proprietarii de nave, cu alte părți interesate și cu experți independenți, pentru a informa consumatorii cu privire la impactul transportului maritim asupra mediului în cazul produselor pe care le achiziționează; consideră că o astfel de etichetă ar sprijini tranziția ecologică și energetică a sectorului transportului maritim, deoarece ar oferi o modalitate fiabilă și transparentă de informare a consumatorilor despre inițiative voluntare și ar încuraja consumatorii să achiziționeze produse transportate de proprietari de nave care și-au redus impactul asupra mediului, participând în același timp la economia circulară, de exemplu în ceea ce privește GES și emisiile de poluanți, poluarea fonică, gestionarea deșeurilor și a apei, pe baza evaluărilor ciclului de viață;

3. subliniază că tehnologiile digitale, cum ar fi sistemele de navigare mai avansate și sistemele de identificare automată, pot fi utilizate pentru operațiuni tehnice și de întreținere, de exemplu pentru a prezice modul cel mai eficient, din punctul de vedere al consumului de carburant, de operare a unei nave pe un anumit traseu, crescând astfel eficiența energetică a navelor încât să poată corespunde standardelor de control al emisiilor și facilita gestionarea riscurilor de mediu; subliniază și că digitalizarea prezintă un potențial ridicat în ceea ce privește noile tehnologii de optimizare a escalelor în port, care contribuie la reducerea timpilor de așteptare ai navelor în porturi și, implicit, a emisiilor;
4. constată că odată cu răspândirea digitalizării și automatizării în industria navală, cerințele și abilitățile necesare pentru locurile de muncă individuale se vor schimba; evidențiază că aceste abilități și cunoștințe diferite, în special în legătură cu tehnologia informației, vor fi solicitate navigatorilor fiind necesare pentru a garanta siguranța navelor și eficiența operațiunilor;
5. invită Comisia să instituie un instrument fiabil, precum o bază de date, pentru a evalua impactul navelor asupra mediului de-a lungul ciclului lor de viață, de la producție și exploatare până la dezmembrare și reciclare; consideră că o astfel de bază de date ar trebui să îi ofere sectorului transportului maritim informațiile relevante privind materialele, producția, consumul de energie, întreținerea și exploatarea, impactul sectorului în ceea ce privește efectul de seră, consumul de apă, acidifierea, eutrofizarea apelor etc., pentru a-i permite industriei să avanseze în proiectarea unor nave ecologice, promovând în același timp inovarea; este de opinie că acest instrument ar trebui să contribuie și la o economie circulară pentru nave și porturi și la o mai bună comunicare privind inițiativele sustenabile dezvoltate de sector, în conformitate cu o etichetă europeană privind transportul produselor;
6. invită Comisia să evalueze relevanța și fezabilitatea creării unui pavilion european cu

standarde comune, pentru a combate obținerea unor pavilioane de complezență și a sprijini elaborarea unor standarde internaționale mai favorabile din punct de vedere social și ecologic;

7. reamintește că transportul maritim este esențial pentru viața și dezvoltarea regiunilor ultraperiferice, prin conexiunile pe care le oferă și accesul la bunuri și servicii esențiale; subliniază că astfel de regiuni reprezintă „zone fierbinți” din punctul de vedere al biodiversității, care trebuie conservată; invită, prin urmare, Comisia să țină seama în mod corespunzător de regiunile ultraperiferice în momentul introducerii navelor mai ecologice și al realizării infrastructurii relevante;
8. încurajează dezvoltarea și introducerea de dispozitive electronice pentru a preveni și limita coliziunile cu cetacee, cum ar fi dispozitivele acustice de intimidare și supravegherea digitală vizând localizarea cetaceelor și partajarea informațiilor pertinente cu nave care se deplasează în zonă;
9. subliniază că ar trebui favorizate de la bun început soluțiile durabile, pe baza evaluării ciclului de viață; remarcă faptul că scopul în sine al instalațiilor de filtrare cu circuit deschis este de a combate poluarea aerului și că au fost efectuate investiții în acest domeniu; subliniază că utilizarea instalațiilor de filtrare cu circuit deschis are un impact asupra mediului și salută faptul că, în prezent, OMI studiază impactul lor pe termen lung; invită Comisia, în acest sens, să pună în aplicare, pe baza unor studii științifice și a principiului precauției, eliminarea treptată și interzicerea utilizării instalațiilor de filtrare cu circuit deschis, pentru a putea respecta limitele de emisii cât mai curând posibil, având în vedere impactul acestora asupra mediului marin și necesitatea modernizării instalațiilor existente; subliniază că o reducere a emisiilor provenite din transportul maritim și a impactului acestora asupra încălzirii globale și a poluării aerului nu ar trebui implementată într-un mod care să afecteze biodiversitatea marină și ar trebui să fie însoțită de măsuri vizând refacerea ecosistemelor marine și de coastă afectate de industria transportului maritim;
10. reamintește existența unor instrumente de combatere a degazificării în larg, precum programul european CleanSeaNet, care își propune să identifice și să monitorizeze poluarea cu petrol și să contribuie la identificarea poluatorilor; subliniază, însă, că infrațiunile continuă să fie răspândite și că sunt necesare măsuri suplimentare pentru a reduce acest tip de poluare; evidențiază că cooperarea regională, inclusiv cu țări terțe, este esențială în acest domeniu, în special în Marea Mediterană; solicită, prin urmare, Comisiei să consolideze schimbul de informații și cooperarea privind sancțiunile între țări, precum și să încurajeze instalarea unor infrastructuri legale de degazificare în porturi;
11. invită Comisia să sprijine investițiile și cercetarea în domeniul noilor tehnologii, al tehnologiilor de propulsie alternative cu zero emisii, al combustibililor alternativi sustenabili și al stocării energiei în vederea identificării unor soluții pe termen lung pentru decarbonizarea transportului maritim, asigurând în același timp competitivitatea sectorului; subliniază, mai ales, potențialul electrificării și al e-combustibililor bazați pe hidrogenul verde și energia din surse regenerabile precum amoniacul și metanolul; subliniază că combustibilii alternativi nu ar trebui să contribuie la creșterea emisiilor de GES; reamintește că emisiile de metan au un impact considerabil asupra schimbărilor

climatică și își exprimă îngrijorarea în această privință cu privire la utilizarea GNL; consideră că finanțarea publică din partea UE nu ar trebui utilizată decât pentru alternative care nu riscă să aibă efecte de blocare; solicită Comisiei să efectueze evaluări ale ciclului de viață pentru proiectele care urmează să beneficieze de sprijin, pentru a verifica dacă acestea sunt în conformitate cu principiile unei economii circulare, ținând seama de toate emisiile de GES și de efectele asupra biodiversității; subliniază că aceste principii trebuie menținute și în viitoarea inițiativă FuelEU în domeniul maritim; subliniază că este necesar să se promoveze dezvoltarea navelor verzi proiectate ecologic, de la proiectarea modelelor de cocă și motoare la o mai bună gestionare a deșeurilor și a apei, vopsele și materiale, precum și să se încurajeze transferul de tehnologie în aceste domenii;

12. invită Comisia să promoveze un sector european al transportului maritim ecologic pe teritoriul UE și să investească în acesta în cadrul planului său european de redresare industrială, luând inițiativa în ceea ce privește dezvoltarea unor noi nave proiectate ecologic, renovarea și modernizarea navelor existente și dezmembrarea; subliniază că UE ar trebui să își concentreze eforturile asupra modernizării și ecologizării șantierelor sale de construcții navale, în conformitate cu obiectivele Pactului verde european;
13. reamintește că activitățile de dezmembrare a navelor se desfășoară în mare parte în afara Uniunii Europene și, deseori, în condiții de muncă și de mediu precare, încălcând astfel drepturile omului și exercitând un impact negativ atât asupra sănătății umane, cât și a ecosistemelor marine; invită, prin urmare, Comisia să soluționeze problema lacunelor legate de dezmembrarea navelor din legislația actuală a Uniunii, care, în special, nu reușește să împiedice proprietarii europeni de nave să schimbe pavilionul navelor sau să le vândă, înainte de dezmembrare; subliniază însă că UE nu dispune de instalații adaptate pentru dezmembrarea navelor, în special a celor de mari dimensiuni, pe teritoriul său; invită, prin urmare, Comisia și statele membre să promoveze și să investească în înființarea unei veritabile rețele europene de dezmembrare a navelor care să respecte criteriile sociale și de mediu, în cadrul Planului său european de redresare industrială;
14. invită Comisia să își îndeplinească de urgență angajamentul de a reglementa accesul navelor celor mai poluante în porturi și de a obliga navele care staționează la țărm să utilizeze infrastructura de încărcare și de realimentare cu combustibil, precum alimentarea cu energie electrică la țărm, în vederea reducerii emisiilor de GES și de poluanți atmosferici la dană și a atingerii obiectivului de a aduce emisiile la zero la dană cât mai curând posibil și cel târziu până în 2030, protejând astfel zonele de coastă și populațiile din aceste zone; îndeamnă Comisia să revizuiască Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru a include obiective obligatorii pentru statele membre și stimulente pentru porturi în vederea accelerării realizării infrastructurilor necesare cât mai curând posibil; invită Comisia să sprijine statele membre în modernizarea porturilor și solicită statelor membre să se asigure că porturile UE dispun de o infrastructură adecvată pentru a permite navelor să reducă la zero emisiile în timp ce staționează în port;
15. recomandă Comisiei să garanteze utilizarea unor combustibili sustenabili promițători cu

ocazia unei viitoare revizuirii a Directivei privind impozitarea produselor energetice<sup>12</sup>;

16. subliniază rolul pozitiv pe care l-au avut zonele de control al emisiilor pentru mediu și sănătatea publică; subliniază importanța de a extinde la toate mărilor UE zonele de control al emisiilor existente în Marea Nordului și Marea Baltică, având în vedere că acestea reprezintă un instrument esențial pentru a limita poluarea aerului și a apei cauzată de transportul maritim și că ele contribuie la combaterea schimbărilor climatice globale; invită toate părțile să ajungă rapid la un acord privind clasificarea Mării Mediterane ca zonă de control al emisiilor, deoarece este afectată de o poluare cronică, care are efecte negative asupra sănătății umane și a biodiversității marine, pentru a reduce atât emisiile de SO<sub>x</sub>, cât și cele de NO<sub>x</sub> provenite de la nave; recunoaște importanța controalelor, alături de limitele de emisii stabilite, și invită OMI să sprijine și țările din afara Uniunii pentru a garanta respectarea limitelor zonelor de control al emisiilor; invită Comisia să examineze posibilitatea de a elimina treptat utilizarea păcurii grele și realimentarea cu acest combustibil în apele și porturile europene;
17. salută faptul că OMI ar trebui să ajungă la un acord privind o reglementare la nivel mondial a limitelor pentru așa-numitele „emisii de carbon pur” în 2021 și evidențiază și sprijină posibilitatea unui acord prin care să se interzică utilizarea păcurii grele cu emisii ridicate în Arctica;
18. subliniază faptul că UE ar trebui să dea un exemplu prin adoptarea unor cerințe legale ambițioase în materie de transport maritim curat, susținând și solicitând în forumuri internaționale precum OMI luarea unor măsuri cel puțin la fel de ambițioase, care să îi permită sectorului transportului maritim să își elimine treptat emisiile de GES pe plan mondial cât mai curând posibil, în conformitate cu Acordul de la Paris.

---

<sup>12</sup> JO L 283, 31.10.2003, p. 51.

## INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

<b>Data adoptării</b>	29.10.2020
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 67 -: 6 0: 7
<b>Membri titulari prezenți la votul final</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 Sogaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</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



## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

67	+
PPE	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 Sjøgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir
ID	Aurelia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
VERTS/ALE	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
NI	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

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri



**INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA  
ÎN COMISIA COMPETENTĂ**

<b>Data adoptării</b>	25.2.2021
<b>Rezultatul votului final</b>	+:               32 -:               0 0:               17
<b>Membri titulari prezenți la votul final</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>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

32	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta 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, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri