



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 28.6.2013
COM(2013) 479 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**Включване на емисиите от морския транспорт в политиките на ЕС за намаляване
на парниковия газ**

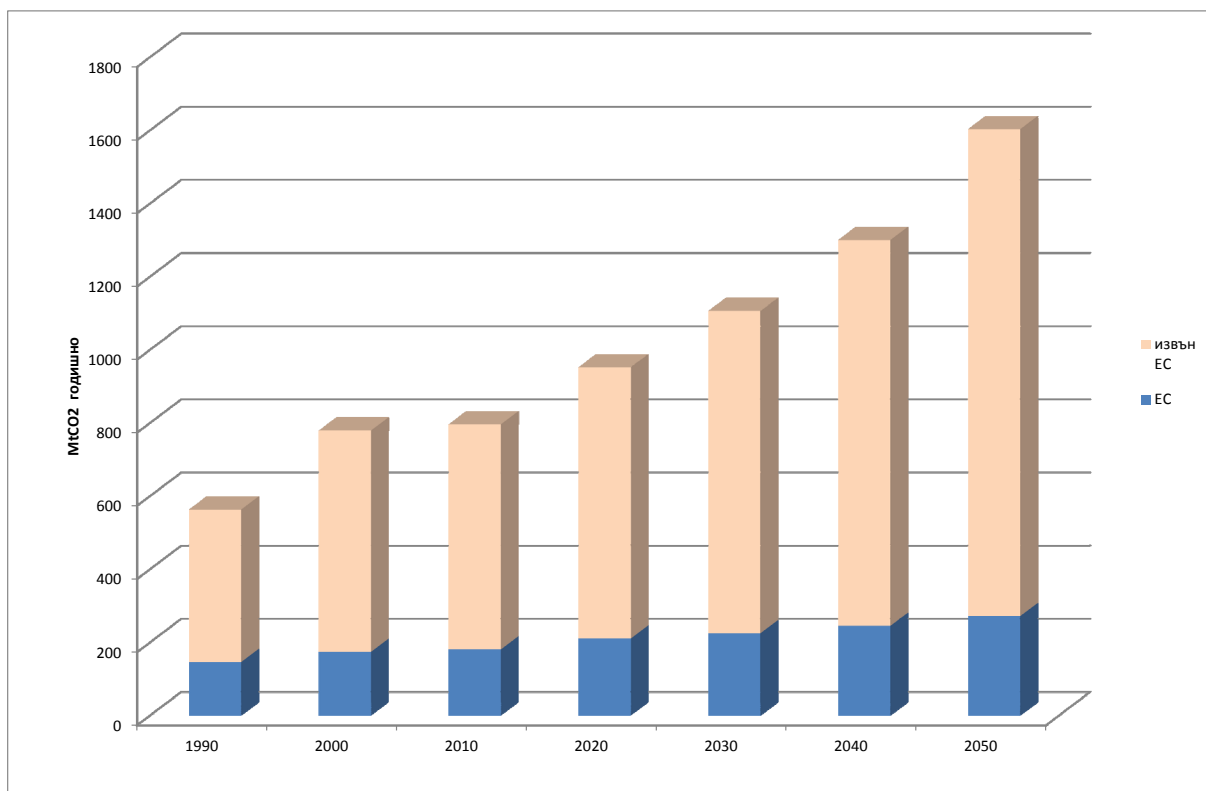
1. НЕОБХОДИМОСТТА ДА СЕ ДЕЙСТВА В ОБЛАСТТА НА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВ ГАЗ (ПГ) ОТ МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ, СЕГА

ЕС подкрепя амбициозно международно действие за борба с изменението на климата. Многостранното участие и сътрудничеството на широка основа продължават да бъдат от основно значение за политиката на ЕС в областта на климата. В съответствие с тази международна позиция, ЕС проведе политики за улесняване на своя собствен преход към нисковъглеродна икономика. Пакетът на ЕС от 2008 г. в областта на климата и енергетиката е може би най-изчерпателната регулаторна рамка в световен мащаб. Той се състои от различни мерки на политиката, проектирани с цел улесняване на прехода, и цели да вдъхнови действие от страна на партньорските ни държави. Предприемането на навременно действие в цялата икономика остава един от най-важните приоритети на ЕС в борбата с изменението на климата.

На равнище ЕС, международният морски транспорт остава единственият вид транспорт, който не е включен в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на ПГ. Емисиите на ПГ от корабоплаването понастоящем представляват 4 % от емисиите на ПГ в ЕС. Същевременно в бъдеще емисиите на ПГ от корабоплаването, се очаква значително да нараснат. Според оценката на въздействието, придружаваща настоящото съобщение¹, емисиите на CO₂ от морския транспорт, свързани с ЕС, т.е. емисии, свързани с вътрешни маршрути на ЕС, входящи и изходящи пътувания, са се увеличили с + 48 % между 1990 г. и 2008 г. В съответствие с прогнозите за растежа на световната търговия, свързаните с ЕС емисии от корабоплаването се очаква допълнително да се увеличат с 51 % до 2050 г., в сравнение с нивата от 2010 г. (+ 86 % до 2050 г., в сравнение с нивата от 1990-г.), въпреки приемането на минимални стандарти за ефективност на новите кораби от страна на Международната морска организация (ММО) през 2011 г.²

¹ *Позоваване на оценката на въздействието*

² AEA Technology и други, 2013 г.



Прогнозни емисии на CO₂ от морския транспорт (свързани с ЕС³⁴, и в световен мащаб⁵, като се отчита EEDI)

В световен мащаб, емисиите от морския транспорт днес са отговорни за 3 % от световните емисии, но се очаква през 2050 г. да представляват 5 % от световните емисии⁶, поради очаквания растеж на световната икономика и съответното търсене на транспортни услуги. Това увеличение се очаква да стане въпреки наличието на експлоатационни мерки и съществуващи технологии за намаляване на специфичното потребление на енергия и емисиите на CO₂ от кораби с до 75 %⁷.

Корабоплаването играе съществена роля в глобалната верига на доставки, и е ключов сектор на икономиката на ЕС. Докато корабоплаването все още може би замърсява сравнително по-малко отколкото други видове транспорт, технологичният напредък в други области, прекомерната зависимост от нефта, и силният призив от страна на общественото мнение не само за намаления на емисиите на CO₂, но и за намаляване на замърсителите (SO_x, NO_x и прахови частици) и на отпечатъка върху околната среда в по-широкия смисъл (баластна вода, разделяне на отпадъците), правят очевидна необходимостта корабоплаването да не остава встрани. ММО и отрасълът са се ангажирали активно, но навлизането на нови технологии и експлоатационни мерки остава неравномерно. Насърчаването на допълнителна ефективност и устойчивост в сектора на корабоплаването чрез намаляване на разходите за гориво и по-добро задоволяване на очакванията на клиентите ще запази неговата конкурентоспособност:

³ Свързани с ЕС означава емисиите на CO₂ по маршрута от последното влизане в пристанище до пристанище на ЕС и от пристанище на ЕС до следващото влизане в пристанище, включително емисиите в пристанища на ЕС.

⁴ АЕА Technology и други, 2013 г.

⁵ Регистрацията в Регистъра на Лойд и DNV, 2012 г.

⁶ Очаквано намаляване на емисиите на CO₂ от въвеждането на задължителни технически и експлоатационни мерки за енергийна ефективност за кораби. Проучване, проведено от Регистъра на Лойд и DNV за ММО през 2011 г. и 4-тия доклад за оценка на МЕГИК.

⁷ Второ изследване на ММО, посветено на ПГ, 2009 г.;

на глобално равнище чрез осигуряването на функционирането на търговските връзки, и на равнище ЕС чрез постоянно водачество по отношение на качеството.

Аргументи за предприемането на действие — последни развития в сектора

В сектора на корабоплаването, емисиите на CO₂ са свързани с потребеното гориво. Намаляването на емисиите на CO₂ означава намаляване на потреблението на гориво, което от своя страна води до намаляване на разходите за гориво. Докато необходимите инвестиции в ефективност могат да бъдат покривани от произтеклите от тях икономии на гориво, секторът може да печели пари, като същевременно се бори с изменението на климата. В днешния контекст тези икономии са от голямо значение.

Цените на горивата бяха много неспокойни през последните години. Те се удвоиха между 2002 г. и 2005 г., след това се утроиха между 2005 г. и 2007 г., и през 2008 г. спаднаха обратно на нивото от 2005 г. само, за да се удвоят отново между 2008 г. и 2010 г.⁸ Цените на тежко гориво понастоящем са около 650 USD/t, т.е. 8 пъти повече от средните цени през 1990 г., и се очаква да растат още. Подобрения в горивната ефективност се наблюдават в много сегменти на сектора на корабоплаването едва от 2009 г., когато световната икономическа криза значително намали маржа на печалба в сектора.

Няколко скорошни проучвания⁹ откриха значителен потенциал за намаляване на емисиите от корабоплаването посредством редица технически и експлоатационни мерки, които главно целят подобряване на енергийната ефективност на корабите. При очаквано увеличение в бъдеще на цените на горивата, повечето от тези технически или експлоатационни мерки са ефективни спрямо разходите. Оценката на въздействието, извършена в контекста на настоящото съобщение, открива прогресивно нарастващ потенциал за икономии в разходите за гориво, които кумулативно достигат 56 млрд. EUR между 2015 г. и 2030 г.¹⁰

Проведени изследвания показват, че навлизането на тези ефективни спрямо разходите мерки често е блокирано от разнообразен набор от пазарни пречки, включващи липсата на надеждна информация, както и технически неуспехи и провали на пазара¹¹. Технически пречки възникват, когато корабособствениците нямат доверие в способността на дадено решение да постигне обещаното намаление на разходите или да работи добре в морска среда. Провал на пазара може да бъде предизвикан от разпределянето на стимулите, т.е. страната, която плаща инвестицията в дадена мярка за ефективност не е бенефициерът на свързаните икономии на гориво, или от липсата на достъп до частно финансиране за инвестиране в нисковъглеродни технологии. Преодоляването на тези пазарни пречки би предоставило значителна възможност за насърчаване на подемането на ефективни спрямо разходите мерки, без да се компроментира рентабилността.

2. МЕЖДУНАРОДЕН НАПРЕДЪК

ММО започна да работи за намаляване на емисиите на ПГ през 1997 г. въз основа на принципите на неприлагане на благоприятното третиране и на недискриминация, залегнали в MARPOL и други конвенции на ММО. Приемането на измененията на

⁸ Vivid Economics

⁹ Второ проучване на ММО, посветено на ПГ 2009 г., CE Delft и други 2009 г., DNV 2010 г., Ricardo-AEA и други 2012 г.

¹⁰ сконтирано с 10 % годишно

¹¹ Maddox Consulting, 2012 г.

приложение VI към MARPOL¹² за предотвратяване на замърсяването на въздуха от кораби (проектният индекс за енергийна ефективност (EEDI) и планът за управление на енергийната ефективност на кораба (SEEMP)) през юли 2011 г. представляват важен напредък. Тези мерки, и по-специално EEDI, се очаква да доведат до значително намаляване на нарастването на емисиите в сравнение със сценариите, които са без развитие на технологиите (с 23 % до 2030 г. според проучването на ММО от 2011 г.). Въпреки това, както беше потвърдено от 59-тия Комитет по опазване на морската среда (КОМС) към ММО¹³, необходимо е предприемането на допълнителни действия.

Въпреки трудните обсъждания в ММО относно пазарните мерки за намаляване на емисиите на ПГ от кораби, неотдавнашното положително развитие в обсъждането на по-постепенни по-нататъшни действия, включително за подобряване на мерките за ефективност, предложени от Съединените американски щати¹⁴, спечелиха подкрепата на много държави. Комисията активно е ангажирана с тези развития, тъй като те могат да предложат нови възможности за постигането на съгласие по стандарти за ефективност за съществуващите кораби, които да доведат до намаляване на емисиите и които впоследствие да бъдат развити в мерки, основани на пазара (МОП). Като първа стъпка са предвидени строг мониторинг, докладване и проверка (МДП) на емисиите. ЕС работи в тясно сътрудничество със САЩ, Япония, Австралия, Канада, Русия, Корея и с други върху развитието на тези стандарти за ефективност и на глобална схема за МДП.

ММО признава, че за постигане на необходимите намаления, ще бъдат необходими също така МОП в допълнение на техническите и експлоатационните мерки, които се обсъждат в различни точки от дневния ред на КОМС. Комисията гледа на МОП като ефективни спрямо разходите средства, тъй като осигуряват необходимата гъвкавост за сектора на морския транспорт. Но обсъжданията изискват време за съзряване, особено като се има предвид, че в ММО се разглеждат няколко допълващи се варианта. По-специално, от 63-тата си сесия през 2012 г. КОМС не успява да изготви задание за проучване, което да направи оценка на въздействията от предложените МОП¹⁵.

ЕС има големи предпочитания за глобален подход, който да се води от ММО, като най-подходящ международен форум за регулирането на емисиите от корабоплаването. Въпреки бавния напредък досега на обсъжданията в ММО и необходимостта да се действа незабавно за предотвратяване на отрицателните последици за климата, ЕС ще продължи да се ангажира по международните развития за намаляване на емисиите на ПГ от кораби. Той непрекъснато ще наблюдава напредъка и ще разглежда бъдещи действия в контекста на очакваното за 2015 г. споразумение по РКООНИК, както и обсъжданията в ММО.

3. ВКЛЮЧВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВ ГАЗ ОТ МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ В АНГАЖИМЕНТА НА ЕС ЗА ПОСТИГАНЕ НА НАМАЛЕНИЯ: ПОСТЕПЕНЕН ПОДХОД

Политиката на Съюза в областта на климата и корабоплаването засилва ангажимента за глобални действия, като осигурява ефективни повсеместни намаления на емисиите (особено след като емисиите, свързани с корабоплаването се очаква да нарастват по-

¹² Приложение VI към MARPOL е свързано със замърсяването на въздуха от кораби

¹³ Доклад от 59-тото заседание на КОМС, точка 4.92

¹⁴ КОМС 65/4/19

¹⁵ Разглеждат се 4 инструмента: СТЕ, фонд за ПГ, налог на държавата на пристанището и схема за стимулиране на ефективността (CCE).

бързо в регионите извън Европа), като в същото време се поддържат равни условия на конкуренция в световен мащаб за отрасъла на корабоплаването.

Неотдавнашната инициатива на САЩ в ММО предоставя база за ефективен поетапен подход, насочен към емисиите на ПГ от сектора на корабоплаването. В съответствие с това, ЕС предвижда постепенен подход за включването на емисиите на ПГ от морския транспорт в своите ангажименти.

За включването на емисиите на ПГ от морския транспорт в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите, може да се разгледа постепенния подход, състоящ се от три последователни стъпки:

1. Прилагане на система за МДП на емисиите
2. Определяне на цели за намаляване на емисиите за сектора на морския транспорт
3. Прилагане на мярка, основана на пазара (МОП).

Наличието на солидната система за МДП е основа за изпълнението на всяка мярка на равнище ЕС или на международно равнище за намаляването на емисиите на ПГ от кораби и улеснява мониторинга на напредъка въз основа на резултати. Поради това изпълнението ѝ е полезно, дори и без да има въведена МОП.

Липсата на осведоменост относно разходите, ползите и възвращаемостта на инвестициите за вече наличните технологии, изглежда пречи на въвеждането на такива технологии в по-широк мащаб. Този вид информация може да предостави полезен поглед върху експлоатационните показатели на отделните кораби, свързаните с тях експлоатационни разходи и потенциалната стойност при продажба, в полза на корабособствениците, които ще бъдат по-добре подготвени за вземането на решения за големи инвестиции, както и да получат съответното финансиране.

В зависимост от резултатите от оценката на въздействието, изпълнението на МДП осигурява — до известна степен — екологични и икономически ползи от до 2 % намаление на годишните емисии на ПГ и до 1,2 млрд. EUR годишни нетни икономии за сектора през 2030 г. от намаляването на сметките за гориво. Прогнозираните икономии в разходите за гориво се очаква да надхвърлят разходите за мониторинга и докладването. Системата за МДП може също така да увеличи натиска за отстраняване на други пазарни пречки, като разпределянето на стимулите между корабособствениците и операторите, чрез внасяне на яснота по отношение на енергийната ефективност, на източниците на емисии и на потенциала за намаляване на емисиите.

Подходът на ЕС има за цел активно да допринесе за споразумение в ММО относно глобалните мерки за намаляване на емисиите на ПГ от кораби (вж. раздел 1). Той също така дава възможност за информирано обсъждане в Европа на МОП и на целите за намаления в сектора. Ще трябва да се осигури съгласуваност с развитието на рамката за 2030 г. за изменението на климата и енергийната политика. МДП също така ще предоставят надеждни и съпоставими данни за определяне на целите за намаляване на емисиите и за оценка на постигнатия от морския транспорт напредък към нисковъглеродна икономика. В случай на успешно въвеждане на сравними политики на равнище ММО, предложението на ЕС за МДП може да бъде включено в обща система за МДП.

3.1. Въвеждане на солидни и хармонизирани правила за мониторинг и докладване

Главната цел на една система за МДП е да предоставя надеждни данни за емисиите на ПГ от морския транспорт. Въвеждането на глобалната система за МДП следва да е приоритет при преговорите в ММО.

Емисиите на CO₂ в сектора на корабоплаването просто са свързани с количеството и вида на потребеното гориво. Данни за потреблението на гориво вече са на разположение за почти всички кораби. Правило 18 от приложение V към MARPOL вече прави задължително наличието на разписки за доставеното бункерно гориво¹⁶ за корабите над 400 БТ, извършващи международни превози. Така че, общото потребление на гориво на даден кораб вече е обект на мониторинг.

Въпреки това, процесът на докладване и проверка все още предстои да бъде установен. Надеждността и достъпността на информацията са от ключово значение за осигуряването на адекватна информация по цялата верига на доставки за въглеродните показатели на сектора на корабоплаването. Създаването на адекватен процес за докладване и проверка ще изисква техническа работа за осигуряването на ограничена административна тежест за корабособствениците, операторите и държавата на знамето, като едновременно с това се осигурява висока точност и прозрачност на наличната информация.

В по-дългосрочен план интегрираният подход за мониторинг, обхващащ всички емисии във въздуха, включително на SO_x, NO_x и ПЧ, би предоставил необходимата яснота за създателите на политики да вземат информирани и съгласувани решения за всички замърсители, както и за заинтересованите страни — плавно да изпълняват новите изисквания. По-специално, преглед на схемата за МДП може да бъде извършен на по-късен етап.

Настоящото предложение на Комисията е за потреблението на гориво на базата на схема за МДП, която да бъде въведена на регионално равнище, с цел да послужи като пример за евентуална глобална схема, като показва трудностите и най-добрите практики. Предложената система на ЕС за МДП е част от дискусиите в ММО с цел ускоряване на процеса на ММО. В случай на успешно преминаване в световен мащаб към сравнима система за МДП, регионалната система ще бъде уеднаквена с нея, според случая.

Примерен случай: Опит в Европа, свързан с икономии в разходите за гориво, постигнати посредством мониторинг и докладване

Няколко корабособственици и корабни оператори, експлоатиращи различни видове плавателни съдове (напр., кораби за насипни товари, контейнеровози...) вече успешно прилагат свои собствени системи за МДП. С използването на електронни инструменти за събиране на данни, повечето съществуваща информация за експлоатационните показатели на кораба се събира и проверява от трета страна. Благодарение на тези системи, някои дружества вече са намалили своите емисии на ПГ с до 25 % в сравнение с 2007 г. Освен това, такива инструменти допринесоха също така за повторното обмисляне на общите процеси за мониторинг, спестявайки време на екипажите и операторите за по-важни задачи. Например, едно дружество заяви, че сега 45 % от

¹⁶ Разписката за доставеното бункерно гориво включва името и номера по ММО на кораба, получаващ горивото, пристанището на бункероване, данните за контакт на доставчика на морско бункерно гориво, количеството гориво и неговата плътност.

времето се използва за оптимизиране на експлоатационните показатели, като преди прилагането на системата за МДП това време е било 5 %.

Главната цел на политиката на ЕС в областта на климата е да се намалят емисиите на ПГ, независимо дали това става посредством подобряване на енергийната ефективност или посредством преминаване на друг вид гориво. Въпреки това, за да се приведе в съответствие с текущото обсъждане в ММО, предложеният регламент на ЕС за МДП първоначално ще включва редица параметри за енергийна ефективност. В случай на постигането по-нататък на консенсус по отношение на използването и определянето на тези параметри, предложеният понастоящем списък следва да бъде съответно коригиран.

Предложената система за МДП няма да наложи конкретна методика за мониторинг на емисиите на CO₂, докато избраната методика и нейната точност биват докладвани. Този подход позволява корабособствениците и операторите да надграждат върху съществуващи практики. Такава мярка може да бъде въведена без да се излагат на опасност целите за обхващане на огромната част от емисиите на ПГ от морския транспорт, като се ограничи прилагането на правилата за МДП за големи кораби с най-малко 5000 БТ.

3.2. Определяне на междинни цели за намаления на емисиите в сектора на морския транспорт

През декември 2010 г. страните по Рамковата конвенция на ООН по изменението на климата (РКООНИК) признаха, че глобалното затопляне не трябва да надхвърли температурите отпреди индустриалната революция с повече от 2 °C¹⁷. Това е жизнено важно, ако трябва да бъдат ограничени необратимите отрицателни последици от човешката намеса в климатичната система. Тази дългосрочна цел изисква глобалните емисии на ПГ да намалят до 2050 г. най-малко с 50 % под нивата от 1990 г.¹⁸

Развитите държави следва до 2050 г. да намалят емисиите си с 80 до 95 %, спрямо нивата от 1990 г.¹⁹ В средносрочен план, ЕС е поел ангажимент да намали до 2020 г. своите емисии на ПГ с 20 % спрямо нивата от 1990 г., и с 30 % в контекста на едно глобално споразумение. Този ангажимент съставлява част от една от петте водещи цели на ЕС от стратегията „Европа 2020“.²⁰ Международният морски транспорт е единственият промишлен сектор и вид транспорт, който не е обхванат от законодателството за постигане на тази цел за намаляване на емисиите. В допълнение, както Европейският съвет така и Европейският парламент изразиха съгласие, че всички сектори на икономиката следва да допринесат за намаляването на емисиите²¹. За международния морски транспорт на ЕС, в Бялата книга за транспорта от 2011 г.²² е определена цел за намаляване до 2050 г. с 40 % (ако е изпълнимо — 50 %) в сравнение с 2005 г.

В световен мащаб обаче, все още предстои да бъде разгледан добре определен път за абсолютното намаление на емисиите от морския транспорт до 2050 г., както и

¹⁷ Решение 1/CP.16 на Конференцията на страните по РКООНИК („Споразуменията от Канкун“).

¹⁸ Въз основа на четвъртия доклад за оценка на Междуправителствената експертна група по изменението на климата (МЕГИК).

¹⁹ Заключение на Европейския съвет от 29—30.10.2009 г. и Резолюция на Европейския парламент от 4.2.2009 г. (2008/2105(INI)).

²⁰ СОМ(2010) 2020 окончателен.

²¹ Директива 2003/87/ЕО и Решение 406/2009/ЕО.

²² СОМ(2011) 144 окончателен

междинни цели за периода 2020—2050 г., за да се осигури подходящ принос на сектора за подпомагане на постигането на целта от 2 °C.

На равнище ЕС, такива дискусии трябва да вземат предвид по-широката рамка на политиката в областта на изменението на климата за 2030 г. и енергетиката и следва да разглеждат аспекти като екологичната ефективност, по-специално по отношение на кумулативните намаления на емисиите на CO₂, разходите за сектора, развитието на емисиите след 2005 г., възможните нови стандарти за ефективност, приети от ММО, както и наличието и разходите за днешните и очакваните бъдещи технологии за намаляване на емисиите. При определянето на такива цели, трябва да се има предвид спецификата на мерките за смекчаване на въздействието на морския транспорт върху климата, при които няма разходи, или разходите дори са отрицателни („плодове, лесни за бране“), както са определени в проведеното през 2009 г. второ проучване на ММО, посветено на ПГ, тъй като те ясно са в полза на ранни действия. Накрая, данните, събрани чрез системата за МДП следва също така да съставляват неразделна част от такива бъдещи решения.

3.3. Ефективни и ефикасни мерки, основани на пазара, за намаляването на емисиите на ПГ от морския транспорт

Оценката на въздействието показва, че МОП са ефективни и подходящи средства за постигане на намаляване на емисиите от морския транспорт, като в същото време осигуряват икономически ползи за сектора в резултат на съществените икономии в разходите за гориво, които са свързани с намаляването на емисиите на CO₂.

МОП може ефективно да премахне пазарните пречки, особено разпределянето на стимулите, напр. чрез изпълнение на принципа „замърсителят плаща“. МОП има потенциала да преодолее пазарните пречки, свързани с достъпа до финансиране при условие, че генерираните потенциални приходи, се насочват за осигуряване на подкрепата на частните финанси за сектора. В зависимост от степента на принос или целевото равнище, МОП може да създаде силен стимул за постигане на абсолютни намаления на емисиите в цялата икономика по ефективен спрямо разходите начин.

От гледна точка на регионалния контекст и като се вземат предвид обсъжданията в ММО, оценката на въздействието ясно определя три от анализиранияте варианти, като най-обещаващи МОП за справяне с емисиите на ПГ от морския транспорт, а именно:

1. Принос на базата на компенсационен фонд, съгласно който, във фонда доброволно се заплаща вноса (в EUR/tCO₂) Тези вноски ще зависят от емисиите на корабите, обхванати от регламента. Този доброволен инструмент може да бъде успешно приложен, само ако се създаде допълнителен инструмент (напр. ограничения на скоростта, СТЕ, и др.) и участието във фонда бъде предвидено като доброволна възможност в замяна на изпълнението на допълнителния инструмент²³.
2. Компенсационен фонд на базата на цел, основан на установяването на една цел за всички кораби, обхванати от регламента. Образуване, общо за целия сектор²⁴, поема отговорността за осигуряване на съответствието с целта. Всеки кораб, обхванат от регламента, трябва да влезе в договорни отношения с това

²³ Този механизъм следва да бъде замислен по такъв начин, че компенсационният фонд на базата на вноски на практика да се запази като основния инструмент. Норвежкият фонд за NO_x е пример, при който данъкът изпълнява функцията на такъв допълнителен инструмент. Така че може да се приеме, че използването на алтернативни механизми ще бъде несъществено.

²⁴ Като асоциация или публичен орган

образование, за да осигури постигането на целта. Договорното споразумение би изисквало плащането на членски внос, с който се подкрепят инвестиции в ефективността на корабите, както и разпоредби в случай на колективно надхвърляне на целта.

3. Система за търговия с емисии (СТЕ), което би означавало, че всеки кораб трябва да предаде квоти, в края на периода за съответствие, съответстващи на неговите емисии от предходната година.

В този контекст става ясно, че обсъждането на сегашните предложения на ММО и тяхното взаимно допълване трябва да продължат. Точното структуриране на който и да е от вариантите ще изисква допълнителна работа и структурни решения²⁵. Настоящото предложение за МДП е предназначено да подкрепени евентуални бъдещи стандарти за ефективност, както и бъдеща МОП, въз основа на вариантите, които понастоящем се обсъждат в ЕС и в ММО.

4. УСПОРЕДНИ МЕРКИ ЗА ПРЕМАХВАНЕ НА ПАЗАРНИ ПРЕЧКИ.

През 2009 г. Комисията прие стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт. Комисията очерта като ключов приоритет разработването на изчерпателен и последователен подход за намаляване на емисиите на ПГ от международния морски транспорт. Това се подсилва от Бялата книга за транспорта от 2011 г. Като последващи действия във връзка с Бялата книга, Комисията разработва стратегическа рамка за изследвания, иновации и внедряване в областта на транспорта, за да се създаде интегрирана, ефективна и екологосъобразна европейска транспортна система.

Комисията остава вярна на ангажимента си да търси средства, с които може да се отговори по подходящ начин на пазарните пречки, предотвратяващи подемането на нисковъглеродни технологии. След обсъжданията с Европейския парламент, държавите членки, отрасълът и заинтересованите страни от гражданското общество, Комисията може да определи приоритетни области за допълнителен анализ и бъдещи инициативи. С оглед на глобалния характер на сектора, тази дейност ще бъде свързана тясно с усилията в ММО.

По-специално, ММО разглежда потенциалната нужда и изготвянето на стандарт за потреблението на гориво, както и възможното разработване на стандарт за измерване на експлоатационните показатели на корпуса и витлото. За тази цел, Комисията и държавите членки следва да работят активно по тези въпроси в ММО, и да се стремят да разширят текущото разработване на стандарт, за да се обхванат и други ключови технологични решения.

Намаляването на емисиите на ПГ от морския транспорт разчита в значителна степен на адекватна инфраструктура на брега. Комисията вече подкрепя развитието на такава инфраструктура, например за електрификация на пристанища и за алтернативни горива като ВПГ, посредством финансови стимули и регулаторни мерки²⁶. Бъдещите инициативи следва по-специално да вземат предвид необходимостта от съвместно разглеждане на различните видове емисии, от съображения за регулаторна сигурност, както и за правна и експлоатационна ефективност.

²⁵ Решения, като тези за образуването, което да отговаря за събирането на приходите, които да се използват в сектора за осигуряване на широкото прилагане в практиката, както и за възможни допълнителни механизми за стимулиране

²⁶ COM (2013) 17 final, COM (2013) 18 final и SWD (2013) 4 final.

Много от енергийно ефективните технологични решения за отрасъла на морския транспорт имат значителни първоначални капиталови разходи, които в сегашния икономически климат може да бъде трудно да бъдат посрещнати. Новаторски решения за финансиране — като сключването на договори за енергийните експлоатационни показатели — и използването на инструментите на ЕС за инвестиционна помощ, на разположение от Европейската инвестиционна банка — могат да предоставят полезни инструменти за подпомагане на корабособствениците да посрещнат началните разходи.

И накрая, въпреки че на пазара вече има много технологии, преминаването към нисковъглероден или дори нулево въглероден морски транспорт изисква изисква значителни изследователски усилия в дългосрочен план. По своята водеща Седма рамкова програма (РП7), Комисията вече предоставя значително финансиране за разработването и внедряването на технологии, насочени към намаляване на потреблението на гориво и свързаните емисии на бъдещите кораби. Предложената рамка „Хоризонт 2020“²⁷, има за цел да продължи и интензифицира тези усилия.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ И СЛЕДВАЩИ СЪПКИ

Предложеният постепенен подход за отговор на емисиите на ПГ от кораби чрез солидна система за МДП като първа стъпка, е в съответствие с други предложени мерки в контекста на ММО и включва действия на практическо, а не на теоретично равнище. Настоящото предложение ще се вземе предвид в дискусиите в ММО и може да послужи като пример за глобална схема.

Налице е ясна необходимост всички международни партньори да започнат сериозни дискусии и да докажат желанието си да се включат в процеса на ММО, насочен към договаряне на глобална МОП и на възможни стандарти по отношение на експлоатационната ефективност на съществуващия флот. За да бъде посрещната с доверие, това трябва да гради върху солидна глобална схема за МДП.

В интерес на ЕС е да остане последователен в целите си в областта на политиката за климата и по отношение на амбицията, определена в този контекст. Съответно, при продължаващо отсъствие на споразумение, ЕС следва да пристъпи към допълнителни мерки за включване на морския транспорт в усилието на цялата икономика, свързано със стратегията „Европа 2020“. Комисията приканва Европейския парламент, държавите членки и всички заинтересовани страни да обсъдят откритите въпроси, посочени в настоящото съобщение, с оглед на възможни бъдещи инициативи на ЕС за отговор на емисиите на ПГ от морския транспорт.

²⁷

COM(2011) 809 окончателен