

## Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Környezetbarátabb tengeri és belvízi közlekedés

(feltáró vélemény)

(2009/C 277/04)

Előadó: **Dr. Anna BREDIMA**

Az Európai Bizottság 2008. november 3-án kelt levelében az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy dolgozzon ki feltáró véleményt a következő tárgyban:

*Környezetbarátabb tengeri és belvízi közlekedés.*

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. április 15-én elfogadta véleményét. (Előadó: Anna BREDIMA.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. május 13–14-én tartott, 453. plenáris ülésén (a május 13-i ülésnapon) 182 szavazattal 3 ellenében, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

### 1. Következtetések

1.1. E feltáró vélemény tárgya a „zöldebb” óceáni és folyóvízi környezet megteremtése, ugyanakkor – a lisszaboni stratégiával összhangban – megőrizve a közlekedési iparág versenyképességét is. Az óceáni és folyóvízi környezet „kizöldítése” átfogó politika révén valósítható meg, amely előmozdítja a zöld beruházásokat, és „zöld munkahelyeket” teremt. Az EGSZB fenntartja, hogy a zöld gazdaság nem luxus, ezért üdvözl minden ilyen koncepciót.

1.2. A tengeri közlekedés a globalizáció gerince: a világkereskedelem (térfogat alapján számított) mintegy 90 %-a, az EU külkereskedelmének 90 %-a, az EU-n belüli kereskedelemnek pedig 45 %-a tengeri úton bonyolódik. A belvízi hajózás fontos szerepet játszik az európai belső közlekedésben, hiszen az EU-n belüli közlekedési módok között a folyóvízi közlekedés részesedése a teljes forgalomhoz képest 5,3 %. Mindkét közlekedési mód versenyképes, fenntartható és környezetbarát.

1.3. Az EGSZB sürgeti, hogy az Európai Bizottság változtassa meg szemléletét, jövőbeli dokumentumaiban és hivatkozásaiban a belvízi hajózást belső közlekedési módozatnak tekintve.

1.4. Az EGSZB meggyőződése, hogy a tengeri közlekedés és a belvízi hajózás környezeti teljesítményét az EU szárazföldi közlekedésének teljesítményéhez, illetve a szárazföldi forrásokból eredő szennyezéshez viszonyítva kell értékelni. Ismételten hangsúlyozza, hogy a környezetszennyezéssel kapcsolatos közösségi rendelkezéseket a személyszállító hajókra és lehetőség szerint a hadihajókra is alkalmazni kell. Az intézkedéseknek (lobogótól függetlenül) minden hajóra vonatkozniuk kell, és a lehető leggyakorlatiasabbnak és költségkímélőbbnek kell lenniük, továbbá alapos környezetvédelmi, műszaki és társadalmi-gazdasági hatáértékelésen kell alapulniuk.

1.5. Az EGSZB úgy véli, hogy 2009-ben, a kreativitás és az innováció európai évében az EU iparának a hajó- és kikötőtervezésre és -működtetésre irányuló „zöld” technológiák innovatív kutatásának előmozdítására kell válnia. Az Európai Bizottságnak elemeznie kellene az európai zöld technológiák más régiókban való gyakorlati alkalmazásának és forgalmazásának lehetőségeit. E kezdeményezés azzal az előnnyel is jár, hogy nagyobb foglalkoztatást terem az EU országaiban („zöld munkahelyek”). A hajók „zöldebb” rendszereibe, az energiahatékonyságba és a kikötőkbe

történő intelligens beruházások felgyorsítják majd a gazdasági világválságból való kilábalást.

1.6. Az EGSZB úgy véli, hogy a szabályozás és az iparági kezdeményezések közötti megfelelő egyensúly jobb eredményeket hozhat. Ezért szorgalmazza, hogy az Európai Bizottság elemezze, miként lehet uniós szinten felhasználni a bevált gyakorlatokat. A környezet megővására törekvő zöld politika jó üzlet, amely több munkahelyet teremthet. A fenntartható tengeri és belvízi szállítás és a nyereségség között nincs ellentmondás.

1.7. Az EGSZB kész a „zöld kultúra” kialakítására irányuló új környezetvédelmi politikák hivatalos szószólójaként fellépni a szervezett civil társadalom irányában, és a szervezett civil társadalom környezetvédelmi tudatosságát felkeltő európai fórum szerepét töltheti be. Addig is, amíg el nem jutunk a „zöld hajókhoz”, a „zöld üzemanyaghoz” és a „zöld kikötőkhöz”, változtatnunk kell gondolkodásmódunkon, nap mint nap cselekednünk kell, és ökológiai szempontból lelkiismeretesebben kell eljárunk.

1.8. A CO<sub>2</sub>-kibocsátás szempontjából elismerten a tengeri és belvízi közlekedés a leghatékonyabb kereskedelmi szállítási mód. A belvízi hajózás előmozdítása segítheti az uniós környezetvédelmi politika fő céljainak megvalósítását. Kiterjedtebb alkalmazása kulcsszerepet játszhat a közlekedési ágazat CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésében.

1.9. A tengeri közlekedés a belátható jövőben még intenzívebbé válik, a folyamatosan növekvő globális kereskedelem igényeinek megfelelően, így károsanyag-kibocsátása is nőni fog. Teljes károsanyag-kibocsátása így szükségszerűen növekszik. Jelentős csökkentés érhető el bizonyos technikai és operatív intézkedésekkel.

1.10. A kibocsátás-kereskedelmi rendszerek tengeri közlekedésre való alkalmazása nem lehet negatív hatással az európai hajózási szektor versenyképességére a globális piacon. Egy globális rendszer jóval hatékonyabban csökkenthetné a nemzetközi hajózás CO<sub>2</sub>-kibocsátását, mint bármely EU-szintű vagy regionális rendszer.

1.11. A kibocsátáskereskedelmi rendszert lényegesen bonyolultabb a tengeri közlekedésre alkalmazni, mint a légi közlekedésre, különösen a tramphajózás esetében. A (hajókban tárolt üzemanyagokra kivetett) szénadó vagy az adóztatás más formája éppily „hatékony” és sokkal egyszerűbb eszköz volna a tengeri közlekedés esetében, ha nemzetközileg alkalmazzák.

1.12. A belvízi hajók legénységének nyújtott oktatás és képzés – a tengeri közlekedésben érvényesülő normákhoz hasonló – szabványosítása jótékony hatással bírna, különösen a veszélyes áruk szállítása terén.

## 2. Ajánlások

2.1. Bár a tengeri és a belvízi hajózás versenyképes, fenntartható és környezetbarát közlekedési módok, az Európai Bizottságnak meg kellene vizsgálnia, milyen további javítási lehetőségek állnak fenn e téren a szabályozási lépések és az iparági kezdeményezések közötti szinergiák révén.

2.2. Az EGSZB megjegyzi, hogy javítani kell a kikötők és csatornák infrastruktúráját, hogy azok nagyobb hajókat is be tudjanak fogadni, megszűnjön a kikötők túlterheltsége, és minél inkább felgyorsuljon a kikötőkben a hajók forgási sebessége.

2.3. A tagállamoknak – egyénileg és kollektíven – megfelelő intézkedéseket kell tenniük annak érdekében, hogy felkészültek legyenek, és ha szennyezés történik az uniós vizeken, meglegyenek az eszközeik a reagálásra, illetve a hatások leküzdésére vagy enyhítésére.

2.4. Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy tanulmányozza az iparági és egyéb környezetvédelmi kezdeményezéseket, és vizsgálja meg, miként tudja felhasználni ezeket a bevált gyakorlatokat a hajókból eredő légszennyezés uniós szintű csökkentésére.

2.5. Ahhoz, hogy a jövőben eljussunk a „zöld hajóig” és a „zöld kikötőig”, az Európai Bizottságnak támogatnia kell az EU iparát abban, hogy vezető szerephez jusson az innovatív hajó- és kikötői technológiákra irányuló kutatások terén.

2.6. Az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg az európai zöld technológiák más régiókban történő gyakorlati alkalmazását és forgalmazását. E kezdeményezés azzal az előnnyel is jár, hogy nagyobb foglalkoztatást teremt az EU országaiban („zöld munkahelyek”).

2.7. Az EGSZB a hajók kibocsátásának csökkentésére jobb logisztikát – azaz rövidebb útvonalakat, kevesebb rakomány nélkül (ballasztal) megtett utat és optimalizált érkezési időket célzó korrekciókat – javasol.

2.8. Az EU-nak támogatnia kell az IMO arra irányuló erőfeszítéseit, hogy globális szabályrendszert biztosítson a nemzetközi hajózáshoz, és hogy kezelje a lobogó szerinti állam kötelezettségeinek teljesítése keretében történő kapacitásépítés igényét.

2.9. A közlekedési szektorban a legtöbb baleset emberi mulasztás miatt történik. Alapvetően fontos tehát a hajósok jólétének biztosítása a fedélzeten (élet- és munkafeltételek). Mindent meg kell tehát tenni a megfelelő biztonsági és vállalati szociális kultúra meghonosításáért.

2.10. A tengeri üzemanyagok minősége hatással van az emberi egészségre. Az EGSZB úgy véli, hogy az érintett iparágakban a vállalatok szociális felelőssége részeként kell tekinteni arra, hogy önkéntes alapon további lépéseket tegyenek a környezet védelmére és általában véve a társadalom életminőségének javítására.

2.11. A világ cseppfolyósított földgázt (LNG) szállító flottájának bővülésével komoly kihívásként jelentkezik a jól képzett, képesítéssel rendelkező legénység biztosítása. Mivel hiány van képzett tisztekből, lépéseket kell tenni az intenzívebb toborzásra, illetve a képzés szintjének növelésére.

2.12. A nyílt tengeren folyó tevékenységek és az itt történő rendkívüli események hatással lehetnek az EU vizeire is. Az EGSZB javasolja az EMSA szennyezés elleni fellépéssel foglalkozó szolgálatának, vízi olajösszegyűjtő készenléti szolgálatának és műholdas megfigyelő szolgálatának igénybevételét. E szervek széles lehetőségeket nyújtanak a felderítésre, az azonnali beavatkozásra és a szennyezések eltávolítására. Az EMSA megfelelő finanszírozása erősíti majd annak koordinációs képességét.

2.13. A belvízi hajók – különösen a veszélyes áruk szállítása területén működők – legénységére irányuló toborzási, oktatási és tréningprogramokat oly módon kell fejleszteni, hogy vonzzák a fiatalokat, és fennmaradjon a szükséges képzettségi szint az ágazatban.

## 3. Általános bevezető

3.1. E feltáró vélemény tengelyében kettős törekvés áll: hogyan lehet a tengeri, illetve folyóvízi környezetet zöldebbé tenni, és egyúttal megóvni a közlekedési szektor versenyképességét? A kérdésfelvetés kontextusát a „környezetbarátabb közlekedésről”<sup>(1)</sup>, illetve a „külső költségek internalizálását elősegítő stratégiáról”<sup>(2)</sup> kiadott közlemények szolgáltatták. Ez az intézkedéscsomag olyan stratégiát tartalmaz, melynek célja, hogy a közlekedés árai jobban tükrözzék a társadalmat terhelő valós költségeket, fokozatosan enyhítve a környezeti károkat és a torlódásokat, és növelve a közlekedés, illetve az egész gazdaság hatékonyságát. Az EGSZB üdvözli ezeket a lisszaboni, illetve a götebörgi stratégia környezetvédelmi dimenzióját támogató kezdeményezéseket.

3.2. Ami a belvízi hajózást illeti, az EU stratégiájának célja a külső költségek internalizálása, míg a tengeri hajózás tekintetében – ahol a költségek internalizálása még nem kezdődött meg – az Európai Bizottság bejelenti, hogy amennyiben a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) nem fogad el konkrét intézkedéseket az üvegházhatású gázok csökkentésére, 2009-ben saját intézkedéseket dolgoz ki ennek érdekében. A tengeri közlekedéssel kapcsolatos stratégiát az Európai Unió új integrált tengerpolitikájával összhangban kell kialakítani.

(1) COM(2008) 433 végleges – SEC(2008)2206.

(2) COM(2008) 435 végleges.

3.3. Az Európai Parlament és az Európai Tanács kiemelte a fenntartható közlekedéspolitikát fontosságát, különös tekintettel az éghajlatváltozás elleni küzdelem kontextusára. Fenntartják, hogy a közlekedésnek hozzá kell járulnia az üvegházhatású gázok csökkentéséhez.

3.4. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a tengeri közlekedést mint közlekedési módot – a rövid távú tengeri fuvarozást is beleértve – gazdasági, szociális, technikai és hajózási szempontból is szigorúan meg kell különböztetni a belvízi hajózástól. Jelentős és alapvető különbségek vannak mind az említett szektorok piacai, mind a társadalmi szabályok és körülmények, mind a súlymérési módszerek és a motorok, mind a szállítási kapacitás, mind a vízi utak és struktúrák között. A tengeri és légi közlekedés egyértelműen globális közlekedési módok, míg az európai földrészen belüli belvízi hajózást általában az ún. belső közlekedés kategóriájába szokás sorolni, az európai közúti és vasúti közlekedéssel együtt <sup>(3)</sup>. Az EGSZB ezért sürgeti, hogy az Európai Bizottság váltson szemléletet, jövőbeli dokumentumaiban és hivatkozásaiban a belvízi hajózást belső közlekedési módozatnak tekintve.

#### 4. Az éghajlatváltozás kontextusa

4.1. A globális felmelegedés, a légszennyezés emberi egészségre gyakorolt hatása és a világ véges kőolajtartalékai jelentős ösztönzők, hogy az uniós politika csökkenteni igyekezzen a közlekedési ágazat fosszilis üzemanyagoktól való függését. A fosszilis tüzelőanyagok felhasználása szén-dioxid (CO<sub>2</sub>) kibocsátásával jár. Ez a legnagyobb arányban jelen lévő üvegházhatású gáz. A jelenlegi környezetvédelmi politikák így erőfeszítéseiket szinte kizárólag a CO<sub>2</sub>-kibocsátás visszaszorítására összpontosítják. A CO<sub>2</sub> után azonban a legjelentősebb üvegházhatású gáz a metán (CH<sub>4</sub>), amelyet az állattenyésztési ágazat bocsát ki.

4.2. Az EGSZB meggyőződése, hogy a tengeri és belvízi közlekedés környezeti teljesítményét a szárazföldi közlekedés teljesítményéhez, illetve a szárazföldi forrásokból eredő szennyezéshez viszonyítva kell értékelni. Ismét leszögezi <sup>(4)</sup>, hogy holisztikus megközelítésre van szükség, melynek során figyelembe kell venni a kibocsátáscsökkentési technológia elérhetőségét, az innováció ösztönzésének szükségességét, a világkereskedelem gazdasági realitásait, valamint azt, hogy el kell kerülni az egyéb szennyező anyagok csökkentésének negatív hatását a CO<sub>2</sub>-kibocsátásra, azaz minimalizálni kell az egyes politikák más politikákra gyakorolt nemkívánatos következményeit.

4.3. A tengeri és belvízi közlekedésből származó kibocsátások csökkentését célzó rendelkezéseknek gyakorlatiasnak, költséghatékonyak és (lobogótól függetlenül) valamennyi hajóra – a személyszállító hajókra, és ha lehet, a hadihajókra is – alkalmazhatónak kell lenniük <sup>(5)</sup>, továbbá alapos környezetvédelmi, műszaki és társadalmi-gazdasági hatásértékelésen kell alapulniuk. Ráadásul az üvegházhatásúgáz-kibocsátás elhanyagolható mértékű csökkentésére irányuló, jelentős költségvonzatú jogszabályok könnyen modális váltást eredményezhetnek egyéb, kevésbé környezetbarát közlekedési formák felé.

<sup>(3)</sup> A „vízi (szállítás)” kifejezés, amely mindkét közlekedési módra vonatkozhat, pusztán a közeget jelöli, amelyen a szállítás végbemegy. Nem utal a közlekedési módra és a környezetpolitikai vonzatokra. Az a tény, hogy az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság a közúti és vasúti közlekedést bevette a „belső közlekedés” körébe, a belvízi közlekedést azonban nem, semmit sem változtat ezen a tényen.

<sup>(4)</sup> HL C 168., 2007.7.20., 50. o. HL C 211., 2008.8.19., 31. o.

<sup>(5)</sup> Lásd a 4. lábjegyzetet.

Mindez végeredményben negatív hatással lenne a globális felmelegedésre.

4.4. A zöld politikák egyik gyakran mellőzött aspektusa gazdasági előnyük. A zöld gazdaság valójában a globális válságból való kilábalás egyik útja. A kialakulóban lévő zöld gazdaság új munkalehetőségeket hoz létre <sup>(6)</sup>. Dimas biztos kijelentette, hogy a „zöld beruházások” a következő évtized során 2 millió munkahelyet fognak teremteni az EU-ban. A zöld gazdaság tehát korántsem luxus.

4.5. A tengeri és belvízi közlekedésből eredő CO<sub>2</sub>-kibocsátás további csökkentése lehetséges ugyan, de ez csak kismértékű lehet, mivel az árut szállítani kell, függetlenül az esetleges többletterhektől – amelyeket mindenképp a fogyasztó visel majd.

#### 5. „Zöldebb” tengeri közlekedés

5.1. A fokozódó iparosodás és a gazdaságok liberalizációja felendítette a világgazdaságot és a fogyasztási javak iránti keresletet. Az EU tengerpolitikai cselekvési terve <sup>(7)</sup> kiemelt hangsúlyt fektet a tengeri közlekedésre, mint versenyképes, fenntartható és környezetbarát közlekedési módra.

5.2. A hajózási környezetvédelmi teljesítménye évek óta folyamatosan javul. A hajók működéséből eredő szennyezést is sikerült elhanyagolható mértékűre redukálni. A motorok hatékonysága és hajótestek tervezése terén elért jelentős fejlődés kibocsátáscsökkentést és nagyobb üzemanyag-hatékonyságot eredményezett. A hajók által szállított termékek volumenéhez viszonyítva a tengeri közlekedés részesedése a globális CO<sub>2</sub> kibocsátásból igen alacsony (2,7 %) <sup>(8)</sup>.

5.3. A sarki jég megolvadása fokozatosan új lehetőségeket teremt a sarkkörü régióban, hajózható kereskedelmi utakat nyitva a sarkkörü vizeken <sup>(9)</sup>. Az Európából a Csendes-óceáni régióba vezető rövidebb utak energiát takarítanak meg, és csökkentik a kibocsátást. A sarkkörü utak jelentőségét az EGSZB az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról szóló véleményében <sup>(10)</sup> is kiemelte. Egyre nagyobb szükség van ugyanakkor – a helyi lakossággal egyetértésben – a sarkvidék tengeri környezetének védelmére és megóvására, valamint többoldalú kormányzásának javítására. Amíg az ENSZ új környezeti hatásfelmérése el nem készül, az ezen a régióan át vezető új tengeri útvonalakat gondosan meg kell vizsgálni. Rövid és középtávon az EGSZB azt ajánlja, hogy ezt a térséget tekintsék természetvédelmi területnek. Célszerű volna tehát az Unió és az ENSZ szintjén az új útvonal több paramétereit kiegyensúlyozottan figyelembe venni. A Panama-csatorna kibővítésétől – melynek befejezése 2015-re várható – további előnyök várhatók.

<sup>(6)</sup> UNEP *Green Job*.

<sup>(7)</sup> SEC(2007) 1278.

<sup>(8)</sup> IMO: Updated 2000 Study on Greenhouse Gas Emissions from Ships [Frissített tanulmány a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, 2000].

<sup>(9)</sup> COM(2008) 763.

<sup>(10)</sup> HL C 211., 2008.8.19., 31. o.



5.4. A tengeri közlekedés szigorú szabályozás alá esik, amelyet több mint 25 jelentős nemzetközi egyezmény, illetve kódex biztosít. A hajók működéséből vagy baleseteiből eredő tengeri szennyezés megelőzését szolgáló legfontosabb nemzetközi egyezmény a MARPOL73/78<sup>(11)</sup>. A kérdést ugyanakkor átfogó EU-jogszabályok is szabályozzák, nevezetesen az ERIKA I, illetve II csomagok, valamint a harmadik tengerbiztonsági intézkedéscsomag (2009). A jogalkotás nagymértékben javította a tengeri biztonságot, a szennyezések megfigyelését, valamint a rendkívüli események következményeinek megelőzését vagy enyhítését szolgáló beavatkozások lehetőségét.

5.5. A MARPOL egyezmény közelmúltban felülvizsgált – a hajók légszennyezésének megelőzéséről szóló – VI. melléklete szigorúbb kéndioxid- (SO<sub>x</sub>), szilárdrészesecske- (PM) és nitrogén-oxid- (NO<sub>x</sub>) kibocsátási határértékeket vezet be. A hajók CO<sub>2</sub>-kibocsátásának jelentős csökkentése érhető el bizonyos technikai és operatív intézkedésekkel. Több ilyen intézkedés csak önkéntes alapon alkalmazható. A leghatékonyabb, és azonnali eredménnyel járó intézkedés a sebességsökkentés (slow steaming), megvalósítása azonban a kereskedelem követelményeitől függ.

5.6. Az EGSZB úgy véli, hogy jobb eredményeket lehet elérni a jogalkotási eszközök és az iparági kezdeményezések kiegyensúlyozott kombinációjával. Ilyen úttörő kezdeményezések például a hellén tengeri környezet védelmére alakult szövetség (HELMPEPA)<sup>(12)</sup>, a „Poseidon Challenge Award”<sup>(13)</sup>, a „Floating Forest”<sup>(14)</sup> vagy a „Green Award Foundation”<sup>(15)</sup>.

5.7. A kibocsátáskereskedelmi rendszer tengeri közlekedésre való alkalmazása nem lehet negatív hatással az európai hajózási szektor versenyképességére a globális piacon, máskülönben ellentmondásba kerül a lisszaboni menetrenddel. Mielőtt azonban döntés születne, az Európai Bizottságnak egyértelmű választ kell találnia a következő kérdésekre: milyen előnnyel jár a környezetre nézve egy hasonló rendszer bevezetése a nemzetközi hajózásban, és hogyan működhet az a gyakorlatban egy olyan nemzetközi szektorban, mint a hajózás? Egy, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében bevezetésre kerülő globális rendszer jóval hatékonyabban csökkenthetné a hajózás CO<sub>2</sub>-kibocsátását, mint bármely uniós szintű vagy regionális rendszer.

5.8. Érezhető a politikai nyomás, hogy 2013-ig a hajózást is vonják be a közösségi kibocsátáskereskedelmi rendszerbe. A kibocsátáskereskedelmi rendszert sokkal bonyolultabb a tengeri közlekedésre alkalmazni, mint a légi közlekedésre, különösen a

tramphajózás esetében, a tengeren zajló világkereskedelem gyakorlati sajátosságai miatt, amelyek a kibocsátáskereskedelmi rendszer kalkulációit nagyon nehezé teszik. A nemzetközi hajózás túlnyomórészt abból áll, hogy állandóan változó kereskedelmi sémák szerint rakományokat szállítanak a világ minden táján. A legtöbb uniós hajó be- és kirakodási kikötője a hajóbérlők által meghatározott nem uniós kikötő. A hajók nem egyformák, így nehéz elérendő normát megszabni. A hajózást jellemzően sok kis vállalat végzi, amelyek számára a kibocsátáskereskedelmi rendszer jelentős adminisztratív terhet jelent. A hajózás jelentős részét képviselő trampszektorban számos hajó csak alkalmanként érinti az EU kikötőit. Előfordulhat, hogy a hajók üzemanyaggal való útbiztosítás közbeiktatása nem uniós kikötőben történik, így a kikötők közötti fogyasztás csak becsléseken alapulhat. Ilyen körülmények között több országot – például a hajótulajdonos, a hajóüzemeltető, a hajóbérlő, a rakománytulajdonos vagy a rakomány címzettje országát – is be lehetne vonni a kibocsátási egységek kiosztásába. Emellett egy tengeri szállításra vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert az EU kikötőit érintő valamennyi hajóra alkalmazni kellene, és így ellenintézkedések valós lehetőségével kellene számolni azon Unióon kívüli országok részéről, akik a zászlójuk alatt futó hajókon nem alkalmazzák a kibocsátáskereskedelmi rendszert.

5.9. A (hajókban tárolt üzemanyagokra kivetett) szénadó vagy az adózás más formája éppoly „hatékony” és sokkal egyszerűbb eszköz volna a tengeri közlekedés esetében. Ráadásul könnyebb volna biztosítani, hogy a befolyó forrásokat valóban a környezetbarát kezdeményezésekre fordítsák.

5.10. A belátható jövőben a hajók meghajtása továbbra is nagyrészt szénalapú üzemanyagokkal történik majd. A gáz alternatív üzemanyaggá léphet elő, és szélesebb körben is elterjedhet, amint az elosztási infrastruktúrák elérhetővé válnak. A földgázzal működő üzemanyagcellákra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányok jelentős CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkenést jósolnak. Emellett az IMO a jövőben a hajók keltette zaj csökkentésére fog koncentrálni.

5.11. Kevésbé valószínű, hogy elegendő fenntartható bioüzemanyag válik hozzáférhetővé a hajók számára, vagy hogy a hidrogén- és szén-megkötésnek és -tárolásnak jelentős hatása lenne a hajózásra a következő két évtizedben. A szélenergia felhasználását szolgáló technológia (például a Skysails) vagy a napeenergia egymagában nem alkalmas a hajók meghajtására, de hozzájárulhat a motorok teljesítményéhez. A parti villamos energia használata (cold ironing) környezetbarátabb üzemelést tesz majd lehetővé a kikötőkben. A nukleáris meghajtás, amely speciális vészhelyzeti infrastruktúrát követel meg, nem életképes opció a kereskedelmi hajózásban.

## 6. A belvízi hajózás „kizöldítése”

6.1. A belvízi hajózás nem elhanyagolható szerepet játszik az európai belső közlekedésben, hiszen az EU-n belüli nem tengeri közlekedési módok között a folyóvízi közlekedés részesedése a teljes forgalomhoz képest 5,3 %, de a jelentős vízi utakkal rendelkező régiókban akár a 40 %-ot is meghaladhatja. A belvízi közlekedés megbízható, költséghatékony, biztonságos és energiahatékony. A belvízi közlekedés előmozdítása hozzájárulhat az EU fő környezetvédelmi céljainak teljesüléséhez, kiterjedtebb alkalmazása pedig kulcsszerepet játszhat a közlekedési ágazat CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésében. Ez jól kiegészíti azt az uniónak azt politikáját is, hogy csökkenteni igyekszik az utak túlzott zsúfoltságát.

(11) A hajók által okozott szennyezések megelőzését tovább bővíti majd a lerakódásgátló rendszerekre, a ballasztvízre, a hajóroncsok eltávolítására, az üzemanyagartályokra és a hajók újrahasznosítására vonatkozó új (2009-ben elfogadandó) nemzetközi egyezmények életbe léptetése.

(12) A HELMPEPA 1981-ben jött létre, és modellként szolgált a CYMEPA, a TURMEPA, az AUSMEPA, a NAMEPA, a UKRMEPA, a URUMPEPA és az INTERMEPA létrehozásához.

(13) A Független Tartályhajó-tulajdonosok Nemzetközi Szövetsége (Intertanko) hozta létre 2005-ben.

(14) Egyesült Királyság, info@flyingforest.org.

(15) Hollandia, www.greenaward.org.

6.2. A belvízi hajózás – a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága (CCNR) szabályai révén, hagyományosan – szabályozott ágazat, amelyben e szabályok magas szintű műszaki és biztonsági normákat honosítottak meg. A Mannheimi Egyezményen alapuló jogszabályok a Rajna-menti országokban érvényesek. Az egyezmény a biztonságot, a felelősséget és a szennyezés megelőzését érintő rendelkezéseket tartalmaz. E magas szintű normáknak köszönhetően a belvízi hajózást a hajók felszerelése és a legénység képzése terén nagymértékben egységes minőségi és biztonsági szint jellemzi. A Mannheimi Egyezményből eredő szabályok alapján az EU nemrég vezetett be egy átfogó műszaki és operatív követelményrendszert a belvízi hajókra, a 2006/87/EK irányelv révén.

6.3. Az uniós jogszabályok<sup>(16)</sup> a belvízi hajókban használt üzemanyag minőségi kritériumaként kibocsátási határértékeket szabnak meg. Az Európai Bizottságnak<sup>(17)</sup> az üzemanyag kéntartalmára vonatkozó javaslata a kéntartalom csökkentését célozza, mind a tengeri, mind a belvízi hajók esetében. A belvízi hajózási ágazat azt támogatta, hogy az üzemanyag kéntartalmát egyetlen lépésben csökkentsék 1 000 ppm-ről 10 ppm-re. Az Európai Parlament nemrégiben elfogadta a belvízi hajózási ágazatnak ezt a javaslatát, és úgy határozott, hogy a kéntartalmat 2011-től kezdődően egy lépésben 10 ppm-re kell csökkenteni. A nem túl távoli jövőben a belvízi hajózás élvezheti a zéró kibocsátású rendszerek – pl. az üzemanyagcellák – használatának áldásait. Konkrét példa erre a Németországban kifejlesztett új belvízi hajó, a „CompoCa-Nord”, a Németországban nemrég megépített „Futura” nevű tankerhajó vagy a közel zéró kibocsátású, holland „Hydrogen Hybrid Harbour” vontatóhajó. Emellett új jogszabály<sup>(18)</sup> szabályozza a veszélyes áruk tagállamokon belüli vagy tagállamok közötti közúti, vasúti és belvízi szállítását.

6.4. Az Unió legutóbbi bővítése a belső belvízi hajóutakat az Észak-tengertől – a Rajna, illetve Duna folyamokon keresztül – a

Fekete-tengerig terjesztette ki. Európa belvízi hálózata hatalmas potenciált rejt magában a megbízható teherszállítás tekintetében, nagy előnyöket kínálva a többi közlekedési móddal szemben, amelyek gyakran torlódásokkal és kapacitásproblémákkal küszködnek.

6.5. Nem volna realisztikus a belvízi hajózást úgy kezelni, mint nemzeti vagy regionális jogszabályokkal szabályozható, nemzeti tevékenységet. A horvát, ukrán, szerb vagy moldovai lobogó alatt közlekedő folyami hajók már most is használják az EU folyóit és csatornáit, és az orosz folyami közlekedés liberalizációja, valamint az EU-s (és másrésről az orosz) szereplők piaci hozzáférése is tovább bővíti az EU belvízi hajózásának nemzetközi dimenzióját.

6.6. A belvízi hajózás megbízhatóságának egyik legfontosabb feltétele, illetve kihívása a fizikai infrastruktúra javítása, amely megszünteti a szűk keresztmetszeteket, és biztosítja a szükséges karbantartást. Az EGSZB emlékeztet korábbi véleményeire<sup>(19)</sup>, és reméli, hogy a NAIADES<sup>(20)</sup> projekt keretében elindított kezdeményezések serkentőleg hatnak a belvízi hajózásra, és lehetővé teszik az infrastruktúra-fejlesztési projektek finanszírozását.

6.7. A külső költségek internalizálását illetően a belvízi hajózásnak mint viszonylag kevésbé használt szállítási módnak nem kellene éllavas szerepet betöltenie. A belvízi hajózásra kivetett szénadóra irányuló politikák jogi akadályokba ütköznek, hiszen a Rajnán a Mannheimi Egyezmény (1868) értelmében semmilyen adó nem vethető ki. A gyakorlatban a jelenlegi belvízi hajózás 80 %-a a Rajnán bonyolódik. Az EGSZB megjegyzi, hogy a rajnai, illetve a dunai hajózást szabályozó egyezmény jogi rendszereinek összeegyeztethetlensége gondokat okoz a Dunára vonatkozó környezetvédelmi jogalkotásban. Javasolja, hogy az EU a belvízi hajózás megkönnyítése érdekében tegyen többet a (környezetvédelmi, szociális, műszaki) szabályozás nagyobb egysége érdekében.

Kelt Brüsszelben, 2009. május 13-án.

a Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Mario SEPI

<sup>(16)</sup> 2004/26/EK irányelv, HL L 225., 2004.6.25., 3. o.

<sup>(17)</sup> COM(2007) 18.

<sup>(18)</sup> A 2008/68/EK irányelv, HL L 260., 2008.9.30., 13. o.

<sup>(19)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 218. o.

<sup>(20)</sup> COM(2006) 6.