

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 24.3.2015
C(2015) 2057 final

Κύριε Πρόεδρε,

Η Επιτροπή θα ήθελε να ευχαριστήσει τη Βουλή των Αντιπροσώπων για τη γνωμοδότησή της σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο « Ένταξη των εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στις πολιτικές της ΕΕ για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου» {COM(2013) 479 final}.

Η Επιτροπή θα ήθελε να υπενθυμίσει ότι η ανακοίνωση εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο ο τομέας της ναυτιλίας θα μπορούσε να αρχίσει να αντιμετωπίζει και να μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (GHG) που συνδέονται με τις δραστηριότητές της. Η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής αποτελούσε και εξακολουθεί να αποτελεί στρατηγική προτεραιότητα για την ΕΕ. Ως εκ τούτου, το 2009 υιοθετήθηκε ένα στέρεο νομοθετικό πλαίσιο με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20 % έως το 2020 συγκριτικά με τα επίπεδα του 1990. Τον Οκτώβριο του 2014, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συμφώνησε να συνεχίσει περαιτέρω την προσπάθεια για μείωση κατά 40 % έως το 2030, προωθώντας μεταξύ άλλων τον περιορισμό των εκπομπών και την ενεργειακή απόδοση στον τομέα των μεταφορών. Όλοι οι σχετικοί τομείς θα πρέπει να συμβάλουν δεόντως έτσι ώστε η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη να διατηρηθεί σε επίπεδο χαμηλότερο από 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, συμπεριλαμβανομένου και του τομέα της ναυτιλίας.

Όσον αφορά την παρατήρηση εκ μέρους της Βουλής των Αντιπροσώπων ότι τα μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να υιοθετηθούν σε διεθνές επίπεδο, η Επιτροπή θα ήθελε να υπενθυμίσει ότι, όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση, η πρώτη της προτεραιότητα είναι πράγματι η επίτευξη συμφωνίας σε διεθνές επίπεδο, και αυτό ουσιαστικά θα γίνει μέσω μέτρων που καταρτίζονται και εγκρίνονται στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ). Η ΕΕ συμμετείχε και συνεχίζει να συμμετέχει ενεργά και συστηματικά σε αυτή τη συζήτηση. Παρόλα αυτά, εκτός από κάποια θετικά μέτρα (π.χ. ο ονομαστικός δείκτης ενεργειακής απόδοσης), η μέχρι στιγμής δράση του ΔΝΟ δεν ήταν ανάλογη της πρόκλησης και των ευκαιριών που διακυβεύονται.

κ. Γιαννάκη Ομήρου
Πρόεδρο της
Βουλής των Αντιπροσώπων
ΚΥΠΡΟΣ — 1402 Λευκωσία

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έχει αναπτύξει μια σταδιακή προσέγγιση, αρχής γενομένης με την «παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση» ως ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της μείωσης των εκπομπών των θαλάσσιων μεταφορών. Εν προκειμένω, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση κανονισμού για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων

και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές, {COM (2013) 480 final}, η οποία εγκρίθηκε πρόσφατα από τους συννομοθέτες. Η Επιτροπή πιστεύει ακράδαντα ότι η προκύπτουσα διαφάνεια σχετικά με τις επιδόσεις εκπομπών των πλοίων θα διευκόλυνε την υιοθέτηση αποδοτικών ως προς το κόστος τεχνολογιών, καθώς και μέτρων μετριασμού και θα συνέβαλε κατ' αυτόν τον τρόπο στη μείωση των εκπομπών καθώς και της κατανάλωσης καυσίμων. Επίσης θα βοηθούσε να δημιουργηθεί η αναγκαία δυναμική στον ΔΝΟ, όπου λαμβάνουν χώρα παρόμοιες συζητήσεις.

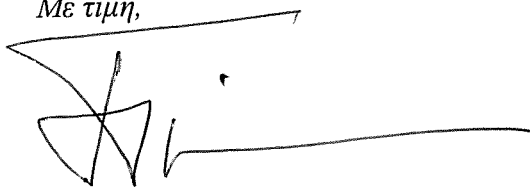
Για να αποφευχθεί τυχόν στρέβλωση του ανταγωνισμού, ο προτεινόμενος κανονισμός θα εφαρμοζόταν χωρίς διακρίσεις για την κάλυψη όλων των πλοίων που έχουν ως προορισμό ή ως αφετηρία λιμένες της ΕΕ, ανεξαρτήτως σημαίας νηολόγησης. Ο προτεινόμενος κανονισμός — που εκπονήθηκε μετά από εκτενείς διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους του κλάδου — θα χρησιμοποιούσε μια απλοποιημένη προσέγγιση για την ΠΥΕ βάσει των εγγράφων και των πληροφοριών που ήδη απαιτείται να υπάρχουν στα πλοία σήμερα. Σύμφωνα με την ανάλυση της Επιτροπής, η προβλεπόμενη εξοικονόμηση κόστους των καυσίμων υπερκαλύπτει το κόστος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων. Συνολικά, το κόστος για το ναυτιλιακό κλάδο αναμένεται να μειώνεται κατά περίπου 1 δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως. Οι μειώσεις εκπομπών που αναμένονται από τον προτεινόμενο κανονισμό είναι της τάξης του 2 %, σε σύγκριση με το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης.

Αυτό σημαίνει ότι ο προτεινόμενος κανονισμός θα ήταν οικονομικά αποδοτικός για τον τομέα και θα απηύθυνε ένα σαφές μήνυμα προς το κοινό σχετικά με τη δέσμευση του τομέα για διαφάνεια όσον αφορά τις εκπομπές και τη συμβολή τους στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Επομένως, όσα πλοία εκτελούν διεθνείς μεταφορές δε θα διατρέχουν τον κίνδυνο να έχουν κάποιο ανταγωνιστικό μειονέκτημα.

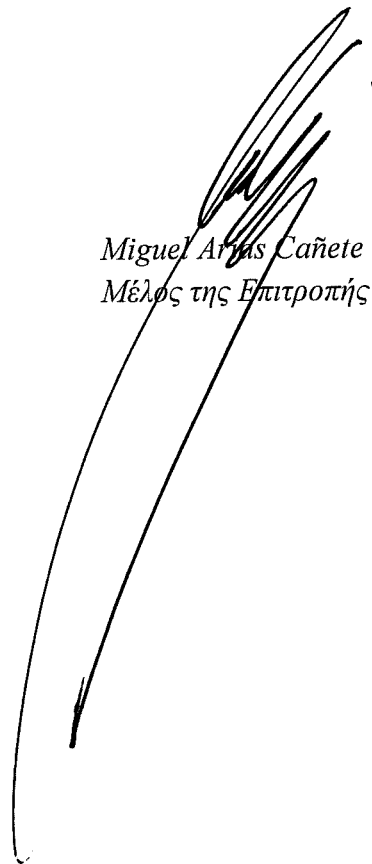
Η Επιτροπή έχει επίσης συνεκτιμήσει τις απόψεις που εξέφρασε η Βουλή των Αντιπροσώπων σχετικά με τα αγορακεντρικά μέτρα και την περιβαλλοντική τους αποδοτικότητα. Ως προς το θέμα αυτό, η Επιτροπή επιθυμεί να υπογραμμίσει ότι η ΕΕ έχει κατορθώσει να αποσυνδέσει επιτυχώς την οικονομική της δραστηριότητα από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Όπως επισημαίνεται στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο για την επίτευξη των στόχων του Κιότο και της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» {COM (2014) 689 final}, κατά την περίοδο 1990-2012, το συνολικό ΑΕΠ της ΕΕ αυξήθηκε κατά 45 %, ενώ η συνολική ποσότητα των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (με εξαίρεση τη χρήση γης, την αλλαγή της χρήσης γης, τη δασοκομία και τις διεθνείς αερομεταφορές), έχει μειωθεί κατά 19 % έως τώρα. Ως αποτέλεσμα, η ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ μειώθηκε σχεδόν κατά το ήμισυ μεταξύ 1990 και 2012. Αυτό επιτεύχθηκε σε μεγάλο μέρος μέσω του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ, το οποίο καλύπτει περίπου το ήμισυ των συνολικών εκπομπών της ΕΕ.

Η Επιτροπή ελπίζει ότι οι συγκεκριμένες διευκρινίσεις απαντούν στα ζητήματα που ετέθησαν από τη Βουλή των Αντιπροσώπων και προσβλέπει στη συνέχιση του πολιτικού μας διαλόγου στο μέλλον.

Με τιμή,



Frans Timmermans
Πρώτος αντιπρόεδρος



Miguel Arias Cañete
Μέλος της Επιτροπής