

Teisipäev, 27. aprill 2021

P9\_TA(2021)0131

## Tõhusam ja puhtam meretransport

**Euroopa Parlamendi 27. aprilli 2021. aasta resolutsioon tehniliste ja operatiivmeetmete kohta meretranspordi tõhusamaks ja puhtamaks muutmiseks (2019/2193(INI))**

(2021/C 506/03)

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse oma 15. jaanuari 2020. aasta resolutsiooni Euroopa roheline kokkuleppe kohta <sup>(1)</sup>,
  - võttes arvesse oma 16. septembril 2020. aastal esimesel lugemisel vastu võetud seisukohta laevade kütusekulu andmete üleilmse andmekogumissüsteemi kohta <sup>(2)</sup>,
  - võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kolmandat aruannet kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta <sup>(3)</sup>,
  - võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni neljanda aruande lõpparuannet kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta <sup>(4)</sup>,
  - võttes arvesse Vahemere merekeskkonna ja rannikuala kaitse konventsiooni (Barcelona konventsioon) osaliste poolt 2019. aasta detsembris vastu võetud ministrite deklaratsiooni,
  - võttes arvesse komisjoni 2019. aasta aruannet meretranspordi CO<sub>2</sub> heite kohta,
  - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiivi 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta <sup>(5)</sup>,
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 54,
  - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni arvamust,
  - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0029/2021),
- A. arvestades, et meretranspordil ja sadamatel on ELi majanduses keskne roll, kuna peaaegu 90 % ELi väliskaubaveost toimub meritsi <sup>(6)</sup> ja neil on oluline roll ka turismis; arvestades, et need on kriitilise tähtsusega katkematute tarneahelate tagamiseks, nagu näitas COVID-19 pandeemia; arvestades, et ELi merendussektori majandusliku mõju panus 2018. aastal ELi SKPsse oli kokku 149 miljardit eurot ja sektor tagab enam kui 2 miljonit töökohta <sup>(7)</sup>; arvestades, et 2018. aastal oli ELis selle otsese majandusliku mõjuga seotud 685 000 mere- ja maismaa töökohta; arvestades, et ELi laevastik moodustab 40 % maailma laevastiku kogumahutavusest;
- B. arvestades, et kaupade ja reisijate meretransport on ELi majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse võtmetegur, eelkõige seoses äärealade, saarte ja äärepoolseimate piirkondade ühenduvuse ja juurdepääsetavusega; arvestades, et sellega seoses peaks EL investeerima merendussektori konkurentsivõimesse ja selle suutlikkusse kestlik üleminek ellu viia;
- C. arvestades, et ELi merendussektor peaks ka aitama võidelda bioloogilise mitmekesisuse vähenemise ja keskkonnaseisundi halvenemise vastu ning toetama Euroopa roheline kokkuleppe ja 2030. aasta bioloogilise mitmekesisuse strateegia eesmärkide saavutamist;

<sup>(1)</sup> Vastuvõetud tekstid, P9\_TA(2020)0005.

<sup>(2)</sup> Vastuvõetud tekstid, 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> ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

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

<sup>(7)</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry

Teisipäev, 27. aprill 2021

- D. arvestades, et inimkonnale on väga oluline, et ookeanide ja nende ökosüsteemide seisund oleks hea, sest need reguleerivad kliimat, toodavad vähemalt poole Maa atmosfääris leiduvast hapnikust, hoiavad bioloogilist mitmekesisust, toetavad globaalset toiduga kindlustatust ja inimeste tervist ning on kestlikkuse põhimõtet järgiva majandustegevuse, sealhulgas kalanduse, transpordi, kaubanduse, turismi, taastuvenergia ja tervisetoodete allikaks;
- E. arvestades, et merendussektorit reguleeritakse nii ELi kui ka rahvusvahelisel tasandil ja see sõltub endiselt väga suurel määral fossiilkütustest; arvestades, et praegu vaadatakse läbi meretranspordi CO<sub>2</sub>-heite seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi, et vähendada laevanduse kasvuhoonegaaside heidet ELi vetes;
- F. arvestades, et sektor on pidevalt pingutanud, et täita kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgid, järgides olemasolevat õigusraamistikku ja rakendades siiani tehtud tehnoloogilisi edusamme;
- G. arvestades, et seetõttu on vajaliku ülemineku saavutamiseks hädavajalik piisav rahastamine; arvestades, et süsinikdioksiidiheitevaba meretranspordi kasutuselevõtuks on vältimatult vaja edasisi teadusuuringuid ja innovatsiooni;
- H. arvestades, et rahvusvahelise meretranspordi kaudu paisatakse aastas õhku umbes 940 miljonit tonni süsinikdioksiidi ja see moodustab umbes 2,5 % kogu maailma kasvuhoonegaaside heitkogustest<sup>(8)</sup>; arvestades, et meretransport mõjutab ka keskkonda, soodustades kliimamuutusi, ning erinevate reostusallikate, eelkõige degaseerimise, sadamates töötavate mootorite, ballastvee, süsivesinike, raskemetallide ja kemikaalide heitmete ning merel kaotatud konteinerite kaudu, mis omakorda mõjutavad bioloogilist mitmekesisust ja ökosüsteeme; arvestades, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni määrused vääveloksiidide heidete vähendamiseks jõustusid esimest korda 2005. aastal rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOLi konventsioon) raames ja arvestades, et vääveloksiidide heite piirnorme on järk-järgult karmistatud, kusjuures suurim lubatud väävlisisaldus on praegu 0,5 % ja heite kontrollimise aladel 0,1 %; arvestades, et see otsus peaks aitama heitkoguseid vähendada; arvestades, et IMO peaks 2021. aastal leppima kokku ülemaailmses määruuses nn musta süsiniku (tahma) heitkoguste piiramise kohta; arvestades, et vastavalt veetava lasti kogusele ning heitkogustele ühe tonni veetud kauba ja läbitud kilomeetri kohta on meretransport kõige energiatõhusam transpordiliik;
- I. arvestades, et kui leevendusmeetmeid kiiresti kasutusele ei võeta, võib rahvusvahelise meretranspordi heide suureneeda, nii et kui 2018. aastal oli see 2008. aasta tasemest ligikaudu 90 %, siis aastaks 2050 võib see olla 2008. aasta tasemest koguni 90–130 %<sup>(9)</sup>, ning seega ei aita see piisavalt kaasa Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamisele;
- J. arvestades, et vaja on piirata kõiki merendussektori heitkoguseid, mis kahjustavad õhukvaliteeti ja inimeste tervist, ning selle probleemiga tegelemiseks tuleb esmalt hinnata asjaomaste õigusaktide mõju;
- K. arvestades, et EL peaks kaitsma merendussektori heitkoguste vähendamise kõrgeid eesmärgid nii rahvusvahelisel kui ka ELi tasandil;
- L. arvestades, et puhtaid tehnoloogiaid ja lahendusi tuleks kohandada eri liiki laevadele ja laevastiku segmentidele; arvestades, et teadusuuringud ja investeeringud ning piisav toetus on väga olulised, et tagada uuenduslikud lahendused ja merendussektori jätkusuutlik üleminek;
- M. arvestades, et merendussektori süsinikuheite vähendamisega seotud avaliku ja erasektori investeeringud peavad olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrusega (EL) 2020/852<sup>(10)</sup>, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik, ning õiglase ülemineku peamiste põhimõtetega, sealhulgas kvaliteetsete töökohtade loomine, ümberõppe ja ümberpaigutamise tagatiseid ning struktuursed tervishoiu- ja ohutusmeetmed kõigi töötajate jaoks, pöörates erilist tähelepanu naiste ja noorte töötajate võimalustele, et merendussektori tööjõudu mitmekesiseks muuta; arvestades, et merendustöötajate piisav väljaõpe ja inimväärased töötingimused on väga olulised, muu hulgas ka selleks, et hoida ära õnnetusi, sealhulgas keskkonnaga seotud juhtumeid;

<sup>(8)</sup> Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kolmas aruanne kasvuhoonegaaside kohta.

<sup>(9)</sup> Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni neljas aruanne kasvuhoonegaaside kohta.

<sup>(10)</sup> ELT L 198, 22.6.2020, lk 13.

Teisipäev, 27. aprill 2021

N. arvestades, et komisjon tegeleb praegu mõjuhinnangu koostamisega meretranspordi integreerimise kohta ELi heitkogustega kauplemise süsteemi;

O. arvestades, et rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks on vaja meretranspordisektori üleminekut kliimaneutraalsusele 2050. aastaks;

### **Puhta energia stimuleerimiskavad**

1. peab kahetsusväärseks, et Euroopa turul valitseb moonutatud konkurents fossiilkütuste, mille suhtes kohaldatakse soodsamat maksustamislahendust, ja taastuvatest energiaallikatest saadud puhaste alternatiivkütuste vahel; kutsub komisjoni üles seda olukorda parandama, tehes ettepaneku taastada ausad ja õiglased konkurentsieeskirjad, rakendades meretranspordi suhtes põhimõtet „saastaja maksab“ ja ergutades ning soodustades (sh maksuvabastuste kaudu) raskete kütteõlide alternatiivide kasutamist, mis vähendaksid oluliselt merendussektori mõju kliimale ja keskkonnale;

2. tunnistab raskete kütteõlide kasutamise mõju; rõhutab, et laevade kütuseheitmete probleemiga tuleb tõhusalt tegeleda ja lõpetada järk-järgult raske kütteõli kasutamine laevanduses mitte ainult kütusena, vaid ka laevakütuste seguses; märgib, et on vaja tehnoloogilist neutraalsust, kui see on kooskõlas ELi keskkonnanalaste eesmärkidega; märgib, et meretransporti mõjutab asjaolu, et ELi tasandil ei ole piisavaid ja ühtlustatud jäätmekehtele lakkamise kriteeriume; rõhutab vajadust vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ja säilitada Euroopa meretranspordisektori konkurentsivõime;

3. tuletab meelde, et merendussektor peaks aitama kaasa liidu jõupingutustele kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisel, tagades samal ajal sektori konkurentsivõime; rõhutab, et kõiki kergesti kättesaadavaid võimalusi tuleb kasutada ja neisse tuleb investeerida, sealhulgas üleminekutehnoloogiatesse kui raske kütteõli alternatiividesse, et leida ja rahastada pikaajalisi heitevabasid alternatiive; tunnistab üleminekutehnoloogiate, näiteks veeldatud maagaasi ja selle taristu tähtsust järkjärgulisel üleminekul heitevabadele alternatiividele merendussektoris;

4. tuletab meelde, et EL on võtnud kooskõlas Pariisi kokkuleppega kohustuse saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneutraalsus; rõhutab sellega seoses ELi juhtivat rolli ja vajadust pidada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raames läbirääkimisi meretranspordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise üle ka rahvusvahelisel tasandil, võttes arvesse meretranspordisektori rahvusvahelist ja konkurentsivõimelist mõõdet; kordab parlamendi varasemaid seisukohti merendussektori lisamise kohta ELi heitkogustega kauplemise süsteemi<sup>(1)</sup>, sealhulgas mõjuhinnangu ajakohastamise kohta<sup>(2)</sup>;

5. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles – võttes arvesse 2018. aastal vastu võetud IMO esialgset laevade kasvuhoonegaaside heite vähendamise strateegiat ja selle eelseisvat läbivaatamist – kasutama oma kaalu Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, et tagada konkreetsete meetmete vastuvõtmine eesmärgiga panna paika ambitsioonikas ja realistlik tee heitevaba laevanduse suunas, mis on kooskõlas Pariisi kokkuleppe temperatuuri-eesmärgiga, aidates seeläbi kaasa võrdsete võimaluste loomisele rahvusvahelisel tasandil;

6. kutsub komisjoni üles käsitlema FuelEU merendusalgatuse raames mitte ainult kütuste CO<sub>2</sub>-mahukust, vaid ka tehnilisi ja operatiivmeetmeid, mis parandaksid laevade ja nende tegevuse tõhusust; tuletab meelde, et seoses määruse (EL) 2015/757<sup>(3)</sup> läbivaatamisega kutsus Euroopa Parlament laevandusettevõtjaid üles vähendama 2030. aastaks heitkoguseid keskmiselt 40 % kõigi nende vastutusalasse kuuluvate laevade puhul, võrreldes sama suurusega ja sama tüüpi laevade näitajatega keskmiselt; lisab, et algatus peaks hõlmama ka olusringi lähenemisviisi, mis hõlmaks kõiki kasvuhoonegaaside heitkoguseid; rõhutab, et alternatiivseid kütuseid, mis olusringi jooksul ei vasta RED II - 70 % künnisele, ei tohiks õigusnormidega lubada;

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

<sup>(2)</sup> Vastuvõetud tekstid, P9\_TA(2020)0219.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

Teisipäev, 27. aprill 2021

**Sadamad ja kaubavedu**

7. tuletab meelde vajadust stimuleerida kõigi sidusrühmade koostööd ning ärgitada parimate tavade vahetamist sadamate, laevandussektori ning kütuse- ja energiatootjate vahel, et töötada välja sadamate ja rannikualade CO<sub>2</sub> heite vähendamise üldine poliitika; nõuab tungivalt, et sadamate valdajad kehtestaksid säästva majandamise meetodid ja sertifitseeriks need, kasutades meetodeid, mis hõlmavad sadamateenuste olelusringi hindamist, näiteks toote keskkonnadeklaratsioonis pakutud meetodeid;

8. rõhutab, et ülemereterritooriumid, sealhulgas äärepoolseimad piirkonnad ning ülemeremaad ja -territooriumid, ning seal asuvad sadamad on nende strateegilist asukohta arvestades Euroopa suveräänsuse ning Euroopa ja rahvusvahelise merekaubanduse jaoks äärmiselt olulised; toonitab, et nende sadamate investeerimist edendavad tegurid on väga erinevad, alates nende klassikalise rolli toetamisest laevade vastuvõtmisel (lastimine, lossimine, ladustamine ja transport) kuni mitmeliigiliste ühenduste tagamiseni, energiaga seotud taristu ehitamiseni, kliimamuutustele vastupanuvõime suurendamiseni ning laevade üldise keskkonnasäästlikumaks muutmise ja digiteerimiseni; nõuab täiendavaid investeeringuid ülemereterritooriumidel asuvasse sadamatesse, et muuta need mitmeliigilise transpordi, energia tootmise, salvestamise ja jaotamise ning turismi strateegilisteks klastriteks;

9. märgib, et meresadamatel on piiriülene mõõde; rõhutab sadamate kui kõigi transpordiliikide, energia, tööstuse ja sinise majanduse klastrite rolli; tunnistab, et sadamate koostöö ja klastriteks koondumine on kasvanud;

10. märgib, et Euroopa merenduse klastritel on positiivne roll ja rahvusvahelisel tasandil on näha edusamme, et toetada innovatsiooni ja vähendada laevanduse heitkoguseid, ning kutsub komisjoni ja liikmesriike üles toetama algatusi, mis toetaksid neid positiivsete suundumusi;

11. kutsub komisjoni üles õigusaktide abil toetama kaide nullreostuse (kasvuhoonegaaside ja õhureostuse) eesmärki ning ergutama keskkonnasäästlike mitmeliigiliste lahenduste väljatöötamist ja kasutuselevõttu sadamates, mida toetaks koridoridel põhinev lähenemine; kutsub komisjoni üles võtma eelkõige kiiresti meetmeid, et reguleerida kõige saastavamate laevade pääsu ELi sadamatesse, tuginedes sadamariigi kontrolli direktiivi<sup>(14)</sup> raamistikule, ning stimuleerima ja toetama maismaa energiavarustust, kasutades puhast elektrit või muid energiasäästlikke tehnoloogiaid, millel on märkimisväärne mõju kasvuhoonegaaside heite ja õhusaaste vähendamisele; peab kahetsusväärseks, et direktiivi 2014/94/EL läbivaatamine on edasi lükatud; nõuab tungivalt, et komisjon teeks võimalikult kiiresti ettepaneku direktiivi 2014/94/EL läbivaatamiseks, et pakkuda nii liikmesriikidele kui ka sadamatele stiimuleid vajaliku taristu kasutuselevõtu suurendamiseks; kutsub komisjoni üles tegema ettepanekut ka direktiivi 2003/96/EÜ<sup>(15)</sup> läbivaatamiseks;

12. kutsub komisjoni üles koostama heitevabade sadamate strateegia ja toetama alt üles suunatud algatusi, sealhulgas meetmeid ringmajandusele spetsialiseerunud sadamatööstuse arengu edendamiseks, mis tagaks eelkõige sadamates taaskasutatavate ja käideldavate laevajätmete parema kasutamise;

13. kutsub komisjoni üles edendama rohelises kokkuleppes üleminekut lähimerevedudele, samadel alustel raudteevõrkude ja siseveetranspordiga, kui kestlikku alternatiivi kaupade ja reisijate maantee- ja lennutranspordile; rõhutab lähimerevedude olulist rolli ülemineku eesmärkide saavutamisel, et vähendada transpordiga seotud ummikuid ja heitkoguseid ning n-õ hüppelauana heitevaba transpordiliigi suunas; rõhutab, kui oluline on sel eesmärgil võtta kasutusele strateegia ELi laevastiku uuendamiseks ja moderniseerimiseks, et edendada selle üleminekut rohelisele majandusele ja digitehnoloogiale ning suurendada Euroopa merendustehnoloogia sektori konkurentsivõimet; tuletab sellega seoses meelde, et on vaja sellist infrastruktuurivõrku, mis toetaks seda ühendvedude läbilaskevõimet, mis tähendab Euroopa ühendamise rahastu raames TEN-T võrgu jaoks võetud investeerimiskohustuste täitmist;

14. rõhutab, et sujuvate mitmeliigiliste transpordiühenduste edendamine sadamate ja TEN-T võrgu vahel ning eri transpordiliikide koostalitlusvõime parandamine kõrvaldaks kitsaskohad ja vähendaks ummikuid; rõhutab mere- ja siseveesadamate tähtsust üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliste ja mitmeliigiliste sõlmpunktidenä;

<sup>(14)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

<sup>(15)</sup> Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51).

Teisipäev, 27. aprill 2021

15. nõuab samuti, et koostataks selge strateegia, et edendada ro-ro transpordi lastivedusid, vähendades seeläbi maanteedel sõitvate raskeveokite arvu; julgustab komisjoni võtma konkreetsemaid meetmeid oma merenduspoliitika integreerimiseks, et vältida pikka ja keskkonda kahjustavat maanteetransporti kogu kontinendil, ergutades tarneid väiksemate sadamate kaudu lõppsihtkohtade turgudele lähemale;

16. kutsub komisjoni üles andma meremagistraalide mõistele uue tähenduse TEN-T võrgu lahutamatu osana, kuna see on oluline lähimereühenduste ja -teenuste kui maismaatranspordi jätkusuutlike alternatiivide hõlbustamiseks, ning hõlbustama meresadamate vahelist koostööd ja nende ühendusi sisemaaga, lihtsustades juurdepääsukriteeriume, eelkõige põhivõrguväliste sadamate vaheliste ühenduste puhul; selleks tuleks pakkuda märkimisväärset rahalist toetust mereühendustele maismaatranspordi alternatiivina ja tagada nende ühendus raudteevõrkudega;

17. on veendunud, et jätkusuutlik Euroopa merendussektor ja tulevikukindel taristu, sealhulgas TEN-T võrk ja selle tulevane laiendamine, on kliimaneutraalse majanduse saavutamiseks üliolulised; rõhutab, et ELi veetranspordi osakaalu suurendamiseks, nagu on ette nähtud Euroopa rohelises kokkuleppes, on vaja konkreetset ELi investeerimiskava ja konkreetseid meetmeid ELi tasandil;

### **Heite kontrollimise piirkonnad ja Rahvusvaheline Mereorganisatsioon**

18. rõhutab tervise ja keskkonna seisukohast pakilist vajadust luua kõiki Vahemere riike hõlmav väävliheite kontrolli piirkond (SECA); kutsub komisjoni ja liikmesriike üles aktiivselt toetama sellise piirkonna loomise ettepaneku esitamist Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile enne 2022. aastat; nõuab tungival, et liikmesriigid toetaksid ka põhimõtet luua kiiremas korras lämmastikoksiidiheite kontrolli piirkond (NECA), eesmärgiga vähendada lämmastikuheidet Vahemerel;

19. kutsub komisjoni üles kavandama nende heitekontrolli piirkondade laiendamist kõigile liidu meredele, et vähendada ühtlaselt laevade eraldatava lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) ja väävlioksiidide (SO<sub>x</sub>) heite lubatud piirmäära; rõhutab, et vääveloksiidi ja lämmastikoksiidi heite kumulatiivsel vähendamisel on otsene mõju tahkete peenosakeste (PM10 ja PM2,5) vähendamisele;

20. rõhutab, et EL peaks näitama eeskujuna, võttes vastu ambitsioonikad õiguslikud nõuded keskkonnasäästlikule meretranspordile, toetades ja propageerides meetmeid, mis on vähemalt sama ambitsioonikad, rahvusvahelistel foorumitel nagu Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, võimaldades meretranspordisektoril lõpetada kasvuhoonegaaside heide järkjärgult kogu maailmas ja kooskõlas Pariisi kokkuleppega

### **Laevad ja nende käitamine**

21. kutsub komisjoni, laevaomanikke ja laevade käitajaid üles tagama, et rakendatakse kõiki kättesaadavaid operatiiv- ja tehnilisi meetmeid energiatõhususe saavutamiseks, eelkõige kiiruse optimeerimine, sealhulgas vajaduse korral aeglustamine, innovatsioon laevatatavate marsruutide hüdrodünaamika optimeerimisel, uute jõuseadmete kasutuselevõtmine, nagu tuulegeneraatorid, laevade optimeerimine ja merelogistika ahela parem optimeerimine;

22. märgib, et merendussektoris ei ole laeva omanik alati sama isik või üksus, kes laeva ärieesmärgil käitab; on seetõttu seisukohal, et põhimõtet „saastaja maksab“ tuleks kohaldada laeva ärilise käitamise eest vastutava isiku suhtes, st äriüksuse suhtes, kes maksab laeva tarbitava kütuse eest, näiteks laevaomanik, haldaja, tähtajalise prahtija või laevapereta prahtija, ning käitaja peaks olema vastutav;

23. märgib, et merendussektori, sadamate ja laevade digiteerimisel ja automatiseerimisel on märkimisväärne potentsiaal aidata kaasa sektori heitkoguste vähendamisele ning neil on oluline roll sektori CO<sub>2</sub>-heite vähendamisel kooskõlas rohelise kokkuleppe eesmärkidega, eelkõige ajakohaste ja kontrollitud andmete suurema vahetamise kaudu, mida saab kasutada tehniliseks tegevuseks ja hoolduseks, näiteks selleks, et prognoosida kõige kütusesäästlikumat viisi laeva käitamiseks konkreetsel marsruudil, ja sadamakülastuste optimeerimiseks, mis aitab lühendada laevade ooteaega sadamas ja seega vähendada heitkoguseid; rõhutab, et digiteerimist tuleb kasutada kui vahendit sektori sidusrühmade vahelise koostöö tõhustamiseks, muutes seeläbi laevad energiatõhusamaks, et võimaldada neil täita heitekontrolli norme ja hõlbustada keskkonnariskide juhtimist; nõuab meetmete võtmist ja investeerimist digitaliseerimisse, teadusuuringutesse ja innovatsiooni, eelkõige laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi (VTMIS) arendamiseks ja ühtlustatud piiriüleseks kasutuselevõtuks; märgib, et digiteerimise ja automatiseerimise kasutuselevõtt laevanduses toob kaasa muutused individuaalsetes töötajate oskustes ja vajalikes oskustes; juhib tähelepanu sellele, et laevapere liikmetelt hakatakse nõudma neid erinevaid oskusi ja teadmisi, eriti infotehnoloogia valdkonnas, et tagada laevade ohutus ja tegevuse tõhusus;

Teisipäev, 27. aprill 2021

24. tunneb heameelt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 1. jaanuaril 2020. aastal kehtestatud uue kütuste väävlisalduse 0,5 % piirmäära üle ja rõhutab, et see ei tohiks põhjustada reostuse ülekandumist õhust vette; kutsub seetõttu komisjoni ja liikmesriike üles töötama kooskõlas direktiiviga (EL) 2019/883<sup>(16)</sup> IMO tasandil selle nimel, et võetaks igakülgset arvesse, kuidas mõjutab keskkonda avatud skrabereid pärineva reovee ja muude lastijätmete juhtimine merre, ning tagataks nende nõuetekohane kogumine ja käitlemine sadama vastuvõtuseadmetes; soovib sellega seoses tungivalt liikmesriikidel keelata avatud skrabereid reovee ja teatavate lastijätmete laskmine oma territoriaalvetesse, järgides direktiivi 2000/60/EÜ<sup>(17)</sup>; rõhutab, et kestlikke lahendusi peaks eelistama algusest peale, võttes aluseks olelusringi analüüsi; märgib, et avatud skrabereid otstarve on vähendada õhusaastet ja et neisse on tehtud investeeringuid; juhib tähelepanu sellele, et avatud skrabereid kasutamine mõjutab keskkonda ja tunneb heameelt selle üle, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon uurib nende pikaajalist mõju; kutsub sellega seoses komisjoni üles kehtestama mõjuhinnangule tuginedes avatud skrabereid kasutamise järkjärgulise keelu, et järgida heite piirnorme, kooskõlas IMO raamistiku ja MARPOLi konventsiooniga;

25. palub, et komisjon hõlmaks tulevase algatuse FuelEU Maritime kohaldamisalasse alternatiivsete jõuseadmetega laevad, sh tuule- ja päikeseeenergiaal töötavad laevad; kutsub komisjoni üles hindama praegusi algatusi ja projekte, mis on seotud purjelaevade kaubaveoga, ning tagama, et transpordiks kasutatavad jõusüsteemid oleks kõlblikud saama Euroopa rahalisi vahendeid;

26. kutsub komisjoni üles kehtestama meetmeid koos vajalike rahaliste vahenditega, et võimaldada Euroopa laevatehastel teha täiendavaid investeeringuid jätkusuutlikku, sotsiaalsesse ja digiteeritud laevaehituse ja laevaremonditööstusse, mis on töökohtade loomiseks strateegilise tähtsusega, toetades seeläbi üleminekut ringmajanduse mudelile, milles võetakse arvesse laevade kogu olelusringi; rõhutab, kui oluline on kooskõlas uue ringmajanduse tegevuskavaga töötada liidus välja kestlikud lahendused laevade lammutamisel ja selliseid lahendusi toetada; rõhutab sellega seoses, et laevatehased peaksid rakendama nõuetekohast hoolsust oma väärtusahelates nii ELis kui ka väljaspool seda, järgides OECD ja ÜRO standardeid, et laevade lammutamisel oleks võimalik vältida kahjulikku keskkonnamõju;

### **ELi-poolne rahastamine**

27. kutsub komisjoni üles toetama Euroopa rahastamisprogrammide, eriti programmide „Euroopa horisont“ ja „InvestEU“ raames, puhta tehnoloogia ja kütuste uurimist ja kasutuselevõttu; rõhutab täiendavatest taastuvatest energiaallikatest, sealhulgas keskkonnahoidlikust vesinikust, ammoniaagist ja tuuleenergiast saadava elektri potentsiaali; rõhutab sellega seoses, et puhtale alternatiivkütusele üleminek mõjutab rahaliselt nii laevandussektorit, maismaal asuvaid kütuse tarneahelaid kui ka sadamaid; on seisukohal, et sadamad on loomulikud sõlmpunktid puhaste alternatiivsete kütuste tootmiseks, säilitamiseks, levitamiseks ja transportimiseks; nõuab, et programm „Euroopa horisont“ uuendaks komisjoni poolt programmi „Horisont 2020“ raames algatatud rohelise kokkuleppe projektikonkurssi, eelkõige selleks, et muuta merendussektor keskkonnahoidlikumaks ning toetada teadusuuringuid ja innovatsiooni ning raskete kütuste alternatiivide kasutuselevõttu, mis vähendavad märkimisväärselt mõju kliimale ja keskkonnale merendussektoris;

28. kutsub komisjoni üles muutma projektid, mille eesmärk on vähendada meretranspordi CO<sub>2</sub>-heidet ja heitkoguseid (sh vajalikud sadamataristud ja rajatised), rahastamiskõlblikuks ühtekuuluvuspoliitika raames ning Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide, Euroopa ühendamise rahastu ja rohelise kokkuleppe kaudu ning tegema kättesaadavaks rahalised vahendid ja stiimulid, et toetada merendussektorit üleminekul CO<sub>2</sub>-vabale majandusele, võttes arvesse ümberkujundamise sotsiaalset mõõdet; rõhutab, kui oluline on luua sünergiaid ja vastastikust täiendavust erinevate ELi rahastamislahenduste vahel, tekitamata tarbetut halduskoormust, mis pärsiks erainvesteeringuid ja aeglustaks seega tehnoloogia arengut ja seega kulutõhusust; palub komisjonil edendada keskkonnahoidlikku Euroopa laevasektorit ELi territooriumil ja sellesse investeerida, mis on osa Euroopa tööstuse taastamiskavast, võttes juhtrolli uute ökodisainiga laevade väljatöötamisel, olemasolevate laevade renoveerimisel ja ajakohastamisel ning lammutamisel;

<sup>(16)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ (ELT L 151, 7.6.2019, lk 116).

<sup>(17)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2000. aasta direktiiv 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik (EÜT L 327, 22.12.2000, lk 1).

**Teisipäev, 27. aprill 2021**

29. on seisukohal, et igasugune realistlik üleminek nullheite eesmärgi saavutamiseks peab põhinema sektori sidusrühmade kaasamisel ja osalemisel, ühtlasi on vaja ELi toetust piisava eelarve näol, samuti dialoogi, paindlikkust ja hoolikust vajalike regulatiivsete reformide edendamisel; märgib, et need tingimused on olulised, et ergutada kestlikkusele keskenduvat strateegilist koostööd selliste vahendite abil nagu partnerlus heitevaba meretranspordi nimel;
30. tuletab meelde, et CO<sub>2</sub> heite vähendamise ja teistele transpordiliikidele ülemineku eesmärke tuleb toetada Euroopa ühendamise rahastu kaudu, mille eelarvevahendeid tuleb suurendada;
31. peab sellega seoses kahetsusväärseks nõukogu otsust vähendada eelarvealdisi tulevikku suunatud programmidele, nagu Euroopa ühendamise rahastu, InvestEU ja programm „Euroopa horisont“; märgib, et ELi ambitsioonikat süsinikuheite vähendamise tegevuskava tuleb toetada vastavate eraldiste ja rahastamisvahenditega;
32. tuletab meelde, et Euroopa Investeerimispank (EIP) toetab atraktiivseid kapitalilaene; on siiski seisukohal, et väikesemahuliste projektide rahastamise künnist tuleks alandada; juhib sellega seoses tähelepanu asjaolule, et keskkonnahoidliku laevanduse tagatise programm, mille eesmärk on kiirendada Euroopa laevandusettevõtjate investeeringuid keskkonnahoidlikumatesse tehnoloogiatesse, peaks toetama ka väiksemaid tehinguid, sealhulgas paindlikumaid laenuitingimusi; on lisaks seisukohal, et EIP peaks pakkuma laevaehitajatele nii tarne-eelset kui ka -järgset rahastamist, mis parandaks märkimisväärselt projektide rakendamist ja elujulisust;
33. toonitab, et üleminek süsinikuheite vähendamisele ja puhta energia stiimulite rakendamine meretranspordisektoris tooks kaasa vajaduse töötajate ümberõppe ja koolituse järele; tuletab meelde, et selles küsimuses tuleks ette näha ELi ja liikmesriikide rahastamine; julgustab komisjoni looma ELi võrgustikku, et vahetada häid tavasid selle kohta, kuidas kohandada tööjõudu sektori uute vajadustega;
34. toetab riigiabi suuniste läbivaatamist komisjoni poolt kõigis asjaomastes sektorites, sealhulgas transpordisektoris ja eelkõige merenduses, et saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärgid, kohaldades õiglase ülemineku põhimõtet ja võimaldades riikide valitsustel otseselt toetada investeeringuid CO<sub>2</sub>-heite vähendamisse ja puhtasse energiasse; kutsub komisjoni üles uurima, kas praegused maksuvabastused võimaldavad ebaõiglasi sektoriüleseid konkurentsitingimusi; nõuab tungivalt, et komisjon selgitaks riigiabi kestlikele laevandusprojektidele;
35. juhib tähelepanu COVID-19 pandeemia majanduslikele tagajärgedele veetranspordisektorile, eriti ühistranspordile; kutsub liikmesriike üles lisama veetranspordi sektori prioriteedina oma riiklikesse taastamiskavadesse, et tagada sellele ulatuslik juurdepääs taaste ja vastupidavuse rahastamisvahendist eraldatud vahenditele; palub komisjonil lisaks kaardistada arukad investeerimisalgatused sektori jätkusuutlikuks ja vastupidavaks taastumiseks;

**Kontroll ja rakendamine**

36. palub komisjonil tagada, et laevade keskkonnamõju ja energiatõhusust käsitlev teave oleks läbipaistev ja kättesaadav, ning hinnata Euroopa märgistamissüsteemi loomist kooskõlas IMO tasandil võetud meetmetega, mille eesmärk peaks olema tõhusalt vähendada heitkoguseid ja abistada sektorit, pakkudes paremat juurdepääsu rahastamisele, laenudele ja tagatistele, mis põhinevad selle heitkoguste tulemuslikkusel ja heitkoguste seire parandamisel, luua eeliseid, stimuleerides sadamavaldajaid sadamataristu kasutustasusid diferentseerima, ning suurendada sektori atraktiivsust; rõhutab lisaks, et jätkuvalt tuleb edendada, arendada ja rakendada keskkonnahoidlike laevade kava, milles tuleks arvesse võtta heitkoguste vähendamist, jäätmekäitlust ja keskkonnamõju, eelkõige kogemuste ja oskusteabe jagamise kaudu;
37. palub, et komisjon esitaks hiljemalt 2021. aasta lõpuks ettepaneku sadamariigi kontrolli direktiiv läbi vaadata, nagu on ette nähtud komisjoni 2021. aasta tööprogrammis, et võimaldada laevade tõhusamat ja ulatuslikumat kontrolli ja lihtsustatud menetlusi, sealhulgas stiimuleid, et järgitaks keskkonna-, sotsiaal-, rahvatervise- ja tööõiguse standardite, ohutusreeglid ELi sadamaid külastavate laevade pardal nii meremeeste kui ka sadamatöötajate jaoks, ning võimaldada tõhusaid proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi, võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise-, maksu- ja sotsiaalõigust;
38. kutsub komisjoni üles suurendama koostöös ILOga kolmandate riikide kontrolli- ja jõustamisalast suutlikkust ning algatama koos sotsiaalpartneritega kampaaniaid, et suurendada teadlikkust meretöönormide konventsioonist tulenevatest õigustest ja kohustustest; kutsub komisjoni üles edendama ILO andmebaasi loomist, mis sisaldab kontrollitulemusi ja meremeeste kaebusi, et aidata meremeestel ja laevaomanikel kasutada kõige parema mainega värbamis- ja vahendusteenuseid, mis on kooskõlas meretöönormide konventsiooniga;

Teisipäev, 27. aprill 2021

39. rõhutab Euroopa Meresõiduohutuse Ameti ja selle satelliitsüsteemi SafeSeaNet potentsiaali kütuseõlireostuse ja kütusejääkide ebaseadusliku merreheitmise ja määruse (EL) 2015/757 kohaldamise järelevalves; rõhutab, et piirkondlik koostöö, sealhulgas kolmandate riikidega, on selles valdkonnas, eriti Vahemere piirkonnas, hädavajalik; palub seetõttu komisjonil tugevdada riikidevahelist teabevahetust ja koostööd;

40. rõhutab, et Ühendkuningriigi Euroopa Liidust väljaastumise kontekstis kavandatud partnerlus peaks tagama keskkonna- ja sotsiaalvaldkonnas piisavad võrdsed võimalused, põhjustamata häireid transpordialastes kaubandussidemetes, sealhulgas tõhusa tollikontrolli, mis ei tohiks kahjustada ELi laevastiku konkurentsivõimet ning peaks tagama sujuva ekspordi- ja imporditegevuse Ühendkuningriigi ja ELi sadamate vahel;

o

o o

41. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

---