

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Kalalaevastiku CO<sub>2</sub> heite vähendamine“****(ettevalmistav arvamus eesistujariigi Hispaania taotlusel)**

(2023/C 349/08)

Raportöör: **Javier GARAT PÉREZ**

Konsulteerimistaotlus	nõukogu eesistujariigi Hispaania kiri, 30.1.2023
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav sektsioon	põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	28.6.2023
Hääletuse tulemus	38/6/1
(poolt/vastu/erapooletuid)	
Vastuvõtmine täiskogus	12.7.2023
Täiskogu istungjärk nr	580
Hääletuse tulemus	
(poolt/vastu/erapooletuid)	155/0/0

**1. Järeldused ja soovitused**

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee väljendab heameelt ELi kalandus- ja vesiviljelussektori energiasüsteemi ümberkujundamise strateegia üle <sup>(1)</sup>. Komitee tunnistab vajadust vähendada CO<sub>2</sub> heidet ning toetab täielikult kestlike, taastuvate ja majanduslikult elujõuliste energiaalternatiivide otsimist ning samuti energiasõltuvuse vähendamist kolmandatest riikidest. Komitee kutsub ühiskonda, ettevõtjaid ja eelkõige kalandussektorit üles aitama kaasa kliimaneutraalsuse saavutamisele 2050. aastaks.

1.2. Komitee tuletab meelde, et kalandussektor on osa lahendusest kliimamuutuste mõju leevendamiseks: kalurid pakuvad ühte kõige tervislikumat loomset valku, mille CO<sub>2</sub> jalajalg on üks väiksemaid. ÜRO Kaubandus- ja Arengukonverentsi (UNCTAD) andmete kohaselt moodustab kalandussektori heide 2023. aastal 0,1–0,5 % maailma koguheitest ning Euroopa laevastik on alates 1990. aastast vähendanud oma heitkoguseid 50 % <sup>(2)</sup>. Tegemist on meie ühiskonna jaoks olulise strateegilise sektoriga, mis on hädavajalik elanikkonna varustamiseks ja tervisliku toitumise edendamiseks. Siiski kutsub komitee üles tegema jätkuvalt jõupingutusi energiatõhususe suurendamiseks ja heitkoguste vähendamiseks.

1.3. Komitee nõuab asjakohast ja realistlikku CO<sub>2</sub> heite vähendamise ajakava, milles tehnoloogilised, logistilised ja õiguslikud edusammud käivad käsikäes. Vastasel juhul suurenevad ebaproportsionaalselt kulud (mida ei saa üle kanda kala müügihinnale, sest see muudaks selle luksuskabaks) ning tekitatakse ettevõtluskahju, ebakindlust ja töötust. Üleminekukulud ei tohi olla merendussektorite tööandjate ja töötajate jaoks ülemäärased ning kedagi ei tohi kõrvale jätta.

1.4. Komitee tunnistab, et alternatiivsete ja uuenduslike keskkonnahoidlike tehnoloogiate, uute kütuste ja CO<sub>2</sub>-neutraalsete energiaallikate arendamine ja üleilmne kättesaadavus on kalandussektori suurim katsumus. Selliste kütuste ja vajaliku taristu arendamine on hädavajalik, et muuta CO<sub>2</sub> heite vähendamine reaalsuseks. Komitee peab vahepealseks lahenduseks hübriidtehnoloogiat, kuigi see ei tähenda kohest loobumist fossiilkütustest.

1.5. Komitee rõhutab, et Euroopa ja liikmesriikide ametiasutused saavad kliimaprobleemide lahendamiseks kasutada mitmesuguseid energialahendusi. Praegu liigub 100 % kalalaevadest diislikütuse abil. Ekspertide sõnul on taastuvad, vähese CO<sub>2</sub> heitega kütused, mis ei ole taimepõhised, lühikeses perspektiivis kalandussektori jaoks kõige elujõulisem alternatiiv

<sup>(1)</sup> COM(2023) 100 final.

<sup>(2)</sup> Vt iga-aastased heiteandmed, mille Euroopa Komisjon esitab igal aastal Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsioonile (Kyoto protokoll) kooskõlas valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli esitatud suunistega. Nendest andmetest nähtub ELi kalandussektori CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O heitkoguste muutumine aastatel 1990–2020 tonnides (vt tabelid 1.A (a) s4, 3s1 ja 3s2, 1.A (a) s3, 1.D).

fossiilkütustest loobumisel, kuigi nende hind on praegu peaaegu kaks korda kõrgem kui diislikütuse hind ja nende kättesaadavus on endiselt väga vähene. Lennunduses minnakse säästvate lennukikutuste arendamisega eraldi teed. Kuna muud tehnoloogiad, nagu vesinik ja elekter, sobivad paremini sellistele sektoritele nagu vastavalt laevandus ja maanteetransport kui kalalaevadele, nõuab komitee selget poliitilist signaali, mille kohaselt antakse asenduskütuseid eelisjärjekorras mitte laevandusele ja maanteetranspordile, vaid kalandussektorile. Komitee rõhutab, et seni, kuni neid alternatiivkütuseid ei arendata, ei ole võimalik saavutada nii Euroopa rohelises kokkuleppes kui ka pakettis „Eesmärk 55“ seatud suuri eesmärke<sup>(3)</sup>.

1.6. Komitee on seisukohal, et sellise raskesti elektrifitseeritava sektori nagu kalandussektori CO<sub>2</sub> heite vähendamisega kaasnevad tohutud kulud ületavad oluliselt Euroopa rahastamise ulatust. Raskus seisneb selles, kuidas hoida kalandussektor elus ja säilitada selle panus toiduga kindlustatusesse. Oluline on, et institutsiooniline toetus ning sihipärase rahastamis- ja krediidimeetmed jõuaksid kõigi liikmesriikide ja nende laevastikeni. Sellega seoses tunneb komitee muret Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi praeguse piiratud pärast, mida, nagu komisjon on ise tunnistanud, ei saa kasutada selle ülemineku elluviimiseks. Nende kulude katmiseks kutsub komitee lisaks üles uurima muid rahastamisallikaid, nagu Euroopa Investeeringuspank, süsiniku piirimeetme kaudu kogutud tollimaksu kasutamine ja energia maksustamisega seotud vahendite mobiliseerimine, suunates need ümber kalandussektorisse. Komitee tuletab meelde, et Euroopa laevastik on keskmiselt 31,5 aastat vana,<sup>(4)</sup> ning kutsub Euroopa Komisjoni kavandama hädaabifondi, mis kiirendaks CO<sub>2</sub> heite vähendamist. Komitee nõuab ka olemasolevate poliitikameetmete ning ühtekuuluvus- ja regionaalarengufondi suuremat vastastikust täiendavust, et aidata suunata rahalisi vahendeid ja vältida piirkondade vahel konkurentsist.

1.7. Komitee märgib, et uuele energiaallikale üleminek nõuab uusi enneolematu konstruktsiooniga laevu, mille pardal on suurem võimsus (brutomahutavus), et mahutada uusi masinaid. Ühises kalanduspoliitikas sätestatud püügivõimsuse määratlus ja piirangud takistavad aga sellist arengut. Seepärast kutsub komitee Euroopa Komisjoni üles vaatama läbi püügivõimsuse määratluse, et oleks võimalik rakendada energiasüsteemi ümberkujundamisega seotud uusi tehnoloogiaid.

1.8. Komitee palub, et seni, kuni uued jõuseadmetehnoloogiad pole veel turul kättesaadavad ning õigusraamistik ei võimalda selliseid tehnoloogiaid ajakohastada, paigaldada ja kasutada, ei kehtestaks EL makse kalapüügiks kasutatavale kütusele (diislikütus).

1.9. Komitee väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle luua uus mitut sidusrühma hõlmav energiasüsteemi ümberkujundamise partnerlus. Komitee peab oluliseks konsulteerida lisaks kalandussektorile ka ametiühingute, tehniliste spetsialistide, laevatehaste, inseneride ja sadamatega, et leida konkreetseid, praktilisi ja kestlikke lahendusi. Komitee kutsub üles koostama tervikliku kava, et tugevdada Euroopa suutlikkust ehitada keskkonناسäästlikke kalalaevu, ning see kava peaks tagama laevatehastele eriti soodsa maksukohtlemise.

1.10. Eelkõige kutsub komitee üles edendama katseprojekte uute energiaallikate valdkonnas, looma uuenduslikke meretööstuse väärtusahelaid, lähendama kasutajatele neile tundmatuid uusi tehnoloogiaid, looma kestlikke töökohti uue tööstustegevuse arendamise kaudu ning edendama ringmajandust. Lisaks kutsub komitee üles eraldama vahendeid meeskondade koolitamiseks, et nad saaksid uusi tehnoloogiaid pardal ohutult ja tõhusalt kasutada. Ainus viis õiglaseks toimetulekuks ülemineku mõjuga on vältida ebaproportsionaalset mõju töötajatele ja ettevõtjatele.

1.11. Komitee soovib kasutada võimalust, mille annab käesoleva ettevalmistava arvamuse koostamine, et käsitleda CO<sub>2</sub> heite vähendamise probleemi laiemas strateegilises raamistikus. Arvamuse viimases osas esitatakse ELi kestliku kalandussektori tulevikuvision, mis peaks suunama komitee edasist tööd.

## 2. Taust

2.1. 21. veebruaril 2023 avaldas Euroopa Komisjon ELi kalandus- ja vesiviljelussektori energiasüsteemi ümberkujundamise strateegia. Strateegias rõhutatakse vajadust vähendada sõltuvust fossiilkütustest ning minna võimalikult kiiresti üle taastuvatele ja vähese CO<sub>2</sub> heitega energiaallikatele. Seda tuleb teha kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärgiga saavutada ELis 2050. aastaks kliimaneutraalsus.

<sup>(3)</sup> Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ“ (COM(2021) 562 final – 2021/0210 (COD)) (ELT C 152, 6.4.2022, lk 145).

<sup>(4)</sup> [https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy/fishing-fleet\\_en](https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/facts-and-figures/facts-and-figures-common-fisheries-policy/fishing-fleet_en).

2.2. Komisjon märgib, et ELi kalandus- ja vesiviljelussektoris on energia üks peamisi tegevuskulude artikleid. Energiahindade tõusu tagajärjel suurenesid 2022. aastal laeva diislikütuse hinnad enam kui kaks korda võrreldes 2021. aasta keskmiste hindadega, pannes ELi laevastiku ja vesiviljelustegevuse majandusliku elujõulisuse tohtu surve alla. Selles olukorras ei olnud umbes 40 % rannapüügilaevastikust, 66 % avamerelaevastikust ja 87 % kaugpüügilaevastikust 2022. aasta energiahindade juures kasumlikud. Seetõttu pidi suur osa kalandus- ja vesiviljelussektorist oma tegevuse jätkamiseks tuginema ELi liikmesriikide rahalisele toetusele ja ELi tasandil kättesaadavaks tehtud rahastamisvahenditele.

2.3. Euroopa Komisjon juhib sellega seoses tähelepanu ELi kalandus- ja vesiviljelussektori struktuursele nõrkusele. Olukorra muutmiseks tehakse teatises ettepanek võtta mitmeid meetmeid:

- uuenduslikud tehnoloogiad ja tavad energiasüsteemi ümberkujundamiseks;
- energiasüsteemi ümberkujundamiseks sobiv kalandusvaldkonna õigus- ja finantsraamistik;
- energiasüsteemi ümberkujundamise probleemide ja takistuste tuvastamine ja käsitlemine;
- energiasüsteemi ümberkujundamise hõlbustamine kalandussektoris: platvormide ja uuringute loomine.

### 3. Üldised märkused

#### Heide

3.1. Komitee ühineb kohustusega saavutada 2050. aastaks neutraalne CO<sub>2</sub> jalajälg ning rõhutab vajadust kiirendada kalandussektoris energiasüsteemi ümberkujundamist ja CO<sub>2</sub> heite vähendamist. Ümberkujundamine peab olema tasakaalus, et kohanemisega seotud kulud jaotataks kõigi ettevõtjate vahel viisil, mis ei moonuta nende toimimist. Lisaks peab see olema teostatav ja võtma arvesse laevastiku eriomadusi (eelkõige laeva suurust ja käitamist), et tootmisstruktuur võimaldaks kasutada uusi tehnoloogiaid uute jõuseadmete kasutuselevõtuks.

3.2. Samal ajal kui meretranspordisektori kasvuhoonegaaside heide on viimastel aastatel kogu maailmas suurenenud, on ELi kalalaevastiku heide vähenenud kuni 50 %<sup>(5)</sup> tänu energiatõhususe suurendamisele (vt punktides 4.11 ja 4.12 esitatud näiteid) ja laevastiku suuruse vähendamisele. Mis puudutab viimast punkti, siis hoolimata ELi laienemisest oli ELi laevade arv 2020. aastal 73 716,<sup>(6)</sup> võrreldes 103 834 laevaga 1996. aastal, mis tähendab, et 25 aasta jooksul on kalalaevade arv vähenenud 30 000 võrra ja ainult 56 111 laeva on aktiivsed (75 % neist on alla 12 meetri pikad). Euroopa näitajad muutuvad veelgi väiksemaks ülemaailmsete näitajate taustal, sest maailmas oli 2020. aastal hinnanguliselt 4,1 miljonit kalalaeva<sup>(7)</sup>. Hinnanguliselt kuulub Hiinale 564 000 laevast koosnev maailma suurim kalalaevastik. Mis puudutab kalatootmist, siis 2020. aastal moodustas Hiina peaaegu 15 % ülemaailmsest püügist, samas kui ELi arvele langeb 4 % ülemaailmsest püügist. Eeltoodud silmas pidades on äärmiselt oluline säilitada moodne ja konkurentsivõimeline Euroopa kalalaevastik.

3.3. Selleks et hinnata edusamme laevastiku CO<sub>2</sub> heite vähendamisel, peab komitee hädavajalikuks määrata kindlaks selline võrdlusaasta, mille kasutamine ei sea sektorit ebasoodsasse olukorda, tunnistab selle jõupingutusi ja utsitab sektorit jätkuvalt neutraalsuse suunas liikuma. Komitee tunnustab ELi laevastiku alates 1990. aastast tehtud edusamme kliimanetraalsuse saavutamisel. Seepärast leiab komitee, et määraates kalandussektori heitkoguste vähendamise võrdlusaastaks 2005. või 2008. aasta, ei tunnustataks neid jõupingutusi ja seataks kalandussektor ebasoodsasse olukorda, kui võtta arvesse kalandussektori eripära ja piiranguid.

#### Üleminek taastuvatele ja CO<sub>2</sub> heiteta või vähese CO<sub>2</sub> heitega energiaallikatele

3.4. Kalandussektor sõltub täielikult fossiilkütustest, mis tähendab, et kõiki lahendusi tuleb kaaluda keskpikas ja pikas perspektiivis. Võttes aga arvesse vajadust võidelda kliimamuutuste vastu ja kasutades ära tehnoloogia arengut teistes sektorites, tuleb viivitamata alustada lahenduste otsimist kalandussektorile. Seda peab toetama hädaabifond, mille abil kiirendada CO<sub>2</sub> heite vähendamist.

3.5. Komitee toob realistlikumate lühiajaliste meetmetena esile segalahendusi, nagu hübriidmootorite kasutuselevõtt, olemasolevate taastuvenergia tehnoloogiate täiendav kasutamine (päikese-, tuule- ja elektritehnoloogia) ning täiustatud alternatiivkütuste (mis ei ole toodetud toidu- ja söödakultuuridest) kasutamine.

<sup>(5)</sup> <https://ebcd.org/wp-content/uploads/2021/11/Je%CC%81ro%CC%82me-UAPF.pptx>.

<sup>(6)</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bba413d1-484c-11ed-92ed-01aa75ed71a1>.

<sup>(7)</sup> <https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/capture-fisheries-production.html>.

3.6. Komitee juhib tähelepanu taastuvatele, vähese CO<sub>2</sub> heitega kütustele, sest need ühilduvad tavapäraste sise põlemismootoritega ning praeguste varustussüsteemide ja nende tootmisega. Lisaks võib nende turustamiseks kasutada praeguseid tööstusrajatisi, näiteks rafineerimistehaseid. Need suurendavad ka Euroopa energiasõltumatust, sest nende tootmiseks kasutatakse kohalikke tooraineid, erinevalt naftast ja akude tootmiseks vajalikest mineraalidest. Need kütused tekitavad ka suurepäraseid võimalusi töökohtade ja tööstusliku rikkuse loomiseks ning nende roll võib olla Euroopa majanduse elavdamisel väga oluline. Tuleb aga meeles pidada, et taastuvad, vähese CO<sub>2</sub> heitega kütused on praegu kallimad kui diislikütus ja nende kättesaadavus on endiselt väga vähene.

3.7. Komitee rõhutab, et mõned uued alternatiivsed jõuseadmeallikad, näiteks elekter, kallinesid juba enne Venemaa provotseerimata sissetungi Ukrainasse. Seepärast peab EL meeles pidama, et üleminek fossiilkütustelt muudele taastuvatele energiaallikatele ei too alati kaasa kulude vähenemist.

#### *Vajadus laevastiku uuendamise ja asjakohaste rahastamismehhanismide järele*

3.8. Lisaks vajadusele kõrvaldada puudujäägid tehnoloogilistes teadmistes ja innovatsioonis on Euroopa praegusele kalalaevastikule omane üks piirav tegur: laevad on keskmiselt üle 30 aasta vanad. See ei lase laevandusettevõtjatel kaaluda enamikku võimalikest investeeringutest moderniseerimisse. Komitee leiab, et selliste vanade laevade puhul ei ole pelgalt mootori vahetamine piisav ega teostatav. Seepärast on oluline koostada ELi laevastiku uuendamise kava, et teostada säästvat kalapüüki moodsate, 21. sajandi laevadega. See strateegia aitaks parandada ka laevastiku sotsiaal-majanduslikke väljavaateid.

3.9. Komitee väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle töötada välja spetsiaalne juhend ja andmebaas ELi rahastamise ja rahastamisvahendite kohta, mida saab kasutada energiasüsteemi ümberkujundamiseks. ELi programmis „Euroopa horisont“ ei ole praegu siiski konkreetset projektikonkurssi kalandusele. Lisaks kehtivad uue Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi raames ranged rahastamispriirangud, sest sellega nähakse laevastikesse tehtavatele investeeringutele ette üksnes madalad toetusmäärad ja toetused sõltuvad laeva suuruselt (nt mootorite asendamise rahastamisemeetmeid kohaldatakse ainult alla 24 m pikkustele laevadele). Lisaks sõltub rahastamine suurel määral sellistest teguritest nagu laevastiku tasakaal, tõsiste rikkumiste puudumine ja püügi võimsus, mida mõeldakse kahjuks endiselt halvasti. Eeltoodut silmas pidades peab komitee oluliseks luua sihtotstarbeline fond ja krediidiliinid laevastike ajakohastamiseks ja uuendamiseks.

#### *Energiasüsteemi ümberkujundamise tõkked*

3.10. Üldjuhul vajavad alternatiivsed energiaallikad rohkem ruumi ja kujutavad endast pardal lisaõhtu. Erinevalt laevandussektorist peab kalandussektor ELis aga järgima mahupiiranguid brutomahutavuse (ruumi) osas, mis muudab laevade jaoks uute tehnoloogiate paigaldamise ja nendesse investeerimise veelgi keerulisemaks. Sellega seoses tuleb märkida, et teatavate CO<sub>2</sub> heite vähendamise tehnoloogiate kasutamine väikesemahuliseks kalapüügiks kasutatavatel laevadel on veelgi keerulisem.

3.11. Komitee rõhutab, et püügi võimsuse ebapiisav määratlemine ühises kalanduspoliitikas ei tõkesta mitte ainult laevastiku moderniseerimist üldiselt, st uute tehnoloogiate paigaldamist, vaid raskendab ka sotsiaalsete ja ohutuslaste täiustuste tegemist. Praegu arvutatakse püügi võimsuse hulka ka kambüüs, kajutid, tualetid ja puhkeruumid, millel ei ole midagi pistmist kalade püüdmise ja ladustamise võimsusega. Ühine kalanduspoliitika on selgelt vastuolus sotsiaaldiguses<sup>(8)</sup> sätestatud nõuetega, nagu ILO kalandustöö konventsioon nr 188.

3.12. Komitee leiab, et energiasüsteemi ümberkujundamise strateegias tuleks neid tegureid arvesse võtta ja teha seepärast ettepanek püügi võimsuse meetmete läbivaatamiseks, et võimaldada uute tehnoloogiate kasutuselevõttu ja laevastiku ajakohastamist. Uued meetmed, mida võiks kasutada, on „netomahutavus“ või Norras ja Islandil kasutatavad valemid, mis jätavad arvutustest välja töötajate vaba aja veetmise ja puhkealad sõltuvalt sellistest teguritest nagu eraldatud kvoot või laeva suurus. See läbivaatamine hõlbustaks ka laeva elamistingimuste parandamist, mis on vajalik, et muuta sektor atraktiivsemaks noorte töötajate jaoks, tegeleda põlvkondadevahelise lõhega ja hõlbustada naiste kaasamist kalandussektoris.

<sup>(8)</sup> Uuring brutomahutavuse ja veojõu piirangute sotsiaalse mõju ning võimalike alternatiivide kohta, mis koostati sotsiaaldialogi projekti raames.

### *Traditsiooniliste kütuste maksustamine*

3.13. Kuna uue laeva ehitamine kujutab endast ELi laevaomanike jaoks majanduslikku riski, kutsub komitee üles võtma vastu poliitikameetmeid, mis tagavad laevandusettevõtjatele õiguskindluse. Seepärast on oluline mitte kehtestada uusi makse traditsioonilisele kalapüügikütusele (diislikütus) seni, kuni uued jõuseadmete ja kütuse tehnoloogiad ei ole turul kättesaadavad ning õigusraamistik vajalike uuendustega tegelemiseks pole veel nõuetekohaselt kehtestatud. Vastasel juhul seaks see üksnes sektori ebasoodsasse olukorda.

### *ELi kalanduse ja vesiviljeluse energiasüsteemi ümberkujundamise partnerlus*

3.14. Kalandussektoril ei ole ei tehnoloogiapakujate ega poliitikakujundajate suuniseid selle kohta, millise suuna nad peaksid CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks võtma. Seepärast väljendab komitee heameelt komisjoni algatuse üle luua eksperdirühm, et anda nõu praeguste alternatiivide, tulevaste arengusuundade, turgude jms kohta. Eriti oluline oleks kindlaks teha, millised tehnoloogiad sobivad kõige paremini iga laevastikusegmendi ja piirkonna jaoks, ning võib osutada vajalikuks eri energiaallikate kombineerimine. Lisaks on kasulik korraldada meretööstuse ahela jaoks teavitus- ja teadlikkuse suurendamise kampaaniaid, et stimuleerida CO<sub>2</sub> heite vähendamist.

### *Sinine majandus*

3.15. Sinine majandus hõlmab kõiki merest sõltuvaid majanduse tegevusalasid. Sinise majanduse eri sektorid (kalandus, biotehnoloogia, laevandus, meretransport, vesiviljelus, laevatehased, tarneahel, logistika ja transport) sõltuvad üksteisest, sest need põhinevad ühistel pädevusaladel ja jagatud taristul (sadamad, logistikavõrgud ja elektri jaotusvõrk) ning mereressursside säästval kasutamisel. Komitee rõhutab vajadust rakendada terviklikku CO<sub>2</sub> heite vähendamise strateegiat ja leida koostoime ahela eri lülide vahel. Lisaks nõuab komitee piisavaid inimressursse ja oskusi tänapäevaste laevade projekteerimiseks, ehitamiseks ja käitamiseks. Oskustööjõu ligimeelitamine on hädavajalik.

## **4. Konkreetsed märkused**

### *Täiustatud kütused*

4.1. Komitee rõhutab potentsiaali, mis on täiustatud kütustel, mis ei ole toodetud toidu- ja söödakultuuridest, ringmajanduse edendamise, rannikualade maapiirkondade rahvastikukao peatamise ja loomulikult ELi energiasõltumatus suurendamise valdkonnas. Kooskõlas ELi CO<sub>2</sub> neutraalsuse eesmärkidega võib selliste alternatiivkütuste CO<sub>2</sub> netoheide mootoris põletamisel langeda nullini, kui neid toodetakse taastuvelektriga.

4.2. Mitmel põhjusel piirab komisjon taimsete biokütuste kasutamist, mida komitee on mitmes arvamuses toetanud. Siiski puudub selge strateegia alternatiivkütuste arendamiseks ja kasutuselevõtuks, mis oleks oluline mitte ainult kalandussektori, vaid ka teiste tööstusharude jaoks. Samuti ei ole seatud prioriteete selle kohta, millistel sektoritel, mille CO<sub>2</sub> heidet on raske vähendada (millest üks on kalandus), peaks olema sellistele kütustele eelisjuurdepääs. See raskendab kalandussektori jõupingutusi CO<sub>2</sub> heite võimalikult kiireks vähendamiseks. Komitee juhib tähelepanu sellele, et taastuvad, vähese CO<sub>2</sub> heitega kütused on mõistlik valik CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks sektorites, mida on raske elektrifitseerida, nagu kalanduses. Täiustatud alternatiivkütused, mis ei ole toodetud toidu- ja söödakultuuridest, on nappuse ja nõudlikuma tehnoloogia tõttu kallimad. Seepärast, nagu komitee juba varem rõhutas, (9) tuleb vähendada hinnavahet fossiil- ja alternatiivsete kütuste vahel ning muuta puhtamad kütused taskukohasemaks ja laiemalt kättesaadavaks.

4.3. Komitee rõhutab, et praegu saadaolev biidiislikütus pärineb põllukultuuridest (palmi-, rapsi-, soja- ja päevalilleõli), mis ei sobi täielikuks CO<sub>2</sub> heite kaotamiseks. Lisaks ei ole piisavalt toorainet. Lahendus (mis pole veel kättesaadav) oleks segada praegune diislikütus üha suurema koguse elektridiisliga, mis on saastevabast elektripõhisest vesinikust ja kogutud CO<sub>2</sub>-st valmistatud sünteetiline kütus. Neid sünteetilisi kütuseid toodetakse süsinikdioksiidist, mis on kogutud kas atmosfäärist või CO<sub>2</sub> tekitavatest tööstusprotsessidest enne selle vabanemist.

(9) Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ“ (COM(2021) 562 final – 2021/0210 (COD)) (ELT C 152, 6.4.2022, lk 145).

4.4. Tõenäoliselt ei toodeta kestlikke, täiustatud kütuseid aga kalandussektori nõudluse rahuldamiseks piisavas koguses. 2050. aastal toodetakse seda kogu maailmas hinnanguliselt 50 miljonit tonni (meretransport kulutab praegu umbes 300 miljonit tonni ja raskeveokite maanteetransport umbes 900 miljonit tonni). Eeldatakse aga, et selleks ajaks on veokid elektrifitseeritud, nii et võib arvata, et kogu diislikoguse saab suunata kasutamiseks merel. 2020. aastal tarbis Euroopa kalandussektor ligikaudu 1,9 miljardit liitrit laeva diislikütust. Sellise prioriteedi tagamiseks on vaja teha poliitilisi otsuseid.

4.5. Seepärast kutsub komitee üles kiiremini arendama ja tootma täiustatud kütuseid, mis ei põhine toidu- ja söödakultuuridel,<sup>(10)</sup> ning tegema selge poliitilise otsuse, millega antakse kalalaevadele eelisjärjekorras juurdepääs kõnealustele täiustatud kütustele taskukohase hinnaga.

#### *CO<sub>2</sub> heite vähendamise alternatiivid: alternatiivsed jõuseadmed*

4.6. Maailmas on välja töötatud mitmeid energiaalgatusi, kuid enamik neist on katseprojektid, millega kaasneb palju raskusi seoses nende rakendamise ja kasutamisega kalandussektoris. Veel üks lahendamist ootav ülesanne on vajadus arendada Euroopas ja kolmandate riikide kalasadamates taristut, mille abil laadida kalalaevu sarnaselt maismaasõidukitega. Sellega seoses väljendab komitee heameelt katseprojektide üle, mis käsitlevad laevade laadimist avamerel poide või avamere tuuleparkide abil<sup>(11)</sup>. Nii saab elektri- või hübriidlaev laadida oma akusid sadamasse minemata.

4.7. Veeldatud maagaas laevakütusena on juba reaalsus, sest seda toodetakse ja sellel on taristu, eriti Euroopas. Hiljutine uuring<sup>(12)</sup> näitab aga, et kuigi veeldatud maagaasi mootorid eraldavad 25 % vähem CO<sub>2</sub> kui diislikütus mootorivõimsuse ühiku kohta, koosneb see gaas suures osas metaanist, mille kasvuhooneefekt on palju suurem kui CO<sub>2</sub>-l. Uuringu kohaselt oleks veeldatud maagaasi kasutamisest saadav kasu kasvuhoonegaaside heite seisukohast saja aasta jooksul vaid 15 %. Seepärast on veeldatud maagaas oluline samm edasi, kuid seda ei saa pikas perspektiivis pidada lõplikuks lahenduseks. Lisaks tuleks seda segada biometaani ja e-metaaniga, mis on piiratud ja kallid kütused. Mahutid on tavalisest kolm korda suuremad ja need on paigaldatud tekile, mis tekitab püügivõimsuse- ja ohutusprobleeme.

4.8. Kuigi komitee tunnustab ammoniaagi tähtsust CO<sub>2</sub> heite vähendamise protsessis, ei ole ka see elujõuline alternatiiv jõuseadmena. Ammoniaagijahutust kasutatakse laialdaselt suurtes kalalaevades, eelkõige nendes, kus külmutatakse või töödeldakse saaki pardal. See energiaallikas on keskkonnahoidlik, sest see ei avalda teadaolevalt mõju osoonikihile. Siiski on tegemist gaasiga, mistõttu on oluline tugevdada kalalaevade ohutust ja vältida lekkeid.

4.9. Ka vesinik (H<sub>2</sub>) ei tundu kalandussektoris elujõuline lahendus, isegi kaubalaevadel on seda keeruline kasutada. Peamine põhjus on see, et see nõuaks neli korda suuremaid ladustamismahuteid kui fossiilkütuste puhul. Märkimist väärivad siiski vesinikkütuseelemendiga mootorid. Tegemist on elektrokeemilise seadmega, mis muundab keemilise energia otse elektrienergiaks. See elektrokeemiline protsess on väga tõhus ja selle keskkonnamõju on minimaalne, eriti kui elektroliis (mis nõuab energiat) toimub päikese- või tuuleenergia abil. Komitee peab kasulikuks analüüsida selle tehnoloogia arendamise võimalusi kalalaevade jaoks, muu hulgas selle kasutamist lisaenergiana pardal.

4.10. Uute laevade ehitamisel julgustab komitee uurima ja rakendama kaubalaevadel kasutatavaid tehnoloogilisi lahendusi. Näiteks näib, et kombineeritud mootorites võiks kasutada metanooli nii, et kasutatakse diislikütust ja lisatakse metanoolisegu keskkonnahoidliku metanooli kättesaadavaks muutudes. Muud tehnoloogiad ja täiustusvõimalused, mis võiksid toimida, on kalalaevad, kus kasutatakse purjeid, täiustatud hüdrodünaamikat, täiustatud energiasüsteeme, näiteks üleminek mehaanilistelt/hüdraulilistelt mehhanismidelt elektrilistele mehhanismidele, ning kergkonstruktsioone ja -materjale (nt mittemetallilised traallauad).

<sup>(10)</sup> Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „ELi vetikasektori muutmine tugevamaks ja kestlikumaks““ (COM(2022) 592 final) (ELT C 228, 29.6.2023, lk 126).

<sup>(11)</sup> <https://www.maersksupplyservice.com/2022/01/25/maersk-supply-service-launches-venture-company-stillstrom/>.

<sup>(12)</sup> [https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02\\_FINAL\\_20200416.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/LNG%20as%20marine%20fuel%2C%20working%20paper-02_FINAL_20200416.pdf).

4.11. Samuti tuleb märkida, et kalandussektor on teinud aastakümneid koostööd teadusringkondadega, et parandada püügivahendite konstruktsiooni ja tõhusust. Tänu suuremale selektiivsusele, väiksemale kokkupuutele merepõhjaga ja/või sõidutakistusele ning väiksemale kütusekasutusele on paljude uuenduslike kalapüügitehnikate abil juba tehtud suuri tehnilisi edusamme<sup>(13)</sup>. Üks uuenduslike püügivahendite näide on poolpelaagilised traallauad, mis suudavad vältida kokkupuudet merepõhjaga, sest need töötavad 2–5 meetri kaugusel põhjast. Sellel tehnikal on merepõhja ökosüsteemidele oluliselt väiksem mõju ja ka väiksem kaaspüük. See uus tehnoloogia vähendab ka kütusekulu ning seeläbi saastet ja kasvuhoonegaaside heidet.

4.12. Komitee tuletab meelde, et kalanduse ökoloogilise jalajälje vähendamine ei sõltu üksnes jõuseadmetega seonduvatest meetmetest. Selleks peaks EL investeerima ka mereandide uutesse kaubanduslikesse kasutusvõimalustesse (ravimid, kosmeetikatooted jne), et püütud kala maksimaalselt ära kasutada. EL peaks samal ajal motiveerima ettevõtjaid ostma ringlussevõetavaid materjale, edendama laevade pardal ringmajanduse algatusi jäätmete taaskasutamiseks ja rahastama selliseid mereprügi koristamise programme nagu „Fishing for litter“<sup>(14)</sup>. Kalavarude paranenud olukord on viinud ka püügikoormuse ning seeläbi püügijaja ja kütusekulu vähenemiseni. Samamoodi saab heitkoguseid vähendada laevastiku haldamise ja logistika optimeerimise (5–50 % kasvuhoonegaaside vähenemine) ning sõitude optimeerimise (1–10 % kasvuhoonegaaside vähenemine) abil<sup>(15)</sup>.

4.13. Komitee märgib, et mõned uued tehnoloogiad pakuvad kalalaevadele vaid piiratud sõiduaega. Näiteks praegused elektrienergia prototüübid pakuvad viis kuni kuus tundi sõiduaega, mis oleks ebapiisav terve püügipäeva jaoks (mis võib kesta 12–14 tundi), rääkimata mitme nädala pikkustest püügireisidest. Sama oluline on laeva konstruktsiooni ja tõhususe parandamine.

## 5. „Kalade ja kalurite sõbrad“: ELi kestliku kalandussektori tulevikuvision

5.1. Viimastel aastatel on Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee töötanud välja strateegilised visioonid mitmes valdkonnas: terviklik toidupoliitika,<sup>(16)</sup> maa- ja linnapiirkondade kestlik areng<sup>(17)</sup> ning heaolumajandus<sup>(18)</sup>. Komiteel on aeg töötada välja pikaajaline terviklik visioon ka ELi kestliku kalandussektori jaoks. See visioon peaks koos kõigi jõupingutustega, mis on tehtud sellistes valdkondades nagu elurikkus, kestlik toidupoliitika, tervis ja heaolu, head töötajad, maa- ja linnapiirkondade kestlik areng ning strateegiline sõltumatus, panema ELile kohustuse vähendada kalanduse CO<sub>2</sub> heidet, et tagada majanduslik elujõulisus, mis on vajalik Euroopa rohelise kokkuleppe elluviimiseks ja tegevuskava 2030 rakendamiseks. Kooskõlas ÜRO Toidu- ja Põllumajandusorganisatsiooni sinise ümberkujundamise strateegiaga ja komitee laiemal üleskutsega sõlmida ELi sinine kokkulepe rõhutab komitee vajadust tagada ja kestlikult suurendada mereandide panust kõigi inimeste tervislikku, täisväärtuslikku ja taskukohasesse toitumisse, lõppeesmärgiga vähendada ELi turu sõltuvust kalatoodete impordist.

5.2. Komitee soovib kasutada võimalust, mille annab käesoleva ettevalmistava arvamuse koostamine, et käsitleda CO<sub>2</sub> heite vähendamise probleemi laiemas strateegilises raamistikus. Terviklikku kestliku kalandussektori käsitlust tuleks rakendada järgmisel kuul teljel.

### 5.2.1. Elurikkus

Kooskõlas kestliku arengu eesmärgiga nr 14 „Ookeani- ja mereökosüsteemid“ ning lähtudes ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 15. istungjärgul (COP15) sõlmitud ajaloolisest elurikkuse kokkuleppes<sup>(19)</sup> kinnitab komitee oma vankumatut pühendumist heas seisundis ja tootlike kalavarude säilitamisele ning muude elurikkusega seotud aspektide edendamisele kalandussektoris. Kõik kaubanduslikul eesmärgil kasutatavad liigid peavad saavutama võimalikult lühikese aja jooksul maksimaalse jätkusuutliku saagikuse või sellest kõrgema taseme, kui see on kooskõlas eri kalalaevastike pikaajalise majandusliku elujõulisuse säilitamisega. Sellega seoses peaksid Rahvusvahelise Mereuurimise Nõukogu (ICES) ning Kalanduse Teadus-, Tehnika- ja Majanduskomitee (STECF) hindamisi koostavatel teadlastel olema vajalikud ressursid

<sup>(13)</sup> <https://www.ices.dk/news-and-events/news-archive/news/Pages/InnovativeFishingGear.aspx>.

<sup>(14)</sup> <https://fishingforlitter.org/>.

<sup>(15)</sup> Põhjamere nõuandekomisjoni nõuanded, viitenumber 17-2122. Põhjamere nõuandekomisjoni nõuanded kalalaevastiku CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks.

<sup>(16)</sup> Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aramus teemal „Kodanikuühiskonna panus tervikliku ELi toidupoliitika väljatöötamisse“ (omaalgatuslik aramus) (ELT C 129, 11.4.2018, lk 18).

<sup>(17)</sup> Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aramus teemal „Maa- ja linnapiirkondade kestliku arengu terviklik strateegia“ (omaalgatuslik aramus) (ELT C 105, 4.3.2022, lk 49).

<sup>(18)</sup> Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aramus teemal „Meile vajalik jätkusuutlik majandus“ (omaalgatuslik aramus) (ELT C 106, 31.3.2020, lk 1).

<sup>(19)</sup> Otsus 15/4 „Kunmingi-Montreali üleilmne elurikkuse raamistik“.

puuduvate andmete kogumiseks. Kui puuduvad piisavad teaduslikud andmed, siis kohaldatakse kalavarude majandamisel süstemaatiliselt ettevaatuspõhimõtet, muu hulgas püügi vähendamist, kui teadlased seda soovivad. Vajaduse korral hõlmavad laevade lammutamise kavad, millel on piisavad eelarvevahendid laevastiku suuruse kohandamiseks olemasolevate kalavarudega, meeskonnaliikmete ümberõppevõimalusi.

### 5.2.2. CO<sub>2</sub> heite vähendamine

ELi kalandussektor peab võtma endale kohustuse saavutada 2050. aastaks CO<sub>2</sub>-neutraalsus, täites Euroopa Liidu seatud energiasüsteemi ümberkujundamise eesmärgid, mida toetavad innovatsioon ja tehnoloogia. Põhjalik olemasoleva tehnika ja tehnoloogia taset käsitlev uuring on esimene samm selleks, et leida iga laevastikusegmendi jaoks kohandatud lahendus (ühetaolise lahenduse asemel).

### 5.2.3. Õiglane töötasu, ohutus ja töötingimused

Kaluritele antakse vajalikud vahendid ja suunised, et keskenduda eesiseisvale vältimatule üleminekule, kuid neid tuleb toetada nii CO<sub>2</sub> heite vähendamise protsessis kui ka laiemas struktuurse ümberkujundamise protsessis. Esmatähtis on uuendada kalalaevu, et parandada mugavust, elamistingimusi ja ohutust pardal, muutes seeläbi kalandussektori atraktiivsemaks ja võimaldades põlvkondade vahetumist. Muud CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks vajalikud täiendused hõlmavad jõuseadmete ja abisüsteemide üleminekut uuematele ja tõhusamatele süsteemidele ning selliste tänapäevaste, energiatõhusate ja selektiivsete püügivahendite kasutamist, millel ei ole negatiivset (või on vaid tähtsusetu) mõju üldisemalt ökosüsteemi seisundile ja elurikkusele. Selleks on vaja ELi tasandil põhjalikku uuringut tehnoloogiate kohta, mis on kalandus- ja vesiviljelussektoris energiaalase ülemineku elluviimiseks kättesaadavad, ning nende kulude ja tulude kohta iga laevastikusegmendi puhul ja riigi eripära arvestades. Sama oluline on ka tööjõu ümber- ja täiendusõpe, et merendussektori töötajad oleksid koolitatud ja ette valmistatud energiasüsteemi ümberkujundamiseks (kooskõlas jätkusuutlikku konkurentsivõimet, sotsiaalset õiglust ja vastupanuvõimet toetava Euroopa oskuste tegevuskavaga). Arvestades kalandussektori ebakindlat majanduslikku olukorda paljudes Euroopa paikades ja laevastiku pidevat kahanemist, tuleks välja töötada strateegilised kavad ja vahendid, et parandada sektori konkurentsivõimet, toetades selle arengut ja innovatsiooni, et aidata kaasa rahuldava elatustaseme saavutamisele nende jaoks, kes sõltuvad kalapüügist.

### 5.2.4. Rannikualade maapiirkonnad ja äärealad

Kuigi juhul, kui ruumiline planeerimine seda võimaldab, saab tegevust mitmekesistada ja osaliselt üle minna muudele tegevusvaldkondadele, nagu harrastuskalapüük või muud säästva turismi sektorid, on vaieldamatu, et kalandussektor on paljudes rannikupiirkondades peamine tööhõive- ja sissetulekuallikas mitte ainult laeva töötajatele, vaid kõigi seonduvate tööstusharude ja teenuste töötajate jaoks. Kalapüügist loobumine ei tähendaks mitte ainult nende piirkondade järkjärgulist taandarengut ja rahvastikukadu, vaid ka kultuuripärandi pöördumatut kadumist. See pärand määratleb ja määrab meie Euroopa ühiskonna põhiolemuse. Kõik asjaosalised peavad töötama viisil, mis toob kaasa kalandussektori positiivsema narratiivi. Lisaks võib vesiviljelus siseveekogudel pakkuda maapiirkondadele uusi majanduslikke võimalusi.

### 5.2.5. Tervislik ja kestlik toitumine

Säästev kalapüük annab loomseid valke mitte ainult kõige väiksema CO<sub>2</sub> jalajäljega, vaid ka suurepärase toiteväärtusega. Kui eurooplaste praegustes lihatarbimisharjumustes tuleks seada kvaliteet kvantiteedist tähtsamale kohale, siis kala tarbimise puhul see nii ei ole ning kala tarbitakse enamikul juhtudel vähem kui toitumiseksperdid soovivad. Avaliku sektori asutused peaksid seadma prioriteediks soodustada taskukohase hinnaga kala tarbimist kogu elanikkonna seas, edendades näiteks vähemtuntud liikide väärtustamist. Tervisliku ja tasakaalustatud toitumise nurgakivina<sup>(20)</sup> tuleks kala suhtes kohaldada vähendatud käibemaksumäära.

### 5.2.6. Strateegiline sõltumatus ja vesiviljeluse roll

Euroopa Liit impordib kolm neljandikku tarvitavast kalast. Lisaks kaubanduse tasakaalustamatusele tekib seejuures probleem sellise impordi ebavõrdsete terviseohutuse tagatistega, sest imporditud kala ei jälgita teel „võrgust taldrikule“. Selle puuduse leevendamiseks peaks EL kasutama kahe- ja mitmepoolseid kaubandusmeetmeid, et importida ainult kestlikke mereande, mis on toodetud kolmandates riikides, mille standardid on samaväärsed ELi standarditega, tagades ausa konkurentsi võrdsetel tingimustel. Ka vesiviljelussektoril on vaieldamatu potentsiaal rahuldada ELi kalandusturu nõudlust.

<sup>(20)</sup> Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Tervisliku ja jätkusuutliku toitumise edendamine ELis“ (omaalgatuslik arvamus) (ELT C 190, 5.6.2019, lk 9).



Kestlikku majanduskasvu on võimalik saavutada, kui luuakse võimalusi uuteks toiminguteks asjakohase planeerimise ja lihtsama lubade andmise protsessi kaudu, mis sageli sõltub ametiasutuste mitmest osakonnast või isegi eri tasanditest (riigi, piirkonna, kohalik tasand). Selleks et EL saaks tagada oma toidualase sõltumatuse, tuleb ära kasutada kõik võimalused kala ja mereandide tootmise kestlikuks suurendamiseks.

Brüssel, 12. juuli 2023

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Oliver RÖPKE

---