

## Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Keskkonnahoidlik meretransport ja siseveetransport”

(ettevalmistav arvamus)

(2009/C 277/04)

Raportöör: **dr Anna BREDIMA**

Vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 262 palus Euroopa Komisjon 3. novembri 2008. aasta kirjas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteel koostada ettevalmistava arvamuse teemal:

„Keskkonnahoidlik meretransport ja siseveetransport”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 15. aprillil 2009. Raportöör oli dr Anna BREDIMA.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 453. istungjärgul 13.–14. mail 2009 (13. mai istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 182, vastu hääletas 3, erapooletuks jäi 3 liiget.

### 1. Järeldused

1.1. Käesolevas ettevalmistavas arvamuses uuritakse ookeanide ja jõgede keskkonna jätkusuutlikumaks muutmist, säilitades samas transpordisektori konkurentsivõime kooskõlas Lissaboni strateegiaga. Ookeanide ja jõgede keskkonda on võimalik keskkonnahoidlikumaks muuta tervikliku poliitika abil, millega edendatakse keskkonnahoidlikke investeeringuid ja luuakse keskkonnahoidlikke töökohti. Komitee kinnitab, et keskkonnahoidlik majandus ei ole luksus. Seepärast tervitab komitee sellist lähenemisviisi.

1.2. Meretransport on globaliseerumise selgroog, moodustades mahult ligikaudu 90 % maailmakaubandusest ning 90 % ELi välis- ja 45 % sisekaubandusest. Euroopa sisetranspordis on oluline roll siseveetranspordil, kuna transpordiliigina moodustab jõetransport 5,3 % kogu ELi sisetranspordist. Mõlemad transpordiliigid on konkurentsivõimelised, säästvad ja keskkonnahoidlikud.

1.3. Komitee kutsub komisjoni üles neil tulevastes konsulteerimistaotlustes vahet tegema ning käsitlema siseveetransporti sisetranspordiliigina.

1.4. Komitee leiab, et mere- ja siseveetranspordi keskkonnahoidlikkust tuleks vaadelda ELi maanteetranspordi keskkonnahoidlikkuse ja maismaalt lähtuvatest allikatest tuleneva saastatuse taustal. Ta kordab, et keskkonnasaastega seotud ELi meetmeid tuleks kohaldada lõbusõidulaevadele ja võimalusel ka sõjalaevadele. Selliseid meetmeid tuleks kohaldada kõigile laevadele (olenemata sellest, mis riigi lipu all sõidetakse) võimalikult praktiliselt ja kulutõhusalt. Meetmed peavad samuti põhinema mõistlikul keskkonnaval, tehnilisel ja sotsiaalmajanduslikul hinnangul.

1.5. Komitee leiab, et Euroopa loovuse ja innovatsiooni aastal (2009) peaks ELi tööstus võtma juhirolli laevade ja sadamate projekteerimiseks ja toimimiseks vajalike keskkonnahoidlike tehnoloogiate innovaatilises uurimistegevuses. Euroopa Komisjon peaks uurima Euroopa keskkonnahoidlike tehnoloogiate turustamist

mujal maailmas. Kõnealuse algatuse täiendav eelis on uute töökohtade loomine ELis (nn keskkonnahoidlikud töökohad). Arukad investeeringud laevade, energiatõhususe ja sadamate keskkonnahoidlikumatesse süsteemidesse kiirendavad ülemaailmsest majanduskriisist taastumist.

1.6. Komitee leiab, et õigusaktide ja tööstuse algatuste tasakaal võib anda paremaid tulemusi. Ta kutsub komisjoni üles uurima, kuidas on võimalik kasutada parimaid tavasid ELi tasandil. Keskkonnahoidlikkuse suurendamine keskkonna säilitamiseks on hea ettevõtlusvõimalus ning võib luua rohkem töökohti. Säästev mere- ja siseveetransport ning kasumlikkus ei ole omavahel vastuolus.

1.7. Komitee võiks olla uute keskkonnahoidlike poliitikameetmete ametlik vahendaja Euroopa organiseeritud kodanikuühiskonnale, et saavutada nn rohelise kultuuri areng. Ta võib olla organiseeritud kodanikuühiskonna keskkonnaalast teadlikkust suurendav Euroopa foorum. Keskkonnahoidlike laevade, keskkonnahoidliku kütuse ja keskkonnahoidlike sadamate saavutamiseni peaksime iga päev muutma oma mõtte- ja tegutsemisviisi ning omandama ökoloogilise südametunnistuse.

1.8. CO<sub>2</sub> heidete osas peetakse mere- ja siseveetransporti kõige tõhusamaks kaubaveoliigiks. Siseveetranspordi edendamine aitab kaasa ELi keskkonnapoliitika peamiste eesmärkide saavutamisele. Selle ulatuslikum kasutamine on väga oluline transpordisektori CO<sub>2</sub> heidete vähendamise jaoks.

1.9. Meretranspordi ning seega ka selle heidete kasv lähitulevikus jätkub, et teenindada pidevalt kasvavat maailmakaubandust. Selle tulemusena suureneb ka heidete üldkogus. Heidete märkimisväärne vähenemine on võimalik saavutada hulga tehniliste ja tegevusmeetmete abil.

1.10. Heitkogustega kauplemise süsteemi võimalik kasutuselevõtt meretranspordis ei tohiks avaldada negatiivset mõju Euroopa laevatööstuse konkurentsivõimele maailmaturul. Ülemaailmne süsteem oleks rahvusvahelise laevanduse CO<sub>2</sub> heidete vähendamisel palju tõhusam kui ELi süsteem või mõni muu piirkondlik süsteem.

1.11. Heitkogustega kauplemise süsteemi kasutuselevõtt mere-transportis ning eriti tramplaevanduses on palju keerulisem kui lennunduses. Rahvusvahelise rakendamise korral võiks süsinikumaks (laevamasuut) või mõni muu maks olla meretranspordis sama tõhus ning selle kasutamine palju lihtsam.

1.12. Siseveelaevade meeskondade haridus- ja koolituskavade standardiseerimine, nii nagu seda tehti meretranspordi vastavate kavadega, oleks kasulik eelkõige ohtlike kaupade veo jaoks.

## 2. Soovitused

2.1. Kuigi mere- ja siseveetransport on konkurentsivõimelised, säästvad ja keskkonnahoidlikud transpordiliigid, peaks komisjon uurima edasise tõhustamise võimalusi regulatiivsete meetmete ja tööstuse algatuste koosmõju kaudu.

2.2. Komitee märgib vajadust parandada sadamate ja kanalite infrastruktuuri, et võtta vastu suuremaid laevu, kõrvaldada sadamates tekkivad ummikud ning maksimaalselt kiirendada ümberpöörämist sadamates.

2.3. Liikmesriigid peaksid nii eraldi kui ka koos kehtestama kohase korra seoses valmisoleku, vahendite ja seadmetega, et vastata ELi vete reostatuse mõjudele, nende vastu võidelda ning neid leevendada.

2.4. Komitee kutsub komisjoni üles tutvuma tööstuse ja muude keskkonnaalaste algatustega ning uurima, kuidas komisjon saaks kasutada laevade heitkoguste vähendamise parimaid tavaid ELi tasandil.

2.5. Keskkonnahoidlike laevade ja sadamate saavutamiseks tulevikus peaks komisjon toetama ELi tööstuse asumist uuendusliku laeva- ja sadamatehnoloogia uurimistegevuses juhtpositsioonile.

2.6. Komitee kutsub komisjoni üles uurima Euroopa keskkonnahoidlike tehnoloogiate turustamist mujal maailmas. Kõnealuse algatuse täiendav eelis on uute töökohtade loomine ELi riikides (keskkonnahoidlikud töökohad).

2.7. Komitee teeb ettepaneku parandada logistikat, et saavutada lühemad marsruudid, vähem reise tühjade lastiruumidega/mahutitega (ballastreisid) ja kohandused saabumisaegade optimeerimiseks ning vähendada seeläbi laevade heiteid.

2.8. Euroopa Liit peab toetama Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni jõupingutusi, et koostada rahvusvahelise laevanduse ülemaailmsed eeskirjad ning käsitleda vajadust suutlikkuse suurendamise järele lipuriigi kohustuste rakendamisel.

2.9. Enamik transpordisektori õnnetustest juhtub inimliku eksimuse tõttu. Laevapardal olevate meremeeste heaolu (elu- ja tööttingimused) on kohustuslik. Seepärast tuleb teha kõik

jõupingutused turvalisuse ja ettevõtte sotsiaalse kultuuri soodustamiseks.

2.10. Laevakütuste kvaliteet avaldab mõju inimeste tervisele. Komitee leiab, et vabatahtlike sammude astumine keskkonna kaitsmiseks ja kogu ühiskonna elukvaliteedi parandamiseks peaks olema asjaomaste tööstusettevõtete sotsiaalse vastutuse küsimus.

2.11. Veeldatud maagaasi kasutava laevastiku laiendamine maailmas tähendab märkimisväärseid väljakutseid seoses laevade mehitamiseks vajaliku koolitatud ja sertifitseeritud meeskonnaga. Kvalifitseeritud töötajate puudus nõuab meetmete võtmist töölevõtmise ja koolitamise suurendamiseks.

2.12. Laevade tegevus ja õnnetused avamerel võivad avaldada mõju ELi vetele. Komitee soovib kasutada Euroopa Mereohutuse Agentuuri reostuseks valmisoleku ja reostustõrje talitust, nartareostuse tõrje valvelaevu ning satelliitseire- ja järelevalvetalitust. Neil on suurem tuvastamise, kohese sekkumise ja koristustööde elluviimise võimekus. Euroopa Mereohutuse Agentuuri kohane rahastamine tugevdab agentuuri koordineerimisvõimet.

2.13. Noorte huvi äratamiseks ja vajalike oskuste säilitamiseks sektoris tuleks välja töötada töölevõtu-, haridus- ja koolitusprogrammid siseveelaevade meeskondadele, eelkõige ohtlike kaupade veo valdkonnas.

## 3. Sissejuhatus

3.1. Käesolev ettevalmistav arvamus tugineb kahele tahule: kuidas muuta ookeanide ja jõgede keskkond jätkusuutlikumaks, säilitades samas transpordisektori konkurentsivõime. Küsimus esitatakse teatiste „Keskkonnahoidlik transport“<sup>(1)</sup> ja „Väliskulude sisestamise strateegia“<sup>(2)</sup> kontekstis. Kõnealune pakett sisaldab strateegiat, mille eesmärk on tagada, et veohinnad kajastavad paremini nende tegelikku kulu ühiskonnale, et keskkonnakahju ja liiklusummikuid saaks järk-järgult vähendada transpordi tõhusust ja kogu majandust edendaval viisil. Komitee tervitab neid algatusi, millega toetatakse keskkonnamõõdet kooskõlas Lissaboni ja Göteborgi strateegiaga.

3.2. Siseveetranspordi osas sedastatakse strateegias väliskulude sisestamine. Meretranspordi puhul, kus kulude sisestamisega ei ole veel alustatud, tehakse komisjonile ülesandeks võtta meetmeid 2009. aastal, juhul kui Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ei ole saavutanud selleks ajaks kokkulepet konkreetsete meetmete osas kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks. Meretranspordi valdkonnas töötatakse strateegia välja kooskõlas uue Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitikaga.

<sup>(1)</sup> KOM(2008) 433 lõplik – SEC(2008) 2206.

<sup>(2)</sup> KOM(2008) 435 lõplik.

3.3. Euroopa Parlament ja Euroopa Ülemkogu on rõhutanud säästva transpordipoliitika tähtsust eelkõige võitluses kliimamuutustega. Nad on jätkuvalt arvamusel, et transport peab andma panuse kasvuhoonegaaside vähendamisse.

3.4. Komitee märgib, et meretransport, sealhulgas lähimere-transport on transpordiliik, mida tuleks selgelt eristada siseveetranspordist nii majanduslikust, sotsiaalsest, tehnilisest kui ka merenduslikust aspektist lähtudes. Turgude vahel, kus nimetatud sõidukid tegutsevad, ning nende sõidukite suhtes kohaldatavate sotsiaalsete eeskirjade ja tingimuste, nende kaalu- ja mootorimõõtude, kandevõime, marsruutide ja veeteede struktuuride vahel esinevad suured ja olulised erinevused. Mere- ja õhustransport on selgelt ülemaailmsed transpordiliigid, samas kui Euroopa mandril asuvad siseveeteed liigitatakse tavaliselt nn sisetranspordi kategooria alla, mis hõlmab ka Euroopa maantee- ja raudteetransporti<sup>(3)</sup>. Seepärast kutsub komitee komisjoni üles dokumentides ja konsulteerimistaotlustes neil vahet tegema ning käsitlema siseveetranspordi sisetranspordiliigina.

#### 4. Kliimamuutuste taust

4.1. Globaalne soojenemine, õhusaaste mõju inimtervisele ning maailma naftavarude piiratus on peamised põhjused, miks tuleks ELi poliitikaga püüda muuta transpordisektor vähem sõltuvaks fossiilkütustest. Fossiilkütuste tarbimisel eraldub süsinikdioksiid ( $\text{CO}_2$ ), mis on üks peamine kasvuhoonegaas. Seepärast keskendutakse praegu keskkonnapoliitikas peaaegu eranditult jõupingutustele vähendada  $\text{CO}_2$  heiteid.  $\text{CO}_2$ -st järgmine oluline kasvuhoonegaas on metaan ( $\text{CH}_4$ ), mis eraldub loomakasvatusektorist.

4.2. Komitee leiab, et mere- ja siseveetranspordi keskkonnahoidlikkust tuleks vaadelda ELi maanteetranspordi keskkonnahoidlikkuse ja maismaalt lähtuvatest allikatest tuleneva saastatuse taustal. Komitee kordab,<sup>(4)</sup> et on vaja terviklikku lähenemisviisi, mis arvestaks heitkoguste vähendamiseks kasutatava tehnoloogia kättesaadavust, vajadust innustada uuendustegevust, maailmakaubanduse toimimist ning vajadust vältida muude saasteainete vähendamisel tekkivate  $\text{CO}_2$  heitkoguste kasvu negatiivset mõju, st et võimalikult palju tuleb vähendada poliitikameetmete soovimatuid tagajärgi teistes valdkondades.

4.3. Mere- ja siseveetranspordi heitkoguste vähendamise meetmed peavad olema praktilised, kulutõhusad ja kohaldatavad kõigile laevadele (olenemata sellest, mis riigi lipu all sõidetakse), sh lõbusõidulaevad ja võimalusel ka sõjalaevad<sup>(5)</sup>. Meetmed peavad samuti põhinema mõistlikul keskkonnaalasel, tehnilisel ja sotsiaalmajanduslikul hinnangul. Lisaks võivad õigusaktid, millega

<sup>(3)</sup> Mõiste „veetransport”, mida võib kasutada mõlema liigi puhul, viitab üksnes vahendile, millega vedu juhitakse. See ei tähista transpordiliiki ega keskkonnapoliitika mõjusid. Nimetatud asjaolu ei muuda asjaolu, et transpordi ja energeetika peadirektoraat on hõlmanud sisetranspordi alla maantee- ja raudteetranspordi, kuid mitte siseveeteid.

<sup>(4)</sup> ELT C 168, 20.7.2007, lk 50; ELT C 211, 19.8.2008, lk 31.

<sup>(5)</sup> Vt allmärkus 4.

püütakse märkimisväärsete kuludega saavutada väike kasvuhoonegaaside sääst, põhjustada üleminekut teistele vähem keskkonnahoidlikele transpordiliikidele. See tooks kaasa üldise negatiivse mõju globaalsele soojenemisele.

4.4. Üks keskkonnahoidlike poliitikameetmete sageli unustatud aspekt on nende majanduslik kasu. Keskkonnahoidlik majandus on tõepoolest üks viis, kuidas globaalsest majanduskriisist välja tulla. Tärvak keskkonnahoidlik majandus loob uusi tööhõivevõimalusi<sup>(6)</sup>. Komisjoni volinik Stavros Dimas väitis, et keskkonnasõbralikud investeeringud loovad Euroopa Liidus järgmise kümne aasta jooksul 2 miljonit töökohta. Seega ei ole keskkonnahoidlik majandus mitte luksus.

4.5. Mere- ja siseveetranspordis on võimalik  $\text{CO}_2$  heitkoguseid veelgi vähendada, kuid vaid minimaalselt, sest kaupu on vaja vedada hoolimata lisatasudest, mis jäävad igal juhul tarbija kanda.

#### 5. Keskkonnahoidlik meretransport

5.1. Majanduse üha suurem industrialiseerimine ja liberaliseerimine on avarandanud maailmakaubandust ja suurendanud nõudlust tarbekaupade järele. ELi merenduspoliitika tegevuskavas<sup>(7)</sup> asetatakse eriline rõhk meretranspordile kui konkurentsivõimelisele, säästvale ja keskkonnahoidlikule transpordiliigile.

5.2. Laevanduse keskkonnahoidlikkus on paljude aastate jooksul pidevalt paranenud. Laevandustegevusega kaasnevat reostust on märkimisväärselt vähendatud. Suured edusammud mootori tõhususe ja laevakere konstrueerimise valdkonnas on aidanud vähendada heitkoguseid ja suurendada kütusesäästlikkust. Laevadega veetava kauba kogust arvestades on meretranspordi panus globaalsesse  $\text{CO}_2$  heitkogusesse väike (2,7 %) <sup>(8)</sup>.

5.3. Merejää sulamine Arktika piirkonnas avab järjest enam võimalusi laevatada arktilistesse vetesse jäävatel marsruutidel<sup>(9)</sup>. Lühemad reisid Euroopast Vaiksesse ookeani säästavad energiat ja vähendavad heitkoguseid. Komitee rõhutas arktiliste marsruutide tähtsust arvamuses „Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika”<sup>(10)</sup>. Samal ajal kasvab vajadus kaitsta ja säilitada Arktika merekeskkonda ja elustikku ning teostanud keskkonnamõju hindamist, tuleb kõnealust piirkonda läbivaid uusi mereteid kaaluda ettevaatlikult. Lühikeses ja keskpikas perspektiivis soovib komitee käsitleda seda piirkonda looduskaitsealana. Seepärast on soovitatav leida ELi ja ÜRO tasandil tasakaalustatud lahendus, milles arvestatakse uue marsruudi kõigi parameetritega. Lisaks loodetakse kasu saada Panama kanali laiendusest, mis on kavas lõpetada 2015. aastaks.

<sup>(6)</sup> ÜRO keskkonnaprogramm: keskkonnahoidlikud töökohad.

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

<sup>(8)</sup> Rahvusvaheline Mereorganisatsioon: 2000. aasta ajakohastatud uuring laevadelt pärinevate kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta.

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

<sup>(10)</sup> ELT C 211, 19.8.2008, lk 31.

5.4. Meretransport on rangelt reguleeritud enam kui 25 olulise rahvusvahelise konventsiooni ja koodeksiga. Peamine rahvusvaheline konventsioon on MARPOL 73/78, mis hõlmab laevade tegevuse või laevaõnnetuste läbi põhjustatud reostuse vältimist<sup>(11)</sup>. Samuti reguleeritakse meretransporti mitme ELi õigusaktiga, eelkõige paketid ERIKA I ja II ning meresõiduohutuse kolmas pakett (2009). Õigusaktidega on märkimisväärselt suurendatud meresõiduohutust, reostuse seiret ning vajadusel sekkumist, et vältida või leevendada õnnetuste tagajärgi.

5.5. MARPOLi konventsiooni hiljuti muudetud VI lisaga, milles käsitletakse laevadelt pärineva õhusaaste vältimist, kehtestati rangemad vääveloksiidi (SO<sub>x</sub>), tahkete osakeste ja lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) heitkoguste piirid. Laevadelt pärinevate CO<sub>2</sub> heidete märkimisväärt vähenemine on võimalik saavutada hulga tehniliste ja tegevusmeetmete abil. Paljusid neist meetmetest saab kohaldada vaid vabatahtlikkuse alusel. Kiiruse vähendamine (*slow steaming*) on kõige tõhusam meede, mis avaldab kohe märkimisväärt mõju. Kuid selle võimaluse kasutamine sõltub kaubanduse vajadustest.

5.6. Komitee on seisukohal, et paremaid tulemusi on võimalik saavutada õigusaktide ja tööstuse algatuste tasakaalustatud kombinatsiooniga. Sellised algatused on näiteks Kreeka merekeskkonna kaitse ühingu (HELMPEA)<sup>(12)</sup> teedrajavad eesmärgid, Poseidoni auhind,<sup>(13)</sup> nn ujuva metsa algatus<sup>(14)</sup> ning keskkonnahoidlikkuse auhinna sihtasutus<sup>(15)</sup>.

5.7. Heitkogustega kauplemise süsteemi võimalik kasutuselevõtt meretranspordis ei tohiks avaldada negatiivset mõju Euroopa laevatööstuse konkurentsivõimele maailmaturul, sest see oleks vastuolus Lissaboni tegevuskavaga. Enne sellekohase otsuse langetamist peab komisjon esitama selged vastused järgmistele küsimustele: millist kasu tooks keskkonnale sellise süsteemi kasutuselevõtt rahvusvahelises laevanduses ning kuidas toimiks see süsteem praktikas niivõrd rahvusvahelises valdkonnas nagu laevandus? Selle taustal oleks laevanduse CO<sub>2</sub> heidete vähendamisel palju tõhusam Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raames toimiv ülemaailmne süsteem kui ELi süsteem või mõni muu piirkondlik süsteem.

5.8. Poliitiline surve kaasata laevandus aastaks 2013 ELi heitkogustega kauplemise süsteemi on ilmne. Heitkogustega kauplemise süsteemi kasutuselevõtt meretranspordis ning eriti tramplaevanduses on palju keerulisem kui lennunduses, sest ülemaailmse merekaubanduse praktilised aspektid muudavad heitkogustega kauplemise süsteemis tehtavad arvutused väga

keeruliseks. Rahvusvaheline laevandus tegeleb peamiselt lasti vedamisega üle kogu maailma pidevalt muutuvate kaubandustavade tingimustes. Enamiku ELi laevade lastimis- ja lossimissadamad, mis määratakse prahtija poolt, asuvad väljaspool Euroopa Liitu. Kuna laevad ei ole ühesugused, on võrdlusaluse kehtestamine keeruline. Laevandust iseloomustab paljude väikeste ettevõtete olemasolu, mis muudab heitkogustega kauplemise süsteemi halduskoormuse väga suureks. Paljud laevad tramplaevanduse sektoris, mis moodustab suurema osa laevandusest, satuvad ELi territooriumile vaid vahetevahel. Laevade tankimine reisi ajal võib toimuda mõnes ELi-välises sadamas ning kütusetarbimist sadamate vahel on võimalik arvutada vaid hinnanguliselt. Sellises olukorras võib heitkogustega kauplemise süsteemi raames saastekvootide eraldamises osaleda mitu riiki: nt laeva omaniku, laeva kasutaja, prahtija, lasti omaniku ja lasti vastuvõtja riik. Lisaks tuleks ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kohaldada meretranspordis kõigile ELi sadamaid külastavatele laevadele. Sellega tekib aga reaalne võimalus, et kolmandad riigid, kes heitkogustega kauplemise süsteemi ei kohalda, hakkavad võtma vastumeetmeid oma lipu all sõitvate laevade huvides.

5.9. Süsinikumaks (laevamasuut) või mõni muu maks võiks olla meretranspordis sama tõhus ning selle kasutamine palju lihtsam. Lisaks oleks sel puhul lihtsam tagada, et seeläbi kogutud rahalisi vahendeid kasutatakse tõepoolset keskkonnahoidlikkuse suurendamise algatusteks.

5.10. Lähitulevikus kasutavad laevade jõuseadmed jätkuvalt peamiselt süsinikul põhinevaid kütuseid. Gaasi kui alternatiivset kütust hakatakse laialdasemalt kasutama siis, kui selle jaotamise infrastruktuurid muutuvad kättesaadavaks. Maagaasi kasutavate kütuseelementide käsitlevates teostatavusuuringutes on täheldatud CO<sub>2</sub> heitkoguste märkimisväärt vähenemist. Lisaks keskendub Rahvusvaheline Mereorganisatsioon oma töös edaspidi laevadelt lähtuva müra vähendamisele.

5.11. Ei ole tõenäoline, et järgmise paari aastakümne jooksul saaks laevanduse jaoks kättesaadavaks piisav hulk säästlikku biokütust või et vesiniku ja süsiniku kogumine ja säilitamine avaldaks laevandusele märkimisväärt mõju. Tuuletehnoloogia (nt Sky-sails) ja päikeseenergia üksi ei suuda laevu energiaga varustada, kuid nad võivad täiendada tavapäraste mootorite tööd. Kaldalt tuleva elektri kasutamine (cold ironing) võimaldab sadamas peatuvatel laevadel keskkonnahoidlikumalt tegutseda. Tuumaenergial põhinevad jõuseadmed ei tule kaubalaevade puhul kõne alla, sest need vajavad spetsiaalset infrastruktuuri hädaolukordades reageerimiseks.

## 6. Keskkonnahoidlik siseveetransport

6.1. Euroopa sisetranspordis on üsna oluline roll siseveetranspordil, kuna transpordiliigina moodustab jõetransport 5,3 % kogu ELi sisetranspordist, ulatudes paljude siseveeteedega piirkondades mõnikord enam kui 40 %-ni. See on usaldusväärne, kulutõhus, ohutu ja energiatõhus transpordiliik. Siseveetranspordi edendamine võib aidata saavutada ELi keskkonnapoliitika peamisi eesmärgi. Selle ulatuslikum kasutamine on väga oluline transpordisektori CO<sub>2</sub> heidete vähendamisel. Samuti aitab see kaasa ELi poliitikale, mille eesmärk on vähendada liiklussummi-kuid maanteedel.

<sup>(11)</sup> Laevadelt pärineva reostuse vältimist edendatakse veelgi hiljutiste rahvusvaheliste konventsioonide rakendamisega tulevikus. Need konventsioonid käsitlevad reostusvastaseid süsteeme, ballastvett, vrakkide ärakoristamist, kütuseõli ja laevade taaskasutust (võetakse vastu 2009. aastal).

<sup>(12)</sup> 1981. aastal loodud HELMEPA andis eeskjuju sarnaste ühingute loomiseks ka Küprosel, Türgis, Austraalias, Põhja-Ameerikas, Ukrainas ja Uruguais ning samuti rahvusvahelise ühingu INTERMEPA loomiseks.

<sup>(13)</sup> Loodi 2005. aastal sõltumatute tankerioomanike rahvusvahelise liidu (Intertanko) poolt.

<sup>(14)</sup> Loodi Ühendkuningriigis, [www.flyingforest.org](http://www.flyingforest.org).

<sup>(15)</sup> Loodi Madalmaades, [www.greenaward.org](http://www.greenaward.org).



6.2. Tavapäraselt reguleerivad siseveetransporti Reini navigatsiooni keskkomisjoni (CCNR) eeskirjad, millega on kehtestatud ranged tehnilised ja ohutusnõuded. Reini-äärsete riikide suhtes kohaldatakse Mannheimi lepingule toetuvaid õigusakte. Need sisaldavad ohutuse, vastutuse ning reostuse vältimise eeskirju. Tänu neile rangetele nõuetele valitseb siseveetranspordis laevaseadmete ning laevameeskonna koolituse kvaliteedi ja ohutuse väga ühtlane tase. Mannheimi lepingu eeskirjadele toetudes võttis EL hiljuti direktiiviga 2006/87/EÜ vastu ulatuslikud siseveelaevade tehnilised ja talitlusnõuded.

6.3. ELi õigusaktis <sup>(16)</sup> kehtestatakse siseveelaevades kasutatava kütuse heitkoguste piirmäärad. Euroopa Komisjoni ettepanekuga <sup>(17)</sup> kütuse väävlisisalduse kohta sooviti vähendada väävlisisaldust nii mere- kui ka siseveelaevade puhul. Siseveetranspordi sektor oli nõus vähendama kütuse väävlisisaldust korraga kohe 1 000 miljondikosalt 10 miljondikosani. Euroopa Parlament võttis hiljuti selle siseveetranspordi sektori ettepaneku vastu ning otsustas alandada 2011. aastast väävlisisaldust korraga kohe 10 miljondikosani. Mitte väga kauges tulevikus võib siseveetransport kasutada ka saastevabu süsteeme, nt kütuseelemente. Konkreetseid sellekohaseid näiteid on uus siseveepraam CompoCaNord, äsja valminud Futura tanker Saksamaal ning Madalmaade nullilähedaste heitkogustega, vesinikul töötav hübriidne sadamapuksiir (Hydrogen Hybrid Harbour Tug). Lisaks reguleeritakse uue õigusaktiga <sup>(18)</sup> ohtlike kaupade vedu maanteel, raudteel või siseveeteedel liikmesriikides või nende vahel.

6.4. ELi viimane laienemine avardas Euroopa siseveeteede võrku, ühendades Reini ja Doonau jõgede kaudu Põhjamere ja Musta

mere. Euroopa siseveeteedel on suur usaldusväärse kaubaveo potentsiaal ning palju eeliseid võrreldes teiste, sageli ummikute ja läbilaskevõime probleemidega hädas olevate transpordiliikidega.

6.5. Ei ole realistlik käsitleda siseveetransporti riikliku tegevusena, mida saab reguleerida riiklike või piirkondlike õigusaktidega. ELi jõgedel ja kanalitel tegutsevad juba praegu Horvaatia, Ukraina, Serbia ja Moldova lipu all sõitvad siseveelaevad ning Venemaa jõetranspordi liberaliseerimine ning ELi ettevõtjate juurdepääs sellele ja vastupidi täiendab samuti ELi siseveetranspordi rahvusvahelist mõõdet.

6.6. Üks kõige olulisem tingimus ja väljakutse siseveetranspordi usaldusväärse tagamisele on füüsilise infrastruktuuri parandamine, et kaotada ummikud, ning vajalikud hooldustööd. Komitee tuletab meelde oma varasemat arvamust <sup>(19)</sup> ja loodab, et projekti NAIADES <sup>(20)</sup> raames võetavad meetmed elavdavad siseveetransporti ja võimaldavad rahastada infrastruktuuri arendamise projekte.

6.7. Väliskulude sisestamisel ei tohiks siseveetransport kui suhteliselt vähe kasutatav transpordiliik olla teejuht. Igasugune poliitika, mille eesmärk on kehtestada siseveetranspordile süsinikumaks, satub paratamatult silmitsi õiguslike raskustega, sest Mannheimi konventsiooni (1868) alusel ei ole Reini jõel kohaldatavad mitte mingisugused maksud. Praktiliselt toimub praegu 80 % siseveetranspordist Reini jõgikonnas. Komitee märgib, et Reini ja Doonau lepingu õiguskordade erinevus tekitab probleeme Doonau jõgikonda puudutavates keskkonnaalastes õigusaktides. Komitee soovib hoogustada ELi jõupingutusi keskkonna-, sotsiaalsete ja tehniliste eeskirjade edaspidiseks ühtlustamiseks, et lihtsustada siseveetransporti.

Brüssel, 13. mai 2009

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Mario SEPI

<sup>(16)</sup> Direktiiv 2004/26/EÜ, ELT L 225, 25.6.2004, lk 3.

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

<sup>(18)</sup> Direktiiv 2008/68/EÜ, ELT L 260, 30.9.2008, lk 13.

<sup>(19)</sup> ELT C 318, 23.12.2006, lk 218.

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