

Tiistai 27. huhtikuuta 2021

P9\_TA(2021)0131

## Tehokkaampi ja puhtaampi meriliikenne

**Euroopan parlamentin päätöslauselma 27. huhtikuuta 2021 teknisistä ja operatiivisista toimenpiteistä tehokkaamman ja puhtaamman meriliikenteen edistämiseksi (2019/2193(INI))**

(2021/C 506/03)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon 15. tammikuuta 2020 antamansa päätöslauselman Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta <sup>(1)</sup>,
  - ottaa huomioon ensimmäisessä käsittelyssä 16. syyskuuta 2020 vahvistamansa kannan alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisesta tiedonkeruujärjestelmästä <sup>(2)</sup>,
  - ottaa huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kasvihuonekaasupäästöjä koskevan kolmannen selvityksen <sup>(3)</sup>,
  - ottaa huomioon loppuraportin Kansainvälisen merenkulkujärjestön kasvihuonekaasupäästöjä koskevasta neljännestä selvityksestä <sup>(4)</sup>,
  - ottaa huomioon Välimeren merellisen ympäristön ja rannikkoalueiden suojelemista koskevan yleissopimuksen (Barcelonan yleissopimus) sopimuspuolten joulukuussa 2019 antaman ministerien julkilausuman,
  - ottaa huomioon komission vuosikertomuksen 2019 meriliikenteen hiilidioksidipäästöistä,
  - ottaa huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta 22. lokakuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU <sup>(5)</sup>,
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 54 artiklan,
  - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan lausunnon,
  - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A9-0029/2021),
- A. ottaa huomioon, että meriliikenne ja satamat ovat avainasemassa EU:n taloudessa, sillä lähes 90 prosenttia EU:n ulkoisesta tavaraliikenteestä hoidetaan meriteitse <sup>(6)</sup> ja meriliikenteellä on tärkeä rooli matkailun alalla; toteaa, että ne ovat ratkaisevan tärkeitä keskeytymättömien toimitusketjujen varmistamiseksi, kuten covid-19-pandemian aikana on käynyt ilmi; ottaa huomioon, että EU:n merenkulkualan taloudellinen kokonaisvaikutus EU:n bruttokansantuotteeseen vuonna 2018 oli 149 miljardia euroa ja työllisyysvaikutus on yli kaksi miljoonaa työpaikkaa <sup>(7)</sup>; ottaa huomioon, että vuonna 2018 sen suora taloudellinen vaikutus oli 685 000 merellä ja maalla olevaa työpaikkaa EU:ssa; ottaa huomioon, että 40 prosenttia maailman aluskannasta bruttovetoisuudella mitattuna on EU:n valvonnassa;
- B. ottaa huomioon, että tavaraja matkustajameriliikenne on keskeinen tekijä EU:n taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden varmistamisessa erityisesti syrjäseutualueiden, saaristoalueiden ja syrjäisimpien alueiden yhteyksien ja saavutettavuuden kannalta; toteaa, että tämän vuoksi EU:n olisi investoitava merenkulkualan kilpailukykyyn ja valmiuksiin toteuttaa kestävään liikkuvuuteen siirtyminen;
- C. toteaa, että EU:n merenkulkualan olisi myös osaltaan torjuttava biologisen monimuotoisuuden köyhtymistä ja ympäristön tilan heikkenemistä sekä edistettävä Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja vuoteen 2030 ulottuvan biologista monimuotoisuutta koskevan strategian tavoitteita;

<sup>(1)</sup> Hyväksytyt tekstit, P9\_TA(2020)0005.

<sup>(2)</sup> Hyväksytyt tekstit, 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> EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1.

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

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

Tiistai 27. huhtikuuta 2021

- D. ottaa huomioon, että terveet valtameret ja niiden ekosysteemien suojeleminen ja ennallistaminen ovat olennaisen tärkeitä ihmiskunnalle, sillä ne sääntelevät ilmastoa tuottamalla vähintään puolet maan ilmakehän hapesta, ovat biologisen monimuotoisuuden turvaajia ja maailmanlaajuisen elintarviketurvan ja ihmisten terveyden lähde sekä perusta taloudellisille toiminnolle, joita ovat muun muassa kalastus, liikenne, kauppa, matkailu, uusiutuva energia ja terveystuotteet ja joiden olisi rakennettava kestävyuden periaatteelle;
- E. ottaa huomioon, että merenkulkuala on ala, jota säännellään EU:n tasolla ja kansainvälisellä tasolla ja joka on edelleen hyvin riippuvainen fossiilisista polttoaineista; ottaa huomioon, että parhaillaan tarkistetaan meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisyjärjestelmää ja että tämän tavoitteena on vähentää merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä EU:n vesillä;
- F. ottaa huomioon, että ala on pyrkinyt jatkuvasti saavuttamaan kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevat tavoitteet noudattamalla voimassa olevaa sääntelykehystä ja toteuttamalla tähän mennessä saavutettua teknologista kehitystä;
- G. katsoo, että tämän vuoksi riittävä rahoitus on välttämätöntä tämän tarvittavan siirtymän saavuttamiseksi; katsoo, että lisätutkimus ja -innovointi ovat ratkaisevan tärkeitä, jotta päästötön meriliikenne on mahdollista;
- H. ottaa huomioon, että kansainvälisen meriliikenteen päästöt ovat vuodessa noin 940 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttonnia ja sen osuus maailman kasvihuonekaasupäästöistä on noin 2,5 prosenttia<sup>(8)</sup>; ottaa huomioon, että meriliikenne vaikuttaa myös ympäristöön edistämällä ilmastomuutosta ja aiheuttamalla saastepäästöjä eri lähteiden, erityisesti tankkien puhdistamisen, satamissa käynnissä pidettävien koneiden, painolastiveden, hiilivetyjen, raskasmetallien ja kemikaalien päästöjen sekä mereen putoavien konttien kautta, mikä puolestaan vaikuttaa biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin; ottaa huomioon, että Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännöt alusten rikkidioksidipäästöjen vähentämiseksi tulivat voimaan ensimmäisen kerran vuonna 2005 alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL-yleissopimus) nojalla ja että rikkidioksidipäästöjen raja-arvoja on sittemmin tiukennettu asteittain siten, että suurin sallittu rikkipitoisuus on tällä hetkellä 0,5 prosenttia ja päästöjen valvonta-alueilla 0,1 prosenttia; katsoo, että tämän päätöksen pitäisi auttaa vähentämään päästöjä; ottaa huomioon, että IMO on suunnitellut hyväksyvänsä vuonna 2021 ns. mustan hiilen päästöjen rajoittamista koskevan maailmanlaajuisen säännösten; ottaa huomioon, että meriliikenne on energiatehokkain liikennemuoto kuljetetun lastin määrän ja kuljetettua tavaratonnia ja kuljetettua kilometriä kohti syntyvien vastaavien päästöjen perusteella;
- I. ottaa huomioon, että jos hillintätoimenpiteitä ei toteuteta nopeasti, kansainvälisen meriliikenteen päästöt voisivat lisääntyä vuoden 2008 päästötasoon verrattuna noin 90 prosentista 90–130 prosenttiin vuodesta 2018 vuoteen 2050 mennessä<sup>(9)</sup>, mikä ei edistäisi riittävästi Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista;
- J. katsoo, että on tarpeen rajoittaa kaikkia merenkulkualan päästöjä, jotka ovat haitallisia ilmanlaadulle ja kansalaisten terveydelle, ja puuttua niihin asiaa koskevan lainsäädännön vaikutusten arvioinnin perusteella;
- K. katsoo, että EU:n olisi puolustettava korkeaa tavoitetasoa päästövähennyksissä meriliikennealalla sekä kansainvälisesti että EU:n tasolla;
- L. katsoo, että puhtaat teknologiat ja ratkaisut olisi mukautettava eri alustyyppien ja laivaston osien mukaan; katsoo, että tutkimus ja investoinnit sekä riittävä tuki ovat olennaisen tärkeitä, jotta voidaan varmistaa merenkulkualan innovatiiviset ratkaisut ja kestävä siirtyminen;
- M. katsoo, että merenkulkualan hiilestä irtautumiseen liittyvissä julkisissa ja yksityisissä investoinneissa on noudatettava kestävä sijoittamista helpottavasta kehyksestä 18. kesäkuuta 2020 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2020/852<sup>(10)</sup> ja oikeudenmukaisen siirtymän keskeisiä periaatteita, kuten laadukkaiden työpaikkojen sekä uudelleen koulutusta ja henkilöstön uudelleenjärjestämistä koskevien takeiden luomista ja kaikkia työntekijöitä koskevia rakenteellisia terveys- ja turvallisuustoimenpiteitä, keskittyen erityisesti naisten ja nuorten työntekijöiden mahdollisuuksiin merenkulkualan työvoiman monipuolistamiseksi; katsoo, että merenkulkuhenkilöstön riittävä koulutus ja ihmisarvoiset työolot ovat olennaisen tärkeitä muun muassa vaaratilanteiden, kuten ympäristövahinkojen, ehkäisemiseksi;

<sup>(8)</sup> IMO:n kolmas kasvihuonekaasupäästöjä koskeva selvitys.

<sup>(9)</sup> IMO:n neljäs kasvihuonekaasupäästöjä koskeva selvitys.

<sup>(10)</sup> EUVL L 198, 22.6.2020, s. 13.

**Tiistai 27. huhtikuuta 2021**

- N. ottaa huomioon, että komissio laatii parhaillaan vaikutustenarviointia meriliikenteen sisällyttämisestä EU:n päästökauppajärjestelmään;
- O. ottaa huomioon, että meriliikennealan ilmastoneutraali siirtymä vuoteen 2050 mennessä on tarpeen Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi;

***Puhtaan energian kannustinjärjestelmät***

1. pitää valitettavana kilpailun vääristymistä Euroopan markkinoilla suotuisammasta verokohtelusta hyötyvien fossiilisten polttoaineiden ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevien puhtaiden vaihtoehtoisten polttoaineiden välillä; kehottaa komissiota korjaamaan tämän tilanteen ehdottamalla oikeudenmukaista kilpailua koskevien sääntöjen palauttamista, soveltamalla saastuttaja maksaa -periaatetta meriliikenteeseen ja edistämällä ja kannustamalla, myös verovapautusten avulla, entisestään raskaalle polttoöljylle vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä, sillä ne vähentävät merkittävästi ilmasto- ja ympäristövaikutuksia;
2. panee merkille raskaan polttoöljyn käytön vaikutuksen; korostaa, että on tarpeen puuttua tehokkaasti alusten polttoainepäästöihin ja lopettaa vähitellen raskaan polttoöljyn käyttö sekä itse polttoaineena että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden sekoituksena; panee merkille teknologianeutraaliuden tarpeen, kunhan se on johdonmukainen EU:n ympäristötavoitteiden kanssa; toteaa, että meriliikenteeseen vaikuttaa yhdenmukaisten EU:n tason jätteenkierron luokittelun päättymistä koskevien vaatimusten puute; korostaa tarvetta ehkäistä hiilivuotoa ja säilyttää Euroopan meriliikennealan kilpailukyky;
3. muistuttaa, että merenkulkualan olisi osallistuttava unionin pyrkimyksiin vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja että samalla olisi varmistettava alan kilpailukyky; korostaa, että on tarpeen hyödyntää kaikkia helposti käytettävissä olevia vaihtoehtoja meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi ja investoida niihin, muun muassa siirtymävaiheen teknologioihin raskaan polttoöljyn vaihtoehtona samanaikaisesti, kun pyritään löytämään ja rahoittamaan pitkän aikavälin nollapäästö-vaihtoehtoja; toteaa, että siirtymävaiheen teknologiat, kuten nesteytetty maakaasu (LNG) ja LNG-infrastruktuuri, ovat tärkeitä siirryttäessä asteittain kohti päästöttömiä vaihtoehtoja merenkulkualalla;
4. muistuttaa EU:n sitoutumisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseen viimeistään vuoteen 2050 mennessä Pariisin sopimuksen mukaisesti; korostaa tässä yhteydessä EU:n johtavaa roolia ja tarvetta neuvotella meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä myös kansainvälisellä tasolla IMO:n puitteissa, kun otetaan huomioon meriliikenteen kansainvälinen ja kilpailuun liittyvä ulottuvuus; toistaa parlamentin aiemmat kannat, jotka koskevat meriliikenteen sisällyttämistä EU:n päästökauppajärjestelmään<sup>(1)</sup>, vaikutustenarvioinnin ajantasaistaminen mukaan luettuna<sup>(2)</sup>;
5. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita, ottaa huomioon IMO:n vuonna 2018 hyväksytyyn alustavan strategian, joka koskee alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä, ja sen tulevan tarkistamisen, käyttämään painoarvoaan IMO:ssa, jotta varmistetaan, että se hyväksyy konkreettisia toimenpiteitä asettaakseen kunnianhimoisen ja realistisen etenemissuunnitelman kohti päästötöntä merenkulkua Pariisin sopimuksen lämpötilatavoitteen mukaisesti ja edistää siten kansainvälisesti tasapuolisia toimintaedellytyksiä;
6. kehottaa komissiota käsittelemään FuelEU-merialoitteessa polttoaineiden hiili-intensiteetin lisäksi myös teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä, joilla tehostettaisiin alusten ja niiden toiminnan tehokkuutta; muistuttaa, että asetuksen (EU) 2015/757<sup>(3)</sup> tarkistamisen yhteydessä parlamentti peräänkuulutti laivanvarustajilta keskimäärin 40 prosentin vähennystavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä kaikilla niiden vastuulla olevilla aluksilla verrattuna samankokoisten ja samantyyppisten alusten luokan keskimääräiseen tehokkuuteen; toteaa lisäksi, että aloitteeseen olisi sisällytettävä myös elinkaariajattelu, jossa otetaan huomioon kaikki kasvihuonekaasupäästöt; korostaa, että vaihtoehtoisia polttoaineita, jotka eivät elinkaarensa perusteella täytä uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin - 70 prosentin raja-arvoa, ei pitäisi sääntelyn noudattamisen varmistamiseksi sallia;

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(2)</sup> Hyväksytyt tekstit, P9\_TA(2020)0219.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

Tiistai 27. huhtikuuta 2021

**Satamat ja rahti**

7. muistuttaa tarpeesta edistää kaikkien sidosryhmien välistä yhteistyötä ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa satamien ja merenkulkualan ja polttoaine- ja energiantoimittajien, välillä, jotta voidaan kehittää yleinen poliittinen kehys satamien ja rannikkoalueiden hiilestä irtautumiseksi; kannustaa satamaviranomaisia ottamaan käyttöön kestävän hallinnoinnin tapoja ja sertifioidaan ne käyttämällä menetelmiä, jotka sisältävät satamapalvelujen elinkaariarvioinnin, jollainen on esitetty esimerkiksi ympäristötuoteselosteessa;

8. korostaa, että merentakaiset alueet, kuten syrjäisimmät alueet ja merentakaiset maat ja alueet sekä niissä sijaitsevat satamat, ovat strategisen sijaintinsa vuoksi erittäin tärkeitä Euroopan suvereniteetin ja eurooppalaisen ja kansainvälisen meriliikenteen kannalta; korostaa, että näiden satamien investointeja edistävät tekijät ovat hyvin moninaisia ja että ne vaihtelevat niiden perinteisestä roolista alusten vastaanoton tukemisessa (tavaroiden lastaus, purku, varastointi ja kuljetus) multimodaalisten yhteyksien varmistamiseen, energiaan liittyvien infrastruktuurien rakentamiseen, ilmastonmuutoksen sietokyvyn kehittämiseen sekä alusten yleiseen viherryttämiseen ja digitalisointiin; kehottaa tekemään lisäinvestointeja merentakaisilla alueilla sijaitseviin satamiin, jotta niistä muodostuisi strategisia klustereita multimodaaliliikennettä, energiantuotantoa, varastointia ja jakelua sekä matkailua varten;

9. panee merkille merisatamien rajatylittävän ulottuvuuden; painottaa satamien roolia kaikkien liikennemuotojen, energian, teollisuuden ja sinisen talouden klustereina; panee tyytyväisenä merkille satamayhteistyön ja klustereiden muodostamisen voimakkaamman kehityksen;

10. panee merkille Euroopan merenkulkualan klusterin myönteisen roolin ja kansainvälisesti myönteisen kehityksen siinä, millä tavoin tuetaan innovointia ja vähennetään meriliikenteen päästöjä, ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan aloitteita, joilla edistetään tätä myönteistä kehitystä;

11. kehottaa komissiota tukemaan lainsäädännön avulla tavoitetta, jonka mukaan kiinnitettyinä olevilla aluksilla ei synny päästöjä (kasvihuonekaasuja ja ilman epäpuhtauksia), ja edistämään puhtaiden, multimodaalisten ratkaisujen kehittämistä ja käyttöönottoa satamissa käytäviä koskevan lähestymistavan tuella; kehottaa komissiota erityisesti ryhtymään pikaisiin toimiin, joilla säännellään saastuttavimpien alusten pääsyä EU:n satamiin satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin<sup>(14)</sup> perusteella, ja kannustamaan ja tukemaan maasähkön käyttöä käyttämällä puhdasta sähköä tai mitä tahansa muuta energiaa säästävää teknologiaa, joka vähentää merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjä ja ilmansaasteita; pitää valitettavana, että direktiivin 2014/94/EU tarkistusta on lykätty; kehottaa komissiota ehdottamaan direktiivin 2014/94/EU tarkistusta mahdollisimman pian, jotta siihen sisällytetään sekä jäsenvaltioille että satamille kannustimia ottaa käyttöön tarvittava infrastruktuuri; kehottaa komissiota myös ehdottamaan direktiivin 2003/96/EY<sup>(15)</sup> tarkistamista;

12. kehottaa komissiota laatimaan päästöttömien satamien strategian ja tukemaan alhaalta ylöspäin suuntautuvia aloitteita, jotka sisältävät kiertotalouteen erikoistuneiden satama-alojen kehittämistä edistäviä toimia ja varmistaisivat etenkin satamissa aluksilta talteenotettavien ja käsiteltävien jätteiden hyödyntämisen nykyistä paremmin;

13. kehottaa komissiota edistämään Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa liikennemuotosiirtymää kohti lyhyen matkan meriliikennettä sekä rautatie- ja sisävesiliikennettä kestäväenä vaihtoehtona maanteiden ja lentoliikenteen rahti- ja matkustajaliikenteelle; korostaa lyhyen matkan merikuljetusten tärkeää roolia liikennemuotosiirtymän liikenteeseen liittyvien ruuhkien ja päästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa sekä askeleena kohti päästötöntä liikennemuotoa; korostaa lisäksi tätä tarkoitusta varten EU:n aluskannan uudistamis- ja jälkiasennusstrategian käynnistämisen merkitystä sen vihreän ja digitaalisen siirtymän sekä Euroopan meriteknologia-alan kilpailukykyyn edistämiseksi; palauttaa siksi mieliin, että käytettävissä on oltava infrastruktuuriverkko, joka kykenee tarjoamaan tällaisen intermodaalisen kapasiteetin, mikä tarkoittaa Verkkojen Eurooppa -välineen mukaisten TEN-T-verkon osalta esitettyjen investointisitoumusten noudattamista;

14. korostaa, että saumattomien multimodaalisten liikenneyhteyksien edistäminen satamien ja TEN-T-verkon välillä sekä eri liikennemuotojen yhteentoimivuuden parantaminen poistaisi pullonkauloja ja vähentäisi ruuhkia; korostaa meri- ja sisävesisatamien merkitystä TEN-T-verkon strategisina ja multimodaalisina solmukohtina;

<sup>(14)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

<sup>(15)</sup> Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen uudistamisesta (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51).

**Tiistai 27. huhtikuuta 2021**

15. kehottaa myös laatimaan selkeän strategian, jolla edistetään rahdin ro-ro-kuljetuksia, mikä vähentää raskaiden hyötyajoneuvojen määrää maanteilla; kannustaa komissiota toteuttamaan konkreettisempia toimia yhdistääkseen meripolitiikkansa pitkien ja ympäristön kannalta haitallisten maantiekuljetusten välttämistä koko mantereella koskevaan tavoitteeseen kannustamalla toimituksia lähemmäs loppupään markkinoita pienempien satamien kautta;

16. kehottaa komissiota määrittelemään uudelleen merten moottoriteiden käsitteen keskeisenä osana TEN-T-verkkoa, koska sillä on tärkeä merkitys helpotettaessa lähimerenkulun yhteyksiä ja palveluja kestäväna vaihtoehtona maaliikenteelle, ja kehottaa helpottamaan merisatamien yhteistyötä ja niiden yhteyksiä sisämaihin yksinkertaistamalla pääsyperusteita, etenkin ydinverkon ulkopuolisten satamien välisten yhteyksien osalta, ja tarjoamalla merkittävää taloudellista tukea maaliikenteelle vaihtoehtoisille meriyhteyksille ja varmistamalla niiden yhteydet rautatieverkkoon;

17. katsoo, että Euroopan kestävä merenkulkuala ja tulevaisuuden vaatimukset huomioon otettava infrastruktuuri, mukaan lukien TEN-T-verkko ja sen tuleva laajennus, ovat ratkaisevan tärkeitä ilmastoneutraalin talouden saavuttamiseksi; korostaa, että vesiliikenteen tavarakuljetusten prosentuaalisen osuuden kasvu Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa esitetyllä tavalla edellyttää konkreettista EU:n investointisuunnitelmaa ja konkreettisia toimenpiteitä EU:n tasolla;

**Päästöjen valvonta-alueet ja IMO**

18. korostaa, että on kiireellisesti perustettava terveyst- ja ympäristösyistä kaikki Välimeren maat kattava rikkipäästöjen valvonta-alue (SECA); kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan aktiivisesti tällaisen alueen esittämistä IMO:lle ennen vuotta 2022; kehottaa jäsenvaltioita myös tukemaan periaatetta, jonka mukaan hyväksytään nopeasti NECA-alue, jonka avulla pyritään vähentämään tyyppipäästöjä Välimerellä;

19. kehottaa komissiota ulottamaan nämä päästöjen valvonta-alueet koskemaan kaikkia unionin meriä, jotta alusten tyyppien ja rikin oksidien sallittua tasoa voidaan alentaa yhdenmukaisella tavalla; korostaa, että rikkidioksidi- ja typpioksidipäästöjen kokonaislaskulla on suora vaikutus pienhiukkasten (PM10 ja PM2,5) vähenemiseen;

20. korostaa, että EU:n olisi näytettävä esimerkkiä hyväksymällä kunnianhimoisia oikeudellisia vaatimuksia puhtaalle meriliikenteelle ja tuettava ja edistettävä IMO:n kaltaisilla kansainvälisillä foorumeilla vähintään yhtä kunnianhimoisia toimenpiteitä, joiden avulla meriliikenne voi asteittain lopettaa kasvihuonekaasupäästönsä maailmanlaajuisesti ja Pariisin sopimuksen mukaisesti;

**Alukset ja käyttövoima**

21. kehottaa komissiota, laivanvarustajia ja laivaliikenteenharjoittajia varmistamaan, että energiatehokkuuden aikaan saamiseksi pannaan täytäntöön kaikki käytettävissä olevat operatiiviset ja tekniset toimenpiteet, kuten kulkunopeuksien optimointi, tarvittaessa myös hidasajo, reittien optimointi, uusien käyttövoimajärjestelmien, kuten tuulivoimateknologioiden, käyttöönotto, alusten optimointi ja merilogistiikkaketjun parempi optimointi;

22. huomauttaa, että merenkulkualalla aluksen omistaja ei aina ole sama henkilö tai yhteisö, joka liikennöi alusta kaupallisesti; katsoo sen vuoksi, että saastuttaja maksaa -periaatetta olisi sovellettava aluksen kaupallisesta toiminnasta vastuussa olevaan osapuoleen, esimerkiksi kaupalliseen yhteisöön, joka maksaa aluksen kuluttamasta polttoaineesta ja joka voi olla aluksen omistaja, liikenteen harjoittaja, aikarahtaaja tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaja ja jonka on kannettava vastuu toiminnasta;

23. toteaa, että merenkulkualan, satamien ja alusten digitalisointi ja automatisointi voivat auttaa merkittävästi vähentämään alan päästöjä ja ne ovat keskeisessä asemassa alan hiilestä irtautumisessa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti erityisesti lisäämällä sellaisten ajantasaisten ja varmennettujen tietojen vaihtoa, joita voidaan käyttää teknisten toimintojen ja kunnossapidon suorittamiseen esimerkiksi sen ennakoimiseksi, mikä on polttoainetehokkain tapa liikennöidä aluksella tietyllä reitillä, ja satamakäyntien optimointiin, mikä osaltaan vähentää alusten odotusaikojen satamissa ja siten myös päästöjä; korostaa tarvetta käyttää digitalisointia keinona edistää alan toimijoiden välistä yhteistyötä, mikä tekee aluksista energiatehokkaampia, jotta ne voivat täyttää päästöjenrajoitusnormit, sekä helpottaa ympäristöriskien hallintaa; kehottaa toteuttamaan toimia ja investoimaan digitalisointiin, tutkimukseen ja innovointiin erityisesti alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmien (VTMIS) kehittämistä ja yhdenmukaistettua rajatylittävää käyttöönottoa varten; toteaa, että digitalisaation ja automaation leviäminen merenkulkualalla saa aikaan muutoksen eri työtehtävissä ja vaadituissa taidoissa; huomauttaa, että merenkulkijoilta vaaditaan näitä erilaisia taitoja ja tietämystä erityisesti tietotekniikan osalta alusten turvallisuuden ja toiminnan tehokkuuden varmistamiseksi;

Tiistai 27. huhtikuuta 2021

24. suhtautuu myönteisesti IMO:n 1. tammikuuta 2020 asettamaan uuteen polttoaineiden rikkipitoisuusrajaan (0,5 prosenttia) ja korostaa, että se ei saisi johtaa pilaantumisen siirtymiseen ilmasta veteen; kehottaa siksi komissiota ja jäsenvaltioita direktiivin (EU) 2019/883<sup>(16)</sup> mukaisesti työskentelemään IMO:n tasolla, jotta voidaan tarkastella kattavasti avoimen kierron pesureista peräisin olevien jätevesipäästöjen ja muiden lastijäämien ympäristövaikutuksia, ja varmistamaan, että ne kerätään ja käsitellään asianmukaisesti satamien vastaanottolaitteissa; kannustaa tässä yhteydessä voimakkaasti jäsenvaltioita kieltämään avoimen kierron pesureista peräisin olevien jätevesien ja tiettyjen lastijäämien päästämisen aluevesiinsä direktiivin 2000/60/EY<sup>(17)</sup> mukaisesti; korostaa, että kestäviä ratkaisuja olisi suositettava alusta alkaen elinkaariarvioinnin perusteella; toteaa, että avoimen kierron pesureilla on tarkoitus puuttua ilman pilaantumiseen ja että niihin on investoitu; toteaa, että avoimen kierron pesureiden käytöllä on ympäristövaikutuksia, ja pitää myönteisenä, että IMO tutkii parhaillaan niiden pitkän aikavälin vaikutuksia; kehottaa tässä yhteydessä komissiota panemaan vaikutustenarvioinnin perusteella täytäntöön avoimen kierron pesurien käytön vaiheittaisen lopettamisen, jotta voidaan noudattaa päästörajoja IMO:n puitteissa ja MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti;

25. kehottaa komissiota sisällyttämään vaihtoehtoiset käyttövoimajärjestelmät, tuuli- ja aurinkoenergia mukaan luettuina, tulevaan FuelEU Maritime -aloitteeseen; kehottaa komissiota arvioimaan nykyisiä aloitteita ja hankkeita tavarankuljettamiseksi purjealuksilla ja varmistamaan, että kuljetusten käyttövoimajärjestelmille voidaan myöntää unionin rahoitusta;

26. kehottaa komissiota toteuttamaan tarpeellisen rahoituksen ohella toimenpiteitä, joiden avulla eurooppalaiset telakat voivat tehdä lisäinvestointeja kestäväan, sosiaaliseen ja digitalisoituun laivanrakennus- ja korjausteollisuuteen, mikä on strategisesti tärkeää työpaikkojen luomiseksi samalla, kun tuetaan siirtymistä kiertotalousmalliin, jossa otetaan huomioon alusten koko elinkaari; korostaa, että on tärkeää tukea ja kehittää EU:ssa kestäviä ratkaisuja alusten rakentamiseksi ja romuttamiseksi uuden kiertotaloutta koskevan toimintasuunnitelman mukaisesti; korostaa tässä yhteydessä, että telakoiden olisi noudatettava asianmukaista huolellisuutta arvoketuissaan EU:ssa ja sen ulkopuolella OECD:n ja YK:n normien mukaisesti, jotta voidaan välttää haitalliset ympäristövaikutukset aluksia romutettaessa;

### EU-rahoitus

27. kehottaa komissiota tukemaan EU:n rahoitusohjelmissa ja erityisesti Horisontti Eurooppa- ja InvestEU -ohjelmissa puhtaiden teknologioiden ja polttoaineiden tutkimusta ja käyttöönottoa; korostaa muista uusiutuvista lähteistä, kuten vihreästä vedystä, ammoniakista ja tuulivoimasta, saatavan sähkön potentiaalia; korostaa tässä yhteydessä, että siirtymisellä vaihtoehtoisiin puhtaisiin polttoaineisiin on taloudellisia vaikutuksia sekä merenkulkualan, maapolttoaineen toimitusketjun ja satamien kannalta; katsoo, että satamat ovat luonnollisia keskuksia vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden tuotannossa, varastoinnissa, jakelussa ja kuljetuksessa; kehottaa toistamaan Horisontti Eurooppa -ohjelmassa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman hankkeita koskevat ehdotuspyynnöt, jotka komissio käynnisti Horisontti 2020 -ohjelman puitteissa, jotta voidaan erityisesti viherryttää merenkulkualaa sekä tukea raskaalle polttoöljylle vaihtoehtoisten polttoaineiden tutkimusta, niitä koskevaa innovointia ja niiden käyttöönottoa merenkulkualalla, sillä ne vähentävät merkittävästi ilmasto- ja ympäristövaikutuksia;

28. kehottaa komissiota mahdollistamaan tuen myöntämisen koheesiopolitiikan mukaisesti ja Euroopan rakenne- ja investointirahastojen, Verkkojen Eurooppa -välineen ja vihreän kehityksen ohjelman kautta hankkeille, joilla pyritään meriliikenteen hiilestä irtautumiseen ja saastuttavien päästöjen vähentämiseen, tarvittavat satamainfrastruktuurit ja -rakenteet mukaan luettuina, ja tarjoamaan rahoitusta ja kannustimia merenkulkualan tukemiseksi kohti hiilidioksidipäästöttömään talouteen siirtymistä ottaen huomioon myös muutoksen sosiaalisen näkökulman; korostaa, että on tärkeää luoda synergioita ja täydentävyyttä EU:n eri rahoitusratkaisujen välille aiheuttamatta tarpeetonta hallinnollista taakkaa, joka vähentäisi yksityisiä investointeja ja hidastaisi siten teknologista kehitystä ja näin ollen myös kustannustehokkuuden tehostamista; kehottaa komissiota edistämään ympäristöystävällistä eurooppalaista merenkulkualaa ja investoimaan siihen EU:n alueella osana Euroopan teollisuuden elvytyssuunnitelmaa ja ottamaan johtoaseman uusien ekologisesti suunniteltujen alusten kehittämisessä, olemassa olevien alusten kunnostamisessa ja nykyaikaistamisessa sekä romuttamisessa;

<sup>(16)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 116) kumoamisesta

<sup>(17)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/60/EY, annettu 23. lokakuuta 2000, yhteisön vesipolitiikan puitteista (EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1).

**Tiistai 27. huhtikuuta 2021**

29. katsoo, että realistisen siirtymän kohti päästöttömyystavoitetta on perustuttava alan toimijoiden osallistamiseen ja osallistumiseen sekä EU:n tukeen, jonka ilmentymiä ovat riittävä talousarvio, vuoropuhelu, joustavuus ja uuttera toiminta tarvittavien normatiivisten uudistusten edistämiseksi; toteaa, että nämä ovat välttämättömiä edellytyksiä, jotta voidaan edistää kestävyteen keskittyvää strategista yhteistyötä, jossa käytetään apuna meriliikenteen päästöttömyyttä koskevan yhdessä suunnitellun kumppanuuden kaltaisia välineitä;

30. muistuttaa, että hiilestä irtautumista ja liikennemuotosiirtymää koskevia tavoitteita olisi tuettava Verkkojen Eurooppa -välineestä, jolle olisi myönnettävä lisää määrärahoja;

31. pitää tässä yhteydessä valittavana, että neuvosto on päättänyt vähentää tulevaisuuteen suuntautuvien ohjelmien, kuten Verkkojen Eurooppa -välineen, InvestEU-ohjelman ja Horisontti Eurooppa -puiteohjelman, määrärahoja; panee merkille, että EU:n kunnianhimoista hiilestä irtautumisen ohjelmaa on tarpeen tukea vastaavalla rahoituksella ja rahoitusvälineillä;

32. muistuttaa, että Euroopan investointipankki (EIP) tukee houkuttelevia pääomalainoja; katsoo kuitenkin, että pienimuotoisten hankkeiden rahoituskynnystä olisi alennettava; huomauttaa tässä yhteydessä, että Green Shipping -takausohjelmalla, jolla pyritään nopeuttamaan eurooppalaisten varustamoiden investointeja vihreämpään teknologiaan, olisi myös tuettava pienempiä liiketoimia, myös joustavampia lainaehjoja; katsoo lisäksi, että EIP:n olisi tarjottava laivanrakentajille sekä toimitusta edeltävää että toimituksen jälkeistä rahoitusta, mikä parantaisi merkittävästi hankkeiden täytäntöönpanoa ja kannattavuutta;

33. korostaa, että hiilestä irtautuminen ja puhtaan energian kannustinjärjestelmien sysäys meriliikenteen alalla edellyttäisi työntekijöiden uudelleen koulutusta ja koulutusta; muistuttaa, että tätä varten olisi varattava EU:n ja jäsenvaltioiden rahoitusta; kannustaa komissiota perustamaan EU:n verkoston, jossa vaihdetaan hyviä käytäntöjä siitä, miten työvoimaa voidaan mukauttaa alan uusiin tarpeisiin;

34. kannattaa komission toteuttamaa valtiontuen suuntaviivojen tarkistamista kaikilla asiaankuuluvilla aloilla, myös liikenteessä ja erityisesti meriliikenteessä, jotta voidaan saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet soveltamalla oikeudenmukaisen siirtymän periaatetta ja antamalla kansallisille hallituksille mahdollisuus tukea suoraan investointeja hiilestä irtautumiseen ja puhtaaseen energiaan; kehottaa komissiota tutkimaan, mahdollistavatko nykyiset verovapaukset epäreilut monialaiset kilpailuedellytykset; kehottaa komissiota selvittämään kestäville meriliikennehankkeille myönnettävää valtiontukea;

35. panee merkille covid-19-pandemian taloudelliset seuraukset vesiliikennealalla, erityisesti joukkoliikenteessä; kehottaa jäsenvaltioita sisällyttämään vesiliikennealan ensisijaiseksi tavoitteeksi kansallisiin elpymissuunnitelmiinsa, jotta varmistetaan, että sillä on kattava pääsy elpymis- ja palautumistukivälineeseen osoitettuihin resursseihin; pyytää lisäksi komissiota kartoittamaan älykkäitä investointialoitteita alan kestävä ja vahvan elpymisen varmistamiseksi;

**Valvonta ja täytäntöönpano**

36. kehottaa komissiota varmistamaan alusten ympäristövaikutusta ja energiatehokkuutta koskevien tietojen avoimuuden ja saatavuuden ja arvioimaan sellaisen eurooppalaisen merkintäjärjestelmän perustamista IMO:n tasolla toteutettujen toimien mukaisesti, jolla olisi pyrittävä vähentämään päästöjä tehokkaasti ja tukemaan alaa tarjoamalla paremmat mahdollisuudet saada rahoitusta, lainoja ja takuita sen päästötehokkuuden perusteella, parantamalla päästöjen seuranta, luomalla etuja siten, että satamaviranomaisia kannustetaan eriyttämään infrastruktuurimaksuja, sekä lisäämällä alan houkuttelevuutta; korostaa lisäksi, että on edelleen edistettävä, kehitettävä ja pantava täytäntöön ympäristöystävällisen merenkulun järjestelmää, jossa olisi otettava huomioon päästöjen vähentäminen, jätteiden käsittely ja ympäristövaikutukset erityisesti jakamalla kokemuksia ja asiantuntemusta;

37. kehottaa komissiota ehdottamaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin tarkistusta vuoden 2021 loppuun mennessä, kuten komission vuoden 2021 työohjelmassa todetaan, jotta mahdollistetaan tehokkaampi ja kattavampi alusten valvonta ja menettelyjen yksinkertaistaminen, mukaan lukien kannustimet ympäristö-, sosiaali-, kansanterveys- ja työolainsäädännön normien noudattamiseksi, EU:n satamissa käyvien alusten turvallisuus sekä merenkulkijoiden että satamatyöntekijöiden kannalta sekä mahdollisuudet tehokkaiisiin oikeasuhteisiin ja varoittaviin seuraamuksiin ottaen huomioon ympäristö-, kansanterveys-, vero- ja sosiaalilainsäädäntö;

38. kehottaa komissiota lisäämään yhteistyössä ILO:n kanssa kolmansien maiden valmiuksien kehittämistä tarkastusten ja täytäntöönpanon osalta ja käynnistämään työmarkkinaosapuolten kanssa kampanjoita erityyppisistä sopimusten mukaisten oikeuksien ja velvoitteiden tuntemuksen lisäämiseksi; kehottaa komissiota edistämään sellaisen ILO:n tietokannan perustamista, joka sisältää tarkastusten tuloksia ja merenkulkijoiden valituksia, jotta merenkulkijat ja laivanvarustajat voivat osallistua hyvämaineisimpiin erityyppisistä sopimuksesta noudattaviin palkkaamis- ja sijoittamispolveluihin;

Tiistai 27. huhtikuuta 2021

39. korostaa Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) ja sen Safe Sea Net -satelliittijärjestelmän tarjoamia mahdollisuuksia merellä esiintyvien öljyasteiden ja siellä tapahtuvien laittomien polttoainejäämääpäästöjen ja asetuksen (EU) 2015/757 täytäntöönpanon valvonnassa; korostaa, että alueellinen yhteistyö myös kolmansien maiden kanssa on olennaisen tärkeää tällä alalla erityisesti Välimerellä; kehottaa siksi komissiota vahvistamaan tiedonvaihtoa ja yhteistyötä maiden välillä;

40. korostaa, että suunnitellulla kumppanuudella, joka liittyy Yhdistyneen kuningaskunnan eroamiseen EU:sta, olisi varmistettava tasapuoliset ja asianmukaiset toimintaedellytykset ympäristöasioiden ja sosiaaliasioiden aloilla aiheuttamatta häiriötä liikenne- ja kauppasuhteille, mukaan lukien tehokkaat tullitarkastukset, jotka eivät saisi haitata EU:n laivaston kilpailukykyä ja joilla varmistettaisiin sujuvat vienti- ja tuontitoimet Yhdistyneen kuningaskunnan ja EU:n satamien välillä;

o

o o

41. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

---