



Istungidokument

A9-0029/2021

2.3.2021

RAPORT

tehniliste ja operatiivmeetmete kohta meretranspordi tõhusamaks ja puhtamaks
muutmiseks
(2019/2193(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Karima Delli

SISUKORD

| | lk |
|---|-----------|
| EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK..... | 3 |
| SELETUSKIRI..... | 13 |
| KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS..... | 15 |
| TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS..... | 24 |
| NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS..... | 25 |

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

tehniliste ja operatiivmeetmete kohta meretranspordi tõhusamaks ja puhtamaks muutmiseks (2019/2193(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse oma 15. jaanuari 2020. aasta resolutsiooni Euroopa rohelise kokkuleppe kohta¹,
 - võttes arvesse oma 16. septembril 2020. aastal esimesel lugemisel vastu võetud seisukohta laevade kütusekulu andmete üleilmse andmekogumissüsteemi kohta²,
 - võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kolmandat aruannet kasvuhooonegaaside heitkoguste kohta³,
 - võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni neljanda aruande lõpparuannet kasvuhooonegaaside heitkoguste kohta⁴,
 - võttes arvesse Vahemere merekeskkonna ja rannikuala kaitse konventsiooni (Barcelona konventsioon) osaliste poolt 2019. aasta detsembris vastu võetud ministrite deklaratsiooni,
 - võttes arvesse komisjoni 2019. aasta aruannet meretranspordi CO₂ heite kohta,
 - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiivi 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta⁵,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 54,
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni arvamust,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0029/2021),
- A. arvestades, et meretranspordil ja sadamatel on ELi majanduses keskne roll, kuna peaaegu 90 % ELi väliskaubaveost toimub meritsi⁶ ja neil on oluline roll ka turismis; arvestades, et need on kriitilise tähtsusega katkematute tarneahelate tagamiseks, nagu näitas COVID-19 pandeemia; arvestades, et ELi merendussektori majandusliku mõju panus 2018. aastal ELi SKPsse oli kokku 149 miljardit eurot ja sektor tagab enam kui 2 miljonit töökohta⁷; arvestades, et 2018. aastal oli ELis selle otsese majandusliku mõjuga seotud

¹ Vastuvõetud tekstid, P9_TA(2020)0005.

² Vastuvõetud tekstid, P9_TA(2020)0219.

³ https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf

⁴ <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/08/MEPC-75-7-15-Fourth-IMO-GHG-Study-2020-Final-report-Secretariat.pdf>

⁵ ELT L 307, 28.10.2014, lk 1.

⁶ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_et

⁷ Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry

685 000 mere- ja maismaa töökohta; arvestades, et ELi laevastik moodustab 40 % maailma laevastiku kogumahutavusest;

- B. arvestades, et kaupade ja reisijate meretransport on ELi majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse võtmetegur, eelkõige seoses äärealade, saarte ja äärepoolseimate piirkondade ühenduvuse ja juurdepääsetavusega; arvestades, et sellega seoses peaks EL investeerima merendussektori konkurentsivõimesse ja selle suutlikkusse kestlik üleminek ellu viia;
- C. arvestades, et ELi merendussektor peaks ka aitama võidelda bioloogilise mitmekesisuse vähenemise ja keskkonnaseisundi halvenemise vastu ning toetama Euroopa roheline kokkuleppe ja 2030. aasta bioloogilise mitmekesisuse strateegia eesmärkide saavutamist;
- D. arvestades, et inimkonnale on väga oluline, et ookeanide ja nende ökosüsteemide seisund oleks hea, sest need reguleerivad kliimat, toodavad vähemalt poole Maa atmosfääris leiduvast hapnikust, hoiavad bioloogilist mitmekesisust, toetavad globaalset toiduga kindlustatust ja inimeste tervist ning on kestlikkuse põhimõtet järgiva majandustegevuse, sealhulgas kalanduse, transpordi, kaubanduse, turismi, taastuvenergia ja tervisetoodete allikaks;
- E. arvestades, et merendussektorit reguleeritakse nii ELi kui ka rahvusvahelisel tasandil ja see sõltub endiselt väga suurel määral fossiilkütustest; arvestades, et praegu vaadatakse läbi meretranspordi CO₂-heite seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi, et vähendada laevanduse kasvuhoonegaaside heidet ELi vetes;
- F. arvestades, et sektor on pidevalt pingutanud, et täita kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgid, järgides olemasolevat õigusraamistikku ja rakendades siiani tehtud tehnoloogilisi edusamme;
- G. arvestades, et seetõttu on vajaliku ülemineku saavutamiseks hädavajalik piisav rahastamine; arvestades, et süsinikdioksiidiheitevaba meretranspordi kasutuselevõtuks on vältimatult vaja edasisi teadusuuringuid ja innovatsiooni;
- H. arvestades, et rahvusvahelise meretranspordi kaudu paisatakse aastas õhku umbes 940 miljonit tonni süsinikdioksiidi ja see moodustab umbes 2,5 % kogu maailma kasvuhoonegaaside heitkogustest⁸; arvestades, et meretransport mõjutab ka keskkonda, soodustades kliimamuutusi, ning erinevate reostusallikate, eelkõige degaseerimise, sadamates töötavate mootorite, ballastvee, süsivesinike, raskemetallide ja kemikaalide heitmete ning merel kaotatud konteinerite kaudu, mis omakorda mõjutavad bioloogilist mitmekesisust ja ökosüsteeme; arvestades, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni määrused vääveloksiidide heidete vähendamiseks jõustusid esimest korda 2005. aastal rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOLi konventsioon) raames ja arvestades, et vääveloksiidide heite piirnorme on järk-järgult karmistatud, kusjuures suurim lubatud väävlisisaldus on praegu 0,5 % ja heite kontrollimise aladel 0,1 %; arvestades, et see otsus peaks aitama heitkoguseid vähendada; arvestades, et IMO peaks 2021. aastal leppima kokku ülemaailmses määruses nn musta süsiniku (tahma) heitkoguste piiramise kohta; arvestades, et vastavalt veetava lasti kogusele ning heitkogustele ühe tonni veetud kauba ja läbitud kilomeetri kohta on

⁸ Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kolmas aruanne kasvuhoonegaaside kohta.

meretransport kõige energiatõhusam transpordiliik;

- I. arvestades, et kui leevendusmeetmeid kiiresti kasutusele ei võeta, võib rahvusvahelise meretranspordi heide suureneeda, nii et kui 2018. aastal oli see 2008. aasta tasemest ligikaudu 90 %, siis aastaks 2050 võib see olla 2008. aasta tasemest koguni 90–130 %⁹, ning seega ei aita see piisavalt kaasa Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamisele;
- J. arvestades, et vaja on piirata kõiki merendussektori heitkoguseid, mis kahjustavad õhukvaliteeti ja inimeste tervist, ning selle probleemiga tegelemiseks tuleb esmalt hinnata asjaomaste õigusaktide mõju;
- K. arvestades, et EL peaks kaitsma merendussektori heitkoguste vähendamise kõrgeid eesmärke nii rahvusvahelisel kui ka ELi tasandil;
- L. arvestades, et puhtaid tehnoloogiaid ja lahendusi tuleks kohandada eri liiki laevadele ja laevastiku segmentidele; arvestades, et teadusuuringud ja investeeringud ning piisav toetus on väga olulised, et tagada uuenduslikud lahendused ja merendussektori jätkusuutlik üleminek;
- M. arvestades, et merendussektori süsinikuheite vähendamisega seotud avaliku ja erasektori investeeringud peavad olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrusega (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik, ning õiglase ülemineku peamiste põhimõtetega, sealhulgas kvaliteetsete töökohtade loomine, ümberõppe ja ümberpaigutamise tagatised ning struktuursed tervishoiu- ja ohutusmeetmed kõigi töötajate jaoks, pöörates erilist tähelepanu naiste ja noorte töötajate võimalustele, et merendussektori tööjõudu mitmekesisemaks muuta; arvestades, et merendustöötajate piisav väljaõpe ja inimväärased töötingimused on väga olulised, muu hulgas ka selleks, et hoida ära õnnetusi, sealhulgas keskkonnaga seotud juhtumeid;
- N. arvestades, et komisjon tegeleb praegu mõjuhindangu koostamisega meretranspordi integreerimise kohta ELi heitkogustega kauplemise süsteemi;
- O. arvestades, et rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks on vaja meretranspordisektori üleminekut kliimaneutraalsusele 2050. aastaks;

Puhta energia stimuleerimiskavad

1. peab kahetsusväärseks, et Euroopa turul valitseb moonutatud konkurents fossiilkütuste, mille suhtes kohaldatakse soodsamat maksustamislahendust, ja taastuvatest energiaallikatest saadud puhaste alternatiivkütuste vahel; kutsub komisjoni üles seda olukorda parandama, tehes ettepaneku taastada ausad ja õiglased konkurentsieeskirjad, rakendades meretranspordi suhtes põhimõtet „saastaja maksab“ ja ergutades ning soodustades (sh maksuvabastuste kaudu) raskete kütteõlide alternatiivide kasutamist, mis vähendaksid oluliselt merendussektori mõju kliimale ja keskkonnale;
2. tunnistab raskete kütteõlide kasutamise mõju; rõhutab, et laevade kütuseheitmete probleemiga tuleb tõhusalt tegeleda ja lõpetada järk-järgult raske kütteõli kasutamine

⁹ Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni neljas aruanne kasvuhoonegaaside kohta.

laevanduses mitte ainult kütusena, vaid ka laevakütuste segudes; märgib, et on vaja tehnoloogilist neutraalsust, kui see on kooskõlas ELi keskkonnaalaste eesmärkidega; märgib, et meretransporti mõjutab asjaolu, et ELi tasandil ei ole piisavaid ja ühtlustatud jäätmelekoleku lakkamise kriteeriume; rõhutab vajadust vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ja säilitada Euroopa meretranspordisektori konkurentsivõime;

3. tuletab meelde, et merendussektor peaks aitama kaasa liidu jõupingutustele kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisel, tagades samal ajal sektori konkurentsivõime; rõhutab, et kõiki kergesti kättesaadavaid võimalusi tuleb kasutada ja neisse tuleb investeerida, sealhulgas üleminekutehnoloogiatesse kui raske kütteõli alternatiividesse, et leida ja rahastada pikaajalisi heitevabasid alternatiive; tunnistab üleminekutehnoloogiate, näiteks veeldatud maagaasi ja selle taristu tähtsust järkjärgulisel üleminekul heitevabadele alternatiividele merendussektoris;
4. tuletab meelde, et EL on võtnud kooskõlas Pariisi kokkuleppega kohustuse saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus; rõhutab sellega seoses ELi juhtivat rolli ja vajadust pidada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raames läbirääkimisi meretranspordisektori CO₂-heite vähendamise üle ka rahvusvahelisel tasandil, võttes arvesse meretranspordisektori rahvusvahelist ja konkurentsivõimelist mõõdet; tuletab meelde parlamendi varasemaid seisukohti merenduse lisamise kohta ELi heitkogustega kauplemise süsteemi; rõhutab sellega seoses, et Euroopa merendussektori lisamine ELi heitkogustega kauplemise süsteemi¹⁰ peaks põhinema põhjalikul mõjuhinnangul, milles võetakse asjakohaselt arvesse muu hulgas ELi ettevõtjate ja ettevõtete konkurentsivõimet, tööhõivet merendussektoris ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu; teeb ettepaneku suunata suurem osa merendusega seotud heitkogustega kauplemise süsteemi tuludest laevastiku uuendamise ja moderniseerimise programmi ning teadusuuringute ja innovatsiooni rahastamiseks, et parandada laevade energiatõhusust ning toetada investeringuid innovatiivsetesse ja energiasäästlikesse tehnoloogiatesse ja taristusse ELi merendussektori, sealhulgas lähimerevedude ja sadamate süsinikuheite vähendamiseks, ning puhaste alternatiivkütuste ja kasutuselevõttu, samuti veetranspordiga seotud investeringuid;
5. kutsub komisjoni üles kasutama oma kaalu Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, et saavutada rahvusvahelises laevanduses süsinikuheite tasakaalustamise kava ja tagada realistlik heitkoguste vähendamise viis;
6. kutsub komisjoni üles käsitlema FuelEU merendusalgatuse raames mitte ainult kütuste CO₂-mahukust, vaid ka tehnilisi ja operatiivmeetmeid, mis parandaksid laevade ja nende tegevuse tõhusust; tuletab meelde, et seoses määruse (EL) 2015/757 läbivaatamisega kutsus Euroopa Parlament laevandusettevõtjaid üles vähendama 2030. aastaks heitkoguseid keskmiselt 40 % kõigi nende vastutusalasse kuuluvate laevade puhul, võrreldes sama suurusega ja sama tüüpi laevade näitajatega keskmiselt; lisab, et algatus peaks hõlmama ka olelusringi lähenemisviisi, mis hõlmaks kõiki kasvuhoonegaaside heitkogused; rõhutab, et alternatiivseid kütuseid, mis olelusringi jooksul ei vasta RED II -70 % künnisele, ei tohiks õigusnormidega lubada;

Sadamad ja kaubavedu

¹⁰ Direktiiv 2003/87/EÜ.

7. tuletab meelde vajadust stimuleerida kõigi sidusrühmade koostööd ning ärgitada parimate tavade vahetamist sadamate, laevandussektori ning kütuse- ja energiatootjate vahel, et töötada välja sadamate ja rannikualade CO₂ heite vähendamise üldine poliitika; nõuab tungivalt, et sadamate valdajad kehtestaksid säästva majandamise meetodid ja sertifitseeriks need, kasutades meetodeid, mis hõlmavad sadamateenuste olelusringi hindamist, näiteks toote keskkonnadeklaratsioonis pakutud meetodeid;
8. rõhutab, et ülemereterritooriumid, sealhulgas äärepoolseimad piirkonnad ning ülemeremaad ja -territooriumid, ning seal asuvad sadamad on nende strateegilist asukohta arvestades Euroopa suveräänsuse ning Euroopa ja rahvusvahelise merekaubanduse jaoks äärmiselt olulised; toonitab, et nende sadamate investeerimist edendavad tegurid on väga erinevad, alates nende klassikalise rolli toetamisest laevade vastuvõtmisel (lastimine, lossimine, ladustamine ja transport) kuni mitmeliigiliste ühenduste tagamiseni, energiaga seotud taristu ehitamiseni, kliimamuutustele vastupanuvõime suurendamiseni ning laevade üldise keskkonnasäästlikumaks muutmise ja digiteerimiseni; nõuab täiendavaid investeeringuid ülemereterritooriumidel asuvatesse sadamatesse, et muuta need mitmeliigilise transpordi, energia tootmise, salvestamise ja jaotamise ning turismi strateegilisteks klastriteks;
9. märgib, et meresadamatel on piiriülene mõõde; rõhutab sadamate kui kõigi transpordiliikide, energia, tööstuse ja sinise majanduse klastrite rolli; tunnistab, et sadamate koostöö ja klastriteks koondumine on kasvanud;
10. märgib, et Euroopa merenduse klastritel on positiivne roll ja rahvusvahelisel tasandil on näha edusamme, et toetada innovatsiooni ja vähendada laevanduse heitkoguseid, ning kutsub komisjoni ja liikmesriike üles toetama algatusi, mis toetaksid neid positiivseteid suundumusi;
11. kutsub komisjoni üles õigusaktide abil toetama kaide nullreostuse (kasvuhoonegaaside ja õhureostuse) eesmärki ning ergutama keskkonnasäästlike mitmeliigiliste lahenduste väljatöötamist ja kasutuselevõttu sadamates, mida toetaks koridoridel põhinev lähenemine; kutsub komisjoni üles võtma eelkõige kiiresti meetmeid, et reguleerida kõige saastavamate laevade pääsu ELi sadamatesse, tuginedes sadamariigi kontrolli direktiivi raamistikule, ning stimuleerima ja toetama maismaa energiavarustust, kasutades puhast elektrit või muid energiasäästlikke tehnoloogiaid, millel on märkimisväärne mõju kasvuhoonegaaside heite ja õhusaaste vähendamisele; peab kahetsusväärseks, et direktiivi 2014/94/EL läbivaatamine on edasi lükatud; nõuab tungivalt, et komisjon teeks võimalikult kiiresti ettepaneku direktiivi 2014/94/EL läbivaatamiseks, et pakkuda nii liikmesriikidele kui ka sadamatele stiimuleid vajaliku taristu kasutuselevõtu suurendamiseks; kutsub komisjoni üles tegema ettepanekut ka direktiivi 2003/96/EÜ läbivaatamiseks;
12. kutsub komisjoni üles koostama heitevabade sadamate strateegia ja toetama alt üles suunatud algatusi, sealhulgas meetmeid ringmajandusele spetsialiseerunud sadamatööstuse arengu edendamiseks, mis tagaks eelkõige sadamates taaskasutatavate ja käideldavate laevajäätmete parema kasutamise;
13. kutsub komisjoni üles edendama rohelises kokkuleppes üleminekut lähimerevedudele, samadel alustel raudteevedude ja siseveetranspordiga, kui kestlikku alternatiivi kaupade

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

14. rõhutab, et sujuvate mitmeliigiliste transpordiühenduste edendamine sadamate ja TEN-T võrgu vahel ning eri transpordiliikide koostalitlusvõime parandamine kõrvaldaks kitsaskohad ja vähendaks ummikuid; rõhutab mere- ja siseveesadamate tähtsust üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliste ja mitmeliigiliste sõlmpunktidena;
15. nõuab samuti, et koostataks selge strateegia, et edendada ro-ro transpordi lastivedusid, vähendades seeläbi maanteedel sõitvate raskeveokite arvu; julgustab komisjoni võtma konkreetsemaid meetmeid oma merenduspoliitika integreerimiseks, et vältida pikka ja keskkonda kahjustavat maanteetransporti kogu kontinendil, ergutades tarneid väiksemate sadamate kaudu lõppsihtkohtade turgudele lähemale;
16. kutsub komisjoni üles andma meremagistraalide mõistele uue tähenduse TEN-T võrgu lahutamatu osana, kuna see on oluline lähimereühenduste ja -teenuste kui maismaatranspordi jätkusuutlike alternatiivide hõlbustamiseks, ning hõlbustama meresadamate vahelist koostööd ja nende ühendusi sisemaaga, lihtsustades juurdepääsukriteeriume, eelkõige põhivõrguväliste sadamate vaheliste ühenduste puhul; selleks tuleks pakkuda märkimisväärset rahalist toetust mereühendustele maismaatranspordi alternatiivina ja tagada nende ühendus raudteevõrkudega;
17. on veendunud, et jätkusuutlik Euroopa merendussektor ja tulevikukindel taristu, sealhulgas TEN-T võrk ja selle tulevane laiendamine, on kliimanetraalse majanduse saavutamiseks üliolulised; rõhutab, et ELi veetranspordi osakaalu suurendamiseks, nagu on ette nähtud Euroopa rohelises kokkuleppes, on vaja konkreetset ELi investeerimiskava ja konkreetseid meetmeid ELi tasandil;

Heite kontrollimise piirkonnad ja Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

18. rõhutab tervise ja keskkonna seisukohast pakulist vajadust luua kõiki Vahemere riike hõlmav väävliheite kontrolli piirkond (SECA); kutsub komisjoni ja liikmesriike üles aktiivselt toetama sellise piirkonna loomise ettepaneku esitamist Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile enne 2022. aastat; nõuab tungivalt, et liikmesriigid toetaksid ka põhimõtet luua kiiremas korras lämmastikoksiidiheite kontrolli piirkond (NECA), eesmärgiga vähendada lämmastikuheidet Vahemerel;
19. kutsub komisjoni üles kavandama nende heitekontrolli piirkondade laiendamist kõigile liidu meredele, et vähendada ühtlaselt laevade eraldatava lämmastikoksiidide (NO_x) ja väävlioksiidide (SO_x) heite lubatud piirmäär; rõhutab, et vääveloksiidi ja lämmastikoksiidi heite kumulatiivsel vähendamisel on otsene mõju tahkete peenosakeste (PM₁₀ ja PM_{2,5}) vähendamisele;

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

Laevad ja nende käitamine

21. kutsub komisjoni, laevaomanikke ja laevade käitajaid üles tagama, et rakendatakse kõiki kättesaadavaid operatiiv- ja tehnilisi meetmeid energiatõhususe saavutamiseks, eelkõige kiiruse optimeerimine, sealhulgas vajaduse korral aeglustamine, innovatsioon laevatatavate marsruutide hüdrodünaamika optimeerimisel, uute jõuseadmete kasutuselevõtmine, nagu tuulegeneraatorid, laevade optimeerimine ja merelogistika ahela parem optimeerimine;
22. märgib, et merendussektoris ei ole laeva omanik alati sama isik või üksus, kes laeva ärieesmärgil käitab; on seetõttu seisukohal, et põhimõtet „saastaja maksab“ tuleks kohaldada laeva ärilise käitamise eest vastutava isiku suhtes, st äriüksuse suhtes, kes maksab laeva tarbitava kütuse eest, näiteks laevaomanik, haldaja, tähtajalise prahtija või laevapereta prahtija, ning käitaja peaks olema vastutav;
23. märgib, et merendussektori, sadamate ja laevade digiteerimisel ja automatiseerimisel on märkimisväärne potentsiaal aidata kaasa sektori heitkoguste vähendamisele ning neil on oluline roll sektori CO₂-heite vähendamisel kooskõlas rohelise kokkuleppe eesmärkidega, eelkõige ajakohaste ja kontrollitud andmete suurema vahetamise kaudu, mida saab kasutada tehniliseks tegevuseks ja hoolduseks, näiteks selleks, et prognoosida kõige kütusesäästlikumat viisi laeva käitamiseks konkreetset marsruudil, ja sadamakülastuste optimeerimiseks, mis aitab lühendada laevade ooteaega sadamas ja seega vähendada heitkoguseid; rõhutab, et digiteerimist tuleb kasutada kui vahendit sektori sidusrühmade vahelise koostöö tõhustamiseks, muutes seeläbi laevad energiatõhusamaks, et võimaldada neil täita heitekontrolli norme ja hõlbustada keskkonnariskide juhtimist; nõuab meetmete võtmist ja investeerimist digitaliseerimisse, teadusuuringutesse ja innovatsiooni, eelkõige laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi (VTMIS) arendamiseks ja ühtlustatud piiriüleseks kasutuselevõtuks; märgib, et digiteerimise ja automatiseerimise kasutuselevõtt laevanduses toob kaasa muutused individuaalsetes töötingimustes ja vajalikes oskustes; juhib tähelepanu sellele, et laevapere liikmetelt hakatakse nõudma neid erinevaid oskusi ja teadmisi, eriti infotehnoloogia valdkonnas, et tagada laevade ohutus ja tegevuse tõhusus;
24. tunneb heameelt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 1. jaanuaril 2020. aastal kehtestatud uue kütuste väävlisisalduse 0,5 % piirmäära üle ja rõhutab, et see ei tohiks põhjustada reostuse ülekandumist õhust vette; kutsub seetõttu komisjoni ja liikmesriike üles töötama kooskõlas direktiiviga 2019/883/EL IMO tasandil selle nimel, et võetaks igakülgset arvesse, kuidas mõjutab keskkonda avatud skraberitest pärineva reovee ja muude lastijäätmete juhtimine merre, ning tagataks nende nõuetekohane kogumine ja käitlemine sadama vastuvõtuseadmetes; soovib sellega seoses tungivalt liikmesriikidel keelata avatud skraberite reovee ja teatavate lastijäätmete laskmine oma territoriaalvetesse, järgides direktiivi 2000/60/EÜ; rõhutab, et kestlikke lahendusi peaks eelistama algusest peale, võttes aluseks olulusringi analüüsi; märgib, et avatud skraberite

otstarve on vähendada õhusaastet ja et neisse on tehtud investeeringuid; juhib tähelepanu sellele, et avatud skraberite kasutamine mõjutab keskkonda ja tunneb heameelt selle üle, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon uurib nende pikaajalist mõju; kutsub sellega seoses komisjoni üles kehtestama mõjuhinnangule tuginedes avatud skraberite kasutamise järk-järgulise keelu, et järgida heite piirnorme, kooskõlas IMO raamistiku ja MARPOLi konventsiooniga;

25. palub, et komisjon hõlmaks tulevase algatuse FuelEU Maritime kohaldamisalasse alternatiivsete jõuseadmetega laevad, sh tuule- ja päikeseenergial töötavad laevad; kutsub komisjoni üles hindama praegusi algatusi ja projekte, mis on seotud purjelaevade kaubaveoga, ning tagama, et transpordiks kasutatavad jõusüsteemid oleks kõlblikud saama Euroopa rahalisi vahendeid;
26. kutsub komisjoni üles kehtestama meetmeid koos vajalike rahaliste vahenditega, et võimaldada Euroopa laevatehastel teha täiendavaid investeeringuid jätkusuutlikku, sotsiaalsesse ja digiteeritud laevaehitusse ja laevaremonditööstusse, mis on töökohtade loomiseks strateegilise tähtsusega, toetades seeläbi üleminekut ringmajanduse mudelile, milles võetakse arvesse laevade kogu olelusringi; rõhutab, kui oluline on kooskõlas uue ringmajanduse tegevuskavaga töötada liidus välja kestlikud lahendused laevade lammutamisel ja selliseid lahendusi toetada; rõhutab sellega seoses, et laevatehased peaksid rakendama nõuetekohast hoolsust oma väärtusahelates nii ELis kui ka väljaspool seda, järgides OECD ja ÜRO standardeid, et laevade lammutamisel oleks võimalik vältida kahjulikku keskkonnamõju;

ELi-poolne rahastamine

27. kutsub komisjoni üles toetama Euroopa rahastamisprogrammide, eriti programmide „Euroopa horisont“ ja „InvestEU“ raames, puhta tehnoloogia ja kütuste uurimist ja kasutuselevõttu; rõhutab täiendavatest taastuvatest energiaallikatest, sealhulgas keskkonnahoidlikust vesinikust, ammoniaagist ja tuuleenergiast saadava elektri potentsiaali; rõhutab sellega seoses, et puhtale alternatiivkütusele üleminek mõjutab rahaliselt nii laevandussektorit, maismaal asuvaid kütuse tarneahelaid kui ka sadamaid; on seisukohal, et sadamad on loomulikud sõlmpunktid puhaste alternatiivsete kütuste tootmiseks, säilitamiseks, levitamiseks ja transportimiseks; nõuab, et programm „Euroopa horisont“ uuendaks komisjoni poolt programmi „Horisont 2020“ raames algatatud roheline kokkuleppe projektikonkurssi, eelkõige selleks, et muuta merendussektor keskkonnahoidlikumaks ning toetada teadusuuringuid ja innovatsiooni ning raskete kütuste alternatiivide kasutuselevõttu, mis vähendavad märkimisväärselt mõju kliimale ja keskkonnale merendussektoris;
28. kutsub komisjoni üles muutma projektid, mille eesmärk on vähendada meretranspordi CO₂-heidet ja heitkoguseid (sh vajalikud sadamataristud ja rajatised), rahastamiskõlblikuks ühtekuuluvuspoliitika raames ning Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide, Euroopa ühendamise rahastu ja roheline kokkuleppe kaudu ning tegema kättesaadavaks rahalised vahendid ja stiimulid, et toetada merendussektorit üleminekul CO₂-vabale majandusele, võttes arvesse ümberkujundamise sotsiaalset mõõdet; rõhutab, kui oluline on luua sünergiaid ja vastastikust täiendavust erinevate ELi rahastamislahenduste vahel, tekitamata tarbetut halduskoormust, mis pärsiks erainvesteeringuid ja aeglustaks seega tehnoloogia arengut ja seega kulutõhusust; palub

komisjonil edendada keskkonnahoidlikku Euroopa laevasektorit ELi territooriumil ja sellesse investeerida, mis on osa Euroopa tööstuse taastamiskavast, võttes juhtrolli uute ökodisainiga laevade väljatöötamisel, olemasolevate laevade renoveerimisel ja ajakohastamisel ning lammutamisel;

29. on seisukohal, et igasugune realistlik üleminek nullheite eesmärgi saavutamiseks peab põhinema sektori sidusrühmade kaasamisel ja osalemisel, ühtlasi on vaja ELi toetust piisava eelarve näol, samuti dialoogi, paindlikkust ja hoolikust vajalike regulatiivsete reformide edendamisel; märgib, et need tingimused on olulised, et ergutada kestlikkusele keskenduvat strateegilist koostööd selliste vahendite abil nagu partnerlus heitevaba meretranspordi nimel;
30. tuletab meelde, et CO₂ heite vähendamise ja teistele transpordiliikidele ülemineku eesmärke tuleb toetada Euroopa ühendamise rahastu kaudu, mille eelarvevahendeid tuleb suurendada;
31. peab sellega seoses kahetsusväärseks nõukogu otsust vähendada eelarveeraldise tulevikku suunatud programmidele, nagu Euroopa ühendamise rahastu, InvestEU ja programm „Euroopa horisont“; märgib, et ELi ambitsioonikat süsinikuheite vähendamise tegevuskava tuleb toetada vastavate eraldiste ja rahastamisvahenditega;
32. tuletab meelde, et Euroopa Investeerimispank (EIP) toetab atraktiivseid kapitalilaene; on siiski seisukohal, et väikesemahuliste projektide rahastamise künnist tuleks alandada; juhib sellega seoses tähelepanu asjaolule, et keskkonnahoidliku laevanduse tagatise programm, mille eesmärk on kiirendada Euroopa laevandusettevõtjate investeringuid keskkonnahoidlikumatesse tehnoloogiatesse, peaks toetama ka väiksemaid tehinguid, sealhulgas paindlikumaid laenuitingimusi; on lisaks seisukohal, et EIP peaks pakkuma laevaehitajatele nii tarne-eelset kui ka -järgset rahastamist, mis parandaks märkimisväärselt projektide rakendamist ja elujõulisust;
33. toonitab, et üleminek süsinikuheite vähendamisele ja puhta energia stiimulite rakendamine meretranspordisektoris tooks kaasa vajaduse töötajate ümberõppe ja koolituse järele; tuletab meelde, et selles küsimuses tuleks ette näha ELi ja liikmesriikide rahastamine; julgustab komisjoni looma ELi võrgustikku, et vahetada häid tavasid selle kohta, kuidas kohandada tööjõudu sektori uute vajadustega;
34. toetab riigiabi suuniste läbivaatamist komisjoni poolt kõigis asjaomastes sektorites, sealhulgas transpordisektoris ja eelkõige merenduses, et saavutada Euroopa roheline kokkuleppe eesmärgid, kohaldades õiglase ülemineku põhimõtet ja võimaldades riikide valitsustel otseselt toetada investeringuid CO₂-heite vähendamisse ja puhtasse energiasse; kutsub komisjoni üles uurima, kas praegused maksuvabastused võimaldavad ebaõiglasi sektoriüleseid konkurentsitingimusi; nõuab tungivaltp, et komisjon selgitaks riigiabi kestlikele laevandusprojektidele;
35. juhib tähelepanu COVID-19 pandeemia majanduslikele tagajärgedele veetranspordisektorile, eriti ühistranspordile; kutsub liikmesriike üles lisama veetranspordi sektori prioriteedina oma riiklikesse taastamiskavadesse, et tagada sellele ulatuslik juurdepääs taaste ja vastupidavuse rahastamisvahendist eraldatud vahenditele; palub komisjonil lisaks kaardistada arukad investeerimisalgatused sektori jätkusuutlikuks ja vastupidavaks taastumiseks;

Kontroll ja rakendamine

36. palub komisjonil tagada, et laevade keskkonnamõju ja energiatõhusust käsitlev teave oleks läbipaistev ja kättesaadav, ning hinnata Euroopa märgistamissüsteemi loomist kooskõlas IMO tasandil võetud meetmetega, mille eesmärk peaks olema tõhusalt vähendada heitkoguseid ja abistada sektorit, pakkudes paremat juurdepääsu rahastamisele, laenudele ja tagatistele, mis põhinevad selle heitkoguste tulemuslikkusel ja heitkoguste seire parandamisel, luua eeliseid, stimuleerides sadamavaldajaid sadamataristu kasutustasusid diferentseerima, ning suurendada sektori atraktiivsust; rõhutab lisaks, et jätkuvalt tuleb edendada, arendada ja rakendada keskkonnahoidlike laevade kava, milles tuleks arvesse võtta heitkoguste vähendamist, jäätmekäitlust ja keskkonnamõju, eelkõige kogemuste ja oskusteabe jagamise kaudu;
 37. palub, et komisjon esitaks hiljemalt 2021. aasta lõpuks ettepaneku sadamariigi kontrolli direktiiv läbi vaadata, nagu on ette nähtud komisjoni 2021. aasta tööprogrammis, et võimaldada laevade tõhusamat ja ulatuslikumat kontrolli ja lihtsustatud menetlusi, sealhulgas stiimuleid, et järgitaks keskkonna-, sotsiaal-, rahvatervise- ja tööõiguse standardite, ohutusreegleid ELi sadamaid külastavate laevade pardal nii meremeeste kui ka sadamatöötajate jaoks, ning võimaldada tõhusaid proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi, võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise-, maksu- ja sotsiaalõigust;
 38. kutsub komisjoni üles suurendama koostöös ILOga kolmandate riikide kontrolli- ja jõustamisalast suutlikkust ning algatama koos sotsiaalpartneritega kampaaniaid, et suurendada teadlikkust meretöönormide konventsioonist tulenevatest õigustest ja kohustustest; kutsub komisjoni üles edendama ILO andmebaasi loomist, mis sisaldab kontrollitulemusi ja meremeeste kaebusi, et aidata meremeestel ja laevaomanikel kasutada kõige parema mainega värbamis- ja vahendusteenuseid, mis on kooskõlas meretöönormide konventsiooniga;
 39. rõhutab Euroopa Meresõiduohutuse Ameti ja selle satelliitsüsteemi SafeSeaNet potentsiaali kütuseõlireostuse ja kütusejääkide ebaseadusliku merreheitmise ja määruse (EL) 2015/757 kohaldamise järelevalves; rõhutab, et piirkondlik koostöö, sealhulgas kolmandate riikidega, on selles valdkonnas, eriti Vahemere piirkonnas, hädavajalik; palub seetõttu komisjonil tugevdada riikidevahelist teabevahetust ja koostööd;
 40. rõhutab, et Ühendkuningriigi Euroopa Liidust väljaastumise kontekstis kavandatud partnerlus peaks tagama keskkonna- ja sotsiaalvaldkonnas piisavad võrdsed võimalused, põhjustamata häireid transpordialastes kaubandussidemetes, sealhulgas tõhusa tollikontrolli, mis ei tohiks kahjustada ELi laevastiku konkurentsivõimet ning peaks tagama sujuva ekspordi- ja imporditegevuse Ühendkuningriigi ja ELi sadamate vahel;
-
- ◦
41. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Vaatamata sellele, et meretranspordil on Euroopa majanduses oluline osa, kuna 90 % kaupadest saabub liitu meritsi ja sadamate kaudu, on meretransport Pariisi kliimakokkulepetes ja kasvuhoonegaaside vähendamist käsitlevates ELi õigusaktides tagaplaanile jäetud. See on ka transpordivahend, mille käitamisel kasutatakse üht kõige saastavamat kütust turul – raskekütust.

See on vastutav suure koguse saaste eest, tekitades 940 miljonit tonni süsinikdioksiidi ja 2,5 % kogu maailma kasvuhoonegaaside heitkogustest aastas. Seda enam, et kõnealuse sektori tulevaste heitkoguste prognoosid suurenevad 2050. aastaks plahvatuslikult, jäädes vahemikku +50 % kuni +250 %, kui selle vastu ei võeta otsustavaid meetmeid.

Samuti ei tohi unustada selle sektori mõju õhusaastele. Laevade eraldatavate heitgaaside ning mitmete südame-veresoonkonna ja hingamisteede haiguste vahel on tõesti loodud ühene seos. Igal aastal põhjustavad meretranspordist tingitud heitkogused ligi 60 000 surma ja see läheb tervishoiuteenustele maksma 58 miljardit eurot.

Seetõttu on vaja meretranspordist tingitud heitkoguseid piirata ja reguleerida, keskendudes mitte üksnes CO₂ heitele, vaid reguleerides ka väävli-, metaani- ja lämmastikoksiidide heitkoguseid ning tahkeid osakesi.

Merendussektori CO₂ heite vähendamisega seotud investeeringutes tuleb lisaks järgida õiglase ülemineku põhiprintsiipe, nagu kvaliteetsete töökohtade loomine ja jõulised meetmed kõigi töötajate tervise ja ohutuse seisukohast.

Selle omaalgatusliku raporti eesmärk on pakkuda välja ELi tasandi tegevuskava koos konkreetsete meetmetega merendussektorist eralduvate heitkoguste piiramiseks. Raportööri arvates oli selle raporti kaudu oluline näidata, et Euroopa tasand on tähtis hoob selle sektori roheliseks muutmiseks, mida liiga sageli peetakse puhtalt rahvusvaheliseks.

Raportöör teeb ettepaneku käsitleda mitut olulist teemat, et meretransport tõeliselt rohelise kokkuleppe alla hõlmata.

Energeetika on oluline teema; taastuvenergiast saadud kütuste kasutamine tuleb muuta kohustuslikuks ja ligitõmbavamaks. Sellega seoses tunnustab ta 2020. aasta septembri täiskogu istungjärgul Euroopa Parlamendi vastuvõetud seisukohta meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli käsitleva määruse kohta, milles ta kinnitab merendussektori lisamist tervikuna ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) hiljemalt 1. jaanuariks 2022.

Lisaks sellele, et kütuseid käsitlevad eeskirjad on hädavajalikud, tuleb need ka siduda meetmetega laevade heitkoguste vähendamiseks. Selles osas tundub raportöörile väga oluline, et Euroopa Komisjoni eelseisev ettepanek algatuse FuelEU Maritime kohta sisaldaks kahesugust heitkoguste vähendamise eesmärki, võttes arvesse kütuseid, aga ka laevade tõhusust.

Üle tuleb vaadata laevade kogu olelusring, alates nende kavandamisest kuni lammutamiseni. Sellega seoses kutsub ta Euroopa Komisjoni üles looma laevade lammutamise Euroopa sektor

ja lõpetama selle ülireostava tegevuse suunamine kolmandatesse riikidesse.

Merendussektori mõju vähendamine õhukvaliteedile ja inimeste tervisele hõlmab ka heitkoguste vähendamist sadamates ja rannikualadel. Seetõttu kutsub raportöör Euroopa Komisjoni üles kehtestama kohustuse tuua laevade tarbeks kai äärde roheline elektri või muudel taastuvatel energiaallikatel põhinev elektriühendus, võimaldades saavutada kai ääres nullheite eesmärk ja töötada välja nullheitega sadamaid käsitlev strateegia.

Komisjon on mitmeid kordi võtnud endale kohustuse käivitada algatus, millega piirataks kõige saastavamate laevade juurdepääsu sadamatele; raportöör saab teda vaid julgustada kiiresti selles suunas samme astuma, eriti mis puudutab suuri kruisilaevu.

Heite kontrollimise piirkonna loomine Vahemerel, aga ka kõigil Euroopa meredel, on keskne meede selleks, et vähendada kõnealuse sektori mõju inimeste tervisele ja liidu merede bioloogilisele mitmekesisusele ning ühtlustada NO_x ja SO_x heitkoguste piirmäärad kõigil Euroopa meredel.

Viimasena tuleb märkida, et nende muudatustega peavad kaasnema neid toetavad märkimisväärsed Euroopa rahalised vahendid, mis on suunatud sektori CO₂ heite vähendamisele ja seda moodustavate erinevate osalejate paremale koostööle.

11.11.2020

KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

tehniliste ja operatiivmeetmete kohta meretranspordi tõhusamaks ja puhtamaks muutmiseks (2019/2193(INI))

Arvamuse koostaja: Javi López

ETTEPANEKUD

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

- A. arvestades, et inimkonnale on väga olulised hea tervisega ookeanid ja nende ökosüsteemide kui kliimaregulaatorite, vähemalt poole Maa atmosfääris leiduva hapniku tootjate, bioloogilise mitmekesisuse kandjate, globaalse toiduga kindlustatuse ja inimeste tervise allikatena ning kestlikkuse põhimõtet järgiva majandustegevuse, sealhulgas kalanduse, transpordi, kaubanduse, turismi, taastuvenergia ja tervisetoodete allikatena, säilitamine ja taastamine; arvestades, et ELi merendussektori majandusliku mõju panus 2018. aastal ELi SKPsse oli kokku 149 miljardit eurot ja sektor tagab enam kui 2 miljonit töökohta¹;
- B. arvestades, et 2018. aastal oli ELis selle otsese majandusliku mõjuga seotud 685 000 mere- ja maismaa töökohta²;
- C. arvestades, et 2018. aastal oli ELi merendussektori panus ELi SKPsse 54 miljardit eurot³;
- D. arvestades, et iga merendussektori poolt SKPsse panustatava miljoni euro kohta panustatakse mujal ELi majanduses veel 1,6 miljonit eurot⁴;
- E. arvestades, et meretransport on strateegilise tähtsusega, kuna 90 % kaupadest kogu

¹ Oxford Economics (2020): „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (ELi laevandussektori majanduslik väärtus).

² Oxford Economics (2020): „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (ELi laevandussektori majanduslik väärtus).

³ Oxford Economics (2020): „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (ELi laevandussektori majanduslik väärtus).

⁴ Oxford Economics (2020): „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (ELi laevandussektori majanduslik väärtus).

- maailmas transporditakse meritsi ja 70 % nendest merevedudest toimub Euroopa vetes;
- F. arvestades, et ELi laevastik moodustab 40 % maailma laevastiku kogumahutatavusest⁵;
- G. arvestades, et praeguse olukorra jätkumise korral suureneb meretranspordi globaalne CO₂-heide 2008. aastaga võrreldes 2050. aastaks prognooside kohaselt 90–130 % võrra⁶; arvestades, et meretranspordi CO₂-heide Euroopa tasandil suureneb 1990. aasta tasemetega võrreldes 2050. aastaks eeldatavasti 86 % võrra, kui ei võeta täiendavaid meetmeid; arvestades, et meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkogused moodustavad hinnanguliselt 2–3 % kogu maailma kasvuhoonegaaside heitkogustest; arvestades, et meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heide oli aastatel 2012–2018 juba suurenenud 9,6 % võrra, sealhulgas metaani heitkoguste järsk 150 %-line tõus veeldatud maagaasi kasutatavate laevade arvu suurenemise tõttu⁷; arvestades, et vastavalt valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) eriaruandele globaalse soojenemise kohta 1,5 °C võrra on 66 %-line võimalus jääda alla 1,5 °C, kui CO₂-heitkoguseid alates 2018. aasta algusest piiratakse 420 Gt CO₂ ja 570 Gt CO₂ vahemikuni, ja 50 %-line võimalus jääda alla 1,5 °C, kui heitkoguseid alates 2018. aastast piiratakse 580 Gt CO₂ ja 770 Gt CO₂ vahemikuni, olenevalt kasutatud võrdlustemperatuurist (globaalne keskmine maapinna temperatuur või keskmine maapinna õhutemperatuur) ning arvestamata Maa süsteemiga seonduvaid reaktsioone ja mitmesugust määramatust⁸; arvestades laeva keskmiseks elueaks 25–30 aastat, on täna vastu võetud meretranspordi alased otsused 2050. aasta heitkoguste taseme jaoks kriitilise tähtsusega; arvestades, et sektor ei ole siiani olnud hõlmatud liidu kohustusega vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid; arvestades, et üldine CO₂-mahukus on rahvusvahelises laevanduses keskmiselt 21 % ja 29 % väiksem kui 2008. aastal, mõõdetuna vastavalt tõhususe aastamäära ja energiatõhususe näitajana⁹;
- H. arvestades, et meretranspordil on märkimisväärne mõju inimeste tervisele, mere bioloogilisele mitmekesisusele ja keskkonnale, sealhulgas eralduvate õhusaasteainete, näiteks vääveloksiidide, lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste kaudu; arvestades, et meretransport mõjutab ka keskkonda, soodustades kliimamuutusi, ning erinevate reostusallikate, eelkõige degaseerimise, sadamates töötavate mootorite, ballastvee, süsivesinike, raskemetallide ja kemikaalide heitmete, merel kaotatud konteinerite ja vaalalistega kokkupõrgete kaudu, mis omakorda mõjutavad bioloogilist mitmekesisust ja ökosüsteeme; arvestades, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni määrused vääveloksiidide heidete vähendamiseks jõustusid esimest korda 2005. aastal rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOLi konventsiooni) raames ja arvestades, et vääveloksiidide heite piirnorme on järk-järgult karmistatud, kusjuures suurim lubatud väävlisisaldus on praegu 0,5 % ja heite kontrollimise aladel 0,1 %; arvestades, et meretranspordist tulenev õhusaaste põhjustab ELis igal aastal üle 50 000 surmajuhtumi¹⁰ ning mida tuleb seetõttu veelgi vähendada;

⁵ Oxford Economics (2020): „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (ELi laevandussektori majanduslik väärtus).

⁶ Neljas IMO kasvuhoonegaaside uuring, 2020.

⁷ Neljas IMO kasvuhoonegaaside uuring, 2020.

⁸ IPCC eriaruanne globaalse soojenemise kohta 1,5 °C võrra, 2018.

⁹ Neljas IMO kasvuhoonegaaside uuring, 2020.

¹⁰ Brandt, J., Silver, J. D., ja Frohn, L. M., „Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System“ (Õhusaastest põhjustatud väliste tervisekulude hindamine

- I. arvestades, et Euroopa merendussektor peaks samuti kaasa aitama bioloogilise mitmekesisuse vähenemise ja keskkonnaseisundi halvenemise vastu võitlemisele ning ELi uue 2030. aasta bioloogilise mitmekesisuse strateegia eesmärkidele;
- J. arvestades, et meretranspordi sektor on ainus transpordisektor, mida liidu tasandil ei reguleerita;
- K. arvestades, et laevakütuseid ei maksustata; arvestades, et pardal olev elekter saadakse kütuse põletamisest, isegi kui laevad on dokitud; arvestades, et erinevalt kaiäärsest elektrist on see kütus maksust vabastatud;
1. rõhutab tungivalt, et kõik sektorid, sealhulgas meretransport, peavad täielikult kaasa aitama liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi saavutamisele ja eesmärgile saavutada hiljemalt 2050. aastaks ELis kliimaneutraalsus kooskõlas Pariisi kokkuleppega, mille eesmärk on piirata temperatuuri tõusu 1,5 °C-ni; juhیب tähelepanu vajadusele seada 2050. aastaks ambitsioonikas kasvuhuonegaaside heite vähendamise eesmärk, mis on tunduvalt suurem kui 2008. aastaks Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni poolt kavandatud 50 %; toonitab, kui oluline on kehtestada kohustuslikud eesmärgid iga-aastase CO₂-heite lineaarseks vähendamiseks transporditöö ühiku kohta ning kaasata sektor kiiresti ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kooskõlas Euroopa Parlamendi 16. septembril 2020. aastal vastu võetud muudatustega ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et võtta asjakohaselt arvesse laevade kütusekulu käsitlevat üleilmset andmekogumissüsteemi¹¹; rõhutab, et ELil on oluline võtta võimalikult kiiresti asjakohased ja tõhusad meetmed meretranspordi CO₂-heite vähendamiseks, rõhutades samas, et komisjon peaks püüdlema kõrgete eesmärkide poole, sealhulgas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni tasandil, et leida globaalsed lahendused; juhیب tähelepanu asjaolule, et tuleks püüelda kokkulepete poole globaalsel tasandil, kuid EL peaks jääma suuteliseks võtta oma territooriumil rangemaid meetmeid;
2. kutsub kõiki laevaomanikke ja ettevõtjaid üles rakendama kõiki olemasolevaid operatiiv- ja tehnilisi meetmeid, et parandada energiatõhusust ja vähendada meretranspordist tulenevat heidet lühiajalises perspektiivis; nõuab, et rakendataks kiiresti eelkõige selliseid meetmeid nagu laevade kiiruse vähendamine ja optimeerimine, tuuleenergia kasutamine, kasvumisvastased pinnakatted, taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri kasutamine ja energia salvestamine, aga ka digiteerimine ja logistika optimeerimine, kohaldades samal ajal pidevalt energiatõhususe esikohale seadmise ja säästliku energiakasutuse põhimõtteid; nõuab, et kasutataks rohkem laevade energiatõhususe juhtimiskava (SEEMP) ja energiatõhususe indeksit (EEDI); rõhutab, et kõik senised ja kättesaadavad operatiiv- ja tehnilised meetmed on vajalikud lühikeses ja keskmise pikkusega perspektiivis, kuid pikas perspektiivis on merendussektoris vaja kestlikke alternatiivkütuseid, et täita Pariisi kokkuleppe eesmäärke; juhیب tähelepanu sellele, et komisjon peab toetama liikmesriike sektori ajakohastamisel; kutsub komisjoni üles looma laevade keskkonnatoimet käsitleva tervikliku liidu märgistamissüsteemi ja kehtestama asjakohased tehnilised standardid kooskõlas Euroopa Parlamendi poolt 16. septembril 2020 vastu võetud

riiklikul tasandil EVA mudelsüsteemi kasutades). Taani energia-, keskkonna- ja tervisekeskuse (CEEH) teadusaruanne nr 3, 2011.

¹¹ Vastuvõetud tekstid, P9_TA(2020)0219.

muudatustega, et stimuleerida heitkoguste vähendamist ja suurendada teabe läbipaistvust; kutsub komisjoni üles töötama koostöös laevaomanike, muude sidusrühmade ja sõltumatute ekspertidega välja toodetele kantava Euroopa meretranspordimärgise, mille abil anda tarbijatele teada, kuidas nende ostetavate toodetega seotud meretransport keskkonda mõjutab; on seisukohal, et selline märgis toetaks laevandussektori keskkonna- ja energiasüsteemi ümberkujundamist, sest see oleks usaldusväärne ja läbipaistev viis teavitada tarbijaid vabatahtlikest algatustest, ning julgustaks tarbijaid ostma tooteid, mida veavad laevaomanikud, kes on oma keskkonnamõju vähendanud, aidates samal ajal kaasa ringmajandusele, näiteks kasvuhoonegaaside ja saasteainete heite, müraaaste, jäätmete ja veemajanduse valdkonnas, lähtudes olulusringi hindamisest;

3. rõhutab, et digitehnoloogiaid, näiteks täpsemaid navigatsioonisüsteeme ja automaatseid identifitseerimissüsteeme, saab kasutada tehniliste toimingute ja hoolduse tegemiseks, näiteks selleks, et ennustada kõige kütusesäästlikumat viisi laeva käitamiseks konkreetset marsruudil, muutes laevad energiatõhusamaks, et võimaldada neil täita heitekontrollistandardeid, ning hõlbustada keskkonnoahtude haldamist; rõhutab lisaks, et digiteerimisel on suur potentsiaal uute tehnoloogiate näol sadamakülastuste optimeerimiseks, mis aitavad vähendada laevade ooteaegu sadamates ja seega ka heitkoguseid;
4. märgib, et digiteerimise ja automatiseerimise kasutuselevõtt laevanduses toob kaasa muutused individuaalsetes töötingimustes ja vajalikes oskustes; juhivad tähelepanu sellele, et laevapere liikmetelt hakatakse nõudma neid erinevaid oskusi ja teadmisi, eriti infotehnoloogia valdkonnas, et tagada laevade ohutus ja tegevuse tõhusus;
5. palub komisjonil luua usaldusväärne vahend, näiteks andmebaas, et hinnata laevade mõju keskkonnale kogu nende olulusringi jooksul alates tootmisest ja kasutamisest kuni lammutamise ja ringlussevõtmiseni; usub, et selline andmebaas peaks andma laevandussektorile asjakohast teavet materjalide, tootmise, energiatarbimise, hoolduse ja kasutamise kohta, ning nende mõju kohta kasvuhooneefektile, veetarbimisele, hapestumisele, vee eutrofeerumisele jne, võimaldades sel viisil tööstusel liikuda ökodisainiga keskkonnahoidlike laevade suunas, edendades samal ajal innovatsiooni; usub, et see vahend peaks aitama kaasa ka laevade ja sadamate ringmajandusele ning sektori poolt välja töötatud kestlike algatusi käsitlevale paremale teabevahetusele seoses Euroopa toodete meretranspordimärgisega;
6. kutsub komisjoni üles hindama ühtsete standarditega Euroopa lipu loomise asjakohasust ja teostatavust, et võidelda mugavuslippude kasutamise vastu ning toetada sotsiaalsemate ja keskkonnasõbralikumate rahvusvaheliste standardite väljatöötamist;
7. tuletab meelde, et meretransport asub äärepoolseimate piirkondade elu ja arengu keskmises seoses oluliste kaupade ja teenuste kättesaadavuse ja kohaletoimetamisega; rõhutab, et sellised piirkonnad kujutavad endast bioloogilise mitmekesisuse levikukohti, mida tuleb säilitada; kutsub seetõttu komisjoni üles võtma nõuetekohaselt arvesse äärepoolseimaid piirkondi keskkonnasäästlikumate laevade ja asjakohase taristu kasutuselevõtmisel;
8. julgustab arendama ja juurutama elektroonilisi seadmeid vaalalistega kokkupõrgete

vältimiseks ja piiramiseks, nagu akustilised hoiatusseaded ja digitaalne seire, mille eesmärk on märgata vaalalisi ja jagada piirkonnas liikuvate laevadega asjakohast teavet;

9. rõhutab, et kestlikke lahendusi peaks eelistama algusest peale, võttes aluseks olulusringi analüüsi; märgib, et avatud skraberite otstarve on vähendada õhusaastet ja et neisse on tehtud investeeringuid; juhib tähelepanu sellele, et avatud skraberite kasutamine mõjutab keskkonda ja tunneb heameelt selle üle, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon uurib nende pikaajalist mõju; kutsub sellega seoses komisjoni üles rakendama teaduslike uuringute ja ettevaatuspõhimõtte alusel avatud skraberite kasutamise järkjärgulist lõpetamist ja keelamist, et võimalikult kiiresti täita heite piirnorme, võttes arvesse skraberite mõju merekeskkonnale ja vajadust ajakohastada olemasolevaid rajatisi; rõhutab, et meretranspordist pärit heitkoguste vähendamist ning nende mõju globaalsele soojenemisele ja õhureostusele ei tohiks rakendada viisil, mis kahjustab mere bioloogilist mitmekesisust, ning et sellega peaksid kaasnema meetmed, mille eesmärk on taastada mere- ja rannikuökosüsteemid, mida laevandussektor mõjutab;
10. tuletab meelde, et on olemas vahendid merel degaseerimiseks, nagu Euroopa CleanSeaNet programm, mille eesmärk on tuvastada ja jälgida naftareostust ning aidata kaasa saastajate kindlakstegemisele; rõhutab siiski, et rikkumised on endiselt levinud ja selle saasteallika vähendamiseks on vaja võtta täiendavaid meetmeid; rõhutab, et piirkondlik koostöö, sealhulgas kolmandate riikidega, on selles valdkonnas, eriti Vahemere piirkonnas, hädavajalik; palub seetõttu komisjonil tugevdada riikidevahelist teabevahetust ja koostööd sanktsioonide alal ning soodustama seadusliku degaseerimise taristu kasutuselevõttu sadamates;
11. kutsub komisjoni üles toetama investeeringuid uutesse tehnoloogiatesse, alternatiivsetesse saastevabadesse mootoritehnoloogiatesse ning säästvatesse alternatiivkütustesse ja energia salvestamisse, et leida pikaajalised lahendused meretranspordi CO₂-heite vähendamiseks, tagades samas sektori konkurentsivõime; rõhutab eelkõige elektrifitseerimise ning keskkonnasäästlike vesiniku- ja taastuvpõhiste e-kütuste, näiteks ammoniaagi ja metanooli potentsiaali; toonitab, et alternatiivsed kütused ei tohi suurendada kasvuhoonegaaside heidet; tuletab meelde, et metaani heide mõjutab oluliselt kliimamuutusi, ning väljendab sellega seoses muret veeldatud maagaasi kasutamise pärast; on seisukohal, et ELi avaliku sektori rahastamist tuleks kasutada ainult selliste alternatiivide puhul, mis ei tekita seotuse efekti ohtu; kutsub komisjoni üles hindama toetust saavate projektide olulusringi, et need oleksid kooskõlas ringmajanduse põhimõtetega, võttes arvesse kõiki kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja mõju bioloogilisele mitmekesisusele; rõhutab, et neid põhimõtteid tuleks järgida ka tulevases algatuses FuelEU Maritime; toonitab vajadust edendada ökodisainiga keskkonnasäästlike laevade arendamist alates laevakere ja mootori disainidest kuni parema jäätme- ja veekäitluseni, värvide ja materjalideni ning soodustada tehnosiiret nendes valdkondades;
12. palub komisjonil edendada keskkonnahoidlikku Euroopa laevasektorit ELi territooriumil ja sellesse investeerida, mis on osa Euroopa tööstuse taastamiskavast, võttes juhtrolli uute ökodisainiga laevade väljatöötamisel, olemasolevate laevade renoveerimisel ja ajakohastamisel ning lammutamisel; rõhutab, et EL peaks keskenduma laevaehitustehaste ajakohastamisele ja keskkonnasõbralikumaks muutmisele kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega;

13. tuletab meelde, et laevade lammutamine on sektor, mis asub suures osas väljaspool ELi ja tavaliselt kehvades töö- ja keskkonnatingimustes, rikkudes seega inimõigusi ning avaldades negatiivset mõju nii inimeste tervisele kui ka mereökosüsteemidele; kutsub seetõttu komisjoni üles tegelema laevade lammutamist puudutavate lünkadega kehtivates ELi õigusaktides, mis ei takista Euroopa laevaomanikel oma laevu enne lammutamist ümber registreerimast või maha müümast; rõhutab siiski, et ELil puuduvad rajatised, mis suudaksid enda territooriumil laevu lammutada, eriti suuremaid laevu; palub seetõttu komisjonil ja liikmesriikidel edendada ja investeerida tõelise Euroopa laevalammutusvõrgustiku loomisse, mis vastaks sotsiaalsetele ja keskkonnakriteeriumidele, mis on osa Euroopa tööstuse elavdamise kavast;
14. kutsub komisjoni üles kiiresti täitma oma kohustust reguleerida kõige saastavamate laevade juurdepääsu sadamatele ning kohustama dokitud laevu kasutama olemasolevat laadimis- ja tankimistaristut, näiteks kaldalt tulevat elektrit, vähendama kasvuhoonegaaside ja õhusaastega seotud heitkoguseid kai ääres ning saavutama kai ääres heitevaba olemise eesmärki võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt 2030. aastaks, kaitstes seeläbi rannikualasid ja sealseid elanikkondi; nõuab tungivalt, et komisjon vaataks läbi alternatiivkütuste taristu direktiivi, et lisada liikmesriikidele siduvad eesmärgid ja sadamatele ergutused, et võimalikult kiiresti laiendada vajaliku infrastruktuuri kasutuselevõttu; kutsub komisjoni üles toetama liikmesriike sadamate ajakohastamisel ja tagama, et ELi sadamatel oleks nõuetekohane taristu, mis võimaldaks laevadel oma heitkogused sadamas viibimise ajal nullini viia;
15. soovib komisjonil tagada paljutõotavate kestlike kütuste kasutamine energia maksustamise direktiivi tulevase läbivaatamise¹² käigus;
16. rõhutab heite kontrollimise alade positiivset rolli keskkonna ja rahvatervise valdkonnas; toonitab heite kontrollimise ala laiendamise olulisust kõikidele ELi meredele alates olemasolevatest Põhjamere ja Läänemere heite kontrollimise aladest, kuna see aitab piirata meretranspordi põhjustatud õhu- ja veereostust ja võidelda globaalsete kliimamuutuste vastu; kutsub kõiki osapooli üles leppima kiiresti kokku Vahemere piirkonna heite kontrollimise alaks muutmises, kuna see kannatab kroonilise reostuse all, mis avaldab kahjulikku mõju inimeste tervisele ja mere bioloogilisele mitmekesisusele, et vähendada väävel- ja lämmastikoksiidide heidet laevadelt; tunnistab kontrollide ja heitkoguste piirväärtuste kehtestamise olulisust ning kutsub Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni üles toetama ka väljaspool liitu asuvaid riike, et tagada vastavus heite kontrollimise ala piirmääradele; palub komisjonil uurida võimalust kaotada järk-järgult raske kütteõli kasutamine ja korduvtäitmine Euroopa vetes ja sadamates;
17. väljendab heameelt tõsiasja üle, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on otsustanud leppida kokku 2021. aastal vastu võetud globaalses määruses tahmaheite piiramise kohta, ning rõhutab ja toetab võimalust leppida kokku, et Arktikas keelataks kõrge heitetasemega raske kütteõli kasutamine;
18. rõhutab, et EL peaks näitama eeskujut, võttes vastu ambitsioonikad õiguslikud nõuded keskkonnasäästlikule meretranspordile, toetades ja propageerides meetmeid, mis on vähemalt sama ambitsioonikad, rahvusvahelistel foorumitel nagu Rahvusvaheline

¹² ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.

Mereorganisatsioon, võimaldades meretranspordisektoril lõpetada kasvuhoonegaaside heide järk-järgult kogu maailmas nii kiiresti kui võimalik ja kooskõlas Pariisi kokkuleppega.

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

| | |
|--|---|
| Vastuvõtmise kuupäev | 29.10.2020 |
| Lõpphääletuse tulemus | +: 67 -: 6 0: 7 |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed | Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurelia Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Eleonora Evi, Agnès Evren, Fredrick Federley, Pietro Fiocchi, Catherine Griset, Jytte Guteland, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Joanna Kopcińska, Sylvia Limmer, Javi López, Fulvio Martusciello, Liudas Mažyliš, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooker, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed | Maria Arena, Manuel Bompard, Antoni Comín i Oliveres, Margarita de la Pisa Carrión, Sven Giegold, Jens Gieseke, Nicolás González Casares, Christophe Hansen, Laura Huhtasaari, Ondřej Knotek, Róza Thun und Hohenstein |

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

| 67 | + |
|-----------|--|
| PPE | Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Agnès Evren, Jens Gieseke, Christophe Hansen, Adam Jarubas, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Jessica Polfjärd, Christine Schneider, Róza Thun und Hohenstein, Edina Tóth, Pernille Weiss, Michal Wiezik |
| S&D | Nikos Androulakis, Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Tiemo Wölken |
| RENEW | Pascal Canfin, Fredrick Federley, Martin Hojsík, Jan Huitema, Ondřej Knotek, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sjøgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir |
| ID | Aurelia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin |
| Verts/ALE | Margrete Auken, Sven Giegold, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus |
| GUE/NGL | Malin Björk, Manuel Bompard, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Mick Wallace |
| NI | Antoni Comín i Oliveres, Eleonora Evi, Athanasios Konstantinou |

| 6 | - |
|----|---|
| ID | Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Laura Huhtasaari, Sylvia Limmer, Luisa Regimenti, Silvia Sardone |

| 7 | 0 |
|-----|--|
| ECR | Sergio Berlato, Margarita de la Pisa Carrión, Pietro Fiocchi, Joanna Kopcińska, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska |

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS

| | |
|--|--|
| Vastuvõtmise kuupäev | 25.2.2021 |
| Lõpphääletuse tulemus | +: 32 -: 0 0: 17 |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed | Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed | Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind |

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS

| 32 | + |
|-------|---|
| ECR | Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| PPE | Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi |
| Renew | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet |
| S&D | Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov |

| 0 | - |
|---|---|
| | |

| 17 | 0 |
|-----------|--|
| ID | Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo |
| NI | Mario Furore, Dorien Rookmaker |
| S&D | Vera Tax, Marianne Vind |
| The Left | Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura |
| Verts/ALE | Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz |

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu