



A9-0029/2021

2.3.2021

MIETINTÖ

teknisistä ja operatiivisista toimenpiteistä tehokkaamman ja puhtaamman
meriliikenteen edistämiseksi
(2019/2193(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Karima Delli

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS	3
PERUSTELUT	14
YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO	16
TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	25
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	26

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

teknisistä ja operatiivisista toimenpiteistä tehokkaamman ja puhtaamman meriliikenteen edistämiseksi (2019/2193(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon 15. tammikuuta 2020 antamansa päätöslauselman Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta¹,
 - ottaa huomioon ensimmäisessä käsittelyssä 16. syyskuuta 2020 vahvistamansa kannan alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisesta tiedonkeruujärjestelmästä²,
 - ottaa huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kasvihuonekaasupäästöjä koskevan kolmannen selvityksen³,
 - ottaa huomioon loppuraportin Kansainvälisen merenkulkujärjestön kasvihuonekaasupäästöjä koskevasta neljännessä selvityksestä⁴,
 - 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/EU⁵,
 - 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 meriteitse⁶ ja meriliikenteellä on tärkeä rooli matkailun alalla; toteaa, että ne ovat ratkaisevan tärkeitä

¹ Hyväksytyt tekstit, P9_TA(2020)0005.

² Hyväksytyt tekstit, 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 EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1.

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

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 työpaikkaa⁷; 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 tavara- ja 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;
- D. ottaa huomioon, että terveet valtameret ja niiden ekosysteemien suojelu 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 toiminnoille, joita ovat muun muassa kalastus, liikenne, kauppa, matkailu, uusiutuva energia ja terveystuotteet ja joiden olisi rakennuttava kestävyiden 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 todentamisjärjestelmää 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 prosenttia⁸; ottaa huomioon, että meriliikenne vaikuttaa myös ympäristöön edistämällä ilmastonmuutosta ja aiheuttamalla saastepäästöjä eri lähteiden, erityisesti tankkien puhdistamisen, satamissa käynnissä

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

⁸ IMO:n kolmas kasvihuonekaasupäästöjä koskeva selvitys.

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 mennessä⁹, 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 korkea 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 siirtymä;
- 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 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;
- N. ottaa huomioon, että komissio laatii parhaillaan vaikutustenarviointia meriliikenteen sisällyttämisestä EU:n päästökauppajärjestelmään;
- O. ottaa huomioon, että meriliikennealan ilmastoneutraali siirtymä vuoteen 2050 mennessä

⁹ IMO:n neljäs kasvihuonekaasupäästöjä koskeva selvitys.

on tarpeen Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi;

Puhtaan energian kannustinjärjestelmät

1. pitää valittavana 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 pyrkimykseen 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 nollapäästövaihtoehtoja; toteaa, että siirtymävaiheen teknologiat, kuten nesteytetty maakaasu (LNG) ja LNG-infrastrukturi, ovat tärkeitä siirryttäessä asteittain kohti päästöttömiä vaihtoehtoja merenkulkualalla;
4. muistuttaa EU:n sitoutumisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseen vuoteen 2050 mennessä Pariisin sopimuksen mukaisesti; korostaa tässä yhteydessä EU:n johtavaa roolia ja tarvetta neuvotella meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä myös kansainvälisellä tasolla IMO:n puitteissa, kun otetaan huomioon meriliikenteen kansainvälinen ja kilpailuun liittyvä ulottuvuus; muistuttaa parlamentin aiemmista kannoista, jotka koskevat meriliikenteen sisällyttämistä EU:n päästökauppajärjestelmään; korostaa tässä yhteydessä, että Euroopan merenkulkualan sisällyttämisen EU:n päästökauppajärjestelmään¹⁰ olisi perustuttava kattavaan vaikutustenarviointiin, jossa otetaan asianmukaisesti huomioon muun muassa EU:n toimijoiden ja yritysten kilpailukyky, merenkulkualan työllisyys ja hiilivuodon riski; ehdottaa, että suurin osa mereen liittyvistä päästökauppajärjestelmästä saatavista tuloista ohjataan aluskannan uudistamis- ja jälkiasennusohjelman rahoittamiseen sekä tutkimukseen ja innovointiin, jotta voidaan parantaa alusten energiatehokkuutta ja tukea investointeja innovatiivisiin ja energiansäästöön pyrkiviin teknologioihin ja sellaiseen infrastruktuuriin, jolla mahdollistetaan EU:n merenkulkualan irtautuminen hiilestä, mukaan luettuna lähimerenkulku ja satamat, sekä ottaa käyttöön puhtaita vaihtoehtoisia

¹⁰ Direktiivi 2003/87/EY.

polttoaineita ja tehdä investointeja vesiliikenteeseen;

5. kehottaa komissiota käyttämään painoarvoaan IMO:ssa, jotta kansainvälisessä merenkulussa voidaan saavuttaa päästöjen kompensointijärjestelmä ja varmistaa realistinen etenemissuunnitelma päästöjen vähentämiseksi;
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 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 elinkaarijattelu, 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;

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 sertifioimaan 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 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 tarkistamista;
12. kehottaa komissiota laatimaan päästöttömien satamien strategian ja tukemaan alhaalta ylöspäin suuntautuvia aloitteita, jotka sisältävät kiertotalouteen erikoistuneiden satamalojen 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 kilpailukyvyyn 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;
15. kehottaa myös laatimaan selkeän strategian, jolla edistetään rahdin ro-ro-kuljetuksia, mikä vähentää raskaiden hyötyajoneuvojen määrää maanteillä; 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 kestäväenä 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 ottava 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 terveys- 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 typpipäästöjä 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 ajantasaisien 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 odotusaikoja 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;

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 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 mukaisesti; korostaa, että kestäviä ratkaisuja olisi suosittava 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 tavaran kuljettamiseksi 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 arvoketjuissaan 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 vaihtoehtoihin 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;
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 valitettavana, 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 pääomainojoja; katsoo kuitenkin, että pienimuotoisten hankkeiden rahoituskynnystä olisi alennettava; huomauttaa tässä yhteydessä, että Green Shipping -takaushjelmalla, jolla pyritään nopeuttamaan eurooppalaisten varustamoiden investointeja vihreämpään teknologiaan, olisi myös tuettava pienempiä liiketoimia, myös joustavampia lainaehtoja; 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 verovapautukset epäreilut monialaiset kilpailuedellytykset; kehottaa komissiota selventämään 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 kestävän 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 seurantaa, 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 työlainsäädännön normien noudattamiseksi, EU:n satamissa käyvien alusten turvallisuus sekä merenkulkijoiden että satamatyöntekijöiden kannalta sekä mahdollisuudet tehokkaisiin 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 merityöyleissopimuksen 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 merityöyleissopimusta noudattaviin palkkaamis- ja sijoittamispalveluihin;
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 häiriöitä 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.

PERUSTELUT

Vaikka meriliikenne on keskeisessä asemassa Euroopan taloudessa, sillä 90 prosenttia tavaroista saapuu unioniin meritse ja satamien kautta, se on laajalti unohtunut Pariisin ilmastopimuksista ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevasta EU:n lainsäädännöstä. Se on myös liikennemuoto, joka käyttää yhtä markkinoiden kaikkein saastuttavimmista polttoaineista eli raskasta polttoöljyä.

Panokset ovat kuitenkin merkittävät, sillä se aiheuttaa 940 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä vuodessa ja sen osuus maailman kasvihuonekaasupäästöistä on 2,5 prosenttia. Tämä on sitäkin tärkeämpää, kun otetaan huomioon, että tämän alan tulevia päästöjä vuoteen 2050 mennessä koskevat kasvuennusteet ovat 50–250 prosenttia, jos mittavia toimenpiteitä ei toteuteta.

Ei pidä myöskään unohtaa tämän alan vaikutusta ilman pilaantumiseen. Itse asiassa alusten pakokaasujen ja useiden sydän- ja verisuonitautien sekä hengityselinsairauksien välillä on todettu yksiselitteinen yhteys. Meriliikenteen päästöt aiheuttavat Euroopassa vuosittain lähes 60 000 kuolonuhria ja maksavat terveydenhuollolle 58 miljardia euroa.

Siksi on tarpeen rajoittaa ja säännellä meriliikenteen päästöjä, ei ainoastaan hiilidioksidipäästöjä vaan myös rikki-, metaani-, typpioksidi- ja hiukkaspäästöjä.

Merenkulkualan hiilestä irtautumiseen liittyvissä investoinneissa on myös noudatettava oikeudenmukaisen siirtymän keskeisiä periaatteita, kuten laadukkaiden työpaikkojen luomista ja kaikkia työntekijöitä koskevia kestäviä terveys- ja turvallisuustoimenpiteitä.

Tämän valiokunta-aloitteisen mietinnön tarkoituksena on ehdottaa EU:n tason etenemissuunnitelmaa, joka sisältää konkreettisia toimenpiteitä meriliikennealan päästöjen rajoittamiseksi. Mielestäni on olennaisen tärkeää osoittaa tässä mietinnössä, että unionin tason toiminta on välttämätöntä tämän alan, jota aivan liian usein pidetään puhtaasti kansainvälisenä, viherryttämiseksi.

Esittelijä ehdottaa, että käsitellään useita keskeisiä aihealueita, jotta meriliikenne voidaan todella sisällyttää vihreän kehityksen ohjelmaan.

Energia on keskeinen kysymys, ja uusiutuvien polttoaineiden käytöstä on tehtävä pakollista ja houkuttelevampaa. Näin ollen esittelijä on tyytyväinen Euroopan parlamentin syyskuun 2020 täysistunnossa hyväksymään kantaan MRV-asetuksesta, jossa kannatetaan meriliikennealan täysimääräistä liittymistä Euroopan päästökauppajärjestelmään 1. tammikuuta 2022 mennessä.

Vaikka polttoaineita koskeva sääntely on olennaisen tärkeää, siihen on yhdistettävä myös alusten päästöjen vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä. Tässä yhteydessä esittelijä pitää erittäin tärkeänä, että komission tulevaan FuelEU Maritime -ehdotukseen sisällytetään kahtalainen päästövähennystavoite, jossa otetaan huomioon polttoaineiden lisäksi myös alusten tehokkuus.

Alusten koko elinkaari on tarkistettava suunnittelusta aina romuttamiseen asti. Tähän liittyen esittelijä kehottaa komissiota perustamaan eurooppalaisen laivanromutusalan ja lopettamaan

tämän erittäin saastuttavan toiminnan lähettämisen kolmansiin maihin.

Merialan ilmanlaatuun ja kansalaisten terveyteen kohdistuvien vaikutusten vähentäminen edellyttää myös päästöjen vähentämistä satamissa ja rannikkoalueilla. Kehotankin Euroopan komissiota määräämään alusten kytkemisen sähköverkkoon satamassa tai muun uusiutuvan energian käytön pakolliseksi, jotta voidaan saavuttaa nollapäästötavoite kiinnitettyinä olevilla aluksilla ja laatia päästötön satamastrategia.

Komissio on toistuvasti sitoutunut tekemään aloitteen, jolla rajoitetaan kaikkein saastuttavimpien alusten pääsyä satamiin. Esittelijä voi vain kannustaa komissiota ryhtymään nopeisiin toimiin tässä asiassa, erityisesti suurten risteilyalusten osalta.

Valvotun päästöalueen perustaminen Välimerelle, mutta myös kaikille Euroopan merille, on keskeinen toimenpide, jolla vähennetään tämän alan vaikutusta kansalaisten terveyteen sekä EU:n merien biologiseen monimuotoisuuteen ja yhdenmukaistetaan typen ja rikin oksidien päästörajat kaikilla Euroopan merillä.

Näitä muutoksia on täydennettävä ja tuettava huomattavalla eurooppalaisella rahoituksella, jonka avulla pyritään irtautumaan hiilestä ja parantamaan alan eri toimijoiden välistä yhteistyötä.

11.11.2020

YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

teknisistä ja operatiivisista toimenpiteistä tehokkaamman ja puhtaamman meriliikenteen edistämiseksi
(2019/2193(INI))

Valmistelija: Javi López

EHDOTUKSET

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

- A. ottaa huomioon, että terveet valtameret ja niiden ekosysteemien suojelu ja ennallistaminen ovat olennaisen tärkeitä ihmiskunnalle ilmaston säätelijöinä, koska ne tuottavat vähintään puolet maan ilmakehän hapestasta, ovat biologisen monimuotoisuuden turvaajia ja maailmanlaajuisen elintarviketurvan ja ihmisten terveyden lähde sekä perusta taloudellisille toiminnoille, joita ovat muun muassa kalastus, liikenne, kauppa, matkailu, uusiutuva energia ja terveystuotteet ja joiden olisi rakennuttava kestävyysperiaatteelle; ottaa huomioon, että EU:n merenkulkualan taloudellinen kokonaisvaikutus EU:n bruttokansantuotteeseen vuonna 2018 oli 149 miljardia euroa ja työllisyysvaikutus on yli kaksi miljoonaa työpaikkaa¹;
- B. ottaa huomioon, että vuonna 2018 sen suora taloudellinen vaikutus oli 685 000 merellä ja maalla olevaa työpaikkaa EU:ssa²;
- C. ottaa huomioon, että EU:n merenkulkuala tuotti vuonna 2018 EU:n bruttokansantuotteeseen 54 miljardia euroa³;
- D. ottaa huomioon, että jokaista meriliikennealan bruttokansantuotteeseen tuottamaa miljoonaa euroa kohti muualla EU:n taloudessa tuotetaan 1,6 miljoonaa euroa⁴;
- E. ottaa huomioon, että meriliikenne on strategisesti tärkeää, sillä 90 prosenttia maailman tavaraliikenteestä kuljetetaan meritse ja 70 prosenttia näistä merikuljetuksista tapahtuu Euroopan vesillä;
- F. ottaa huomioon, että 40 prosenttia maailman aluskannasta bruttovetoisuudella mitattuna

¹ Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry.

² Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry.

³ Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry.

⁴ Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry.

on EU:n valvonnassa⁵;

- G. ottaa huomioon, että meriliikenteen maailmanlaajuisten hiilidioksidipäästöjen ennustetaan lisääntyvän vuoden 2008 päästöihin verrattuna 90–130 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, jos ei toteuteta muutoksia⁶; ottaa huomioon, että meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen odotetaan lisääntyvän Euroopan tasolla vuoden 1990 tasoon verrattuna 86 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, ellei lisätoimiin ryhdytä; ottaa huomioon, että meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen arvioidaan olevan 2-3 prosenttia maailman kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä; ottaa huomioon, että meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöt lisääntyivät jo 9,6 prosenttia vuosina 2012-2018, mukaan lukien metaanipäästöjen voimakas kasvu 150 prosentilla, koska nesteytettyä maakaasua käyttävien alusten määrä lisääntyi⁷; ottaa huomioon, että ilmaston lämpenemisestä 1,5 celsiusasteella annetussa hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin (IPCC:n) erityisraportissa todetaan, että on 66 prosentin todennäköisyys pysyä alle 1,5 celsiusasteessa, jos hiilidioksidipäästöt rajoitetaan vuoden 2018 alusta 420 ja 570 gigatonnin välille ja 50 prosentin todennäköisyys pysyä alle 1,5 celsiusasteessa, jos päästöt rajoitetaan vuodesta 2018 alkaen 580 ja 770 gigatonnin välille käytetystä lämpötilaviitearvosta riippuen (maapallon keskimääräinen pintalämpötila tai ilman keskimääräinen lämpötila maan pinnalla) ja ottamatta huomioon maan takaisinkytkentämekanismejä ja erilaisia epävarmuustekijöitä⁸; ottaa huomioon, että koska aluksen keskimääräinen käyttöikä voi olla 25–30 vuotta, nyt tehdyt meriliikennepäätökset ovat ratkaisevia vuoden 2050 päästötasojen kannalta; ottaa huomioon, että alaa ei ole tähän mennessä sisällytetty unionin sitoumukseen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä; ottaa huomioon, että kansainvälisen merenkulun keskimääräinen hiili-intensiteetti on vuotuisena tehokkuussuhteena (AER) 21 prosenttia ja operatiivisena energiatehokkuusindeksinä (EEOI) 29 prosenttia parempi kuin vuonna 2008⁹;
- H. ottaa huomioon, että meriliikenteellä on huomattavia vaikutuksia ihmisten terveyteen, meren elämän monimuotoisuuteen ja ympäristöön myös ilman epäpuhtauspäästöjen kuten rikkidioksidin (SO_x), typen oksidien (NO_x) ja hiukkasten (PM) kautta; 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, mereen putoavien konttien ja valaiden kanssa tapahtuvien yhteentörmäysten kautta, mikä puolestaan vaikuttaa biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin; ottaa huomioon, että Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) määräykset 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; ottaa huomioon, että meriliikenteen aiheuttama ilman pilaantuminen

⁵ Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry.

⁶ IMO:n neljäs kasvihuonekaasupäästöjä koskeva tutkimus, 2020.

⁷ IMO:n neljäs kasvihuonekaasupäästöjä koskeva tutkimus, 2020.

⁸ IPCC:n erityiskertomus maapallon lämpenemisestä 1,5 celsiusasteella, 2018.

⁹ IMO:n neljäs kasvihuonekaasupäästöjä koskeva tutkimus, 2020.

aiheuttaa EU:ssa vuosittain yli 50 000 kuolemantapausta¹⁰, minkä vuoksi sitä on edelleen vähennettävä;

- I. toteaa, että Euroopan merenkulkualan olisi myös osaltaan torjuttava biologisen monimuotoisuuden köyhtymistä ja ympäristön tilan heikkenemistä sekä edistettävä vuoteen 2030 ulottuvan EU:n uuden biologista monimuotoisuutta koskevan strategian tavoitteita;
- J. ottaa huomioon, että meriliikenne on ainoa liikenneala, jota ei säännellä unionin tasolla;
- K. ottaa huomioon, että meriliikenteen polttoaineita ei veroteta; toteaa, että aluksilla sähköä tuotetaan polttamalla polttoainetta silloinkin, kun alukset ovat laiturissa; ottaa huomioon, että toisin kuin maasähkö, tämä polttoaine on verotonta;
- 1. korostaa painokkaasti, että kaikkien alojen, myös meriliikenteen, on osallistuttava täysimääräisesti unionin vuoden 2030 ilmastotavoitteen ja ilmastoneutraaliuden saavuttamiseen EU:ssa viimeistään vuoteen 2050 mennessä noudattaen Pariisin sopimuksen pyrkimyksiä rajoittaa lämpötilan nousu 1,5 celsiusasteeseen; huomauttaa, että vuodelle 2050 on asetettava kunnianhimoinen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite, joka on selvästi parempi kuin IMO:n vuodeksi 2008 kaavailema 50 prosentin tavoite; korostaa, että on tärkeää asettaa pakolliset tavoitteet hiilidioksidipäästöjen liikennetyöyksikkökohtaisten hiilidioksidipäästöjen lineaariselle vähentämiselle ja sisällyttää ala pikaisesti EU:n päästökauppajärjestelmään niiden tarkistusten mukaisesti, jotka parlamentti hyväksyi 16. syyskuuta 2020 ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljyn kulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi¹¹; korostaa, että EU:n on tärkeää hyväksyä asianmukaisia ja tehokkaita toimenpiteitä meriliikenteen hiilestä irrottamiseksi mahdollisimman pian, ja korostaa samalla, että komission olisi pyrittävä kunnianhimoisiin tavoitteisiin myös IMO:n tasolla maailmanlaajuisen ratkaisujen löytämiseksi; kiinnittää huomiota siihen, että olisi pyrittävä maailmanlaajuisiin sopimuksiin, mutta unioni voi edelleen hyväksyä tiukempia toimenpiteitä alueellaan;
- 2. kehottaa kaikkia laivanvarustajia ja liikenteenharjoittajia toteuttamaan kaikki käytettävissä olevat operatiiviset ja tekniset toimenpiteet energiatehokkuuden parantamiseksi ja meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi lyhyellä aikavälillä; kehottaa erityisesti ottamaan nopeasti käyttöön sellaisia toimenpiteitä kuin hidasajo ja nopeuden optimointi, tuulivoiman käyttö, kiinnittymisenestovalmisteet, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan sähkön käyttö ja energian varastointi mutta myös digitalisointi ja logistiikan optimointi, samalla kun sovelletaan jatkuvasti ”energiatehokkuus etusijalle” -periaatetta ja energian puhtauden periaatetta; kehottaa lisäämään alusten energiatehokkuussuunnitelmien (SEEMP) ja energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) käyttöä; korostaa, että kaikki nykyiset ja saatavilla olevat operatiiviset ja tekniset toimenpiteet ovat välttämättömiä lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, mutta pitkän aikavälin kestäviä polttoainevaihtoehtoja tarvitaan merenkulkualalla Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi; kiinnittää huomiota

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. CEEH Scientific Report No 3”, 2011.

¹¹ Hyväksytyt tekstit, P9_TA(2020)0219.

siihen, että komission on tuettava jäsenvaltioita alan nykyaikaistamisessa; kehottaa komissiota perustamaan alusten ympäristötehokkuutta koskevan kokonaisvaltaisen unionin merkintäjärjestelmän ja vahvistamaan asiaa koskevat tekniset standardit parlamentin 16. syyskuuta 2020 hyväksymien tarkistusten mukaisesti, jotta voidaan kannustaa päästövähennyksiin ja lisätä tietojen avoimuutta; kehottaa komissiota kehittämään yhteistyössä alusten omistajien, muiden sidosryhmien ja riippumattomien asiantuntijoiden kanssa merenkulkualan EU-merkin, jotta kuluttajille voidaan tiedottaa heidän ostamiinsa tuotteisiin liittyvän meriliikenteen ympäristövaikutuksista; katsoo, että tällainen merkki tukisi merenkulkualan ympäristö- ja energiasiirtymää tarjoamalla luotettavan ja avoimen tavan tiedottaa asiakkaille vapaaehtoisista aloitteista ja kannustaisi kuluttajia ostamaan sellaisten laivanvarustajien kuljettamia tuotteita, jotka ovat vähentäneet ympäristövaikutuksia ja osallistuneet kiertotalouden edistämiseen esimerkiksi kasvihuonekaasu- ja epäpuhtauspäästöjen, melusaasteen sekä jäte- ja vesihuollon kannalta elinkaariarvioinnin pohjalta;

3. korostaa, että digitaalisia teknologioita, kuten kehittyneempiä navigointijärjestelmiä ja automaattisia tunnistusjärjestelmiä, voidaan käyttää teknisten toimintojen ja kunnossapidon suorittamiseen esimerkiksi sen ennakoimiseksi, mikä on polttoainetehokkain tapa liikennöidä aluksella tietyllä reitillä, mikä tekee aluksista energiatehokkaampia, jotta ne voivat täyttää päästöjenrajoitusnormit, sekä ympäristöriskien hallinnan helpottamiseksi; korostaa lisäksi, että digitalisoinnilla on suuri potentiaali satamakäyntien optimointiin liittyvien uusien teknologioiden ansiosta, mikä osaltaan vähentää alusten odotusaikoja satamissa ja siten myös päästöjä;
4. 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;
5. kehottaa komissiota luomaan tietokannan kaltaisen luotettavan välineen, jolla arvioidaan alusten ympäristövaikutuksia niiden koko elinkaaren aikana eli tuotannossa, käytössä, käytöstä poistamisessa ja kierrätyksessä; katsoo, että tällaisen tietokannan olisi annettava merenkulkualalle asiaankuuluvaa tietoa materiaaleista, tuotannosta, energiankulutuksesta, kunnossapidosta, käytöstä ja niiden vaikutuksista kasvihuoneilmiöön, vedenkulutukseen, happamoitumiseen, vesien rehevöitymiseen jne., jotta ala voi siirtyä kohti ekologisesti suunniteltuja ja ympäristöystävällisiä aluksia ja samalla edistää innovointia; katsoo, että tämän välineen olisi myös edistettävä alusten ja satamien kiertotaloutta ja parempaa viestintää alalla kehitetyistä kestävästä aloitteista eurooppalaisen merenkulkualan tuotemerkin mukaisesti;
6. kehottaa komissiota arvioimaan yhteisten normien mukaisen eurooppalaisen lipun käyttöönoton tarkoituksenmukaisuutta ja toteutettavuutta, jotta voidaan torjua mukavuuslippuja ja tukea sosiaaliset ja ympäristövaatimukset huomioon ottavien kansainvälisten standardien kehittämistä;
7. muistuttaa, että meriliikenne on keskeisellä sijalla syrjäisimpien alueiden elämässä ja kehityksessä, kun on kyse yhteyksistä ja keskeisten tavaroiden ja palvelujen saatavuudesta; korostaa, että tällaiset alueet ovat biologisen monimuotoisuuden hotspot-alueita, jotka on säilytettävä; kehottaa siksi komissiota ottamaan syrjäisimmät alueet

asianmukaisesti huomioon ympäristöystävällisempien alusten ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönotossa;

8. kannustaa kehittämään ja ottamaan käyttöön elektronisia laitteita valaiden kanssa tapahtuvien yhteentörmäysten estämiseksi ja rajoittamiseksi, kuten karkottimia ja digitaalista valvontaa, joiden tarkoituksena on valaiden paikantaminen ja asiaa koskevien tietojen jakaminen alueella liikennöivien alusten kanssa;
9. korostaa, että kestäviä ratkaisuja olisi suosittava 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 tieteellisten tutkimusten ja ennalta varautumisen periaatteen perusteella täytäntöön avoimen kierron pesurien käytön vaiheittaisen lopettamisen ja kieltämisen, jotta voidaan noudattaa päästörajoja mahdollisimman pian, kun otetaan huomioon niiden vaikutus meriympäristöön ja tarve nykyaikaistaa olemassa olevia laitteita; korostaa, että meriliikenteen päästöjen ja niiden ilmaston lämpenemiseen ja ilmansaasteisiin kohdistuvien vaikutusten vähentämistä ei pitäisi toteuttaa tavalla, joka vahingoittaa merten biologista monimuotoisuutta, ja että siihen olisi liityttävä toimenpiteitä, joilla pyritään ennallistamaan merien ja rannikoiden ekosysteemejä, joihin merenkulkuala on vaikuttanut;
10. muistuttaa, että on olemassa välineitä merellä tapahtuvan tankkien puhdistamisen torjumiseksi, kuten eurooppalainen CleanSeaNet-ohjelma, jolla pyritään tunnistamaan ja seuraamaan öljyasaasteita ja edistämään saastuttajien tunnistamista; korostaa kuitenkin, että rikkomukset ovat edelleen yleisiä ja että tarvitaan lisätoimia tämän pilaantumislähteen vähentämiseksi; korostaa, että alueellinen yhteistyö myös kolmansien maiden kanssa on olennaisen tärkeää tällä alalla erityisesti Välimerellä; kehottaa siksi komissiota vahvistamaan seuraamuksia koskevaa tiedonvaihtoa ja yhteistyötä maiden välillä sekä kannustamaan tankkien laillisen puhdistamisen infrastruktuurin käyttöönottoa satamissa;
11. kehottaa komissiota tukemaan investointeja ja tutkimusta, jotka koskevat uusia teknologioita, vaihtoehtoisia nollapäästöisiä propulsiotekniikoita sekä kestäviä vaihtoehtoisia polttoaineita ja energian varastointia, jotta löydetään pitkän aikavälin ratkaisuja meriliikenteen alan irrottamiseksi hiilestä samalla kun varmistetaan alan kilpailukyky; korostaa erityisesti sähköistämisen sekä vihreään vetyyn ja uusiutuviin energialähteisiin perustuvien sähköpolttoaineiden, kuten ammoniakkin ja metanolin, potentiaalia; korostaa, että vaihtoehtoiset polttoaineet eivät saa lisätä kasvihuonekaasupäästöjä; muistuttaa, että metaanipäästöillä on merkittävä vaikutus ilmastomuutokseen, ja ilmaisee tässä yhteydessä huolensa nesteytetyn maakaasun käytöstä; katsoo, että EU:n julkista rahoitusta olisi käytettävä ainoastaan vaihtoehtoihin, jotka eivät aiheuta lukkiutumisaikutusten vaaraa; kehottaa komissiota tekemään elinkaariarvioinnin jokaisesta mahdollisesta tukea saavasta hankkeesta, jotta ne ovat kiertotalouden periaatteiden mukaisia, sekä ottamaan huomioon kaikki kasvihuonekaasupäästöt sekä vaikutukset biologiseen monimuotoisuuteen; korostaa, että näitä periaatteita olisi noudatettava tulevassa FuelEU Maritime -aloitteessa; korostaa tarvetta edistää ympäristöystävällisesti suunniteltujen vihreiden alusten

kehittämistä alkaen runkojen ja koneiden suunnittelusta aina parempaan jäte- ja vesihuoltoon, maaleihin ja materiaaleihin, ja kannustaa teknologian siirtoon näillä aloilla;

12. kehottaa komissiota edistämään ympäristöystävällistä eurooppalaista merenkulkualaa ja investoimaan siihen EU:n alueella osana Euroopan teollisuuden elvytysuunnitelmaa ja ottamaan johtoaseman uusien ekologisesti suunniteltujen alusten kehittämisessä, olemassa olevien alusten kunnostamisessa ja nykyaikaistamisessa sekä romuttamisessa; korostaa, että EU:n olisi keskityttävä laivanrakennustelakkojensa nykyaikaistamiseen ja viherryttämiseen vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti;
13. muistuttaa, että laivanromutus on ala, joka toimii suurelta osin EU:n ulkopuolella ja jota harjoitetaan yleensä huonoissa työ- ja ympäristöolosuhteissa, mikä rikkoo ihmisoikeuksia ja vaikuttaa kielteisesti sekä ihmisten terveyteen että meren ekosysteemeihin; kehottaa siksi komissiota tukkimaan laivanromutusta koskevat aukot unionin nykyisessä lainsäädännössä, joka ei estä eurooppalaisia laivanvarustajia siirtämästä aluksiaan muun lipun alle tai myymästä niitä ennen romuttamista; korostaa kuitenkin, että EU:lla ei ole telakoita, jotka voisivat sen alueella romuttaa aluksia, erityisesti suurempia aluksia; kehottaa siksi komissiota ja jäsenvaltioita edistämään sitä, että perustetaan todellinen eurooppalainen laivanromutusverkosto, joka noudattaa sosiaalisia kriteerejä ja ympäristökriteerejä, sekä investoimaan siihen osana Euroopan teollisuuden elvytysuunnitelmaa;
14. kehottaa komissiota täyttämään kiireesti sitoumuksensa säännellä kaikkein saastuttavimpien alusten pääsyä satamiin ja velvoittaa satamassa olevat alukset käyttämään saatavilla olevaa lataus- ja tankkausinfrastruktuuria, kuten maasähköä, jotta voidaan vähentää kasvihuonekaasujen ja ilmaa pilaavien aineiden päästöjä laiturissa sekä saavuttaa nollapäästötavoite laiturissa olon aikana mahdollisimman pian ja viimeistään vuoteen 2030 mennessä ja suojella siten rannikkoalueita ja niiden asukkaita; kehottaa komissiota tarkistamaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevaa direktiiviä siten, että siihen sisällytetään sitovat jäsenvaltiokohtaiset tavoitteet ja kannustetaan satamia ottamaan käyttöön tarvittava infrastruktuuri mahdollisimman pian; kehottaa komissiota tukemaan jäsenvaltioita satamien nykyaikaistamisessa ja jäsenvaltioita varmistamaan, että EU:n satamissa on riittävä infrastruktuuri, jotta laivaliikenne ei aiheuta päästöjä satamassa;
15. suosittelee, että komissio varmistaa lupaavien kestävien polttoaineiden käytön energiaverodirektiivin¹² tulevan tarkistuksen yhteydessä;
16. korostaa päästöjen valvonta-alueiden myönteistä roolia ympäristön ja kansanterveyden kannalta; korostaa, että on tärkeää ulottaa päästöjen valvonta-alueet kaikille EU:n merille nykyisiltä päästöjen valvonta-alueilta Pohjanmerellä ja Itämerellä, koska ne ovat keskeinen väline rajoitettaessa meriliikenteen aiheuttamaa ilman ja veden pilaantumista ja torjuttaessa maailmanlaajuisia ilmastonmuutosta; kehottaa kaikkia osapuolia sopimaan nopeasti Välimeren päästöjen valvonta-alueesta, koska se kärsii kroonisesta pilaantumisesta, jolla on haitallisia vaikutuksia ihmisten terveyteen ja merten biologiseen monimuotoisuuteen, jotta voidaan vähentää alusten rikki- ja typpioksidipäästöjä; tunnustaa valvonnan merkityksen asetettujen päästörajojen rinnalla

¹² EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51.

ja kehottaa IMO:ta tukemaan myös unionin ulkopuolisia maita sen varmistamiseksi, että päästöjen valvonta-alueiden päästörajoja noudatetaan; kehottaa komissiota tutkimaan mahdollisuutta lopettaa vaiheittain raskaan polttoöljyn käyttö ja tankkaus Euroopan vesillä ja satamissa;

17. suhtautuu myönteisesti siihen, että IMO on suunnitellut hyväksyvänsä vuonna 2021 ns. mustan hiilen päästöjen rajoittamista koskevan maailmanlaajuisen säännösten, ja korostaa ja tukee mahdollisuutta sopia runsaasti päästöjä aiheuttavan raskaan polttoöljyn käytön kieltämisestä arktisella alueella;
18. 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 tavoitteita, joiden avulla meriliikenne voi asteittain lopettaa kasvihuonekaasupäästönsä maailmanlaajuisesti mahdollisimman pian ja Pariisin sopimuksen mukaisesti.

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	29.10.2020
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 67 -: 6 0: 7
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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 Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolores 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 Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	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

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

67	+
EPP	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, Dolors 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 Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir
ID	Aurelia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
GREENS/EFA	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

Symbolien selitys:

- + : puolesta
- : vastaan
- 0 : tyhjää

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	25.2.2021
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 32 -: 0 0: 17
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

32	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta 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

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää