



Brüssel, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidiheite seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Vajadus võidelda kliimamuutuste ja laevadelt pärineva kasvuhoonegaaside heite vastu

2010. aasta detsembris tõdesid Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni osalised, et ülemaailmne soojenemine ei tohi ületada tööstusrevolutsiooni eelset temperatuuri rohkem kui 2 °C¹. See on äärmiselt oluline, et piirata inimtegevuse negatiivset mõju kliimasüsteemile. Kõnealuse pikaajalise eesmärgi saavutamiseks tuleb kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks vähendada vähemalt 50 % võrra 1990. aasta tasemega võrreldes².

Arenenud riigid peaksid vähendama heitkoguseid 2050. aastaks 80–95 % alla 1990. aasta taseme³. Keskpikas perspektiivis on EL võtnud kohustuseks vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2020. aastaks 1990. aastaga võrreldes 20 % võrra ning sobivate tingimuste korral 30 % võrra. See kohustus on üks ELi viiest peamisest eesmärgist strateegias „Euroopa 2020”⁴. Lisaks on nii Euroopa Ülemkogu kui ka Euroopa Parlament kokku leppinud, et heitkoguste vähendamisele peaksid kaasa aitama kõik majandussektorid⁵. Strateegia „Euroopa 2020” eesmärkide saavutamist silmas pidades öeldakse komisjoni 2011. aasta valges raamatus transpordi kohta,⁶ et ELi meretranspordi CO₂-heidet tuleks 2050. aastaks võrreldes 2005. aastaga vähendada 40 % võrra (võimaluse korral 50 % võrra).

2010. aastal oli Euroopa meretranspordialase tegevusega (hõlmab transporti ELi sisemarsruutidel, ELi saabuvaid ning EList väljuvaid reise) seotud CO₂ üldine heitkogus hinnanguliselt suurusjärgus 180 megatonna. Kuigi Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) kehtestas 2011. aastal teatavat tüüpi uutele laevadele energiatõhususe miinimumnõuded (energiatõhususe indeks (Energy Efficiency Design Index – EEDI)),⁷ prognoositakse heitkoguste edasist suurenemist. Selle peapõhjus on ülemaailmse kaubanduse kasvu tagajärjel jätkuvalt suurenev nõudlus meretranspordi järele.

Heitkoguste suurenemist prognoositakse sellele vaatamata, et on olemas töökorralduslikud meetmed ja tehnoloogilised vahendid laevade eriotstarbelise energiatarbimise ja CO₂ heitkoguste vähendamiseks kuni 75 % võrra (vastavalt IMO arvutustele). Suurt osa kõnealustest meetmetest võib pidada kulutõhusaks, sest väiksem kütusekulu kompenseerib kõik tegevuse ümberkorraldamise või investeringutega seotud kulud. Kirjeldatud vastuolu võib selgitada turutõketega, mis takistavad asjakohaste tehnoloogiliste vahendite ja töökorralduslike meetmete kasutuselevõtmist, näiteks puuduv usaldusväärne teave laevade kütusesäästlikkuse või nende moderniseerimiseks kasutatava tehnoloogia kohta, puuduvad rahastamisvõimalused laevade tõhususse investeerimiseks ning huvide lahknevus, st laevade tõhususse investeerimine ei tooks kasu laevaomanikele, kuna kütuse eest maksavad laevaoperaatorid.

¹ ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste otsus 1/CP.16 (Cancúni kokkulepped).

² Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljanda hindamisaruande põhjal.

³ Euroopa Ülemkogu 29. ja 30. oktoobri 2009. aasta järeldused ja Euroopa Parlamendi 4. veebruari 2009. aasta resolutsioon (2008/215(INI)).

⁴ KOM(2010) 2020 (lõplik).

⁵ Direktiiv 2003/87/EÜ ja otsus 406/2009/EÜ.

⁶ KOM(2011) 144 (lõplik).

⁷ MARPOLi VI lisa muudatus.

ELi tegutsemisvõitlused

Laevandusest pärinevate CO₂ heitkoguste prognoositav suurenemine on vastuolus ELi eesmärkidega ning mõjutab negatiivselt kliimamuutusi. Lisaks on rahvusvaheline meretransport ELi tasandil ainus transpordiliik, mis ei ole hõlmatud ELi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kohustusega, mis nõuab kõigilt ülejäänud sektoritelt lisajõupingutust.

Nõukogu ja parlament meenutasid 23. aprillil 2009. aastal vastu võetud kliima- ja energiapaketi raames võetud tegutsemiskohustust: „*Kui 31. detsembriks 2011 ei ole liikmesriigid heaks kiitnud rahvusvahelist lepingut, mis kaasaks rahvusvahelisest meretranspordist tekkivad heitkogused lepingu heitkoguste vähendamise eesmärkidesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raames, või kui ühendus ei ole ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni raames sellist lepingut heaks kiitnud, peaks komisjon tegema ettepaneku kaasata rahvusvahelisest meretranspordist tekkivad heitkogused ühtlustatud korra kohaselt ühenduse heitkoguste vähendamise kohustusse, et ettepanekus sisalduv õigusakt jõustuks 2013. aastaks. Selline ettepanek peaks piirama kahjulikku mõju ühenduse konkurentsivõimele, võttes arvesse võimalikku kasu keskkonnale.*”⁸

Osutatud tähtaeg on möödunud, ilma et oleks võetud piisavalt rahvusvahelisi meetmeid. Vaatamata energiatõhususe indeksi (EEDI) kasulikkusele, ei too üksnes selle kasutuselevõtmine tõenäoliselt kaasa heitkoguste absoluutväärtuse vähenemist võrdlusaastatega võrreldes, kui liiklus kasvab prognoositult. Seetõttu teeb komisjon ettevalmistusi, et rahvusvahelisest meretranspordist tekkivat kasvuhoonegaaside heidet vähendada.

Vajadus vähendada meretranspordi kasvuhoonegaaside heidet etapiviisiliselt

Praeguse seisuga ei ole ELiga seotud meretranspordist tekkiva CO₂ ja muude kasvuhoonegaaside täpne kogus nende heitkoguste puuduliku mõõtmise ja vähese aruandluse tõttu teada. Mõju hindamise ja sidusrühmadega konsulteerimise (vt punkt 2) käigus jõuti järeldusele, et igasuguse ELi tasandil või üle maailma kohaldatava turupõhise meetme või tõhususnõude rakendamine eeldab usaldusväärset seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi, et meretranspordist tekkivate kasvuhoonegaaside heitkogused kindlaks teha.

Lisaks peaks usaldusväärne seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem aitama kõrvaldada turutõkked, eriti laevade tõhusust käsitleva teabe vähesusega seotud turutõkked. Mõju hindamise tulemuste põhjal eeldatakse, et seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamine vähendab kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumiga võrreldes kuni 2 % ning summaarsed netokulud vähenevad kuni 1,2 miljardi euro võrra.

Kui esimese sammuna võetakse kasutusele seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem, saab pühendada rohkem aega heitkoguste vähendamise eesmärkide, turupõhiste meetmete ja tõhususnõuete kokkuleppimisele ja vastavate otsuste langetamisele, et saavutada heite vähenemine võimalikult väikeste kuludega. Eriti kehtib see IMOs toimivate rahvusvaheliste kõneluste kohta.

Kuna komisjoni selge eelistus kuulub rahvusvahelisel tasandil võetavatele meetmetele, peaks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem olema ülemaailmse seire, aruandluse ja kontrolli

⁸ Otsuse 406/2009/EÜ põhjendus 2 ja direktiivi 2009/29/EÜ põhjendus 3.

rakendamisel eeskujuks ning aitama rahvusvahelisi kõnelusi kiirendada. Seda arvestades esitatakse IMO-le vajaduse korral asjakohaseid avaldusi. Pärast ülemaailmse süsteemi kohta otsuse tegemist tuleks ettepanekus kavandatavat määrust muuta, et viia ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem vastavusse ülemaailmse süsteemiga.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Sidusrühmadega konsulteerimine

IMO teises kasvuhoonegaaside uuringus aastast 2009⁹ ning CE Delfti 2009. aasta uuringus¹⁰ nimetatud poliitikavalikute läbivaatamiseks moodustati Euroopa II kliimamuutuste programmi (ECCP) raames vastav töörühm (WG6). Töörühm on võimaldanud pidada ka ametlikke tehnilisi konsultatsioone sidusrühmadega ning andnud oma panuse toetuse saamise väljastpoolt, nt vähendades võimalike poliitikavalikute arvu. 2011. aastal korraldati kolm kahepäevast kohtumist enam kui saja osalejaga riikide valitsusasutustest, EList, rahvusvahelistest laevandusühendustest, muudest ühingutest ja vabaihendustest. Kohtumiste protokollid, taustadokumendid ja ettekanded on saadaval komisjoni avaliku teabe veebisaidil¹¹.

Lisaks moodustas komisjon kõrgetasemelise aruteluplatvormi, kutsudes kokku meretranspordi tippspetsialiste, võimaldamaks neil pidada strateegilisi arutelusid otse asepresident Kallase ja volinik Hedegaardiga. Kohtumised toimusid 3. veebruaril 2011, 28. juunil 2011 ja 7. novembril 2011.

19. jaanuarist kuni 12. aprillini 2012 ehk 12 nädala jooksul toimus internetipõhine avalik konsultatsioon. Avaliku konsultatsiooni algus kuulutati välja pressiteatega. Komisjon viis avaliku konsultatsiooni läbi vastavalt huvitatud isikutega konsulteerimise üldpõhimõtetele ja miinimumnõuetele.

Konsultatsioon kinnitas, et IMO sõlmitavat ülemaailmset kokkulepet peetakse pikas perspektiivis parimaks võimaluseks, et vähendada laevandussektoris kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Euroopa tasandil vastu võetava meetme suhtes valitses üldine seisukoht, et kõigile Euroopa sadamaid kasutavatele laevadele peaksid kehtima võrdsed tingimused. Samuti ollakse suures osas üksmeelel, et igasuguse turupõhise meetme või tõhususnõudega peab kaasnema läbipaistev ja usaldusväärne heitkoguste seire. Selline seiresüsteem ei tohiks tekitada liigset halduskoormust ning peaks tagama täpse aruandluse. Rohkem tulemusi on avaldatud komisjoni veebisaidil¹².

Viimane sidusrühmade kohtumine, kus keskenduti ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kavandamisele, toimus 5. detsembril 2012. Sellel osales 120 laevandussektori, vabaihenduste, liikmesriikide ja kolmandate riikide esindajat. Kohtumisel leidis kinnitust vajadus seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi järele, sest usaldusväärsed andmed CO₂ heitkoguste kohta seni puuduvad. Laevandussektoris on juba tehtud mitu algatust kütusekulu, CO₂ heitkoguste ja energiatõhususe mõõtmiseks ning vastavate aruannete esitamiseks. Osalejad olid suures osas üksmeelel, et seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem peaks halduskoormuse vähendamiseks

⁹ IMO teine kasvuhoonegaaside uuring, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm.

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm.

põhinema rahvusvaheliste konventsioonidega nõutaval ning laevade pardal juba olemasoleval teabel. Kohtumise ettekanded ja järeldused on avaldatud komisjoni veebisaidil¹³.

Mõju hindamine

Mõjuhinnangus analüüsitakse ja võrreldakse mitut turupõhiste meetmete poliitikavalikut ning üksnes seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kasutamise võimalust. Põhijäreldused on järgmised.

- Heitkoguste vähendamise kulutõhusate meetmete rakendamist takistavad põhilised turutõkked on järgmised:
 - (i) puuduv usaldusväärne teave laevade kütusesäästlikkuse või laevade moderniseerimise tehnoloogia kohta;
 - (ii) puuduvad rahastamisvõimalused laevade tõhususse investeerimiseks;
 - (iii) huvide lahknevus, st laevade tõhususse investeerimine ei tooks kasu laevaomanikele, sest laevade töö korralduse tõttu maksavad kütuse eest sageli laevaoperaatorid.

Nimetatud turutõkete kõrvaldamine on mis tahes konkreetse meetme eduka rakendamise põhieeldus.

- Laevanduses on võimalik heitkoguseid oluliselt vähendada mitmesuguste tehniliste ja töökorralduslike meetmetega, mille peamine eesmärk on parandada laevade energiatõhusust. Enamiku selliste tehniliste või töökorralduslike meetmete eeldatav kulu on väiksem kui nendega saavutatav kokkuhoid kütusekulult.
- Kõik analüüsitud poliitikavalikud avaldavad kokkuvõttes positiivset mõju keskkonnale (CO₂ ja muu heite vähendamine), majandusele (meretranspordi kulude üldine vähenemine) ja ühiskonnale (vähem SO_x ja tahkete osakeste heitest tingitud terviseprobleeme, töökohtade loomine).
- Heitkoguste vähendamise ja kulude kokkuhoiu poolest võivad kõige kasulikumaks osutada kahte liiki hüvitusfondid (kindla CO₂ hinnaga osamaksepõhine fond ning kaudse hinnakujunduse ja kindla heitkoguste vähendamise eesmärgiga eesmärgipõhine fond) ja meretranspordi heitkogustega kauplemise süsteem.

Eelduste kohaselt võiksid sellised meetmed aidata kõige paremini turutõkkeid kõrvaldada ning vähendada heitkoguseid 2005. aastaga võrreldes 2030. aastaks umbes 10 %. Turutõkete täielik kõrvaldamine võiks tähendada laevandussektorile märkimisväärset kulude kokkuhoidu (2030. aastal kuni 12 miljardit eurot ning keskmiselt kuni 5 miljardit eurot aastas). Olulised kokkuhoiuvõimalused peituvad olemasoleva kütusesäästutehnoloogia rakendamises selles sektoris nii, et tegelikud kulud vähenevad. Koos töökorralduslike meetmetega aitab see CO₂ heitkoguseid veelgi vähendada.

- Ainult seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi juurutamine vähendaks heitkoguseid väiksemal määral: 2030. aastaks hinnanguliselt kuni 2 % (võrdlustasemega võrreldes), mis tooks 2030. aastal kaasa kulude vähenemise kuni 1,2 miljardit eurot (keskmiselt ligikaudu 900 miljonit eurot aastas). See aitab kõrvaldada teabe puudumisega seotud turutõkked, kuna saadakse andmeid kütusekulu kohta ning

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm.

juhtkondade tasemel suureneb teadlikkus väiksema kütusekulu arvel saavutatavast kokkuhoiust. Süsteemi rakendamise hinnanguline kulu on ligikaudu 26 miljonit eurot aastas (kui jätta välja laevad kogumahutavusega alla 5 000). Selle valikuvõimaluse tulude ja kulude üldine suhe on väga soodne.

Kõik tulemused on esitatud ettepanekule lisatud mõjuhinnangus.

Kavandatud meetmete kokkuvõte

Määruse põhieesmärk on luua laevade CO₂-heite Euroopa seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem esimese sammuna heite järkjärgulisel vähendamisel. Kaasnevate halduskulude vähendamiseks ning samas usaldusväärsete tulemuste tagamiseks on seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kavandatud nõuded lihtsad ja lühikesed. Eesmärk on maksimaalselt ära kasutada andmeid, mis on laevade pardal juba olemas.

Seega oleksid kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemil järgmised tegevuspõhimõtted.

- Keskenduda CO₂-le kui põhilisele laevade tekitatud kasvuhoonegaasile ning kliimaga seotud muule teabele, näiteks andmed tõhususe kohta, mis aitaks kõrvaldada heitkoguste vähendamise kulutõhusate meetmete rakendamist takistavad turutõkked ning viia seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem kooskõlla IMO s peetavate aruteludega olemasolevate laevade tõhususenõuete kohta.
- Arvutada aastane CO₂ heitkogus kütusekulu, kütuseliigi ja energiatõhususe põhjal, kasutades logiraamatutes, päevaaruannetes ja kütusemahuti saatelehtedel olevaid andmeid.
- Kasutada heitearuannete kontrollimiseks ja nõuetele vastavuse tunnistuste väljastamiseks struktuure ja asutusi, mis on merendussektoris juba olemas, eelkõige tunnustatud organisatsioone.
- Jätta reguleerimisalast välja väikeheiteteketajad (laevad kogumahutavusega alla 5 000), mis moodustavad umbes 40 % kõigist laevadest, kuid mille arvele jääb ainult 10 % koguheitest.

Põhimõtteliselt hõlmaks seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem ka muude kasvuhoonegaaside, kliimat mõjutavate ainete ja õhusaasteainete, näiteks SO_x ja NO_x heidet. Selline terviklik meetod võimaldaks koguda suure hulga olulist keskkonnaalast teavet ning kasutada samal ajal laevandussektori ja avaliku sektori asutuste huvides ära tekkivat sünergiat. Kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi, mis põhineb laevade pardal juba olemas olevatel dokumentidel ja seadmetel, ei oleks siiski võimalik kasutada muu kui CO₂-heite mõõtmiseks. Lisaks ei saa muude heidete mõõtmiseks vajalikke seadmeid pidada piisavalt usaldusväärseks ning neid ei turustata merel kasutamiseks. Seetõttu tuleks kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi praeguses etapis rakendada ainult CO₂-heite suhtes. Hiljem võib selle kasutusala uuesti läbi vaadata.

Geograafiliselt hõlmaks seire põhimõtteliselt kõiki järgmistel marsruutidel liikuvaid laevu (olenemata sellest, mis lipu all nad sõidavad):

- ELi sisereisid;
- reisid viimasest ELi välisest sadamast esimesse ELi sadamasse (saabuvad reisid);
- reisid ELi sadamast esimesse ELi välisesse sadamasse (väljuvad reisid).

Täitmistsükkel põhineb standardmeetodil. Kavakohaselt võetakse kasutusele lihtne meetod ning komisjonile määratakse piiratud arv ülesandeid, mille täitmisel abistab teda Euroopa

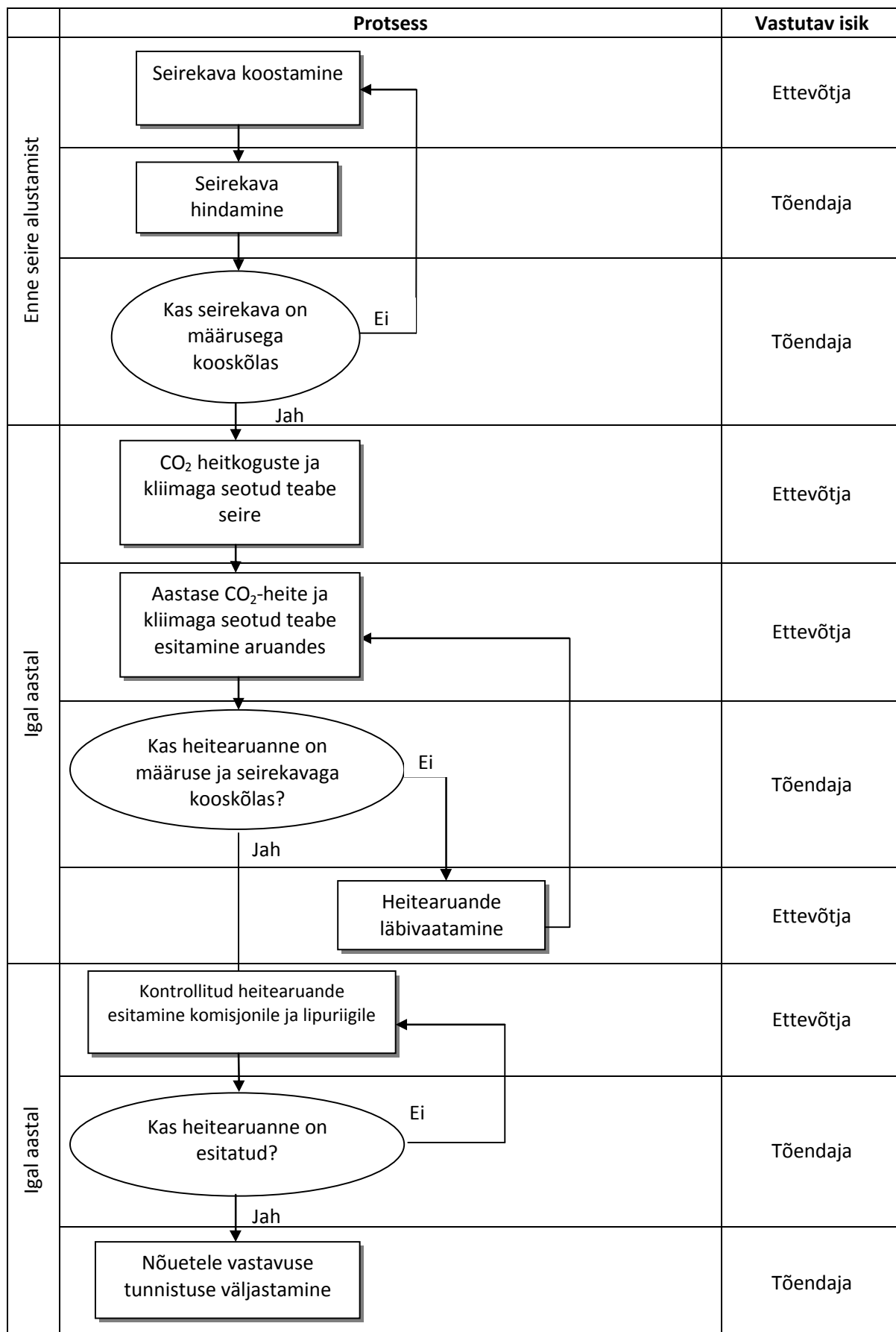
Meresõiduohutuse Amet (EMSA). Seirekavade ja heitearuannete kontrollimise, laevaomanike ja operaatoritega suhtlemise ning nõuetele vastavuse tunnistuste väljastamise ülesandeid täidaksid akrediteeritud kolmandast isikust tõendajad. Sellistel asutustel, kelle hulka võivad kuuluda ka tunnustatud asutused, on juba suured kogemused ning neil on oluline roll meresõiduohutuse tagamisel. Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemist tulenevate kohustuste täitmise tagaksid liikmesriigid, täpsemalt sadamariigi asutused, kes kasutaksid sealjuures olemasolevaid lipuriigi ja sadamariigi kontrollimehhanisme ja komisjoni avaldatud andmeid.

Kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi saaks vaid väheste muudatustega teisendada ülemaailmseks süsteemiks, kuna selles kasutatakse rahvusvaheliselt nõutavaid dokumente ja olemasolevaid struktuure, nagu lipuriigi ja sadamariigi ametiasutused ja klassifikatsiooniühingud.

Kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamise hõlbustamiseks on vaja täpsemaid reegleid kontrolli ja tõendajate akrediteerimise kohta. Lisaks tuleks teaduslike tõendite ja muutuvate rahvusvaheliste standardite põhjal läbi vaadata nelja seiremeetodi kirjeldus ning kliimaga seotud muu teabe, näiteks tõhususenäitajate piiritlus, mis on esitatud kavandatava määruse I ja II lisas. Selleks tuleks anda komisjonile volitused võtta vastu asjaomaseid delegeeritud õigusakte.

Seirekavade ettevalmistamise, aruandluse ning heitkoguste ja kliimaga seotud muu teabe kontrollimise lihtsustamiseks kasutatakse elektroonilisi vorme. Komisjon koostab ja võtab sellised vormid vastu rakendusaktide alusel.

Seire-, aruandlus- ja kontrolliprotsessi etappe on kujutatud järgmisel joonisel.



3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

Õiguslik alus

Seadusandliku ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 192 lõige 1. Ettepanekuga taotletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 191 lõike 1 kohast õiguspärasest eesmärgi, milleks on kliimamuutuste vastu võitlemine. Seadusandliku ettepanekuga soovitakse tagada laevade põhjustatud kasvuhoonegaaside heitkoguste seire ja aruandlus, et parandada kliimamuutustega seoses võetud ELi kohustuste raames tehtavate poliitikavalikute ja otsuste jaoks vajaliku teabe kättesaadavust ning tekitada motivatsiooni heite vähendamiseks. Nimetatud eesmärki ei ole võimalik saavutada seadusandlikust ettepanekust vähem piiravate vahenditega.

Subsidiaarsuse põhimõte

Et ELi tasandi meetmed oleksid põhjendatud, tuleb järgida subsidiaarsuse põhimõtet.

(a) Probleemi piiriülene olemus (vajalikkuse hindamine)

Kliimamuutuste ja meretranspordi piiriülene olemus on oluline tegur, mille põhjal otsustada, kas ELi tasandi meetmeid on vaja. Ainult riiklikest meetmetest ei piisaks transpordipoliitika valges raamatus esitatud eesmärkide saavutamiseks. Seetõttu peab EL looma rahvusvaheliste ja ELi nõuete täitmist soodustava raamistiku, tagades meretranspordi kasvuhoonegaaside heite ühtlustatud seire, aruandluse ja kontrolli.

(b) Tõhususe hindamine (lisaväärtus)

Tänu tõhususele kaasneksid ELi tasandi meetmetega selged eelised võrreldes liikmesriikide tasandi meetmetega. Kuna kliimamuutustega seotud üldised kohustused, kaasa arvatud transpordipoliitika valges raamatus esitatud eesmärk vähendada 2050. aastaks meretranspordis tekkivaid heitkoguseid, on võetud ELi tasandil, on tõhus töötada seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi jaoks vajalikud eeskirjad samuti välja sellel tasandil. Lisaks tagab kõnealune õiguslik raamistik tõhususe tänu sellele, et ühtlustatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kasutatakse ka eri liikmesriikide sadamate vahel toimuvate reiside puhul, mis moodustavad umbes 90 % ELi liikmesriikide sadamaküllastustest. Samuti võivad ELi tasandi meetmed hoida ära siseturu konkurentsimoonutusi, tagades võrdsed keskkonnaalased piirangud kõigile ELi sadamaid küllastavatele laevadele.

Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Selles piirdutakse üksnes meetmetega, mis on vajalikud laevade kasvuhoonegaaside heite kohta usaldusväärsete andmete kogumiseks. Lisaks põhineb kavandatava määruse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi meetod laevade pardal juba praegu olemasoleval teabel. Selle kogumiseks ei ole vaja lisaseadmeid.

Kavandatud meetme proportsionaalsus tagatakse ka sellega, et keskendutakse CO₂-heitele, mis moodustab umbes 98 % laevandussektori kasvuhoonegaaside heitest, ja suurtele laevadele, mille kogumahutavus on rohkem kui 5 000. Sellega jäävad määruse reguleerimisalast välja peaaegu pooled neist umbes 19 000 laevast, mille kogumahutavus on

üle 300 ja mis 2010. aastal ELi sadamaid külastasid,¹⁴ kuid samas on hõlmatud ligikaudu 90 % laevade põhjustatud koguheitest.

4. MÕJU EELARVELE

Määrusele lisatud finantsselgituse kohaselt rakendatakse määrust olemasolevate eelarvehendite arvelt ning see ei avalda mõju mitmeaastasele finantsraamistikule. Eelduste kohaselt tekib vähesel määral, umbes 0,5 miljoni euro ulatuses IT arenduskulusid, mis on seotud Euroopa Meresõiduohutuse Ameti hallatava olemasoleva töövahendi kohandamisega. Euroopa Meresõiduohutuse Ameti osalus sõltub sellest, kas ameti nõukogu kiidab vastava lisäülesande võtmise heaks.

5. MUU TEAVE

Ülevaatus- / läbivaatusklausel

Ettepanek sisaldab sätet, mis lubab komisjonil kõnealust määrust edasiste rahvusvaheliste arengusuundade raames läbi vaadata. Eelkõige peetakse silmas ülemaailmse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi vastuvõtmist IMOs. Sellisel juhul tuleb kavandatav määrus läbi vaadata ja seda vajaduse korral muuta, et viia selle seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi käsitlevad sätted kooskõlla rahvusvahelise süsteemiga.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidiheite seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹⁵

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,¹⁶

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Kliima- ja energiapaketi,¹⁷ milles kutsutakse kõiki majandussektoreid, sealhulgas rahvusvahelist merelaevandust, üles aitama kaasa selles esitatud heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamisele, antakse selge volitus: „Kui 31. detsembriks 2011. aastaks ei ole liikmesriigid heaks kiitnud rahvusvahelist lepingut, mis kaasaks rahvusvahelisest meretranspordist tekkivad heitkogused lepingu heitkoguste vähendamise eesmärkidesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raames, või kui ühendus ei ole ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni raames sellist lepingut heaks kiitnud, peaks komisjon tegema ettepaneku kaasata rahvusvahelisest meretranspordist tekkivad heitkogused ühtlustatud korra kohaselt ühenduse heitkoguste vähendamise kohustusse, et ettepanekus sisalduv õigusakt jõustuks 2013. aastaks. Selline ettepanek peaks piirama kahjulikku mõju ühenduse konkurentsivõimele, võttes arvesse võimalikku kasu keskkonnale.”
- (2) 2011. aasta juulis võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) vastu tehnilised ja töökorralduslikud meetmed, eelkõige uute laevade energiatõhususe indeks (EEDI) ja laevade energiatõhususe juhtimiskava (SEEMP), millega küll vähendatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste eeldatavat kasvu, kuid millest üksi ei piisa rahvusvahelisest laevandusest pärit kasvuhoonegaaside absoluutse heitkoguse vähendamiseks sellisel määral, et see aitaks saavutada ülemaailmset eesmärki, mille kohaselt globaalne soojenemine ei tohi ületada 2 °C.

¹⁵ ELT C , , lk .

¹⁶ ELT C , , lk .

¹⁷ Otsus 406/2009/EÜ ja direktiiv 2009/29/EÜ.

- (3) Vastavalt IMO andmetele saaks laevade energiakulu ja CO₂-heidet töökorralduslike meetmete ja olemasolevate tehnoloogiliste vahendite rakendamisega vähendada kuni 75 % võrra. Suurt osa kõnealustest meetmetest võib pidada kulutõhusaks, sest väiksem kütusekulu kompenseerib kõik tegevuse ümberkorraldamise või investeringutega seotud kulud.
- (4) Parim võimalus vähendada laevanduse süsinikdioksiidi heidet ELi tasandil on jätkuvalt laevade kütusekulul põhineva CO₂ heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli süsteemi loomine, mis oleks esimene samm meretranspordist pärit heite lisamisel ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamise kohustusse.
- (5) Kasvuhoonegaaside heidet ja kütusekulu vähendavate meetmete vastuvõtmist takistavad turutõkked, näiteks puuduv usaldusväärne teave laevade kütusesäästlikkuse või nende moderniseerimiseks kasutatavate tehnoloogiliste vahendite kohta, puuduvad rahastamisvõimalused laevade tõhususse investeerimiseks ning huvide lahknevus, st laevade tõhususse investeerimine ei tooks kasu laevaomanikele, kuna kütuse eest maksavad laevaoperaatorid.
- (6) Sidusrühmadega konsulteerimise ja rahvusvaheliste partneritega peetud arutelude tulemustest nähtub, et meretranspordist pärit heite lisamisel ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamise kohustusse tuleb tegutseda järk-järgult, luues esimese sammuna usaldusväärse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi meretranspordist pärit CO₂ heitkoguste jaoks ning määrates hiljem vastavate heitkoguste hinnad. Selliselt tegutsemine aitab teha olulisi edusamme rahvusvahelisel tasandil, et leppida kokku kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkides ning lisameetmetes, mis aitaksid kõnealuseid eesmärke saavutada võimalikult väikeste kuludega.
- (7) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kasutuselevõtmine vähendab heitkoguseid praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumiga võrreldes eeldatavalt kuni 2 % ning aitab 2030. aastaks vähendada kulusid netosummas kokku kuni 1,2 miljardit eurot, kuna see võib aidata kõrvaldada turutõkkeid, eelkõige laevade tõhusust käsitleva teabe puudumisega seotud turutõkkeid. Kõnealune transpordikulude vähenemine peaks soodustama rahvusvahelist kaubandust. Lisaks eeldab igasuguse ELi tasandil või üle maailma kohaldatava turupõhise meetme või tõhususnõude rakendamine usaldusväärset seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi. Samuti võimaldab see saada usaldusväärseid andmeid, mille põhjal määrata heitkoguste vähendamise täpsed eesmärgid ning hinnata meretranspordi panust vähese CO₂-heitega majanduse saavutamisse.
- (8) Seire alla peaksid kuuluma kõik ELi sisereisid, kõik viimasest ELi välisest sadamast esimesse ELi sadamasse saabuvad reisid ning kõik ELi sadamast esimesse ELi välisesse sadamasse väljuvad reisid. Samuti peaks seire hõlmama ELi sadamates, kaasa arvatud kai ääres seismise või sadamas liikumise ajal tekkivat CO₂-heidet, eriti juhul, kui sellise heite vähendamiseks või ärahoidmiseks on olemas erimeetmed. Kõnealuseid eeskirju tuleks kohaldada võrdselt kõigi laevade suhtes nende lipust olenemata.
- (9) Kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem tuleks kehtestada määruse vormis, võttes arvesse koostatud sätete keerukat ja äärmiselt tehnilist iseloomu ning vajadust, et kogu ELis kohaldatavad ühtsed eeskirjad vastaksid meretranspordi rahvusvahelisele iseloomule, arvestades et liikmesriikide sadamaid külastab eeldatavalt suur hulk laevu, samuti selleks, et hõlbustada süsteemi rakendamist kogu ELis.

- (10) ELi usaldusväärne laevapõhise seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem peaks põhinema ELi sadamatesse saabuvatel ja sealt väljuvatel reisidel tarbitud kütusest tekkinud heitkoguste arvutamisel, sest laevade kütusepaakide suure mahutavuse tõttu ei saa kütuse müügiandmete põhjal nimetatud konkreetse perioodi kütusekulu täpselt hinnata.
- (11) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem peaks hõlmama ka kliimaga seotud muud teavet, mis võimaldab teha kindlaks laevade tõhusust või täiendavalt analüüsida heitkoguste tekke põhjuseid. Selline ulatus viib ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kooskõlla ka rahvusvaheliste algatustega, mille eesmärk on kehtestada olemasolevatele laevadele tõhususnõuded, mis hõlmaksid ka töökorralduslikke meetmeid, ning aitab kõrvaldada teabe puudumisega seotud turutõkked.
- (12) Selleks et vähendada laevaomanike ja operaatorite, eriti väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate halduskoormust ning optimeerida seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kasu ja kulude vahekorda viisil, mis võimaldaks süsteemiga siiski hõlmata valdavalt osa meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitest, tuleks seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi eeskirju kohaldada ainult suurte heitkoguste tekitajatele. Üksikasjaliku objektiivse analüüsi põhjal, mis hõlmas ELi sadamatesse saabuvate ja sealt väljuvate laevade suurust ja heitkoguseid, valiti alampiiriks kogumahutavus 5 000. Laevad kogumahutavusega üle 5 000 moodustavad ligikaudu 55 % ELi sadamaid külastavatest laevadest ja tekitavad umbes 90 % sellega seotud heitest. Selle mittediskrimineeriva alampiiriga tagataks, et kõige olulisemad heitetekitajad on süsteemiga hõlmatud. Madalam alampiir tekitaks suurema halduskoormuse, kõrgema alampiiri tõttu aga oleks hõlmatud vähem heitkoguseid, mis vähendaks süsteemi keskkonnaalast tõhusust.
- (13) Laevaomanike ja operaatorite halduskoormuse täiendavaks vähendamiseks tuleks seire-eeskirjades keskenduda CO₂-le, mis on selgelt kõige olulisem meretranspordil tekkiv kasvuhoonegaas ja moodustab kuni 98 % kõnealuse sektori kasvuhoonegaaside koguheitest.
- (14) Eeskirjades tuleks arvestada praeguste nõuete ja teabega, mis on laevade pardal juba olemas. Seetõttu tuleks anda laevaomanikele võimalus valida üks järgmisest neljast seiremeetodist: kütusemahuti saatelehtede kasutamine, punkri kütusepaagi kontroll, asjaomaste põlemisprotsesside voolumõõturid või heitkoguste otsene mõõtmine. Tehtud valik tuleks dokumenteerida laevapõhises seirekavas, milles esitatakse ka täpsemad üksikasjad valitud meetodi kohaldamise kohta.
- (15) Iga ettevõtjat, kes vastutab mereveoga tegeleva laeva eest kogu aruandeperioodil, tuleks lugeda vastutavaks kõigi asjaomase aruandeperioodiga seotud seire- ja aruandlusnõuete täitmise eest. See hõlmab ka rahuldavalt kontrollitud seirearuande esitamist. Omandi ülemineku korral vastutab uus omanik ainult nende seire- ja aruandluskohustuste täitmise eest, mis on seotud selle aruandeperioodiga, mille jooksul toimus omandi üleminek. Kõnealuste kohustuste täitmise lihtsustamiseks peaks uus omanik saama viimase seirekava ning vajaduse korral nõuetele vastavuse tunnistuse koopia. Omandi üleminekuuga peaks kaasnema ka seirekava muutmine, et uus laevaomanik saaks ise sobiva seiremeetodi valida.
- (16) Muud kasvuhoonegaasid, kliimat mõjutavad ained ja õhusaasteained peaksid praeguses etapis ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemist välja jääma, et ei tekiks kohustust paigaldada ebapiisava usaldusväärsusega ja vähe turustatavaid

mõõteseadmeid, mis võiks takistada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamist.

- (17) Laevaomanike ja operaatorite halduskoormuse vähendamiseks tuleks aruandlust ja aruannetes esitatud teabe avaldamist korraldada aastapõhiselt. Heitkoguste, kütusekulu ja tõhususega seotud teabe avaldamise piiramine aasta keskmiste ja koondnäitajatega peaks lahendama ka konfidentsiaalsusega seotud probleemid. Komisjonile esitatud andmed tuleks siduda statistikaga sellisel määral, et andmed oleksid kasutatavad Euroopa statistika arendamise, koostamise ja levitamise eesmärgil vastavalt komisjoni 17. septembri 2012. aasta otsusele 2012/504/EL Eurostati kohta¹⁸.
- (18) Akrediteeritud tõendajate tehtav kontroll peaks tagama, et seirekavad ja heitearuanded vastavad tegelikkusele ning on kooskõlas käesolevas määruses esitatud nõuetega. Kontrolli lihtsustava olulise elemendina peaksid tõendajad kontrollima andmete usaldusväärsust, võrreldes aruannetes esitatud andmeid laeva jälgimisandmetel ja omadustel põhinevate hinnanguliste andmetega. Selliseid hinnanguid võib koostada komisjon. Tõendajad peaksid olema sõltumatud ja pädevad füüsilised või juriidilised isikud, kelle on akrediteerinud riiklikud akrediteerimisasutused, mis on asutatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrusele (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93¹⁹.
- (19) Tõendaja väljastatud nõuetele vastavuse tunnistust tuleks hoida laeva pardal, et tõendada seire-, aruandlus- ja kontrollkohustuste täitmist. Tõendajad peaksid kõnealuste tunnistuste väljastamisest komisjonile teatama.
- (20) Meresõiduohutusega seotud sarnaste ülesannete täitmisel saadud kogemustest lähtuvalt peaks Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) komisjoni teatavate ülesannete täitmisel toetama.
- (21) Käesoleva määruse nõuete täitmata jätmine peaks kaasa tooma sanktsioonid. Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga seotud kohustuste täitmine tuleks tagada olemasolevate vahenditega, mis on kehtestatud seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiviga 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta²⁰ ning direktiiviga 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli,²¹ ning samuti teabega nõuetele vastavuse tunnistuste väljastamise kohta. Komisjon peaks lisama laeva seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile vastavust kinnitava tunnistuse direktiivi 2009/16/EÜ artikli 13 lõikes 1 osutatud tõendite ja dokumentide loendisse.
- (22) Direktiiviga 2009/16/EÜ nähakse ette laevade kinnipidamine juhul, kui nende pardal puuduvad kohustuslikud tõendid. Kui laev ei ole seire- ja aruandluskohustusi täitnud rohkem kui ühe aruandeperioodi jooksul, on siiski asjakohane näha ette võimalus laev välja saata. Nimetatud võimalust tuleks kohaldada selliselt, et olukorda oleks võimalik mõistliku aja jooksul parandada.
- (23) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2013. aasta määrust (EL) nr 525/2013 kasvuhoonegaaside heite seire- ja aruandlusmehhanismi ning kliimamuutusi käsitleva

¹⁸ ELT L 251, 18.9.2012, lk 49.

¹⁹ ELT L 218, 13.8.2008, lk 30.

²⁰ ELT L 131, 28.5.2009, lk 132.

²¹ ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

muu olulise siseriikliku ja liidu teabe esitamise kohta²² tuleks muuta, et kehtestada liikmesriikidele käesoleva määruse kohased nõuded meretranspordist pärit CO₂-heite seire ja aruandluse kohta.

- (24) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem peaks olema ülemaailmse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamisel eeskujuks. Ülemaailmne seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem oleks eelistatav, kuna see oleks suurema kohaldamisala tõttu tõhusam. Sellega seoses peaks komisjon jagama IMO ja muude asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonidega korrapäraselt asjakohast teavet käesoleva määruse rakendamise kohta ning IMO-le tuleks esitada asjakohaseid avaldusi. Kui ülemaailmse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi vastuvõtmises jõutakse kokkuleppele, peaks komisjon ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi läbi vaatama eesmärgiga viia see ülemaailmse süsteemiga kooskõlla.
- (25) Et kasutada ära parimaid tavaid ja teaduslikke tõendeid, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, mis on seotud laevade CO₂-heite seire ja aruandluse teatud tehniliste aspektide läbivaatamisega või heitearuannete kontrolli ja tõendajate akrediteerimise eeskirjade täpsustamisega. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (26) Komisjonile tuleks anda rakendamisvolitused tagamaks, et heitkoguste ja kliimaga seotud muu teabe komisjonile ja seotud liikmesriikidele sidusaks esitamiseks kasutatavate automaatsüsteemide ja elektrooniliste standardvormide kasutamise tingimused oleksid ühtsed. Osutatud vajalikke rakendamisvolitusi tuleks kasutada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusele (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes²³.
- (27) Kavandatud meetme eesmärki, nimelt laevade CO₂-heite seiret, aruandlust ja kontrolli kui esimest sammu nimetatud heite järkjärgulisel vähendamisel, ei ole meretranspordi rahvusvahelise olemuse tõttu võimalik piisaval määral saavutada liikmesriikide iseseisva tegevusega ning seega on seda meetme ulatuse ja mõju tõttu parem teha ELi tasandil. EL võib võtta meetmeid Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (28) Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kehtestamise eeskirjad peaksid olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiviga 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta²⁴ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrusega

²² ELT L 165, 18.6.2013, lk 13–40.

²³ ELT L 251, 18.9.2012, lk 49.

²⁴ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

(EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta²⁵.

- (29) Käesolev määrus peaks jõustuma 1. juulil 2015. aastal, et jätta liikmesriikidele ja asjaomastele sidusrühmadele piisavalt aega määruse tõhusaks kohaldamiseks vajalike meetmete võtmiseks enne esimese aruandeperioodi algust 1. jaanuaril 2018. aastal,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK
ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvatelt, seal viibivatelt või sealt lahkuvatelt laevadelt pärit süsinikdioksiidi (CO₂) heitkoguste ja kliimaga seotud muu teabe täpse seire, aruandluse ja kontrolli eeskirjad eesmärgiga edendada meretranspordist pärit CO₂-heite kulutõhusat vähendamist.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5 000, seoses heitkogustega, mis tekivad nende reisidel viimasena külastatud sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse, liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast järgmisena külastatavasse sadamasse ja nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates sadamates.
2. Käesolevat määrust ei kohaldata sõjalaevade, mereväe abilaevade, kalapüügi- või -töötlemislaevade, lihtsa ehitusega puidust laevade, mehaanilise jõuajamita laevade ega valitsusasutuste laevade suhtes, mida kasutatakse mittekaubanduslikel eesmärkidel.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (a) „heide” – CO₂ eraldumine atmosfääri artiklis 2 osutatud laevadelt;
- (b) „külastatav sadam” – sadam, kus laev peatub kauba lastimiseks või lossimiseks või reisijate pealevõtmiseks või maale laskmiseks, välja arvatud üksnes kütuse tankimise, varude täiendamise ja/või meeskonna vahetamise eesmärgil tehtavad peatused;
- (c) „ettevõtja” – artiklis 2 osutatud laeva omanik või mis tahes muu isik, näiteks juht või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest;

²⁵ EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

- (d) „kogumahutavus” – kogumahutavus, mis arvutatakse vastavalt 1969. aasta rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni 1. lisas esitatud mahutavuse mõõtmise eeskirjadele;
- (e) „tõendaja” – kontrolli teostav õigussubjekt, kelle riiklik akrediteerimisasutus on akrediteerinud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 765/2008²⁶ ning käesolevale määrusele;
- (f) „kontrollimine” – tõendaja tegevus, millega ta hindab ettevõtja esitatud dokumentide vastavust käesolevast määrusest tulenevatele nõuetele;
- (g) „kliimaga seotud muu teave” – laevade kütusekulu, transporditöö ja energiatõhususega seotud teave, mis võimaldab analüüsida heitkoguste suundumusi ja hinnata laevade tulemusnäitajaid;
- (h) „heitekoefitsient” – kasvuhoonegaasi keskmine heitemäär võrreldes lähtevoo tegevusandmetega, eeldades täielikku oksüdeerumist põlemisel ja täielikku muundumist kõigi teiste keemiliste reaktsioonide puhul;
- (i) „mõõtemääramatus” – parameeter, mis on seoses sellise koguse määramistulemusega, mis iseloomustab teatud kogusele mõistlikult omistatavate väärtuste dispersiooni, kaasa arvatud nii süstemaatiliste kui ka juhuslike tegurite mõju, ja mida väljendatakse protsentides ning mis kajastab keskmise väärtuse ümbruses olevat usaldusvahemikku ja mis hõlmab 95 % saadud väärtustest, kusjuures võetakse arvesse asümmeetrilist väärtuste jaotust;
- (j) „konservatiivne” – kindlaks määratud valik eeldusi, mille ülesanne on vältida aastaheite alahindamist või tonnkilomeetrite ülehindamist või läbitud vahemaa või veetud kaubakoguse ülehindamist;
- (k) „CO₂ tonn” – süsinikdioksiidi tonn;

²⁶ ELT L 218, 13.8.2008, lk 30.

- (1) „aruandeperiood” – üks kalendriaasta, mille jooksul tuleb heitkoguseid jälgida ja koostada nende kohta aruanne.

II PEATÜKK

SEIRE JA ARUANDLUS

1. OSA

Seire ja aruandluse põhimõtted ja meetodid

Artikkel 4

Seire ja aruandluse ühispõhimõtted

1. Ettevõtjad peavad iga laeva puhul arvet kalendriaasta jooksul igas liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevas sadamas ning liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevast sadamast alanud või seal lõppenud reisi jooksul tarbitud kütuse koguse ja liigi kohta ning esitavad sellekohase aruande vastavalt lõigetele 2–6.
2. Seire ja aruandlus peavad olema täielikud ning hõlmama kõiki kütuste põletamise tagajärjel tekkinud heitkoguseid. Ettevõtjad rakendavad sobivaid meetmeid, et vältida andmelünkade tekkimist aruandeperioodil.
3. Seire ja aruandlus peavad olema järjepidevad ja ajas võrreldavad. Ettevõtjad kasutavad samu seiremeetodeid ja andmekogumeid, mille muudatused ja mille suhtes tehtavad erandid tõendaja heaks kiidab.
4. Ettevõtjad koguvad, säilitavad, koostavad, analüüsivad ja dokumenteerivad seireandmeid, sealhulgas kasutatud eeldusi, võrdlusaluseid, heitekoefitsiente ja tegevusandmeid, läbipaistval viisil, mis võimaldab tõendajal heitkoguste leidmiseks kasutatud menetlust korrata.
5. Ettevõtjad tagavad, et heitkoguste määramisel ei esine süstemaatilist või teadlikku ebatäpsust. Ebatäpsuste põhjused tuleb kindlaks teha ja kõrvaldada.
6. Ettevõtjad tagavad mõistlikkuse piires seire- ja aruandekohustuse alla kuuluvate heiteandmete terviklikkuse.

Artikkel 5

Meretranspordi heitkoguste seire ja aruandluse meetodid

Artikli 4 lõigete 1, 2 ja 3 kohaldamisel teevad ettevõtjad kõigi endale kuuluvate laevade puhul, mille kogumahutavus on üle 5 000, kindlaks heitkogused ja kliimaga seotud muud andmed vastavalt ühele I lisas esitatud meetodile.

2. OSA

SEIREKAVA

Artikkel 6

Seirekava sisu ja esitamine

1. Ettevõtjad esitavad 31. augustiks 2017 töendajatele seirekava, milles on märgitud iga üle 5 000-se kogumahutavusega laeva heitkoguste ja kliimaga seotud muude andmete seireks ja aruandluseks valitud meetod.
2. Erandina lõikest 1 esitab ettevõtja töendajale seirekava selliste laevade kohta, mis kuuluvad käesoleva määruse reguleerimisalasse esimest korda alates 1. jaanuarist 2018. aastal, ilma liigse viivitusega ja mitte hiljem kui kaks kuud pärast seda, kui laev on külastanud esimest liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvat sadamat.
3. Lõikes 1 osutatud seirekava koosneb konkreetsetel laeval kasutatavat seiremeetodit kajastavast täielikust ja läbipaistvast dokumentatsioonist ning sisaldab vähemalt järgmisi üksikasju:
 - (a) laeva identifitseerimisandmed ja liik, sealhulgas laeva nimi, registreerimisnumber Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) juures, registreerimis- või kodusadam ning laevaomaniku nimi;
 - (b) ettevõtja nimi ning kontaktisiku aadress, telefon, faksinumber ja e-posti aadress;
 - (c) laeva pardal olevate heiteallikate (näiteks peajõuseade, abijõuseade, katlad ja inertgaasi generaator ning kasutatud kütuseliigid) kirjeldus;
 - (d) seireaasta jooksul heiteallikate loendi uuendamiseks ning laeva heitkoguste seire ja aruandluse täielikkuse tagamiseks kasutatud menetluste, süsteemide ja vastutusalade kirjeldus;
 - (e) reise loendi täielikkuse jälgimiseks kasutatud menetluste kirjeldus;
 - (f) laeva kütusekulu jälgimiseks kasutatud menetluste kirjeldus, sealhulgas:
 - i) I lisas sätestatud meetodite hulgast valitud meetod iga heiteallika kütusekulu arvutamiseks, sealhulgas kasutatud mõõteseadmete kirjeldus (vajaduse korral);
 - ii) pardale võetud ja paakides oleva kütuse koguse mõõtmiseks kasutatud menetlused, kasutatud mõõteriistade kirjeldus ning vajaduse korral meetodid mõõtmisega seotud teabe registreerimiseks, otsimiseks, edastamiseks ja säilitamiseks;
 - iii) tiheduse määramiseks valitud meetod (vajaduse korral);
 - iv) menetlus, millega tagatakse, et kütusemõõtmiste summaarne mõõtemääramatus on kooskõlas käesoleva määruse nõuetega, viidates võimaluse korral riikide seadustele, kliendilepingute sätetele või kütusetarnijate täpsusstandarditele;
 - (g) iga kütuseliigi puhul kasutatav heitekoefitsient või alternatiivkütuste puhul kasutatavad heitekoefitsiendi määramise meetodid, sealhulgas proovivõtu- ja analüüsimeetodid, kasutatavad laborid (ja vajaduse korral nende kinnitatud akrediteering vastavalt standardile ISO 17025);
 - (h) iga reisi tegevusandmete määramiseks kasutatavate menetluste kirjeldus, sealhulgas:
 - i) reisi jooksul läbitud vahemaa määramiseks ja registreerimiseks kasutatud meetodid, vastutusalad ja andmeallikad;
 - ii) veetud lasti või reisijate arvu määramiseks ja registreerimiseks kasutatud meetodid, vastutusalad, valemid ja andmeallikad;

- iii) lähte- ja sihtsadama vahel merel veedetud aja määramiseks ja registreerimiseks kasutatud meetodid, vastutusosalad, valemid ja andmeallikad;
 - (i) andmelünkade täitmiseks kasutatavate asendusandmete määramise meetodi kirjeldus;
 - (j) seirekava viimase muutmise kuupäev.
4. Ettevõtjad kasutavad standardseid seirekavavorme. Lõikes 1 osutatud seirekavade vormide koostamise tehnilised eeskirjad määratakse kindlaks rakendusaktidega. Komisjon võtab nimetatud rakendusaktid vastu käesoleva määruse artikli 25 lõikes 2 osutatud korra kohaselt.

Artikkel 7

Seirekava muutmine

Ettevõtjad kontrollivad regulaarselt, kas laeva seirekava vastab laeva liigi ja talitluse eripäradele ning kas seiremeetodit on võimalik täiustada.

Ettevõtja muudab seirekava kõigil järgmistel juhtudel:

- (a) laevaomaniku vahetumine;
- (b) seirekavaga veel hõlmamata uute heiteallikate või uut liiki kütuste kasutamise tõttu tekkivad uued heitkogused;
- (c) andmete kättesaadavuse muutumine uut tüüpi mõõteseadmete, proovivõtu- või analüüsimeetodite tõttu või muudel põhjustel, mis toob kaasa suurema täpsuse heitkoguste määramisel;
- (d) varem kasutatud seiremeetodiga saadud andmed osutuvad valeks;
- (e) seirekava ei vasta käesoleva määruse nõuetele ning tõendaja nõuab ettevõtjalt kava muutmist.

Ettevõtjad teatavad tõendajatele liigse viivitusega kõigist seirekava muutmise ettepanekutest.

Tõendaja hindab kõiki seirekava olulisi muudatusi.

3. OSA

HEITKOGUSTE JA MUU OLULISE TEABE SEIRE

Artikkel 8

Tegevuse seire aruandeperioodil

Alates 1. jaanuarist 2018 mõõdavad ettevõtjad vastavalt artikli 13 lõikele 1 heakskiidetud seirekava alusel iga laeva heitkoguseid üksikreiside ja aasta lõikes, kasutades I lisa B osas sätestatud meetodite hulgast valitud sobivat meetodit ning arvutades heitkogused vastavalt I lisa A osale.

Artikkel 9

Seire üksikreiside lõikes

Ettevõtjad koguvad artikli 13 lõike 1 kohaselt heaks kiidetud seirekava alusel iga laeva ning liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevas sadamas lõppeva või sealt algava iga reisi kohta vastavalt I lisa A osale ja II lisale järgmisi andmeid:

- (a) lähtesadam ja sihtsadam koos väljumise ja saabumise kuupäeva ja kellaajaga;
- (b) iga liiki kütuse tarbitud kogus ja heitekoefitsient summaarselt ning eraldi heite kontrollipiirkondades ja väljaspool neid kasutatud kütuse kohta;
- (c) CO₂ heitkogus;
- (d) läbitud vahemaa;
- (e) merel viibitud aeg;
- (f) veetud last;
- (g) transporditöö maht.

Artikkel 10

Seire aasta lõikes

Ettevõtja kogub artikli 13 lõike 1 kohaselt heaks kiidetud seirekava alusel iga laeva ning iga kalendriaasta kohta vastavalt I lisa A osale ja II lisale järgmisi näitajaid:

- (a) iga liiki kütuse tarbitud kogus ja heitekoefitsient summaarselt ning eraldi heite kontrollipiirkondades ja väljaspool neid kasutatud kütuse kohta;
- (b) summaarne CO₂ heitkogus;
- (c) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvate sadamate vahel toimunud kõigi reiside summaarne CO₂ heitkogus;
- (d) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatest sadamatest alanud kõigi reiside summaarne CO₂ heitkogus;
- (e) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates sadamates lõppenud kõigi reiside summaarne CO₂ heitkogus;
- (f) liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvates sadamates kai ääres viibimisel tekkinud CO₂ heitkogus;
- (g) läbitud vahemaa kokku;
- (h) merel viibitud aeg kokku;
- (i) transporditöö maht kokku;
- (j) keskmine energiatõhusus.

4. OSA

ARUANDLUS

Artikkel 11

Heitearuande sisu

1. Alates 2019. aastast esitavad ettevõtjad iga aasta 30. aprilliks komisjonile ja asjaomase lipuriigi ametiasutustele aruande kõigi nende vastutusel olevate laevade kogu aruandeperioodi heitkoguste ja kliimaga seotud muu teabe kohta. Tõendaja

peab olema aruannet kontrollinud ja selle rahuldavaks tunnistanud vastavalt artiklis 14 osutatud nõuetele.

2. Laeva omaniku vahetumise korral peab uus ettevõtja tagama, et kõik tema vastutusel olevad laevad vastavad käesoleva määruse nõuetele kogu selle aruandeperioodi vältel, mille ajal vastutus asjaomase laeva eest temale üle läheb.
3. Ettevõtjad esitavad lõikes 1 osutatud heitearuandes järgmise teabe:
 - (a) laeva ja ettevõtja identifitseerimisandmed, sealhulgas:
 - i) laeva nimi;
 - ii) IMO registreerimisnumber;
 - iii) registreerimis- või kodusadam;
 - iv) laeva tehniline tõhusus (energiatõhususe indeks (EEDI) või vajaduse korral näitaja hinnanguline väärtus (EIV) vastavalt IMO resolutsioonile MEPC.215 (63));
 - v) laevaomaniku nimi;
 - vi) laevaomaniku aadress ja peamine tegevuskoht;
 - vii) ettevõtja nimi (kui ei ole laevaomanik);
 - viii) ettevõtja aadress (kui ei ole laevaomanik) ja peamine tegevuskoht;
 - ix) kontaktisiku aadress, telefon, faksinumber ja e-posti aadress;
 - (b) teave kasutatud seiremeetodi ja sellega seotud mõõtemääramatuse kohta;
 - (c) artikli 10 kohaselt kogutud aastased seirenäitajad.

Artikkel 12

Heitearuande vorm

1. Artiklis 11 osutatud heitearuanne esitatakse automaatsüsteemide ja täielike andmevahetusvormingute, sealhulgas elektrooniliste vormide abil.
2. Andmevahetusvormingute, sealhulgas lõikes 1 osutatud elektrooniliste vormide koostamise tehnilised eeskirjad määratakse kindlaks rakendusaktidega. Komisjon võtab nimetatud rakendusaktid vastu käesoleva määruse artikli 25 lõikes 2 osutatud korra kohaselt.

III PEATÜKK

KONTROLL JA AKREDITEERIMINE

Artikkel 13

Kontrollitegevuse ulatus ja kontrolliaruanne

1. Tõendaja hindab artiklis 6 osutatud seirekava vastavust artiklites 6 ja 7 sätestatud nõuetele. Kui tõendaja hinnang sisaldab soovitusi, mida tuleb seirekavas arvesse võtta, vaatab asjaomane ettevõtja seirekava enne aruandeperioodi algust läbi.
2. Tõendaja hindab heitearuande vastavust artiklites 8–11 ning I ja II lisas sätestatud nõuetele.

3. Eelkõige tagab tõendaja, et heitearuandes esitatud heitkogused ja kliimaga seotud muu teave on kindlaks määratud vastavalt artiklitele 8, 9 ja 10 ning artiklis 6 osutatud seirekavale. Samuti tagab tõendaja, et aruannetes avaldatud heitkogused ja kliimaga seotud muu teave on kooskõlas I ja II lisa kohaselt muude allikate põhjal arvatud andmetega.
4. Kui tõendaja järeldeb hinnangus oma parimate teadmiste kohaselt, et heitearuanne ei sisalda olulist väärkajastamist ega vigu, väljastab tõendaja kontrolliaruande. Kontrolliaruandes kirjeldatakse kõiki tõendaja tehtud tööga seotud üksikasju.
5. Kui hinnangus järeldatakse, et heitearuanne sisaldab olulist väärkajastamist, vigu, vasturääkivusi või see ei vasta artiklite 11 ja 14 ning I lisa nõuetele, teatab tõendaja sellest aegsasti ettevõtjale ning palub tal esitada läbivaadatud aruande. Ettevõtja kõrvaldab kõik talle teatavaks tehtud mittevastavused ja vasturääkivused, et võimaldada kontrolli lõpetamist õigel ajal. Tõendaja märgib oma kontrolliaruandes, kas ettevõtja on kontrolli käigus mittevastavused kõrvaldanud.

Artikkel 14

Tõendajate üldised kohustused ja tööpõhimõtted

1. Tõendaja on asjaomase laeva omanikust või operaatorist sõltumatu ning teeb käesoleva määruse kohaselt nõutavaid toiminguid avalikes huvides. Seetõttu ei tohi tõendaja ega sama õigussubjekti ükski muu allüksus olla ettevõtja ega laevaoperaator, laevandusettevõtte omanik ega nende omandis ning tõendajal ei tohi olla ettevõtjaga suhteid, mis võivad mõjutada tema sõltumatust ja erapooletust.
2. Artiklis 11 osutatud heitearuande ning ettevõtja kasutatud seiremeetodite kontrollimisel hindab tõendaja seiresüsteemide ja esitatud andmete ning heitkogustega seotud teabe kindlust, usaldusväarsust ja täpsust, pöörates eelkõige tähelepanu järgmisele:
 - (a) kütusekulu omistamine käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvatele reisidele;
 - (b) esitatud andmed kütusekulu kohta ning nendega seotud mõõtmised ja arvutused;
 - (c) heitekoefitsientide valik ja kasutamine;
 - (d) summaarse heitkoguse määramiseks kasutatud arvutused;
 - (e) energiatõhususe määramiseks kasutatud arvutused.
3. Tõendaja võtab artikli 11 kohaselt esitatud aruanded kontrollimisele üksnes juhul, kui usaldusväärsete andmete ja teabe põhjal on võimalik heitkogused suure kindlusega kindlaks määrata ning täidetud on järgmised nõuded:
 - (a) esitatud andmed on kooskõlas laeva jälgimisandmetel ja omadustel (näiteks paigaldatud jõuseadme võimsus) põhinevate hinnanguliste andmetega;
 - (b) esitatud andmed ei sisalda vasturääkivusi, eriti kui aastas igale laevale ostetud kütuse kogust võrreldakse käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvatel reisidel kulunud summaarse kütusekogusega;
 - (c) andmed on kogutud vastavalt kohaldatavatele eeskirjadele;
 - (d) asjaomased laevadokumendid on täielikud ja järjepidevad.

Artikkel 15

Kontrollimenetlused

1. Tõendaja teeb kindlaks seire ja aruandlusega seotud võimalikud riskid, võrreldes aruandes esitatud heitkoguseid laeva jälgimisandmetel ja omadustel, näiteks paigaldatud jõuseadme võimsusel põhinevate hinnanguliste andmetega. Oluliste kõrvalekallete leidmise korral teeb tõendaja täiendavaid analüüse.
2. Tõendaja teeb kindlaks arvutusetappidega seotud võimalikud riskid, vaadates läbi kõik kasutatud andmeallikad ja meetodid.
3. Tõendaja võtab kasutatud seiremeetodite täpsust silmas pidades arvesse kõiki tõhusaid riskikontrollimeetodeid, mida ettevõtja on rakendanud mõõtemääramatuse vähendamiseks.
4. Ettevõtja annab tõendajale lisateavet, mis võimaldab viimasel kontrolli teostada. Tõendaja võib kontrolli käigus teha kohapealseid kontrollkäike, et teha kindlaks esitatud andmete ja teabe usaldusväärsus.
5. Komisjonile antakse volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 24, et täpsustada käesolevas määruses osutatud kontrollitegevuse eeskirju ning tõendajate akrediteerimise meetodeid. Nimetatud delegeeritud õigusaktid põhinevad artiklis 14 sätestatud kontrollipõhimõtetel ning asjaomastel rahvusvaheliselt heaks kiidetud standarditel.

Artikkel 16

Tõendajate akrediteerimine

1. Seirekavasid ja heitearuandeid hindavale ning artiklites 13 ja 17 osutatud kontrolli- ja nõuetele vastavuse dokumente väljastavale tõendajale annab käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva tegevuse jaoks akrediteeringu riiklik akrediteerimisasutus vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008.
2. Kui käesolevas määruses ei ole esitatud erisätteid tõendajate akrediteerimise kohta, kohaldatakse määruse (EÜ) nr 765/2008 asjaomaseid sätteid.
3. Komisjonile antakse volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 24, et täpsustada tõendajate akrediteerimise meetodeid.

IV PEATÜKK

NÕUETELE VASTAVUS JA TEABE AVALDAMINE

Artikkel 17

Nõuetele vastavuse tunnistuse väljastamine

1. Kui artiklis 11 osutatud heitearuanne vastab kontrolliaruande põhjal artiklite 11–15 ning I ja II lisa nõuetele, väljastab tõendaja asjaomase laeva kohta nõuetele vastavuse tunnistuse.
2. Lõikes 1 osutatud nõuetele vastavuse tunnistus sisaldab järgmisi andmeid:
 - (a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, IMO registreerimisnumber ja registreerimis- või kodusadam);
 - (b) laevaomaniku nimi ja aadress ning peamine tegevuskoht;

- (c) tõendaja identifitseerimisandmed;
 - (d) tunnistuse väljastamise kuupäev (käsitletud aruandeperiood ja tunnistuse kehtivusaeg).
3. Nõuetele vastavuse tunnistusi loetakse kehtivaks 18 kuu jooksul alates aruandeperioodi lõpust.
 4. Tõendaja teatab komisjonile ja lipuriigi ametiasutusele viivitamatult nõuetele vastavuse tunnistuse väljastamisest, edastab automaatsete süsteemide abil lõikes 2 osutatud andmed ning täidab andmevahetusvormingud, kaasa arvatud elektroonilised vormid, mille komisjon on kehtestanud vastavalt käesolevas määruses sätestatud korrale.
 5. Andmevahetusvormingu, sealhulgas lõikes 4 osutatud elektrooniliste vormide koostamise tehnilised eeskirjad määratakse kindlaks rakendusaktidega. Komisjon võtab nimetatud rakendusaktid vastu käesoleva määruse artikli 25 lõikes 2 osutatud korra kohaselt.

Artikkel 18

Kohustus hoida pardal kehtivat nõuetele vastavuse tunnistust

Alates 30. juunist 2019. aastal peab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse saabuvate, seal viibivate või sealt lahkuvate laevade pardal olema artikli 17 kohaselt väljastatud kehtiv tunnistus, mis tõendab aruandlus- ja seirekohustuste täitmist asjaomase laeva puhul.

Artikkel 19

Seire- ja aruandluskohustuste täitmine ja kontrollkäigud

1. Iga liikmesriik tagab artikli 21 lõike 1 kohaselt avaldatud teabe põhjal, et tema lipu all sõitvad laevad täidavad artiklites 8–12 sätestatud seire- ja aruandlusnõudeid.
2. Iga liikmesriik tagab, et tema jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamas viibivale laevale tehtaval kontrollkäigul kontrollitakse ka seda, kas laeva pardal on artiklis 18 osutatud nõuetele vastavuse tunnistus.
3. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 2 kohaldamist ning lähtudes artikli 21 kohaselt avaldatud andmetest, kontrollib liikmesriik artiklis 18 osutatud nõuetele vastavuse tunnistuse olemasolu liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse sisenenud kõigi selliste laevade pardal, mis ei täida artikli 21 lõike 2 punktide j ja k nõudeid.

Artikkel 20

Karistused, teabevahetus ja väljasaatmiskorraldus

1. Liikmesriigid kehtestavad artiklites 8–12 sätestatud seire- ja aruandlusnõuete täitmata jätmise korral kohaldatava karistuste süsteemi ning tagavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste karistuste kohaldamine. Kehtestatud karistused ei tohi olla vähem ranged kui kasvuhoonegaaside heidet käsitlevates siseriiklikes õigusaktides ette nähtud karistused käitajate aruandluskohustuste täitmata jätmise eest ning peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid

edastavad kõnealused sätted komisjonile 1. juuliks 2017 ning teavitavad komisjoni viivitamatult nende edasisest muutmisest.

2. Liikmesriigid korraldavad seire- ja aruandluskohustuste täitmise tagamise või vajaduse korral karistuste määramise eest vastutavate riiklike ametiasutuste vahel tõhusa teabevahetuse ja koostöö. Liikmesriigi algatatud karistusmenetlusest teatatakse komisjonile, Euroopa Meresõiduohutuse Ametile (EMSA), teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile.
3. Kui laev ei ole täitnud seire- ja aruandlusnõudeid rohkem kui ühe aruandeperioodi jooksul, võib riiklik sadamavaldaja väljastada väljasaatmiskorralduse, millest teatatakse komisjonile, EMSA-le, teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile. Kõnealuse väljasaatmiskorralduse väljastamise järel ei luba ükski liikmesriik asjaomast laeva oma ühtegi sadamasse enne, kui ettevõtja on täitnud oma seire- ja aruandluskohustused vastavalt artiklitele 8–12 ning esitab selle kinnituseks väljasaatmiskorralduse väljastanud riiklikule sadamavaldajale kehtiva nõuetele vastavuse tunnistuse.

Artikkel 21

Teabe avaldamine

1. Komisjon avaldab iga aasta 30. juuniks artikli 11 kohaselt aruannetes esitatud teabe heitkoguste kohta ning teabe selle kohta, kas ettevõtja on täitnud artiklite 11 ja 17 kohaseid seire- ja aruandlusnõudeid.
2. Lõike 1 kohaselt avaldatav teave hõlmab järgmisi andmeid:
 - (a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, IMO registreerimisnumber ja registreerimis- või kodusadam);
 - (b) laevaomaniku identifitseerimisandmed (omaniku nimi ja aadress ning peamine tegevuskoht);
 - (c) laeva tehnilise tõhususe indeks (EEDI või vajaduse korral EIV);
 - (d) aastane CO₂ heitkogus;
 - (e) käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvate reiside jooksul tekkinud summaarne aastane kütusekulu;
 - (f) käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvate reiside jooksul tekkinud keskmine aastane kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heide läbitud vahemaa kohta;
 - (g) käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvate reiside jooksul tekkinud keskmine aastane kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heide läbitud vahemaa ja veetud lasti kohta;
 - (h) käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvate reiside raames aasta jooksul merel veedetud summaarne aeg;
 - (i) kasutatud seiremeetod;
 - (j) nõuetele vastavuse tunnistuse väljastamise ja aegumise kuupäev;
 - (k) heitearuande heaks kiitnud tõendaja identifitseerimisandmed.
3. Komisjon avaldab iga-aastase aruande meretranspordist pärit heite ja kliimaga seotud muu teabe kohta.

4. EMSA abistab komisjoni käesoleva määruse artiklite 11, 12, 17 ja 21 nõuete täitmiseks tehtavas töös vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1406/2002²⁷.

V PEATÜKK

RAHVUSVAHELINE KOOSTÖÖ

Artikkel 22

Rahvusvaheline koostöö

1. Komisjon teavitab Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni ja muid asjaomased rahvusvahelisi organisatsioone korrapäraselt käesoleva määruse rakendamisest, et hõlbustada meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite seire, aruandluse ja kontrolli rahvusvaheliste eeskirjade väljatöötamist Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis.
2. Komisjon vahetab kolmandate riikidega käesoleva määruse rakendamist käsitlevat tehnilist teavet, eriti seiremeetodite arendamise, aruandluse korraldamise ja heitearuannete kontrollimisega seotud teavet.
3. Kui lepitakse kokku rahvusvahelistes meetmetes meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks, vaatab komisjon käesoleva määruse läbi ning võib vajaduse korral teha ettepanekuid käesoleva määruse muutmiseks.

VI PEATÜKK

DELEGEERITUD VOLITUSED JA RAKENDAMISVOLITUSED NING LÕPPSÄTTED

Artikkel 23

Õiguste delegeerimine

Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, millega täiendatakse ja muudetakse I ja II lisa sätteid, et võtta arvesse uusimat teaduslikku tõendusmaterjali ning laevade pardal olevaid asjaomaseid andmeid, samuti asjakohaseid rahvusvahelisi eeskirju ja rahvusvaheliselt tunnustatud standardeid, teha kindlaks kõige täpsemad ja tõhusamad heiteseire meetodid ning suurendada heite seire ja aruandlusega seoses nõutava teabe täpsust; õigus antakse artiklis 24 sätestatud tingimustel ulatuses, mis ei mõjuta käesoleva määruse olemuslikke osi.

Artikkel 24

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Artiklites 15, 16 ja 23 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 1. juulist 2015.

²⁷ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

2. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 23 osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeritud õigusaktide kehtivust.
3. Niipea kui komisjon on delegeritud õigusakti on vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
4. Artikli 23 alusel vastu võetud delegeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 25

Rakendusaktid

1. Komisjoni abistab otsuse 93/389/EÜ artikli 8 alusel loodud komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 26

Määruse (EL) nr 525/2013 muutmine

Määrust (EL) nr 525/2013 muudetakse järgmiselt:

1. Määruse nr 525/2013²⁸ artiklisse 1 lisatakse punkt h):
„h) merelaevadelt pärit kasvuhoonegaaside heite seire ja aruandlus vastavalt määruse (EL) nr XXXX/XXXX artiklitele 9 ja 10.”
2. Lisatakse artikkel 21a:

Artikkel 21a

Meretranspordist pärit heite aruandlus

- (1) „Liikmesriigid teatavad komisjonile iga aasta (aasta X) 15. jaanuariks aastal X–2 meretranspordist tekkinud CO₂ heitkoguse vastavalt määruse (EL) nr XXXX/XXXX artiklitele 9 ja 10.
- (2) Komisjonil on õigus võtta vastu delegeritud õigusakte [käesoleva määruse artikli 25] alusel, et täpsustada meretranspordist pärit CO₂-heite seire- ja aruandlusnõudeid vastavalt määruse (EL) nr XXXX/XXXX artiklitele 9 ja 10, võttes vajaduse korral arvesse ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni ja Kyoto protokollis osaliste asjaomaseid otsuseid või nendest tulenevaid või neid

²⁸ ELTL L 165, 18.6.2013, lk 13–40.

asendavaid kokkuleppeid või Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis vastu võetud otsuseid.

- (3) Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega sätestatakse vastavalt määruse (EL) nr XXXX/XXXX artiklitele 9 ja 10 liikmesriikide esitatavate CO₂ heitkoguste andmete struktuur, vorm ja esitamise kord. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu vastavalt [artikli 26 lõikes 2] osutatud kontrollimenetlusele.

3. Artikli 25 lõigetes 2, 3 ja 5 lisatakse järgmine viide:
„21a”.

Artikkel 27

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub 1. juulil 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

ILISA

Kasvuhoonegaaside heite ja kliimaga seotud muu teabe seire- ja aruandlusmeetodid

A. KÜTUSEKULU ARVUTAMINE (artikkel 9)

Ettevõtjad kasutavad kütusekulu arvutamiseks järgmist valemit:

kütusekulu × heitekoefitsient

Kütusekulu sisaldab peajõuseadmes, abijõuseadmes, kateldes ja inertgaasi generaatorites kasutatud kütuse kogust.

Sadamates kai ääres viibimisel tekkinud kütusekulu arvutatakse eraldi.

Põhimõtteliselt kasutatakse kütuste heitekoefitsientide standardväärtusi, välja arvatud juhul, kui ettevõtja otsustab kasutada kütusemahuti saatelehtedele märgitud kütuse kvaliteedi andmeid, millega tõendatakse vastavust väavli heitkoguste suhtes kohaldatavatele nõuetele.

Standardsete heitekoefitsientide alus on valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) uusimad väärtused. Need on esitatud komisjoni määruse (EL) nr 601/2012 (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohase kasvuhoonegaaside heite seire ja aruandluse kohta)²⁹ VI lisas.

Biokütuste ja alternatiivsete mittefossiilsete kütuste suhtes kohaldatakse neile sobivaid heitekoefitsiente.

B. HEITKOGUSTE KINDLAKSMÄÄRAMISE MEETODID

Ettevõtja määrab seirekavas kindlaks, millist seiremeetodit kasutatakse iga tema vastutusel oleva laevatuubi puhul kütusekulu arvutamiseks, ning tagab pärast valiku tegemist asjaomase meetodi järjepideva kohaldamise.

Seiremeetodi valimisel tuleb leida sobiv tasakaal suuremast täpsusest tuleneva kasu ja lisakulude vahel.

Kasutada tuleb iga reisi tegelikku kütusekulu, mis arvutatakse ühe järgmise meetodi abil:

- (a) kütusemahuti saatelehed ja kütusepaakide regulaarne inventuur;
- (b) punkri kütusepaagi seire pardal;
- (c) asjaomaste põlemisprotsesside voolumõõturid;
- (d) heitkoguste otsene mõõtmine.

1. Meetod A: kütusemahuti saatelehed ja kütusepaakide regulaarne inventuur

See meetod põhineb kütusemahuti saatelehele märgitud kütuse kogusel ja liigil ning seda täiendavad paaginaitude põhjal tehtavad kütusepaakide regulaarsed inventuurid. Perioodi jooksul kulunud kütuse arvutamiseks liidetakse perioodi alguses paakides olnud kütuse kogusele perioodi jooksul tangitud kütus ning lahutatakse perioodi lõpus paakides olev kütusekogus ja vahepeal välja pumbatud kütus.

Üks periood hõlmab kahe sadamakülastuse vahelist aega või sadamas viibimise aega. Perioodi jooksul kasutatud kütuse kohta tuleb märkida kütuse liik ja väävlisisaldus.

²⁹ ELT L 181, 12.7.2012, lk 30–104.

Kõnealust meetodit ei ole lubatud kasutada juhul, kui laeva pardal ei ole kütusemahuti saatelehti, ning eriti juhul, kui laeva lasti kasutatakse ka kütusena, näiteks veeldatud maagaasi aurustamise korral.

Kütusemahuti saatelehtede koostamise õigus on antud vastavalt rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) VI lisale, asjaomaseid dokumente säilitatakse pardal kolme aasta jooksul alates punkrikütuse tarnimisest ning need peavad olema nõudmisel kohe esitatavad. Kütusepaakide regulaarne inventuur viiakse läbi paaginäitude põhjal. Selleks kasutatakse iga kütusepaagi kohta peetavaid tabeleid, kuhu märgitakse näidu võtmise ajal paagis oleva kütuse kogus. Artiklis 6 osutatud seirekavas tuleb täpsustada ka kütusemahuti saatelehtedega seotud mõõtemääramatus. Kütusepaagi näitude võtmiseks kasutatakse sobivaid meetodeid, näiteks automaatsüsteeme, peilimist ja loodmõõdulinte. Artiklis 6 osutatud seirekavas tuleb esitada paagi peilimiseks kasutatav meetod ja sellega seotud mõõtemääramatus.

Kui pardale võetud kütuse koguse või paakidesse jäänud kütuse koguse määramiseks kasutatakse liitrites väljendatud mahuühikuid, peab ettevõtja teisendama need massiühikuteks, kasutades tegeliku tiheduse väärtusi. Ettevõtja peab tegeliku tiheduse kindlaksmääramiseks kasutama ühte järgmistest võimalustest:

- (a) pardal olevad mõõtmisüsteemid;
- (a) pardale võtmise ajal kütusetarnija mõõdetud ning kütusearvele või saatelehele märgitud tihedus.

Tegelik tihedus väljendatakse kilogrammides liitri kohta ning määratakse kindlaks vastava mõõtmise puhul kasutatava temperatuuri juures. Tegeliku tiheduse väärtuste puudumise korral kasutatakse tõendaja heakskiidul vastava kütuseliigi standardset tihedustegurit.

2. Meetod B: punkri kütusepaagi seire pardal

See meetod põhineb kõigi pardal olevate kütusepaakide näitudel. Paaginäite tuleb võtta kõigil laeva merel viibimise päevadel ning iga kord pärast kütuse sisse või välja pumpamist.

Kahe paaginäidu kumulatiivne vahe näitab perioodi jooksul kulunud kütuse kogust.

Üks periood on kahe sadamakülastuse vaheline aeg või sadamas viibimise aeg. Perioodi jooksul kasutatud kütuse kohta tuleb märkida kütuse liik ja väävlisisaldus.

Kütusepaagi näitude võtmiseks kasutatakse sobivaid meetodeid, näiteks automaatsüsteeme, peilimist ja loodmõõdulinte. Artiklis 6 osutatud seirekavas tuleb esitada paagi peilimiseks kasutatav meetod ja sellega seotud mõõtemääramatus.

Kui pardale võetud või paakidesse jäänud kütuse koguse määramiseks kasutatakse liitrites väljendatud mahuühikuid, peab ettevõtja teisendama need massiühikuteks, kasutades tegeliku tiheduse väärtusi. Ettevõtja peab tegeliku tiheduse kindlaksmääramiseks kasutama ühte järgmistest võimalustest:

- (a) pardal olevad mõõtmisüsteemid;
- (b) pardale võtmise ajal kütusetarnija mõõdetud ning kütusearvele või saatelehele märgitud tihedus.

Tegelik tihedus väljendatakse kilogrammides liitri kohta ning määratakse kindlaks vastava mõõtmise puhul kasutatava temperatuuri juures. Tegeliku tiheduse väärtuste

puudumise korral kasutatakse tõendaja heakskiidul vastava kütuseliigi standardset tihedustegurit.

3. Meetod C: asjaomaste põlemisprotsesside voolumõõturid

See meetod põhineb pardal kütusevoolu mõõtmisel. Kõigi asjaomaste heiteallikatega seotud voolumõõturite andmed liidetakse, et leida kindla perioodi kogukütusekulu.

Üks periood on kahe sadamakülüstuse vaheline aeg või sadamas viibimise aeg. Perioodi jooksul kasutatud kütuse kohta tuleb märkida kütuse liik ja väävlisisaldus.

Artiklis 6 osutatud seirekavas tuleb esitada mõõturite kalibreerimismeetodid ja nendega seotud mõõtemääramatus.

Kui kulutatud kütuse koguse määramiseks kasutatakse liitrites väljendatud mahuühikuid, peab ettevõtja teisendama need massiühikuteks, kasutades tegeliku tiheduse väärtusi. Ettevõtja peab tegeliku tiheduse kindlaksmääramiseks kasutama ühte järgmistest võimalustest:

- (a) pardal olevad mõõtmisüsteemid;
- (b) pardale võtmise ajal kütusetarnija mõõdetud ning kütusearvele või saatelehele märgitud tihedus.

Tegelik tihedus väljendatakse kilogrammides liitri kohta ning määratakse kindlaks vastava mõõtmise puhul kasutatava temperatuuri juures. Tegeliku tiheduse väärtuste puudumise korral kasutatakse tõendaja heakskiidul vastava kütuseliigi standardset tihedustegurit.

4. Meetod D: heitkoguste otsene mõõtmine

Heitkoguste otsest mõõtmist võib kasutada käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvate reiside ning liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvates sadamates viibimise ajal tekkivate heitkoguste puhul. CO₂ heitkogus peab hõlmama peajõuseadmest, abijõuseadmest, kateldest ja inertgaasi generaatoritest eraldunud süsinikdioksiidi. Kui laeva aruandluses kasutatakse seda meetodit, tuleb kütusekulu arvutamiseks kasutada mõõdetud CO₂ heitkogust ning vastava kütuse heitekoefitsienti.

Selle meetodi korral määratakse kindlaks CO₂ vooluhulk heitgaasikorstnates, korrutades heitgaasi CO₂ kontsentratsiooni heitgaasi vooluhulgaga.

Artiklis 6 osutatud seirekavas tuleb esitada mõõteseadmete kalibreerimismeetodid ja nendega seotud mõõtemääramatus.

II LISA

Kliimaga seotud muu teabe seire

A. Seire üksikreiside lõikes (artikkel 9)

Kliimaga seotud muu teabe seire tegemisel üksikreiside lõikes (artikkel 9) peavad ettevõtjad lähtuma järgmistest nõuetest.

Väljumise ja saabumise kuupäeva ja kellaaega arvestatakse Greenwichi aja järgi. Merel veedetud aeg arvutatakse sadamast lahkumise ja sadamasse saabumise andmete põhjal ning ei sisalda ankrus seismise aega.

Läbitud vahemaa võib olla kõige lühem marsruut lähte- ja sihtsadama vahel või tegelikult läbitud vahemaa. Kui kasutatakse lähte- ja sihtsadama vahelise kõige lühema marsruudi pikkust, tuleb arvesse võtta konservatiivset parandustegurit, millega välistatakse läbitud vahemaa oluline alahindamine. Artiklis 6 osutatud seirekavas täpsustatakse, millist vahemaa arvutamise meetodit ja vajaduse korral parandustegurit kasutatakse. Läbitud vahemaad väljendatakse meremiilides.

Reisilaevade puhul näidatakse veetud lasti reisijate arvuna. Kõigi ülejäänud laevaliikide puhul väljendatakse veetud lasti kogust tonnides ja kuupmeetrites.

Transporditööde mahu leidmiseks korrutatakse läbitud vahemaa veetud lasti kogusega.

B. Seire aasta lõikes (artikkel 10)

Kliimaga seotud muu teabe seire teostamisel aasta lõikes peavad ettevõtjad lähtuma järgmistest nõuetest.

Artikli 10 kohaselt seirenõude alla kuuluvad väärtused leitakse üksikreiside lõikes määratud vastavate andmete liitmise teel.

Keskmise energiatõhususe seireks kasutatakse vähemalt nelja näitajat: kütusekulu läbitud vahemaa kohta, kütusekulu transporditöö kohta, CO₂ heitkogus läbitud vahemaa kohta ja CO₂ heitkogus transporditöö kohta, mis arvutatakse järgmiselt.

Kütusekulu vahemaa kohta = summaarne aastane kütusekulu / summaarne läbitud vahemaa

Kütusekulu transporditöö kohta = summaarne aastane kütusekulu / transporditöö summaarne maht

CO₂ heitkogus vahemaa kohta = summaarne aastane CO₂ heitkogus / summaarne läbitud vahemaa

CO₂ heitkogus transporditöö kohta = summaarne aastane CO₂ heitkogus / transporditöö summaarne maht

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

- 1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus
- 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise ABM/ABB) struktuurile
- 1.3. Ettepaneku/algatuse liik
- 1.4. Eesmärgid
- 1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus
- 1.6. Meetme kestus ja finantsmõju
- 1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid

2. HALDUSMEETMED

- 2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad
- 2.2. Haldus- ja kontrollisüsteemid
- 2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

- 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub
- 3.2. Hinnanguline mõju kuludele
 - 3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele
 - 3.2.2. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele
 - 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele
 - 3.2.4. Koosõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga
 - 3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus
- 3.3. Hinnanguline mõju tuludele

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidheite seiret, aruandlust ja kontrolli

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise (ABM/ABB) struktuurile³⁰

Poliitikavaldkond 34 = kliimameetmed

1.3. Ettepaneku/algatuse liik

X Ettepanek/algatus käsitleb uut meetet

Ettepanek/algatus käsitleb uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest³¹

Ettepanek/algatus käsitleb olemasoleva meetme pikendamist

Ettepanek/algatus käsitleb **ümbersuunatud meetet**

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Komisjoni mitmeaastased strateegilised eesmärgid, mida ettepaneku/algatuse kaudu täidetakse

Vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 20 % võrra või sobivate tingimuste korral 30 % võrra ning suurendada taastuvate energiaallikate osakaalu energia lõpptarbimises 20 %-ni ja energiatõhusust 20 %.

1.4.2. Erieesmärgid ning asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise struktuurile

Erieesmärk nr 1

Aidata ELi tasandil võetavate kliimameetmete abil kaasa atmosfääri kasvuhoonegaaside sisalduse pikaajalisele stabiliseerimisele tasemel, mis võimaldab hoida ära inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid.

Asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise struktuurile

Tegevuspõhise eelarvestamise kood 34 02: ELi ja rahvusvahelise tasandi kliimameetmed

Erieesmärk nr 2

Jätkata kaugleulatuvat rahvusvahelist kliimapoliitikat eesmärgiga saavutada atmosfääri kasvuhoonegaaside sisalduse pikaajaline stabiliseerimine tasemel, mis võimaldab hoida ära inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid

³⁰ ABM – tegevuspõhine juhtimine; ABB – tegevuspõhine eelarvestamine.

³¹ Vastavalt finantsmääruse artikli 49 lõike 6 punktile a või b.

Asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise süsteemile

Tegevuspõhise eelarvestamise kood 34 02: ELi ja rahvusvahelise tasandi kliimameetmed

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Täpsustage, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju abisaajatele/sihtrühmale

Laevadelt pärit kasvuhoonegaaside seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamine võimaldaks koguda andmeid selliste heitkoguste kohta, mida sobivate aruandlusnõuete puudumise tõttu arvestatakse praegu ainult hinnanguliselt. Võib eeldada, et selliste heitkoguste, kütusekulu näitajate ning laevade tõhususe seire ja vastav aruandlus suurendab meretranspordi sektoris teadlikkust sellega seotud kütusekuludest ja parendusvõimalustest.

Mõjuhinnangu kohaselt võib oodata praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumiga võrreldes kuni 2 % heitkoguste vähenemist ja kütuse kokkuhoidu. Tänu väiksemale kütusekulule tähendab see 2030. aastaks sektori jaoks kuni 1,2 miljardi euro suurust aastast netokokkuhoidu.

1.4.4. Tulemus- ja mõjunäitajad

Täpsustage, milliste näitajate alusel hinnatakse ettepaneku/algatuse elluviimist.

Määrusele vastavat heitkoguste seire ja aruandluse süsteemi kasutatavate laevade arv ja osakaal võrreldes ELi sadamaid külastavate laevade arvuga.

ELi meetmete reguleerimisalasse kuuluvast meretranspordist pärit aastane CO₂ heitkogus, mis mõõdetakse laeva pardal ja põhineb kütusekulul.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus

1.5.1. Lühiviisi või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused

Praeguse seisuga ei ole ELiga seotud meretranspordist tekkiva CO₂ ja muude kasvuhoonegaaside täpne kogus teada nende heitkoguste puuduliku mõõtmise ja vähese aruandluse tõttu. Mõju hindamise ja sidusrühmadega konsulteerimise käigus jõuti järeldusele, et ELi tasandil või üle maailma kohaldatava turupõhise meetme rakendamine eeldab usaldusväärset seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi meretranspordist tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste kindlakstegemiseks.

Kui esimese sammuna võetakse kasutusele seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem, saab pühendada rohkem aega heitkoguste vähendamise eesmärkide ja turupõhiste meetmete kokkuleppimisele ja vastavate otsuste langetamisele, et saavutada heite vähenemine võimalikult väikeste kuludega. Eriti kehtib see Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis toimuvate rahvusvaheliste kõneluste kohta. Lisaks peaks usaldusväärne seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem aitama kõrvaldada turutõkkeid, eriti neid, mis on seotud laevade tõhusust käsitleva teabe vähesusega.

Lisaselgitused on esitatud ettepaneku seletuskirjas.

1.5.2. Euroopa Liidu meetme lisaväärtus

Kuna kliimamuutustega seotud üldkohustused, kaasa arvatud transpordipoliitika valges raamatus esitatud eesmärk vähendada 2050. aastaks meretranspordis tekkivaid heitkoguseid, on võetud ELi tasandil, on tõhus töötada seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi jaoks vajalikud reeglid välja samuti sellel tasandil. Lisaks tagab

kõnealune õiguslik raamistik tõhususe tänu sellele, et ühtlustatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kasutatakse ka eri liikmesriikide sadamate vahel toimuvate reiside puhul, mis moodustavad umbes 90 % ELi liikmesriikide sadamakülastustest. Samuti võivad ELi tasandi meetmed ära hoida siseturu konkurentsimoonusi, tagades võrdsed keskkonnavalased piirangud kõigile ELi sadamaid külastavatele laevadele.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Muudes sektorites rakendatud kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmed, eriti ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis on maailma suurim piiramise ja kauplemise süsteem, kinnitavad vajadust heite seire, aruandluse ja kontrolli usaldusväärsete eeskirjade järele. Eesmärk on tagada ühine arusaam sellest, mida tähendab ühe käitise või operaatori tekitatud üks tonn CO₂.

1.5.4. Kooskõla ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega

Kuigi meretranspordi sektori jaoks kavandatud seire, aruandluse ja kontrolli eeskirjades arvestatakse täielikult selle transpordiliigi eripäraga, on põhiline seire- ja aruandlusmeetod võrreldav ELi heitkogustega kauplemise süsteemis kasutatava seire, aruandluse ja kontrolliga.

See peaks võimaldama võrrelda eri sektorite ja transpordiliikide tegevust heitkoguste vähendamisel.

1.6. Meetme kestus ja finantsmõju

- Piiratud kestusega** ettepanek/algatus
 - Ettepanek/algatus hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
 - Finantsmõju avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA
- Piiramatu kestusega** ettepanek/algatus
 - rakendamise käivitamisperiood hõlmab ajavahemikku 2016–2017,
 - millele järgneb täieulatuslik rakendamine aastal 2018.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid³²

- Otsene tsentraliseeritud eelarve täitmine komisjoni poolt
- Kaudne tsentraliseeritud eelarve täitmine, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:
 - rakendusametitele
 - ühenduste asutatud asutustele³³
 - riigi avalik-õiguslikele asutustele või avalikke teenuseid osutavatele asutustele
 - isikutele, kellele on delegeeritud konkreetsete meetmete rakendamine Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaselt ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis finantsmääruse artikli 49 tähenduses
- Eelarve täitmine koostöös liikmesriikidega**
- Detsentraliseeritud eelarve täitmine koostöös kolmandate riikidega**
- Eelarve täitmine ühiselt** rahvusvaheliste organisatsioonidega (*täpsustage*)

Mitme eelarve täitmise viisi valimise korral esitage üksikasjad rubriigis „Märkused”.

Märkused

Kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamiseks vajalikud eelarvet mõjutavad meetmed on seotud ainult infotehnoloogiliste töövahendite arendamisega, täpsemalt Euroopa Meresõiduohutuse Ameti hallatavate töövahendite kasutusala laiendamise ning vastavate halduskuludega. Kõnealust ühekordset projekti rahastab komisjon kliimameetmete peadirektoraadi eelarverealet 34 02 01.

Euroopa Meresõiduohutuse Ameti osalus sõltub sellest, kas ameti nõukogu kiidab vastava lisäülesande võtmise heaks.

Kuna töövahendi kasutamine on äärmiselt suures osas automatiseeritud, võib eeldada, et tulevikus piisab selle haldamiseks Euroopa Meresõiduohutuse Ameti praegustest töötajatest.

³² Eelarve täitmise viise selgitatakse koos viidetega finantsmäärusele veebisaidil BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

³³ Määratletud finantsmääruse artiklis 185.

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

Komisjon kohtub regulaarselt vajalikku infotehnoloogilist töövahendit (Euroopa Meresõiduohutuse Ameti hallatava olemasoleva süsteemi THETIS laiendus) arendavate konsultantidega, et jälgida nende töö edenemist.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem

2.2.1. Välja selgitatud ohud

Ettepanekuga ei kaasne eelarveriske, mis vajaksid ELi tavapärase eelarve täitmise kontrolli raamest väljuvaid meetmeid.

2.2.2. Teave loodud sisekontrollisüsteemi kohta

Eraldi kontrollimeetodid ei ole vajalikud. Vajaduse korral kasutatakse standardseid mehhanisme.

2.2.3. Kontrolliga kaasnevate kulude ja sellest saadava kasu hinnang ning veariski taseme prognoos

Kavandatud standardsete mehhanismidega ei kaasne eeldatavasti lisakulusid. Sellise standardse kontrolli puhul ei eeldata mittevastavusi.

2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

Täpsustage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed

Puudub vajadus eraldi meetmete järele. Kohaldatakse lepingute ja hangete suhtes kehtivat tavapärast raamistikku.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide kaupa ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaast	Eelarverida	Assigneeringute liik	Rahaline osalus
-----------	-------------	----------------------	-----------------

ase finantsraamistiku rubriik	Nr [Nimetus.....]	Liigendatud/liigendamata ⁽³⁴⁾	EFTA ³⁵ riigid	Kandidaatriigid ³⁶	Kolmandad riigid	Rahaline osalus finantsmääruse artikli 18 lõike 1 punkti a tähenduses
2	34 02 01 [ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamine]	Liigendatud	EI	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide kaupa ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Assigneeringute liik	Rahaline osalus			
	Nr [Nimetus.....]	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	Kandidaatriigid	Kolmandad riigid	Rahaline osalus finantsmääruse artikli 18 lõike 1 punkti a tähenduses
	[XX.YY.YY.YY]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

³⁴ Liigendatud assigneeringud / liigendamata assigneeringud.

³⁵ EFTA – Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

³⁶ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

3.2. Hinnanguline mõju kuludele

[This part must be completed on the spreadsheet on budget data of an administrative nature (second document in the annex to this financial statement) to be uploaded to CISNET for interdepartmental consultation purposes.]

3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	2	Loodusvarade kaitse ja majandamine
--	---	------------------------------------

KLIIIMAMEETMETE PEADIREKTORAAT			2016	2017	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vahalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU
• Tegevusassigneeringud										
34 02 01	Kulukohustused	(1)	0,500							0,500
	Maksed	(2)	0,200	0,300						0,500
Eelarverida nr	Kulukohustused	(1a)								
	Maksed	(2a)								
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud ³⁷										
Eelarverida nr		(3)								

³⁷ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised B..A read), otsene teadustegevus, kaudne teadustegevus.

Kliimameetmete assigneeringud KOKKU	peadirektoraadi	Kulukohustused	= 1+1a +3	0,500							0,500
		Maksed	= 2+2a +3	0,200	0,300						0,500

• Tegevusassigneeringud KOKKU		Kulukohustused	(4)	0,500							0,500
		Maksed	(5)	0,200	0,300						0,500
• Eriprogrammide haldusassigneeringud KOKKU	vahenditest	rahastatavad	(6)								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 2 assigneeringud KOKKU		Kulukohustused	= 4+6	0,500							0,500
		Maksed	= 5+6	0,200	0,300						0,500

Juhul kui ettepanek/algatus mõjutab mitut rubriiki:

• Tegevusassigneeringud KOKKU		Kulukohustused	(4)								
		Maksed	(5)								
• Eriprogrammide haldusassigneeringud KOKKU	vahenditest	rahastatavad	(6)								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–4 assigneeringud KOKKU		Kulukohustused	= 4+6								

(võrdlussumma)	Maksed	= 5+6								
----------------	--------	----------	--	--	--	--	--	--	--	--

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	5	„Halduskulud”
---	----------	---------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU
<.....> PEADIREKTORAAT									
• Personalikulud									
• Muud halduskulud									
<.....> peadirektoraat KOKKU	Assigneeringud								

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 5 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma väljamaksete kogusumma) =								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		2016	2017	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–5 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	0,500							
	Maksed	0,200	0,300						

3.2.2. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele

- Ettepanek/algatus ei hõlma tegevusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Täpsustage eesmärgid ja väljundid ↓			Aasta N		Aasta N+1		Aasta N+2		Aasta N+3		Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)					KOKKU			
	VÄLJUNDID																		
	Väljundi liik ³⁸	Väljundi keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku	Kulud kokku	
ERIEESMÄRK NR 1 ³⁹																			
- Väljund																			
- Väljund																			
- Väljund																			
Eriesmärk nr 1 kokku																			
ERIEESMÄRK NR 2																			
- Väljund																			

³⁸ Väljunditena käsitatakse tarnitud tooteid ja osutatud teenuseid (rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

³⁹ Vastavalt punktis 1.4.2 nimetatud eriesmärkidele.

Erieesmärk nr 2 kokku																
KULUD KOKKU																

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele

3.2.3.1. Ülevaade

- Ettepanek/algatus ei hõlma haldusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ⁴⁰	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKK U
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	--	---------------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 5								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 5 kokku								

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5⁴¹ välja jäävad kulud								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5 välja jäävad kulud kokku								

KOKKU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Vajalikud haldusassigneeringud kaetakse juba meetme haldamiseks määratud peadirektoraadi assigneeringutega ja/või peadirektoraadi sees ümbermääratud assigneeringute teel; vajaduse korral võidakse meetet haldavale peadirektoraadile

⁴⁰ Aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

⁴¹ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised B..A read), otsene teadustegevus, kaudne teadustegevus.

eraldada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus täiendavaid assigneeringuid, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

3.2.3.2. Hinnanguline personalivajadus

- X Ettepanek/algatus ei hõlma personali kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõj u kestust (vt punkt 1.6)		
Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
XX 01 01 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)							
XX 01 01 02 (delegatsioonides)							
XX 01 05 01 (kaudne teadustegevus)							
10 01 05 01 (otsene teadustegevus)							
• Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad)⁴²							
XX 01 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditud töötajad)							
XX 01 02 02 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditud töötajad ja noored eksperdid delegatsioonides)							
XX 01 04 aa ⁴³	- peakorteris						
	- delegatsioonides						
XX 01 05 02 (lepingulised töötajad, renditud töötajad ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)							

⁴² Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditud töötajad, noored eksperdid delegatsioonides.

⁴³ ABM: Activity-Based Management (tegevuspõhine juhtimine) – ABB: Activity-Based Budgeting (tegevuspõhine eelarvestamine).

10 01 05 02 (lepingulised töötajad, renditud tööjõud ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)							
Muud eelarveread (täpsustage)							
KOKKU							

XX osutab asjaomasele poliitikavaldkonnale või eelarvejaotisele.

Personalivajadused kaetakse juba meetet haldavate peadirektoraadi töötajatega ja/või töötajate ümberpaigutamise teel peadirektoraadi siseselt. Vajaduse korral võidakse personali täiendada meetet haldavale peadirektoraadile iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Koosseisuvälised töötajad	

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

- Ettepanek/algatus on kooskõlas kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga
- Ettepaneku/algatusega kaasneb mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi ümberplaneerimine.

Selgitage ümberplaneerimist, osutades asjaomastele eelarveridadele ja summadele.

[...]

- Ettepanek/algatus eeldab paindlikkusinstrumendi kohaldamist või mitmeaastase finantsraamistiku läbivaatamist⁴⁴.

Selgitage vajalikku toimingut, osutades asjaomastele rubriikidele, eelarveridadele ja summadele.

[...]

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

- Ettepanek/algatus ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist.
- Ettepanek/algatus hõlmab kaasrahastamist, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Täpsustage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

⁴⁴ Vt institutsioonidevahelise kokkuleppe punktid 19 ja 24.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele.
- Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:
 - omavahenditele
 - erinevatele tuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksva aasta eelarves kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁴⁵						
		Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

Mitmesuguste sihtotstarbeliste tulude puhul täpsustage, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

[...]

Täpsustage tuludele avaldatava mõju arvutuse meetod.

[...]

⁴⁵ Traditsiooniliste omavahendite (põllumajandussaaduste tollimaksud ja suhkrumaksud) korral peab märgitud olema netosumma, s.t brutosumma pärast 25 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.