



VASTUVÕETUD TEKSTID

P9_TA(2020)0219

Laevade kütusekulu andmete üleilmne andmekogumissüsteem *I**

Euroopa Parlamendi 16. septembril 2020. aastal vastuvõetud muudatusettepanekud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et võtta asjakohaselt arvesse laevade kütusekulu käsitlevat üleilmset andmekogumissüsteemi (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹
(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Muudatusettepanek 1

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus -1 (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(-1) Kliimamuutustest tingitud enneolematu ohu tõttu tuleb liidul ja üleilmsel tasandil olla edasipüüdlikum ning võtta tõhusamaid kliimameetmeid. Liit kavatses kliimamuutuste leevendamiseks ja Pariisi kokkuleppe^{1a} täitmiseks kooskõlas uusimate kättesaadavate teadusandmetega rohkem pingutada. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) 2018. aasta eriaruandes „Ülemaailmne soojenemine 1,5 °C võrra“ kinnitati, et hoidmaks globaalset soojenemist alla 1,5 °C, tuleb heitkoguseid järsult vähendada tingimata kõigis sektorites. IPCC 2019. aasta eriaruandes „Ookean ja krüosfäär muutuvus kliimas“ märgiti peale selle, et kliimamehhanismid sõltuvad ookeanide ja mereökosüsteemide seisundist, mida praegu mõjutavad

¹ Asi saadeti vastavalt kodukorra artikli 59 lõike 4 neljandale lõigule vastutavale komisjonile tagasi institutsioonidevahelisteks läbirääkimisteks (A9-0144/2020).

globaalne soojenemine, reostus, merekeskkonna bioloogilise mitmekesisuse ülekasutamine, hapestumine, hapnikusisalduse vähenemine ja rannikuerosioon. IPCC tuletab meelde, et ookeanid aitavad kliimamuutuste mõju leevendada ja nendega kohaneda, ning rõhutab, et tuleb vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja ökosüsteemide reostust ning edendada looduslike süsiniku neeldajaid.

^{1a} Pariisi kokkulepe (ELT L 282, 19.10.2016, lk 4).

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Meretransport mõjutab **maailma kliimat**, sest **laevandus** põhjustab süsinikdioksiidi (CO₂) heidet. 2015. aastal moodustas laevandussektori heide 13 % kõigist liidu transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogustest¹⁵. Rahvusvaheline merelaevandus on ainus transpordiliik, **mida** ei ole **lisatud** liidu **kohustusse** vähendada kasvuhoonegaaside heidet.

Muudatusettepanek

(1) Meretransport mõjutab **kliimamuutusi, mere bioloogilist mitmekesisust, õhukvaliteeti ja rahvatervist**, sest **see** põhjustab süsinikdioksiidi (CO₂) **ja muude ainete, näiteks metaani, lämmastikoksiidide, vääveloksiidide, tahkete osakeste ja musta süsiniku** heidet. 2015. aastal moodustas laevandussektori heide 13 % kõigist liidu transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogustest¹⁵. **Üleilmsed meretranspordi heitkogused suurenevad 2050. aastaks eeldatavasti 50–250 %^{15a}. Kui lisameetmeid ei võeta, suurenevad Euroopa Majanduspiirkonnaga (EMP) seotud meretranspordi heitkogused 2050. aastaks võrreldes 1990. aasta tasemega eeldatavasti 86 %, hoolimata sellest, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on vastu võtnud laevade tõhususe miinimumstandardid.** Rahvusvaheline merelaevandus on ainus transpordiliik, **mis** ei ole **hõlmatud** liidu **kohustusega** kasvuhoonegaaside heidet vähendada.

IMO võttis 13. aprillil 2018 vastu laevade kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamise esialgse strateegia. Strateegia rakendamiseks tuleb kiiresti meetmeid võtta nii üleilmsel kui ka liidu tasandil, tagamaks, et meretranspordi heitkoguste vähendamiseks, Pariisi kokkuleppe rakendamisele kaasaaitamiseks ja kogu liitu hõlmava kliimanetraalsuse eesmärgi saavutamiseks võetakse viivitamata meetmeid, kahjustamata teistes sektorites tehtavaid kliimaalaseid pingutusi.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15a} https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

(2) Kõik majandussektorid peaksid aitama vähendada kasvuhooonegaaside heidet kooskõlas kaasseadusandjate võetud kohustusega, mis on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/842¹⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/410¹⁷.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhooonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr

Muudatusettepanek

(2) Kõik majandussektorid peaksid ühiselt aitama viia võimalikult kiiresti ja hiljemalt 2050. aastaks lõpule ülemineku kasvuhooonegaaside netonullheitele kooskõlas Pariisi kokkuleppes tulenevate liidu kohustustega ja Euroopa Ülemkogu 12. detsembri 2019. aasta järeldustega kliimamuutuste kohta.

525/2013 (ELT L 156, 19.6.2018, lk 26).

17 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. märtsi 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/410, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ eesmärgiga hoogustada heitkoguste kulutõhusat vähendamist ja süsinikdioksiidiheite vähendamist toetavaid investeeringuid, ning otsust (EL) 2015/1814 (ELT L 76, 19.3.2018, lk 3).

Muudatusettepanek 4

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3**

Komisjoni ettepanek

(3) Euroopa Parlamendi **2014.** aasta veebruaris vastu võetud resolutsioonis **kliima- ja energiapoliitika raamistiku kohta aastani 2030 paluti komisjonil ja liikmesriikidel kehtestada siduv liidu 2030. aasta eesmärk kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega.** Euroopa Parlament **märkis samuti, et kõik majandussektorid peavad panustama kasvuhoonegaaside heite vähendamisse, kui liit soovib anda õiglase panuse ülemaailmsetesse heitkoguste vähendamise jõupingutustesse.**

Muudatusettepanek

(3) Euroopa Parlamendi **14. märtsi 2019.** aasta resolutsioonis **kliimamuutuste kohta toetati suure häälteenamusega eesmärki, mille kohaselt tuleb kliimaneutraalsuseni jõuda võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt 2050. aastaks.** Euroopa Parlament on ühtlasi korduvalt kutsunud komisjoni ja liikmesriike üles seadma liidule 2030. aastaks kõrgema siduva eesmärgi, s.o vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 1990. aastate tasemega võrreldes 55 %. Peale selle on Euroopa Parlament märkinud, et kui liit soovib saavutada oma kliimaeesmärgid ja anda üleilmsetesse pingutustesse õiglase panuse, tuleb kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisse panustada kõigis majandussektorites, sealhulgas rahvusvahelises lennunduses ja meretranspordis. **Kliima- ja keskkonnaalast hädaolukorda käsitlevat Euroopa Parlamendi 28. novembri 2019. aasta avaldust arvesse võttes on veelgi tähtsam, et meretranspordisektori CO₂-heidet vähendataks kiiresti.**

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3a) Oma 28. novembri 2019. aasta resolutsioonis Hispaanias Madridis toimuva 2019. aasta ÜRO kliimamuutuste konverentsi (COP25) kohta rõhutas Euroopa Parlament, et merendussektori kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks peab liit võtma lisameetmeid, sest IMO edusammud on olnud aeglased ja ebapiisavad. Eelkõige toetas Euroopa Parlament seda, et merendussektor lisataks ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) ja liidu tasandil kehtestataks laevade tõhususe standardid. Ainult turupõhistest heitkoguste vähendamise meetmetest liidu heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamiseks ei piisa ning nendele lisaks tuleks kehtestada siduvad regulatiivsed heitkoguste vähendamise nõuded, mis on mõjusalt jõustatud.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4) Euroopa Ülemkogu kinnitas oma 24. oktoobri 2014. aasta järeldustes liidu siduva eesmärgi vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet 1990. aastaga võrreldes vähemalt 40 %. Ühtlasi teatas Euroopa Ülemkogu, et on oluline vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja ohtusid, mis on seotud transpordisektori sõltumisega fossiilkütustest, ning kutsus komisjoni üles arendama edasi vahendeid ja meetmeid tervikliku ja tehnoloogianeutraalse lähenemisviisi jaoks, sealhulgas transpordi tekitatava heite vähendamiseks ning taastuvate

(4) Euroopa Ülemkogu 12. detsembri 2019. aasta järeldustes^{1a} kinnitati, et eesmärk on muuta EL 2050. aastaks kliimaneutraalseks. Ühtlasi märkis Euroopa Ülemkogu, et kõik asjakohased ELi õigusaktid ja poliitikavaldkonnad peavad olema kooskõlas kliimaneutraalsuse eesmärgiga ja panustama selle täitmisesse, tagades samal ajal võrdsed võimalused.

energiaallikate ja energiatõhususe edendamiseks.

1a

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Muudatusettepanek 7

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4a) Praegu on meretranspordisektor ainus, mille kohta liidu heitkoguste vähendamise eesmärk otseselt ei kehti ja mille suhtes spetsiifilisi leevendusmeetmeid ei võeta. Oma 11. detsembri 2019. aasta teatises Euroopa roheline kokkuleppe kohta teatas komisjon, et ta kavatses merendussektori kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks võtta lisameetmeid ning eelkõige kaasata merendussektor ELi HKSi, reguleerida kõige saastavamate laevade pääsu liidu sadamatesse ja kohustada sildunud laevu kasutama kaldalt tulevat elektrit. Oma 4. märtsi 2020. aasta ettepanekus võtta vastu määrus, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimaseadus)^{1a}, kinnitab komisjon, et kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks tuleb võtta lisameetmeid ja panuse peab andma iga sektor, kuna praeguse poliitika juures peaks kasvuhoonegaaside heide vähenema 2050. aastaks ainult 60 %.

^{1a} *<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1588581905912&uri=CELEX%3A52020PC0080>*

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4b) Et toetada energiatõhusa tehnoloogia kasutuselevõttu ja aidata sellega merendussektori heitkoguseid vähendada 2030. aastaks umbes 2 %, tuleb merendussektoris kõrvaldada turutõkked ning kasutada muuhulgas läbipaistvat ja töökindlat seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi. Seetõttu tuleb võtta lisameetmeid, et merendussektor saaks igati kaasa aidata pingutustele, mida kõigis majandussektorites tehakse liidu kliimaneutraalsuse eesmärgi ning 2030. aasta eesmärkide ja muude võimalike vahe-eesmärkide saavutamiseks. Lisameetmete alus on ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus, mis on liidu esmane vahend meretranspordi kasvuhoonegaaside heitkoguste ja õhusaaste seireks, aruandluseks ja kontrollimiseks. Seepärast tuleks kõnealuse määruse kohaldamisala laiendada, et lisada sellesse ettevõtjatele kehtestatav siduv nõue vähendada ühe transporditöö kohta tekkivat kasvuhoonegaaside heitkogust, ning samuti tuleb ELi HKS-i laiendada meretranspordisektorile.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6) 2015. aasta aprillis võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu määruse (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli²⁰ (edaspidi „ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus“), ning seejärel võeti 2016.

(6) 2015. aasta aprillis võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu määruse (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli²⁰ (edaspidi „ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus“), ning seejärel võeti 2016.

aastal täiendavalt vastu kaks delegeeritud määrust²¹ ja kaks rakendusmäärust²². ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse eesmärk on koguda andmeid laevandusest tuleneva heite kohta, et edendada poliitikakujundamist ja stimuleerida heite vähendamist, pakkudes laevade tõhusust käsitlevat teavet asjaomastele turgudele. ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus **kohustab** ettevõtjaid alates 2018. aastast **teostama iga-aastast seiret, aruandlust ja kontrolli seoses selliste** laevade kütusekulu, CO₂-heite ja **energiatõhususega, mis saabuvad Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) sadamatesse või lahkuvad sealt. See** kohustus kehtib ka EMP sadamates tekkiva CO₂-heite suhtes. Esimesed heitearuanded **tuleb** esitada 30. aprilliks 2019.

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

²¹ Komisjoni 22. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2016/2072

aastal täiendavalt vastu kaks delegeeritud määrust²¹ ja kaks rakendusmäärust²². ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse eesmärk on koguda andmeid laevandusest tuleneva heite kohta, et edendada poliitikakujundamist ja stimuleerida heite vähendamist, pakkudes laevade tõhusust käsitlevat teavet asjaomastele turgudele. **ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse vastuvõtmine oli esimene samm mitmeosalises protsessis, millega kaasatakse liidu kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamise kohustusesse meretranspordi heitkogused ning määratakse nendele heitkogustele kooskõlas „saastaja maksab“ põhimõttega hind. Kui ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus vastu võeti, kohustus komisjon tulevaste merenduse heitkoguseid käsitlevate seadusandlike ettepanekute puhul kaaluma, millised peaksid olema järgmised sammud, millega tagada, et sektor annaks liidu heitkoguste vähendamise eesmärkide täitmisse õiglase panuse, eelkõige peaks ta kaaluma võimalust laiendada ELi HKS-i ka merendussektorile. ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega kohustatakse** ettevõtjaid alates 2018. aastast **tegema EMP sadamatesse saabuvate ja sealt lahkuvate** laevade kütusekulu, CO₂-heite ja **energiatõhususe iga-aastast seiret, aruandlust ja kontrolli. Kõnealune** kohustus kehtib ka EMP sadamates tekkiva CO₂-heite suhtes. Esimesed heitearuanded **tuli** esitada 30. aprilliks **2019 ja komisjon avaldas need 30. juunil** 2019.

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

²¹ Komisjoni 22. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2016/2072

tõendamistoimingute ja tõendajate akrediteerimise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli (ELT L 320, 26.11.2016, lk 5); Komisjoni 22. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2016/2071, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses süsinikdioksiidi heitkoguste seire meetodite ja muu olulise teabe kogumise eeskirjadega (ELT L 320, 26.11.2016, lk 1).

²² Komisjoni 4. novembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/1927 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 (mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli) kohaste seirekava, heitearuande ja nõuetele vastavuse tunnistuse vormide kohta (ELT L 299, 5.11.2016, lk 1–21); Komisjoni 4. novembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/1928 muud liiki laevadega kui reisilaevade, veeremilaevade ja konteinerilaevadega veetud lasti kindlaksmääramise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli (ELT L 299, 5.11.2016, lk 22).

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

tõendamistoimingute ja tõendajate akrediteerimise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli (ELT L 320, 26.11.2016, lk 5); Komisjoni 22. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2016/2071, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses süsinikdioksiidi heitkoguste seire meetodite ja muu olulise teabe kogumise eeskirjadega (ELT L 320, 26.11.2016, lk 1).

²² Komisjoni 4. novembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/1927 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 (mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli) kohaste seirekava, heitearuande ja nõuetele vastavuse tunnistuse vormide kohta (ELT L 299, 5.11.2016, lk 1–21); Komisjoni 4. novembri 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/1928 muud liiki laevadega kui reisilaevade, veeremilaevade ja konteinerilaevadega veetud lasti kindlaksmääramise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli (ELT L 299, 5.11.2016, lk 22).

Muudatusettepanek

(6a) Laevanduses tekkivaid heitkoguseid ning nende mõju globaalsetele soojenemisele ja õhusaastele ei tohiks vähendada viisil, mis kahjustab mere bioloogilist mitmekesisust, ning sellega peaksid kaasnema meetmed, mille eesmärk on taastada mere- ja rannikuökosüsteemid, mida laevandus

mõjutab, näiteks merre lastavate ainete, sealhulgas ballastvee, süsivesinike, raskmetallide ja kemikaalide ning merel kaotatud konteinerite kaudu ja vaalalistega toimuvate kokkupõrgete kaudu.

Muudatusettepanek 11

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6b) Merendussektoris ei ole laeva omanik alati sama isik või üksus, kes laeva ärieesmärgil käitab. Seepärast peaks kõiki ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel nõutavaid andmeid koguma laeva ärilise käitamise eest vastutav isik, näiteks juht, ajaprahtija või laevapereta prahtija.

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6c) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel kogutud andmete alusel tuleks edendada üleminekut heitevabadele laevadele ning selleks tuleks kasutusele võtta laevadele hindamiskaala alusel antav energiatõhususe sertifikaat, et laevu saaks eelkõige müümisel või rentimisel läbipaistvalt võrrelda ning et julgustada liikmesriike edendama parimaid tavasid ja toetama tõhusaimaid laevu.

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6d) Komisjon peaks koostöös laevaomanike, muude sidusrühmade ja sõltumatute ekspertidega välja töötama toodetele kantava Euroopa meretranspordimärgise, mille abil anda tarbijatele teada, kuidas nende ostetavate toodetega seotud meretransport keskkonda mõjutab. Märgisega toetatakse laevandussektori keskkonna- ja energiaalast üleminekut, sest see on usaldusväärne ja läbipaistev viis tarbijate teavitamiseks vabatahtlikest meetmetest. See julgustaks tarbijaid ostma tooteid, mille on transportinud laevaomanikud, kes on näiteks kasvuhoonegaaside ja muude saasteainete heite, mürasaaste ning jäätme- ja veemajandusega seotud keskkonnamõju vähendanud.

Muudatusettepanek 14

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6e) Nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ^{1a} aitab transpordist tulenevaid heitkoguseid vähendada sellega, et edendab üleminekut kaupade autoveolt vähemsaastavatele transpordiliikidele, sealhulgas heitevabadele jõekoridoridele. Direktiiv tuleb läbi vaadata, et suurendada pingutusi mitmeliigilise transpordi edendamiseks ning tõhususe ja vähese heitega alternatiivsete võimaluste suurendamiseks. Et kujundada maanteedelt veeteedele kestlikku üleminekut, on väga tähtis heiteta veetransport ning seetõttu tuleb toetada investeringuid siseveesadamate tankimis- ja laadimistaristusse.

1a Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

Muudatusettepanek 15

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6 f (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6f) Liidu sadamad on oma geograafilise asukoha ja majandustegevuse tõttu energiasüsteemi ümberkujundamise strateegilised keskused. Nad on peamised kohad, mille kaudu energiatooteid sisse tuuakse (impordi, ladustamise või jaotamise kaudu), nad osalevad üha enam taastuvenergia tootmise kohtade arendamises ning töötavad välja uusi energiajuhtimise ja ringmajanduse strateegiaid. Liit peaks seetõttu kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega toetama merendussektori CO₂-heite vähendamist liidu sadamate strateegilise käsitlemisega, sest sellega aidataks sadamatel soodustada energiasüsteemi ümberkujundamist. Liikmesriike tuleks julgustada motiveerima heitevabade sadamate arendamist ning investeerima tankimis- ja laadimistaristusse. See tagaks kohese kasu kõigi sadama- ja rannikupiirkondades elavate inimeste tervisele ning vähendaks negatiivset mõju mere ja rannikualade bioloogilisele mitmekesisusele nendes piirkondades, mis on ka suured maismaaterritooriumid, millest mõned kuuluvad Natura 2000 võrgustikku.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 22 kohaselt vaatab komisjon ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse läbi, kui saavutatakse rahvusvaheline kokkulepe **seire, aruandluse ja kontrolli ülemaailmse süsteemi suhtes**, ja esitab vajaduse korral muudatusettepanekud, et tagada määruse kooskõla kõnealuse rahvusvahelise kokkuleppega.

Muudatusettepanek

(7) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 22 kohaselt vaatab komisjon ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse läbi, kui saavutatakse rahvusvaheline kokkulepe, **mis käsitleb kas üleilmset seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi või meretranspordi kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamiseks võetavaid üleilmseid meetmeid**, ja esitab vajaduse korral muudatusettepanekud, et tagada määruse kooskõla kõnealuse rahvusvahelise kokkuleppega. **Olenemata üleilmsetest meetmetest peab liit jääma edasipüüdlikuks ja olema kliimaküsimustes eeskujuks sellega, et säilitab või kehtestab liidus rangemad meetmed.**

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Vastavalt Pariisi kokkuleppele, mis võeti vastu 2015. aasta detsembris Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) osaliste konverentsi 21. istungjärgul,²³ võtsid liit ja selle **liikmeriigid** kohustuse saavutada heite vähendamise eesmärk kõikides majandussektorites. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) kaudu tehakse jõupingutusi rahvusvahelisest meretranspordist tekkiva heite vähendamiseks ning seda tuleks **innustada**. IMO võttis 2016. aasta oktoobris vastu²⁴ laevade kütusekulu käsitleva üleilmse andmekogumissüsteemi (edaspidi „IMO

Muudatusettepanek

(8) Vastavalt Pariisi kokkuleppele, mis võeti vastu 2015. aasta detsembris Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) osaliste konverentsi 21. istungjärgul,²³ võtsid liit ja selle **liikmesriigid** kohustuse saavutada heite vähendamise eesmärk kõikides majandussektorites. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) kaudu tehakse jõupingutusi rahvusvahelisest meretranspordist tekkiva heite vähendamiseks ning seda tuleks **toetada**. IMO võttis 2016. aasta oktoobris vastu laevade kütusekulu käsitleva üleilmse andmekogumissüsteemi²⁴ (edaspidi „IMO

üleilmne andmekogumissüsteem“).

üleilmne andmekogumissüsteem“). **Samuti võttis IMO 13. aprillil 2018 vastu laevade kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise esialgse strateegia (edaspidi „IMO esialgne strateegia“), millega püütakse nende heitkoguste suurenemist võimalikult kiiresti piirata, vähendada neid 2050. aastaks võrreldes 2008. aastaga vähemalt 50 % ning need järk-järgult täielikult kaotada. Samal ajal kohustusid IMO liikmesriigid ja assotsieerunud liikmed, sh kõik liidu liikmesriigid, vähendama kogu rahvusvahelise merelaevanduse keskmist CO₂-heidet ühe transporditöö kohta 2030. aastaks vähemalt 40 % ning püüdma 2050. aastaks vähendada heidet 70 %. Seepärast tuleks IMO esialgse strateegia põhielemendid võtta üle ka liidu õigusesse ja samal ajal jätkata IMO liikmesriikidega konstruktiivset koostööd, et saavutada kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmete kohta üleilmne kokkulepe. Ettevõtjad peaksid olema kohustatud vähendama ühe transporditöö kohta tekkivat iga-aastast CO₂-heidet 2030. aastaks kõigi nende vastutusel olevate laevade puhul lineaarselt keskmiselt vähemalt 40 %, võrreldes andmetega, mis seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt on esitatud iga ühesuguse suuruse ja ühesugust tüüpi laevade kategooria keskmiste näitajate kohta. Kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise meetmete lähtetaseme kindlaksmääramisel tuleks kasutada THETIS-MRV ja IMO andmekogumissüsteemi andmeid ning võtta täielikult arvesse seda, kui suure hulga võrra on CO₂-heite vähendamise esirinnas olevad ettevõtjad heitkoguseid juba vähendanud. Komisjon peaks võtma vastu delegeeritud õigusaktid, milles kehtestab lähtetaseme kindlaksmääramiseks üksikasjalikud eeskirjad, iga laevakategooria iga-aastase vähendamiskoeffitsiendi, ülemäärase heite eest määratavate karistuste arvutamise ja karistusmaksete kogumise eeskirjad ja vahendid ning muud eeskirjad, mida on**

vaja selle kohustuse täitmiseks ja täitmise kontrollimiseks.

²³ Pariisi kokkulepe (ELT L 282, 19.10.2016, lk 4).

²⁴ IMO resolutsioon MEPC.278 (70), millega muudetakse MARPOLi konventsiooni VI lisa.

²³ Pariisi kokkulepe (ELT L 282, 19.10.2016, lk 4).

²⁴ IMO resolutsioon MEPC.278 (70), millega muudetakse MARPOLi konventsiooni VI lisa.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Võttes arvesse kaht kõnealust seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi, hindas komisjon ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 22 kohaselt süsteemide ühtlustamise võimalusi laevade halduskoormuse vähendamise eesmärgil, pidades samas silmas vajadust säilitada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse eesmärgid.

Muudatusettepanek

(9) Võttes arvesse kaht kõnealust seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi, hindas komisjon ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 22 kohaselt süsteemide ühtlustamise võimalusi laevade ***ja eriti VKEde omanduses olevate laevade*** halduskoormuse vähendamise eesmärgil, pidades samas silmas vajadust säilitada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse eesmärgid.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

(10) Mõju hindamine näitas, et kahe seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi osaline ühtlustamine võiks aidata vähendada laevandusettevõtjate halduskoormust ning samal ajal säiliks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse põhieesmärgid. Niisuguse osalise ühtlustamise tulemusena ei tohiks siiski muutuda ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses sätestatud nõuded, mis käsitlevad juhtimist, ***kohaldamisala***, kontrollimist, läbipaistvust ja CO₂-heitega seotud aruandlust, sest see kahjustaks

Muudatusettepanek

(10) Mõju hindamine näitas, et kahe seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi osaline ühtlustamine võiks aidata vähendada laevandusettevõtjate halduskoormust ning samal ajal säiliks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse põhieesmärgid. Niisuguse osalise ühtlustamise tulemusena ei tohiks siiski muutuda ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses sätestatud nõuded, mis käsitlevad juhtimist, kontrollimist, läbipaistvust ja CO₂-heitega seotud aruandlust, sest see kahjustaks

märkimisväärselt kõnealuse määrase eesmäärke ja mõjutaks selle toimet seoses andmete kogumisega poliitiliste otsuste tegemiseks tulevikus ning laevandusvaldkonnas energiatõhusust edendavate meetmete ja käitumisviiside kasutuselevõtu stimuleerimisega. Seega tuleks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse muutmisel piirduda **mõistete, seireparameetrite ja seirekavade ning vormide ühtlustamisega vastavalt IMO üleilmsele andmekogumissüsteemile.**

märkimisväärselt kõnealuse määrase eesmäärke ja mõjutaks selle toimet seoses andmete kogumisega poliitiliste otsuste tegemiseks tulevikus ning laevandusvaldkonnas energiatõhusust edendavate meetmete ja käitumisviiside kasutuselevõtu stimuleerimisega. Seega tuleks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse muutmisel piirduda **määruse ühtlustamisega IMO üleilmse andmekogumissüsteemiga selles, mis puudutab ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaldamisalasse kuuluvaid laevu, mõisteid, seireparameetreid ning seirekavasid ja vorme.**

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

(12) Arvesse tuleks võtta IMO üleilmse andmekogumissüsteemi sätteid iga-aastase seire ja aruandlusega hõlmatavate andmete kohta, et tagada mõlema süsteemi raames jälgitava laevade tegevuse **puhul** andmete ühtlustatud kogumine. Selleks tuleks **aru anda parameetri „dedveit“ kohta, kuid andmete esitamise „veetud lasti“ kohta peaks edaspidi jääma vabatahtlikuks.** Parameeter „merel veedetud aeg“ tuleks asendada IMO üleilmse andmekogumissüsteemi mõistega „sõidu kestus tundides“. Samuti peaks „läbitud vahemaa“ arvutamine põhinema halduskoormuse vähendamiseks IMO üleilmsel andmekogumissüsteemil²⁵.

²⁵ IMO resolutsioon MEPC 282 (70).

Muudatusettepanek

(12) Arvesse tuleks võtta IMO üleilmse andmekogumissüsteemi sätteid iga-aastase seire ja aruandlusega hõlmatavate andmete kohta, et tagada mõlema süsteemi raames jälgitava laevade tegevuse **kohta** andmete ühtlustatud kogumine. Selleks tuleks **lisaks parameetrile „veetud last“ anda aru ka parameetri „dedveit“ kohta.** Parameeter „merel veedetud aeg“ tuleks asendada IMO üleilmse andmekogumissüsteemi mõistega „sõidu kestus tundides“. Samuti peaks „läbitud vahemaa“ arvutamine põhinema halduskoormuse vähendamiseks IMO üleilmsel andmekogumissüsteemil²⁵.

²⁵ IMO resolutsioon MEPC 282 (70).

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Seirekavade sisu tuleks ühtlustada, et võtta arvesse IMO üleilmset andmekogumissüsteemi, välja arvatud kavade need osad, mis on vajalikud selle tagamiseks, et ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohane seire ja aruandlus hõlmab üksnes liiduga seotud andmeid. Seetõttu peaksid kõik üksikreise käsitlevad sätted jääma seirekava osaks.

Muudatusettepanek

(13) Seirekavade sisu tuleks ühtlustada, et võtta arvesse IMO üleilmset andmekogumissüsteemi, välja arvatud kavade need osad, mis on vajalikud selle tagamiseks, et ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohane seire ja aruandlus hõlmab üksnes liiduga seotud andmeid. Seetõttu peaksid kõik üksikreise käsitlevad sätted jääma seirekava osaks. ***Ühtlasi peaks komisjon abistama liikmesriike, jagades oskusteavet ja häid tavasid ning rakendades uut tehnoloogiat, et vähendada haldustakistusi ning saada andmeid tõhusalt ja turvaliselt.***

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13a) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse ettepanekule lisatud, komisjoni poolt 2013. aastal koostatud mõjuhinnangu kohaselt on ELi HKS merendussektori heitkoguste puhul tõhus ning sektoris saaks heitkoguste vajalikku vähendamist tagada kas ELi HKS-i või eesmärgipõhise hüvitusfondi abil. Et liit hakkaks heitkoguseid vähendama ka merelaevanduses, tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ^{1a} muuta, et hõlmata ka merendussektori heitkogused. Komisjon peaks võtma vastu delegeeritud õigusaktid, milles ta määrab kindlaks, kui suur on meretranspordi saastekvootide üldkogus kooskõlas muude sektoritega ja kuidas meretranspordi saastekvoot tääeliku enampakkumise kaudu eraldada. Delegeeritud õigusaktide koostamisel peaks komisjon 2013. aasta

mõjuhinnangut ajakohastama, eelkõige selleks, et võtta arvesse eesmärki, mille liit on kõigis majandussektorites kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks 2030. aastaks seadnud, ja määruses (EL) .../... [Euroopa kliimaseadus] määratletud neutraalsuseesmärki ning majandusmõju, sh ohtu, mis võib kaasneda teistele transpordiliikidele soovimatu ülemineku ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumisega. Komisjon peaks hindamistulemused avalikustama. Liit ja selle liikmesriigid peaksid toetama meretranspordi kliimamõju vähendamiseks rahvusvahelisel tasandil võetavaid meetmeid. Komisjon peaks jälgima kõiki edusamme, mida IMO on teinud turupõhise meetme vastuvõtmiseks, ning peaks üleilmse turupõhise meetme vastuvõtmise korral kaaluma, kuidas tagada kooskõla liidu ja üleilmsete meetmete vahel nii, et liidu kliimameetmete keskkonnaalane terviklikkus ja tõhusus säiliks.

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13b) Et üleminek heitevabale laevandusele oleks tulemuslik, on vaja integreeritud käsitlusviisi ning sobivat ja soodsat keskkonda, milles innustada nii laevadel kui ka sadamates tehtavaid uuendusi. Soodne keskkond hõlmab avaliku ja erasektori investeeringuid teadusuuringutesse ja innovatsiooni, tehnoloogilisi ja operatiivmeetmeid laevade energiatõhususe parandamiseks, taastuvatest energiaallikatest toodetud säästvate alternatiivkütuste (nt vesiniku ja ammoniaagi) ning heitevaba jõuseadmetehnoloogia kasutuselevõttu, sh sadamates vajaliku tankimis- ja laadimistaristu olemasolu. ELi HKS-i

raames toimuvate meretranspordi saastekvootide enampakkumiste tulude arvel tuleks luua ookeanifond, mille abil suurendada laevade energiatõhusust ja toetada investeringuid, millega aidatakse vähendada meretranspordi CO₂-heidet, sealhulgas lähimerevedudel ja sadamates. Peale selle peaks komisjon välja töötama meetmed, millega reguleeritakse kõige saastavamate laevade pääsu liidu sadamatesse ja kohustatakse sildunud, fossiilkütust kasutavaid laevu kasutama kaldalt tulevat elektrit või alternatiivseid heitevabu lahendusi. Komisjon peaks ühtlasi hindama, kas sadamatelt on võimalik nõuda, et nad kehtestaksid heitkogustel põhineva laevade üleseisuaaja eest võetava tasu.

Muudatusettepanek 24

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13c) Et üleminek heitevabadele ja keskkonnahoidlikele laevadele oleks tulemuslik, on vaja integreeritud käsitusviisi, et edendada keskkonnahoidlikumate laevade jaoks mõeldud uuenduslike meetmeid, mis puudutavad näiteks laevakere konstruktsiooni, uusi mootoreid, säästvaid alternatiivkütuseid ja tuule abil käitamist, ning operatiivmeetmeid, mille abil saab kütusekulu ja seega heitkoguseid vähendada lühikese aja jooksul, näiteks kiiruse vähendamine või teekonna parem planeerimine. Kiiruse vähendamist (slow steaming) katsetati aastatel 2006–2012 kütusehindade järsu tõusu tõttu ulatuslikult ning selgus, et kui kiirust vähendati 10 %, siis vähenesid kütusekulu ja sellega seotud heitkogused umbes 19 %^{1a}. Turupõhiste meetmetega, nagu ELi HKS, soodustatakse heitkoguste vähendamist ning investeringuid teadusuuringutesse ja innovatsiooni, et

parandada laevade energiatõhusust, ning säästvate alternatiivkütuste ja säästva jõuseadmetehnoloogia kasutuselevõttu, sealhulgas mere- ja siseveesadamates vajaliku tankimis- ja laadimistaristu olemasolu.

^{1a} Euroopa Keskkonnaameti tehniline aruanne nr 4/2013 „The impact of international shipping on European air quality and climate forcing“ („Rahvusvahelise laevanduse mõju Euroopa õhukvaliteedile ja kliimamuutustele“).

Muudatusettepanek 25

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14a) Et THETIS-MRV registrisse kantavad andmed oleksid püsivalt kvaliteetsed, tuleks Euroopa Meresõiduohutuse Ametile (EMSA) anda volitused ja vahendid, mida ta vajab töendaja poolt rahuldavaks tunnistatud heitearuannete kontrollimiseks.

Muudatusettepanek 26

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14b) Komisjon peaks vaatama läbi määruse (EL) 2015/757 toimimise, võttes arvesse kõnealuse määruse ja IMO üleilmse andmekogumissüsteemi rakendamisel saadud kogemusi ning muid asjaomaseid suundumusi, mille eesmärk on vähendada meretranspordi kasvuhoonegaaside heidet.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14c) Meretransport tekitab ka õhusaasteaineid, nagu vääveloksiid (SO_x), lämmastikoksiid (NO_x), tahked osakesed, osoonikihti kahandavad ained (OKA) ja lenduvad orgaanilised ühendid (LOÜ)^{1a}. Õhusaasteained kahjustavad nii keskkonda kui ka inimeste tervist, eelkõige ranniku- ja sadamapiirkondades elavate või töötavate inimeste tervist. Komisjon peaks asjaomased õigusaktid 2021. aasta juuniks läbi vaatama ja esitama meretranspordi tekitatava õhusaaste probleemi lahendamiseks ettepanekud. Ühtlasi peaks komisjon töötama selle nimel, et laiendada kõikides Euroopa meredes, sealhulgas Vahemeres, väävliheite kontrolli piirkondi (SECA) ja NO_x-heite kontrolli piirkondi (NECA), ning otsima edasisi lahendusi probleemile, mis on seotud skraberitest pärit pesuvee ja muude ainete, näiteks ballastvee, süsivesinike, raskmetallide ja kemikaalide juhtimisega avatud vetesse ning nende ainete mõjuga mere bioloogilisele mitmekesisusele.

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15) Määruse (EL) 2015/757 eesmärk on tagada EMP sadamaid külastavate laevade **CO₂-heite** seire, aruandlus ja kontroll, **mis on esimene samm kasvuhoonegaaside heite järkjärgulisel vähendamisel**. Seda ei saa piisaval määral saavutada üksnes liikmesriikide tasandil, küll aga on eesmärki selle ulatuse ja toime tõttu parem saavutada liidu tasandil. Arvesse tuleks

(15) Määruse (EL) 2015/757 eesmärk on tagada EMP sadamaid külastavate laevade **kasvuhoonegaaside heite** seire, aruandlus ja kontroll, **vähendada nende ühe transporditöö keskmist CO₂-mahukust, sh järsult vähendada kai ääres seismise ajal tekkivaid heitkoguseid, ning määrata nendele heitkogustele hind, et merendussektori kasvuhoonegaaside**

võtta IMO üleilmset andmekogumissüsteemi ning käesoleva määrusega tuleks tagada ühtsetest nõuetest lähtudes kogutud andmete jätkuv võrreldavus ja usaldusväärsus. Liit võib võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

heidet vähendada. Seda ei saa piisaval määral saavutada üksnes liikmesriikide tasandil, küll aga on eesmärki selle ulatuse ja toime tõttu parem saavutada liidu tasandil. Arvesse tuleks võtta IMO üleilmset andmekogumissüsteemi ning käesoleva määrusega tuleks tagada ühtsetest nõuetest lähtudes kogutud andmete jätkuv võrreldavus ja usaldusväärsus. Liit võib võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 15 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15a) Üleminek kliimaneutraalsele laevandusele ei ole veel toimunud ning sellega seotud regulatiivsed meetmed on seni olnud ebapiisavad. Suur roll meretranspordi CO₂-heite vähendamisel võib olla sadamatel. Liidu sadamaid külastavate laevade operaatorid peaksid olema näiteks kaldalt tuleva elektriga ühendamise abil kohustatud tagama, et ajal, mil nende laev seisab kai ääres, ei tekita see kasvuhoonegaaside ega õhusaasteainete heidet. See on eriti tähtis linnapiirkondade lähedal asuvate kaide puhul, et vähendada õhusaaste mõju inimeste tervisele. Kuna laevade mõju seoses kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heitega on erinev, tuleks nõuda, et esimesena hakkavad seda nõuet täitma kõige saastavamad laevad, sealhulgas suured reisilaevad.

Muudatusettepanek 30

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15b) Laevaoperaatorid peaksid tagama, et nad käitavad laevu võimalikult energiatõhusalt ja hoiavad heitkogused võimalikult väiksena. Laevaehitajad peaksid uute laevade ehitamisel tagama, et heitkoguste vähendamine oleks esmatähtis eesmärk.

Muudatusettepanek 31

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – pealkiri (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Määruse (EL) 2015/757 muutmine

Muudatusettepanek 32

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige -1 (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Määrust (EL) 2015/757 muudetakse järgmiselt:

Muudatusettepanek 33

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige -1 a (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Põhjendus 23**

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

-1a) Põhjendus 23 asendatakse järgmisega:

(23) Muud kasvuhoonegaasid, kliimat mõjutavad ained ja õhusaasteained

„(23) Et kliimat, keskkonda ja inimeste tervist paremini kaitsta, tuleks liidu seire-,

peaksid praeguses etapis liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemist välja jääma, et ei tekiks kohustust paigaldada ebapiisava usaldusväarsusega või kaubanduslikult kättesaadavaid mõõteseadmeid, mis võiks takistada liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamist.

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige -1 b (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 1

Kehtiv tekst

Artikkel 1

Reguleerimisese

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

aruandlus- ja **kontrollisüsteemi laiendada, et see hõlmaks ka muid kasvuhoonegaase, kliimat mõjutavaid aineid ja õhusaasteaineid, kui on olemas piisavalt usaldusväärsed või kaubanduslikult kättesaadavad mõõteseadmed.**“

Muudatusettepanek

-1b) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvatelt, seal viibivatelt või sealt väljuvatelt laevadelt pärit **kasvuhoonegaaside** heitkoguste ja muu asjakohase teabe täpse seire, aruandluse ja kontrolli eeskirjad. **Et aidata saavutada liidu eesmärki jõuda kõigis majandussektorites kliimaneutraalsuseni, mis on määratletud määruses (EL) .../... [Euroopa kliimaseadus], ja võtta arvesse laevade kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise esialgset strateegiat, mille IMO võttis vastu 13. aprillil 2018, kehtestatakse käesoleva määrusega ettevõtjatele kohustus vähendada aastas ühe transporditöö kohta keskmiselt tekkivat CO₂ heitkogust kooskõlas artikliga 12a.**“

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige -1 c (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 2 – lõige 1

Kehtiv tekst

1. Käesolevat määrust kohaldatakse laevade suhtes, mille *kogumahutavus* on *üle* 5 000 seoses *CO₂* heitkogustega, mis tekivad nende reisidel viimasena külastatud sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse ja liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külastatavast sadamast järgmisena külastatavasse sadamasse ja nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates külastatavates sadamates.

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1 – punkt -a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt a a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-1c) Artikli 2 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse laevade suhtes, mille *brutotonnaaž* on *vähemalt* 5 000, seoses *kasvuhoonegaaside* heitkogustega, mis tekivad nende reisidel viimasena külastatud sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse ja liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külastatavast sadamast järgmisena külastatavasse sadamasse ja nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates külastatavates sadamates.“

-a) lisatakse järgmine punkt:

„aa) „*kasvuhoonegaaside heitkogused*“ – *Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ* II lisas loetletud kasvuhoonegaaside eraldumine laevadelt;*

* *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).“*

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1 – punkt -a a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt b

Kehtiv tekst

b) „külastatav sadam” – sadam, kus laev peatub **kauba** lastimiseks või lossimiseks või reisijate pealevõtmiseks või maale laskmiseks; sellest tulenevalt ei ole selleks üksnes kütuse tankimise, varude täiendamise, meeskonna vahetamise, kuivdokki mineku või laeva ja/või selle seadmete remondi eesmärgil tehtavad peatused, abi vajava või ohus oleva laeva peatused sadamas, laevadevaheline reisijate või lasti üleandmine väljaspool sadamaid, ja üksnes ebasoodsate ilmastikutingimuste eest varjumise või vajaliku otsingu- ja päästetegevuse eesmärgil tehtavad peatused sadamas;

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1 – punkt a

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt d

Komisjoni ettepanek

d) „ettevõtja“ – laeva omanik või mõni muu organisatsioon või isik, näiteks juht või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest **ning on nõustunud üle võtma kõik kohustused ja kogu vastutuse, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 336/2006;**

Muudatusettepanek

-aa) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) „külastatav sadam” – sadam, kus laev peatub **oma kaubast suure osa** lastimiseks või lossimiseks või reisijate pealevõtmiseks või maale laskmiseks; sellest tulenevalt ei ole selleks üksnes kütuse tankimise, varude täiendamise, meeskonna vahetamise, kuivdokki mineku või laeva ja/või selle seadmete remondi eesmärgil tehtavad peatused, abi vajava või ohus oleva laeva peatused sadamas, laevadevaheline reisijate või lasti üleandmine väljaspool sadamaid, ja üksnes ebasoodsate ilmastikutingimuste eest varjumise või vajaliku otsingu- ja päästetegevuse eesmärgil tehtavad peatused sadamas;“;

Muudatusettepanek

„d) „ettevõtja” – laeva omanik või mõni muu organisatsioon või isik, näiteks juht, **ajaprahtija** või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva **ärilise** käitamise eest ja **kes vastutab laeva tarbitud kütuse eest tasumise eest;**“;

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1 – punkt a a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt i

Kehtiv tekst

i) „muu asjakohane teave” – laevade kütusekulu, transporditöö ja energiatõhususega seotud CO₂ heitkoguseid käsitlev teave, mis võimaldab analüüsida heitkoguste suundumusi ja hinnata laevade tulemusnäitajaid;

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1 a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 4 – lõige 1

Kehtiv tekst

1. Kooskõlas artiklitega 8–12 koguvad ettevõtjad kõigi **neile kuuluvate** laevade kohta aruandeperioodi jooksul asjakohaseid näitajaid ning esitavad sellekohase aruande. Ettevõtjad viivad kõnealuse seire ja aruandluse läbi kõikides liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates sadamates ning liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevas sadamas lõppenud või sealt alanud kõikide reise kohta.

Muudatusettepanek

aa) punkt i asendatakse järgmisega:

„i) „muu asjakohane teave” – laevade kütusekulu, transporditöö, **dokis olemise ajal kaldalt laevale tarnitud elektri kogus** ja energiatõhususega seotud CO₂ heitkoguseid käsitlev teave, mis võimaldab analüüsida heitkoguste suundumusi ja hinnata laevade tulemusnäitajaid;“;

Muudatusettepanek

1a) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kooskõlas artiklitega 8–12 koguvad ettevõtjad kõigi **nende ärilise käitamise kontrolli all olevate** laevade kohta aruandeperioodi jooksul asjakohaseid näitajaid ning esitavad sellekohase aruande. Ettevõtjad viivad kõnealuse seire ja aruandluse läbi kõikides liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates sadamates ning liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevas sadamas lõppenud või sealt alanud kõikide reise kohta.“

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1 b (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 5 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1b) Artiklisse 5 lisatakse järgmine lõige:

„2a. Komisjon võtab 31. detsembriks 2021 kooskõlas artikliga 23 vastu käesolevat määrust täiendavad delegeeritud õigusaktid, milles ta sätestab metaani (CH₄) heitkoguse kindlakstegemise meetodid.

Lisaks esimeses lõigus osutatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisele hindab komisjon 31. detsembriks 2021 liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvate, seal viibivate ja sealt väljuvate laevade kasvuhoonegaaside (v.a CO₂ ja CH₄) heite mõju üleilmsele kliimale ning esitab selle kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Aruandele lisatakse vajaduse korral seadusandlik ettepanek nende heitkoguste käsitlemise kohta.“

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2 – punkt a – alapunkt i a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 6 – lõige 3 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ia) lisatakse järgmine punkt:

„ca) alternatiivkütuste, sealhulgas veeldatud maagaasi, biokütuste ja mittebioloogilise päritoluga süsinikku sisaldavate taastuvkütuste heitekoefitsiendid väljendatakse CO₂-ekvivalendina ja need hõlmavad kõiki kasvuhoonegaase ning põhinevad olelusringi hindamisel. Need heitekoefitsiendid määrab kindlaks

komisjon rakendusaktidega. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega;“

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 3 – punkt a
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 9 – lõige 1 – punkt f

Komisjoni ettepanek

f) veetud last (vabatahtlik);

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 3 a (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 9 – lõige 2 – punkt a

Kehtiv tekst

a) *kõik* aruandeperioodi jooksul toimunud laeva *reisid algasid* liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevast sadamast või lõppesid seal ja

Muudatusettepanek

3a) Artikli 9 lõike 2 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) *vähemalt 90 %* aruandeperioodi jooksul toimunud laeva *reisidest algas* liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevast sadamast või lõppesid seal ja“.

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 4 – punkt a a (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 10 – lõik 1 – punkt j a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

aa) lisatakse järgmine punkt:

„ja) *veetud last.*“

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 – punkt a

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 11 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Ettevõtja vahetumise korral esitab varasem ettevõtja komisjonile ja asjaomase lipuriigi ametiasutustele võimalikult ruttu pärast vahetumise lõpuleviimise päeva, kuid mitte hiljem kui **kolm kuud** pärast seda päeva, aruande, mis hõlmab heitearuandega samu andmeid, kuid kajastab üksnes ajavahemikku, mille jooksul tegevus toimus tema vastutusel.

Muudatusettepanek

„2. Ettevõtja vahetumise korral esitab varasem ettevõtja komisjonile ja asjaomase lipuriigi ametiasutustele **vahetumise lõpuleviimise päeval või** võimalikult ruttu pärast vahetumise lõpuleviimise päeva, kuid mitte hiljem kui **üks kuu** pärast seda päeva, aruande, mis hõlmab heitearuandega samu andmeid, kuid kajastab üksnes ajavahemikku, mille jooksul tegevus toimus tema vastutusel. **Uus ettevõtja tagab, et iga tema vastutusel olev laev täidab pärast vahetumist käesoleva määruse nõudeid kuni aruandlusperioodi lõpuni.**“

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 – punkt b a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 11 – lõige 3 – alapunkt xi a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) lõike 3 punkti a lisatakse järgmine alapunkt:

„xia) veetud last;“

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 – punkt b b (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 11 – lõige 3 – alapunkt xi b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

bb) lõike 3 punkti a lisatakse järgmine alapunkt:

„xib) laeva suurus;“

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

II a peatükk (uus) – artikkel 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5a) Lisatakse järgmine peatükk:

„IIa PEATÜKK

HEITKOGUSTE VÄHENDAMINE

Artikkel 12a

Heitkoguste vähendamine

- 1. Ettevõtjad vähendavad ühe transporditöö kohta tekkivat iga-aastast CO₂-heidet 2030. aastaks kõigi nende vastutusel olevate laevade puhul lineaarselt keskmiselt vähemalt 40 %, võrreldes andmetega, mis käesoleva määruse kohaselt on esitatud iga ühesuguse suuruse ja ühesugust tüüpi laevade kategooria keskmiste näitajate kohta.**
- 2. Kui ettevõtja teataval aastal löikes 1 osutatud iga-aastast vähendamiskohustust ei täida, määrab komisjon rahalise karistuse, mis on tõhus, proportsionaalne, hoiatav ja kooskõlas turupõhise heitkogustega kauplemise süsteemiga, näiteks ELi HKSiga. Ülemäärase heitkoguse eest määratud trahvi maksmine ei vabasta ettevõtjat löike 1 kohasest kohustusest kuni 2030. aastani. Ettevõtjate suhtes, kes ei ole käesolevas artiklis sätestatud heite piirnorme järginud, kohaldatakse artikli 20 lõigete 3 ja 4 sätteid.**
- 3. Hiljemalt ... [6 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] võtab komisjon kooskõlas artikliga 23 käesoleva määruse täiendamiseks vastu delegeeritud õigusaktid, milles ta määrab kindlaks löikes 1 osutatud laevakategooriad,**

kehtestab THETIS-MRV andmeid, sh kohustuslikku parameetrit „veetud last“, ja IMO üleilmse andmekogumissüsteemi andmeid kasutades iga laevakategooria suhtes kohaldatava lähtetaseme ja igaaastase lineaarse vähendamiskoeffitsiendi, ning võtab täielikult arvesse seda, kui suure hulga võrra on CO₂-heite vähendamise esirinnas olevad ettevõtjad heitkoguseid juba vähendanud, et saavutada lõikes 1 osutatud eesmärk, sätestab ülemäärase heite eest määratavate, lõikes 2 osutatud karistuste arvutamise ja karistusmaksete kogumise eeskirjad ja vahendid ning muud eeskirjad, mida on vaja käesoleva artikli nõuete täitmiseks ja täitmise kontrollimiseks.

4. 12 kuu jooksul pärast seda, kui IMO on vastu võtnud meetmed, millega rakendada 13. aprillil 2018 vastu võetud laevade kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise esialgset strateegiat, kuid enne nende meetmete jõustumist esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles ta analüüsib IMO kehtestatud meetmete igakülgset ja üldist keskkonnaalast terviklikkust, sealhulgas üldisi eesmärke seoses Pariisi kokkuleppe eesmärkidega, liidu eesmärgiga vähendada aastaks 2030 kasvuhoonegaaside heidet kõigis majandussektorites ja määruses (EL).../... [Euroopa kliimaseadus] määratletud kliimaneutraalsuse eesmärgiga.

5. Vajaduse korral võib komisjon lisada lõikes 4 osutatud aruandele Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatava seadusandliku ettepaneku, millega muudetakse käesolevat määrust nii, et see on kooskõlas eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnaalane terviklikkus ja tõhusus, eelkõige mis puudutab liidu eesmärki vähendada aastaks 2030 kasvuhoonegaaside heidet kõigis majandussektorites ja määruses (EL).../... [Euroopa kliimaseadus] määratletud kliimaneutraalsuse eesmärki.“

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 b (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 12 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5b) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 12b

Kai ääres seisvate laevade heitkogused

Ettevõtjad tagavad, et hiljemalt

2030. aastal nende vastutusel olevad

laevad kai ääres seistes

***kasvuhoonegaaside heidet ei tekita.*“**

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 c (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 – lõige 1

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

1. Komisjon teeb iga aasta 30. juuniks avalikkusele kättesaadavaks artikli 11 kohaselt aruannetes esitatud teabe **CO₂ heitkoguste kohta** ning käesoleva artikli lõikes 2 sätestatud teabe.

5c) Artikli 21 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon teeb iga aasta 30. juuniks avalikkusele kättesaadavaks artikli 11 kohaselt aruannetes esitatud teabe ning käesoleva artikli lõikes 2 sätestatud teabe.“

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 d (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 – lõige 2 – punkt a

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

5d) Artikli 21 lõike 2 punkt a

a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, IMO identifitseerimisnumber ja registreerimis- või kodusadam);

asendatakse järgmisega:

„a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, **ettevõtja**, IMO identifitseerimisnumber ja registreerimis- või kodusadam);“

Muudatusettepanek 74

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 a (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 – lõige 2 – punkt d

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

d) reise jooksul tekkinud summaarne aastane kütusekulu;

6a) Artikli 21 lõike 2 punkti d muudetakse järgmiselt:

„d) reise jooksul tekkinud summaarne aastane kütusekulu **kütuseliikide kaupa**;“

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 b (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 – lõige 2 – punkt k a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6b) Artikli 21 lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„ka) **laeva suurus.**“

Muudatusettepanek 76

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 c (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 – lõige 2 – punkt k b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6c) Artikli 21 lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„kb) **läbitud vahemaa kokku**;“

Muudatusettepanek 77
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 6 d (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 21 – lõige 2 – punkt k c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6d) Artikli 21 lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„kc) dedveit;“

Muudatusettepanek 78
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 6 e (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 21 – lõige 2 – punkt k d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6e) Artikli 21 lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„kd) transporditöö;“

Muudatusettepanek 79
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 6 f (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 21 – lõige 2 – punkt k e (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6f) Artikli 21 lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„ke) laevaomaniku nimi;“

Muudatusettepanek 80

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 g (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 – lõige 2 – punkt k f (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6g) Artikli 21 lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„kf) veetud last.“

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 h (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 – lõige 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6h) Artiklisse 21 lisatakse järgmine lõige:

„6a. Kooskõlas oma 2020.–2022. aasta tööprogrammiga teeb EMSA artikli 11 lõike 1 kohaselt esitatud andmete statistilise lisakontrolli, et tagada esitatud andmete järjepidevus.“

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 i (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 21 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6i) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 21a

Laevade keskkonnanäitajate märgistamine

1. Et innustada heitkoguseid vähendada ja suurendada teabe läbipaistvust, loob komisjon laevade

keskkonnanäitajate jaoks tervikliku liidu määrgistamissüsteemi, mida kohaldatakse käesoleva määrusega hõlmatud laevade suhtes.

2. Komisjon võtab 1. juuliks 2021 kooskõlas artikliga 23 käesoleva määruse täiendamiseks vastu delegeeritud õigusaktid, milles ta sätestab laevade keskkonnanäitajaid käsitleva liidu määrgistamissüsteemi toimimise üksikasjalikud sätted ning süsteemi aluseks olevad tehnilised standardid.“

Muudatusettepanek 55

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 6 j (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 22 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6j) Artikli 22 lõige 3 jäetakse välja.

Muudatusettepanek 56

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 6 k (uus)
Määrus (EL) 2015/757
Artikkel 22 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

6k) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 22a

Läbivaatamine

1. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2022 käesoleva määruse toimimise läbi, võttes arvesse selle rakendamisel saadud kogemusi ning muid asjakohaseid arengusuundi, mille eesmärk on vähendada meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heidet ja täita Pariisi kokkuleppes tulenevad liidu kohustused. Läbivaatamise tulemusel teeb komisjon ettepaneku lisanõuete kohta, et

vähendada laevade kasvuhoonegaaside (v.a CO₂) heidet ning õhusaasteaineid ja reovee, sealhulgas skraberitest pärit reovee juhtimist avatud vetesse.

Läbivaatamisel kaalutakse ühtlasi, kas käesoleva määruse kohaldamisala tuleks laiendada, et see hõlmaks laevu, mille brutotonnaaž on 400–5000. Vajaduse korral lisatakse läbivaatamisaruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.

2. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013** eelseisva läbivaatamise raames esitab komisjon ühtlasi ettepaneku liikmesriikidele siduvate eesmärkide kehtestamiseks, et tagada mere- ja siseveesadamates piisav varustatus kaldapealse elektrienergiaga.*

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).*

*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).“*

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 l (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 23 – lõige 2

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

6l) Artikli 23 lõige 2 asendatakse järgmisega:

2. Artikli 5 lõikes 2, artikli 15 lõikes 5

„2. Artikli 5 lõigetes 2 ja 2a, artikli

ja artikli 16 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 1. juulist 2015. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 m (uus)

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 23 – lõige 3

Kehtiv tekst

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 5 **lõikes** 2, artikli 15 lõikes 5 ja artikli 16 lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 6 n

Määrus (EL) 2015/757

Artikkel 23 – lõige 5

Kehtiv tekst

12a lõikes 3, artikli 15 lõikes 5 ja artikli 16 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 1. juulist 2015. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.“

Muudatusettepanek

6m) Artikli 23 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 5 **lõiget**es 2 ja 2a, artikli **12a lõikes 3, artikli** 15 lõikes 5 ja artikli 16 lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.“

6n) Artikli 23 lõige 5 asendatakse järgmisega:

5. Artikli 5 **lõike** 2, artikli 15 lõike 5 ja artikli 16 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

„5. Artikli 5 **lõigete 2 ja 2a, artikli 12a lõike 3**, artikli 15 lõike 5 ja artikli 16 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 a (uus)

Direktiiv 2003/87/EÜ

II a peatükk (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 1a

Direktiivi 2003/87/EÜ muutmine

Direktiivi 2003/87/EÜ muudetakse järgmiselt:

1) Lisatakse järgmine peatükk:

„IIa PEATÜKK

MERETRANSPORT

Artikkel 3ga

Kohaldamisala

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2022 selliste kasvuhoonegaaside saastekvootide väljaandmise ja eraldamise suhtes, mis on pärit laevadelt, mis saavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2015/757* hõlmatud sadamatesse, viibivad seal või väljuvad sealt. Kui ettevõtja vahetub määruse (EL) 2015/757 artikli 11 lõike 2 kohaselt, nõutakse uuel ettevõtjalt üksnes selliste kasvuhoonegaaside saastekvootide

omandamist, mis on seotud ajavahemikuga, mil laeva käitatakse tema vastutusel.

Artikkel 3gb

Meretranspordi saastekvootide üldkogus ja eraldamise meetod

- 1. Komisjon ajakohastab 31. detsembriks 2020 mõjuhinnangu, mille ta koostas 2013. aastal ja lisas ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 525/2013**, ning võtab kooskõlas artikliga 23 käesoleva direktiivi täiendamiseks vastu delegeeritud õigusaktid, milles ta määrab kindlaks meretranspordi saastekvootide üldkoguse, mis on kooskõlas muude sektoritega, ja täieliku enampakkumise teel toimuva meretranspordi saastekvootide eraldamise meetodi ning näeb ette erisätted haldava liikmesriigi kohta. Delegeeritud õigusaktid põhinevad parimatel kättesaadavatel andmetel ja eri võimaluste mõju, sealhulgas heitele avalduva mõju ja majandusliku mõju hindamisel.*
- 2. Artikleid 12 ja 16 kohaldatakse meretranspordi saastekvootide suhtes samuti nagu muude tegevuste jaoks eraldatavate saastekvootide suhtes.*
- 3. Vähemalt 50 % käesoleva artikli lõikes 1 osutatud saastekvootide enampakkumistest saadud tulust kasutatakse artikli 3gc kohaselt loodud fondi kaudu.*
- 4. Saastekvootide enampakkumistest saadud tulu, mida ei kasutata artiklis 3gc määratletud fondi kaudu ja mis eraldatakse liikmesriikidele, kasutatakse kooskõlas käesoleva direktiivi eesmärkidega, eelkõige selleks, et võidelda kliimamuutuste vastu liidus ja kolmandates riikides, kaitsta ja taastada globaalsest soojenemisest mõjutatud mereökosüsteeme ning toetada õiglast üleminekut liikmesriikides, toetades sotsiaalpartneritega dialoogi pidades töötajate ümberpaigutamist, ümberõpet ja oskuste täiendamist, haridust,*

tööotsimisalgatusi ja idufirmasid. Kogu teave kõnealuste tulude kasutamise kohta avalikustatakse.

5. Komisjon jälgib käesoleva peatüki rakendamist ja võimalikke suundumusi seoses ettevõtjatega, kes püüavad käesoleva direktiivi nõuete täitmist vältida. Vajaduse korral teeb komisjon ettepaneku meetmete kohta, millega vältimist tõkestada.

Artikkel 3gc

Ookeanifond

1. Aastateks 2022–2030 luuakse ookeanifond, mille eesmärk on suurendada laevade energiatõhusust ja toetada investeeringuid meretranspordisektori CO₂-heidet vähendavasse innovatiivsesse tehnoloogiasse ja taristusse, sealhulgas lähimerevedudel ja sadamates, ning võtta kasutusele taastuvatest energiaallikatest toodetud säästvad alternatiivkütused (näiteks vesinik ja ammoniaak) ning heitevaba jõuseadmetehnoloogia, sh tuuletehnoloogia. 20 % fondi tuludest kasutatakse selleks, et aidata kaasa globaalsest soojenemisest mõjutatud mereökosüsteemide, näiteks merekaitsealade kaitsmisele, taastamisele ja paremale majandamisele, ning edendada valdkonnaülest säästvat sinist majandust, näiteks taastuvat mereenergiat. Kõik fondist toetatud investeeringud avalikustatakse ja need peavad olema kooskõlas käesoleva direktiivi eesmärkidega.

2. Erandina käesoleva direktiivi artiklist 12 võivad meretranspordiettevõtjad kanda fondi igaaastase liikmemaksu, mille suurus vastab eelmise kalendriaasta koguheittele, millest nad on määruse (EL) 2015/757 kohaselt teada andnud, et piirata merendusettevõtjate, sealhulgas väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate ning selliste ettevõtjate halduskoormust, kes ei tegutse käesoleva direktiivi kohaldamisalas sageli. Fond loovutab

saastekvoodid kollektiivselt fondi liikmeteks olevate meretranspordiettevõtjate nimel. Fond sätestab iga aasta 28. veebruariks, kui suur on ühe heitetonni eest makstav liikmemaks, kuid see peab olema vähemalt sama suur kui kõrgeim registreeritud arveldushind, mida esmas- või järelturul eelmisel aastal saastekvootide eest maksti.

3. Fond omandab saastekvootide kogumaksumuses, mis vastab käesoleva artikli lõikes 2 osutatud eelmise kalendriaasta sissemaksete kogusummale, ja ta tagastab need iga aasta 30. aprilliks käesoleva direktiivi artikli 19 alusel loodud registrile, et need tunnistataks kehtetuks. Sissemakseid puudutav teave tehakse üldsusele kättesaadavaks.

4. Fondi hallatakse keskselt liidu asutuse kaudu, mille juhtimisstruktuur on samasugune nagu käesoleva direktiivi artikli 10a lõikes 8 sätestatud fondil. Selle juhtimisstruktuur ja otsustusprotsess peavad olema läbipaistvad ja kaasavad, eelkõige prioriteetsete valdkondade, kriteeriumide ja toetuste eraldamise menetluste kindlaksmääramisel. Sidusrühmadel on asjakohane nõuandev roll. Kogu teave investeringute kohta ja kogu muu asjakohane teave fondi toimimise kohta tehakse üldsusele kättesaadavaks.

5. Komisjon teeb koostööd kolmandate riikidega, et teha kindlaks, kuidas nad saavad fondi kasutada.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 käesoleva direktiivi täiendamiseks vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad käesoleva artikli rakendamist.

Artikkel 3gd

Komisjonipoolne aruandlus ja läbivaatamine seoses kliimamuutuste leevendamise meetmete rakendamisega Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis

1. 12 kuu jooksul pärast seda, kui

IMO on meretranspordi kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamiseks vastu võtnud üleilmsed turupõhised meetmed, kuid enne, kui neid meetmeid hakatakse rakendada, esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles ta analüüsib meetmete igakülgset ja üldist keskkonnavalast terviklikkust, sealhulgas üldisi eesmärke seoses Pariisi kokkuleppe eesmärkidega, liidu eesmärgiga vähendada aastaks 2030 kasvuhooonegaaside heidet kõigis majandussektorites ja määruses (EL).../... [Euroopa kliimaseadus] määratletud kliimanetraalsuse eesmärgiga. Aruandes võetakse eelkõige arvesse üleilmsetes meetmetes osalemise määra, nende jõustatatavust, läbipaistvust, nõuete täitmata jätmise eest määratavaid karistusi, üldsuse kaasamise protsesse, süsinikdioksiidi kompensatsiooni ühikute kasutamist, heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli, registreid, aruandekohustust ning biokütuste kasutamise eeskirju.

2. Vajaduse korral lisab komisjon lõikes 1 osutatud aruandele Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatava seadusandliku ettepaneku, millega muudetakse käesolevat direktiivi nii, et see on kooskõlas eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnavalane terviklikkus ja tõhusus, eelkõige mis puudutab liidu eesmärki vähendada aastaks 2030 kasvuhooonegaaside heidet kõigis majandussektorites ja määruses (EL).../... [Euroopa kliimaseadus] määratletud kliimanetraalsuse eesmärki.

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).*

*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2013. aasta määrus (EL) nr 525/2013 kasvuhooonegaaside heite seire-*

*ja aruandlusmehhanismi ning
kliimamuutusi käsitleva muu olulise
siseriikliku ja liidu teabe esitamise kohta
ning otsuse nr 280/2004/EÜ kehtetuks
tunnistamise kohta (ELT L 165,
18.6.2013, lk 13).“*