

Brüssel, 6. veebruar 2019
(OR. en)

6117/19

Institutsioonidevaheline
dokument:
2019/0017(COD)

CLIMA 40
ENV 111
MAR 25
MI 115
ONU 8
CODEC 310
IA 38

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	4. veebruar 2019
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2019) 38 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et võtta asjakohaselt arvesse laevade kütusekulu käsitlevat üleilmset andmekogumissüsteemi

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2019) 38 final.

Lisatud: COM(2019) 38 final



Brüssel, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

**millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et võtta asjakohaselt arvesse laevade
kütusekulu käsitlevat üleilmset andmekogumissüsteemi**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Kliima muutumine on suur probleem, millele tuleb kiiresti lahendusi otsida. Seepärast on Pariisi kokkuleppe eesmärk hoida üleilmne soojenemine tunduvalt alla 2 °C võrreldes tööstuseelse tasemega, ning teha jõupingutusi, et piirata temperatuuri tõusu 1,5°C-ni. Selle eesmärgi saavutamiseks peavad kõik riigid märkimisväärselt vähendama kasvuhoonegaaside heidet.

Kuna laevanduses kasutatakse üleilmselt palju fossiilkütuseid, on see sektor suur kasvuhoonegaaside heite allikas ning avaldab mõju kliimamuutustele. Rahvusvahelisest meretranspordist pärinev heide moodustab hinnanguliselt 2–3 protsenti kogu maailma kasvuhoonegaaside heitest. See on suurem kui ELi mis tahes riigi kasvuhoonegaaside heide. Kui laevandussektor oleks riik, oleks tegu maailma suuruselt kuuenda heitetekitajaga. Sektori mõju on märkimisväärne ka ELi tasandil: 2015. aastal moodustas laevandusest tulenev heide 13 % kõigist ELi transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogustest¹. Samas on meretransport ainus sektor, mida otseselt ei käsitleta ELi heitkoguste vähendamise eesmärgi või spetsiaalsete leevendusmeetmete raames.

Tulevikus meritsi toimuva kaubavahetuse maht tõenäoliselt kasvab, mis toob kaasa kasvuhoonegaaside heite märkimisväärse suurenemise, kui leevendusmeetmeid ei rakendata võimalikult kiiresti. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) uuringu² kohaselt võib maailma laevandusest tulenev heide majanduse ja energeetika edasistest arengutest sõltuvalt kasvada 2050. aastaks 50–250 %. ELis suurenes meretranspordist pärinev CO₂-heide 1990. ja 2008. aasta vahel 48 % ning 2050. aastaks kasvab see prognooside kohaselt 1990. aasta tasemega võrreldes 86 %, vaatamata sellele, et IMO võttis uute laevade jaoks 2011. aastal vastu laevade tõhususe miinimumnormid³. Kui sellise heite vähendamiseks midagi ette ei võeta, siis ohustab see Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamist ja kahandab nende eesmärkide nimel muudes sektorites tehtud jõupingutuste mõju.

ELi 2011. aasta transpordipoliitika valgest raamatust lähtudes võttis EL 2013. aastal vastu strateegia meretranspordist pärineva heite järkjärguliseks integreerimiseks ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitikasse⁴. Esimese sammuna võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu 2015. aasta aprillis vastu määruse (EL) nr 2015/757,⁵ mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli (edaspidi „ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus“), ning seejärel võeti 2016. aastal täiendavalt vastu

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ IMO resolutsioon MEPC.203 (62).

⁴ COM (2013) 479.

⁵ 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).

kaks delegeeritud määrust⁶ ja kaks rakendusmäärust⁷. ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses töötati välja järgmiste eesmärkide täitmiseks:

- usaldusväärsetele ja kontrollitud andmete kogumine kõigi selliste laevade (kogumahutavusega üle 5000) CO₂-heite kohta, mis külastavad Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) sadamaid, sealhulgas CO₂-heite kohta, mida need laevad tekitavad sadamas;
- usaldusväärse teabe pakkumine, et toetada poliitiliste otsuste tegemist tulevikus ja poliitikavahendite rakendamist ning võimaldada rahvusvaheliste eesmärkide või meetmete rakendamist (nt seoses energiatõhususega);
- andmete vajaliku läbipaistvuse tagamine, et soodustada uue tehnoloogia kasutuselevõttu ja operatiivmeetmete võtmist laevade keskkonnahoidlikkuse suurendamiseks.

Vastavalt ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusele peavad laevandusettevõtjad esitama aruande, mis kajastab nende aastast CO₂-heidet ja muud asjakohast teavet, mis käsitleb nende laevareise EMP sadamatesse ja neist välja, samuti EMP sadamate vahel. Laevandusettevõtjate kohustused hakkasid kehtima 2017. aastal, kui neil tuli asuda seirekavasid koostama ja akrediteeritud tõendajatele esitama. Kütusekulu, CO₂-heite ja energiatõhususe seire algas 2018. aastal ja esimesed heitearuanded tuleb esitada 2019. aasta aprillis.

2016. aastal, pärast Pariisi kokkuleppe jõustumist ning ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse vastuvõtmist, võttis IMO merekeskkonna kaitse komitee (MEPC) vastu MARPOLi konventsiooni muudatused, millega kehtestati õigusraamistik, et luua laevade kütusekulu käsitlev üleilmne andmekogumissüsteem (edaspidi „IMO üleilmne andmekogumissüsteem“). IMO üleilmse andmekogumissüsteemi üksikasjades ja selle rakendamise viisides jõuti kokkuleppele hiljem suuniste kaudu, mis võeti vastu merekeskkonna kaitse komitee 70. istungjärgul 2016. aasta oktoobris ja 71. istungjärgul 2017. aasta juulis. IMO üleilmse andmekogumissüsteemi raames hakkavad seirekohustused kehtima 2019. aastal ja aruandlus algab 2020. aastal.

Selle tulemusena tuleb alates 2019. aasta jaanuarist EMPs meretranspordiks kasutatavate laevade puhul täita seire- ja aruandlusnõudeid, mis tulenevad nii ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusest kui ka IMO üleilmsest andmekogumissüsteemist.

Nende kahe seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi üheaegset toimimist ELi ja maailma tasandil võeti ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses arvesse. Kõnealuse määruse artiklis

⁶ Komisjoni 22. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL) 2016/2072 tõendamistoimingute ja tõendajate akrediteerimise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757 (*ELT L 320, 26.11.2016, lk 5*) ning komisjoni 22. septembri 2016. aasta delegeeritud määrus (EL), 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*).

⁷ 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*) ning 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 22–25*).

22 on sätestatud: „Kui saavutatakse rahvusvaheline kokkulepe kasvuhoonegaaside heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli ülemaailmse süsteemi suhtes [...], vaatab komisjon käesoleva määruse läbi ning teeb vajaduse korral ettepanekud selle muutmiseks, et tagada kooskõla asjaomase rahvusvahelise kokkuleppega.“

Seega on käesoleva ettepaneku peamine eesmärk muuta ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust, võtmaks nõuetekohaselt arvesse uut IMO üleilmset andmekogumissüsteemi, et võimaldada meetmete lihtsustamist ja seostamist ning vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste halduskoormust, säilitades samas ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse eesmärgid.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kavandatud muudatused on kooskõlas poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega, sest need ei tohiks takistada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi eesmärkide saavutamist ning on üldisemalt kooskõlas ELi kliimapoliitikaga. Eelkõige soovitakse ettepanekuga säilitada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kavandatud positiivne mõju seoses usaldusväärsete ja kontrollitud andmete kogumisega ning aidata kaasa poliitiliste otsuste tegemisele tulevikus ja stimuleerida energiatõhusust edendavate meetmete ja käitumisviiside kasutuselevõttu laevandusvaldkonnas.

Lisaks püütakse käesoleva ettepanekuga järgida lähenemisviisi, mis on kehtestatud muude ELi heitevähendamismetmetega, kus kasvuhoonegaaside heite seiret, aruandlust ja kontrolli peetakse äärmiselt oluliseks ELi kliimapoliitika tõhusa rakendamise tagamiseks näiteks kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) raames. Ettepanek on kooskõlas ELi HKS-i läbipaistvust käsitlevate sätetega, seda ka kolmandate isikute sooritatava kontrolli alal.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

EL esitas ÜRO kliimamuutuste raamkonventsioonile 2015. aasta märtsis ELi ja selle liikmesriikide riiklikult kindlaksmääratud panused, millega võeti siduv eesmärk vähendada 2030. aastaks liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning mis on kooskõlas 2014. aastal Euroopa Ülemkogul heaks kiidetud ja hiljem õigusaktina vastu võetud kliima- ja energiapoliitika raamistikuga aastani 2030⁸. Kõik sektorid peavad panustama vähese CO₂-heitega majandusele üleminekusse ja Pariisi kokkuleppe rakendamisse.

Ettepanek on kooskõlas vähese heitega liikuvuse strateegiaga, mis käsitleb transpordist tuleneva kasvuhoonegaaside heite täiendavaks vähendamiseks võetavaid meetmeid, mis moodustavad osa CO₂-heite vähendamiseks astutud ulatuslikumatest sammudest, mille EL on teinud ja endale kohustuseks võtnud, ning mis muu hulgas hõlmavad ajavahemikku aastani 2030⁹.

Kuna ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus võimaldab saada usaldusväärset teavet üksikute laevade CO₂-heite kohta, hõlbustab see märkimisväärselt tulevaste otsuste tegemist liidu tasandil ja võimaliku tulevase kliimapoliitika juhtimist kõnealuses sektoris. Käesoleva

⁸ Direktiiv (EL) 2018/410, määrus (EL) nr 2018/842 ja määrus (EL) nr 2018/841 maakasutuse kohta.

⁹ COM (2016) 501.

ettepanekuga järgitakse seda olulist põhimõtet. ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus kui kehtiv ELi poliitikavahend on esimene samm õiges suunas ja peaks olema edasise poliitikakujundamise aluseks.

Ettepanek on kooskõlas ka energialiidu energiatõhususe esikohale seadmise põhimõttega, sest see peaks edendama energiatõhususe meetmete rakendamist laevandussektoris.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artiklitega 191–193 kinnitatakse ja täpsustatakse ELi pädevust kliimamuutuste valdkonnas. Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikkel 192.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega on käesoleva ettepaneku eesmärged võimalik saavutada ainult ELi tasandil komisjoni ettepaneku alusel, sest ettepanekuga kavatakse muuta kehtivat ELi õigusakti.

Laevade tekitatavat heidet ja energiatõhusust käsitlevate andmete ELi tasandil kogumise ja avaldamise eelis on see, et tulemused on täielikult võrreldavad, sest need põhinevad ühtsetel nõuetel. See aitab paremini kõrvaldada teabe puudumisest tulenevaid turutõkkeid.

• Proportsionaalsus

Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, sest see ei lähe kaugemale ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse eesmärkide saavutamiseks vajalikust ningtagab samas siseturu nõuetekohase toimimise ja Euroopa laevandussektori konkurentsivõime.

• Vahendi valik

Käesolev muutmismääruse ettepanek tuleneb asjaolust, et sellega soovitakse muuta kehtivat ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

On oluline märkida, et ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse läbivaatamine toimub ilma eelhindamiseta, sest see oleks võimalik alles 2019. aasta lõpus pärast esimest nõuetele vastavuse tsüklit. Seepärast ei hõlmanud ettevalmistav töö ELi kehtiva seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse hindamist ja sellest ei ole lähtutud poliitikavariantide hindamisel.

• Konsulteerimine sidusrühmadega

ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kavandatud muudatused on üldjoontes kooskõlas sidusrühmade poolt veebipõhise avaliku konsultatsiooni ja sihipärase veebiküsitluse käigus väljendatud huvidega. Kodanikuühiskonna organisatsioonid, riiklikud akrediteerimisasutused,

teadusasutused ja kodanikud/üksikisikud toetavad laialdaselt teatavate oluliste eesmärkide säilitamist ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse muutmisel. Nende eesmärkide hulka kuulub heite vähendamise seotud teadlikkuse suurendamine, turuosaliste varustamine usaldusväärsete andmetega kütusekulu ja energiatõhususe kohta ning andmete kogumine teadliku poliitikakujunduse eesmärgil. Laevandussektori jaoks aga on prioriteet halduskoormuse vähendamine. Ka EMP liikmesriigid ning ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohased tõendajad toetavad laialdaselt kõnealuseid eesmärke, eriti usaldusväärsete andmete kogumist poliitika väljatöötamiseks tulevikus ja halduskoormuse vähendamist.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Heidet prognoosivad uuringud põhinevad kolmanda IMO kasvuhoonegaaside uuringu¹⁰ asjakohastel andmetel ja neid on arvesse võetud eelkõige seoses rahvusvahelisest merendusvaldkonnast tuleneva heitega ja sellekohaste prognoosidega, samuti seoses heite võimaliku vähendamisega tänu rahvusvahelises merendusvaldkonnas võetavatele tehnilistele ja operatiivmeetmetele.

- **Komisjoni talituste töödokument – mõjuhindang**

Koostatud on mõjuhindang, et analüüsida, milliseid ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse aspekte võiks ühtlustada IMO üleilmse andmekogumissüsteemiga. Kõnealune dokument täiendab 2013. aastal ettepanekule lisatud mõjuhindangut, milles muu hulgas hinnati ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse seotud kulusid. Lisaks tugineb mõjuhindangut sisaldav uus talituste töödokument 2017. aasta juunis avaldatud esialgsele mõjuhindangule ja 2017. aasta detsembris lõpule viidud avalikule konsultatsioonile.

Euroopa Komisjoni õiguskontrollikomitee hindas mõjuhindangu kavandit ja esitas oma positiivse arvamuse 13. juulil 2018. Komitee andis aruande täiendamiseks soovitusi, mida läbivaadatud aruandes käsitletakse. Mõjuhindangu kommenteeritud kokkuvõtte ja õiguskontrollikomitee arvamus on kättesaadavad komisjoni veebisaidil¹¹.

Võttes arvesse vajadust säilitada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse peamised eesmärgid, loobuti juba ette kahe valdkonna, s.o juhtimise ja CO₂-heidet käsitleva aruandluse ühtlustamisest. Juhtimist käsitlevate sätete ühtlustamist ei peetud võimalikuks, sest see tähendaks, et EL ja selle liikmesriigid saaksid koguda heiteandmeid üksnes ELi liikmesriigi lipu all sõitvatelt laevadelt ega saaks koguda andmeid selliste kolmandate riikide lipu all sõitvate laevade kohta, mis külastavad EMP sadamaid. CO₂-heidet käsitleva aruandluse ühtlustamine aga tähendaks, et laevad ei esitaks aruandeid CO₂-heite andmete kohta. See oleks täielikult vastuolus ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse põhieesmärgiga, mis on seotud laevade CO₂-heite näitajate ja nende kliimamõju uurimisega.

Pidades silmas neid piiranguid, hinnati mõjuhindamise käigus kolme poliitikavarianti.

1. variant – lähtestsenaarium

See variant kajastab meetmete võtmata jätmisega kaasnevaid tagajärgi.

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>

2. variant – meetmete lihtsustamine ja seostamine

Selle stsenaariumi puhul hinnati mitmesuguseid ühtlustamisvõimalusi seoses järgmisega: kohaldamisala, mõisted, seireparameetrid, seirekavad ja vormid, kontroll ja läbipaistvus.

3. variant – ulatuslik lähendamine

Selle variandi puhul ühtlustataks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse muutmisel selle kõik tehnilised aspektid IMO üleilmse andmekogumissüsteemiga, vaatamata võimalusele, et võidakse kahjustada määruse eeldatavat turumõju.

Kirjeldatud kolme variandi võrdlemisel saadi järgmised tulemused.

Mõistete, seireparameetrite ja seirekavade ning vormide vajadusekohane ühtlustamine aitab vähendada laevandusettevõtjate ja riikide ametiasutuste halduskoormust ning hõlbustab aruandekohustuste järgimist kahe kõnealuse süsteemi raames.

Samas ei ohusta see ELi kehtiva seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse eesmärgi ega selle prognoositavat soodsat mõju.

Kui aga ühtlustataks selliseid aspektide nagu kohaldamisala, kontroll ja läbipaistvus, mõjutaks see olulisel määral ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega taotletavaid eesmärgi, kuid ei pruugi tingimata aidata halduskoormust märkimisväärselt vähendada. Läbipaistvuse ühtlustamisel kaoks kasu, mis tuleneb iga üksiku laeva energiatõhusust käsitlevate andmete kättesaadavusest, millega stimuleeritakse energiatõhususmeetmete kasutuselevõttu. Kontrollinõuete ühtlustamine tähendaks ühtsest ja sõltumatust kolmanda osalise tehtava kontrolli süsteemist loobumist. Kohaldamisala ühtlustamine tooks omakorda kaasa EMPga seotud heiteteabe puudulikkuse.

Seega eelistatakse 2. varianti (meetmete lihtsustamine ja seostamine) ning tehakse ettepanek vastavalt vajadusele ühtlustada sellised elemendid nagu mõisted, seireparameetrid ning seirekavad ning vormid.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kavandatav meetmete lihtsustamise ja seostamise variant vähendaks praeguse olukorra jätkumisega võrreldes nõuete täitmiseks vajalikke jõupingutusi. Nagu eespool selgitatud, aitaks kõnealune variant vähendada laevandusettevõtjate halduskoormust ning lihtsustada kahest seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemist tulenevate aruandekohustuste täitmist. Seda silmas pidades eeldatakse, et ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kavandatav läbivaatamine vastab õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi nõuetele, mille kohaselt tuleb uurida võimalusi ELi õigusaktide lihtsustamiseks ja nende tõhususe suurendamiseks.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid. See aitab eelkõige kaasa kõrgetasemelise keskkonnakaitse eesmärgi saavutamisele kooskõlas kestliku arengu põhimõttega, mis on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 37.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

5. MUUD VÄLJATÖÖTATAVAD ELEMENDID

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Tulenevalt merekeskkonna kaitse komitee (MEPC) poolt 2016. aasta oktoobris ja 2017. aasta juulis toimunud istungitel tehtud edusammudest seoses IMO üleilmset andmekogumissüsteemi käsitlevate suuniste vastuvõtmisega on komisjon teinud ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 22 kohase analüüsi.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on vähendada selliste laevade halduskoormust, mida kasutatakse meretranspordiks, mis on hõlmatud nii ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega kui ka IMO üleilmse andmekogumissüsteemiga, säilitades samas ELis kõnealuses valdkonnas võetud meetmete konkreetseid eesmärgid.

Seepärast kavandatakse teha järgmised muudatused.

1. Mõistete „ettevõtja“ ja „aruandeperiood“ ning ettevõtja vahetumise korral seire- ja aruandluskohustuste määramise puhul tuleb arvesse võtta IMO üleilmse andmekogumissüsteemi samalaadseid sätteid. Nii tagatakse, et EMPga seotud meretranspordiks kasutatavate laevade puhul vastutavad ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt ning IMO üleilmse andmekogumissüsteemi alusel seire ja aruandluse eest samad juriidilised isikud ühtmoodi arvutatud aruandeperioodide vältel. Selleks muudetakse ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artiklit 3 ja artikli 11 lõiget 2.
2. 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 tuleb kohustusliku parameetrina määratleda „dedveit“ ja selle kohta tuleb aru anda, samas kui „läbitud vahemaa“ jääb kasutusele vabatahtliku seireparameetrina nende ettevõtjate jaoks, kes on nõus esitama veetud kaubakogusel põhinevad arvutused oma laevade keskmise energiatõhususe kohta. ELi laevanduses praegu kasutatav parameeter „merel veedetud aeg“ tuleks asendada IMO üleilmse andmekogumissüsteemi mõistega „sõidu kestus tundides“. Lõpetuseks tuleks „läbitud vahemaa“ arvutamisel võtta aluseks IMO üleilmse andmekogumissüsteemi asjakohastes suunistes välja valitud võimalused. Selleks muudetakse ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 6 lõiget 3, artikli 9 lõiget 1, artiklit 10, artikli 11 lõiget 3, artikli 21 lõiget 2 ja II lisa punkti A alapunkti 1.
3. Seirekavade miinimumsisu tuleks ühtlustada, et võtta arvesse IMO suuniseid laevade energiatõhususe juhtimiskava (SEEMP) väljatöötamiseks, välja arvatud need sätted, mis on vajalikud tagamaks, et ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohane seire ja aruandlus hõlmab üksnes ELiga seotud andmeid. Selleks muudetakse ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artiklit 6 lõiget 3.

Samas tuleks säilitada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse teatavad asjaomased aspektid. Need on järgmised.

1. Säilitatakse ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaldamisala seoses laevade ja toimingutega (hõlmab enamikku meretranspordi eesmärgil ELi sadamaid külastavatest laevadest kogumahutavusega üle 5000 tonni). Laeva sellise tegevuse suhtes, mida ei peeta meretranspordiks, nagu süvendamine, torujuhtmete paigaldamine või avamererajatistega seotud toetav tegevus, ei kohaldata ka edaspidi seire- ja aruandlusnõudeid.
2. Samuti tuleb eraldi teha laevade CO₂-heite seiret ja aruandlust seoses liidu sadamatega, et stimuleerida olemasolevate meetmete kasutamist liidu sadamates tekitatud CO₂-heite vähendamiseks ja suurendada teadlikkust laevanduse tekitatava heite kohta. Seire ja aruandlus peab hõlmama ka andmeid, mis käsitlevad ELi liikmesriikide sees toimuvaid reise, et võimaldada liikmesriikide ametiasutustel saada usaldusväärseid ja võrreldavaid andmeid nende riigi laevandusest tulenevate heitkoguste kohta. Tuleb säilitada kehtiva seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse sätted, mis käsitlevad andmete tõendamist akrediteeritud kolmandate isikute poolt, et jätkata tööd ELi eesmärgi nimel, mille kohaselt peab otsuste tegemist ELi või ülemaailmsel tasandil toetama ajas võrreldava ja usaldusväärne teabe kättesaadavaks tegemisega.
3. Samuti tuleb säilitada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse sätted, mis käsitlevad üksikute laevade CO₂-heidet ja energiatõhususe andmete avaldamist, et aidata kõrvaldada turutõkkeid, mis takistavad energiatõhusama tehnoloogia kasutuselevõttu ja käitumisviiside rakendamist laevandussektoris.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et võtta asjakohaselt arvesse laevade kütusekulu käsitlevat üleilmset andmekogumissüsteemi

(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 liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹²,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹³,

toimides seadusandliku tavamenetluse¹⁴ kohaselt

ning arvestades järgmist:

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

¹² ELT C [...], [...], lk [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

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

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

- (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.
- (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 energiaallikate ja energiatõhususe edendamiseks.
- (5) Liidu 2011. aasta transpordipoliitika valgest raamatust¹⁸ lähtudes võttis komisjon 2013. aastal vastu strateegia meretranspordi tekitatava heite järkjärguliseks integreerimiseks ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitikasse¹⁹.
- (6) 2015. aasta aprillis võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu määruse (EL) nr 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 saavad Euroopa

süsinikdioksiidiheite vähendamist toetavaid investeeringuid, ning otsust (EL) 2015/1814 (ELT L 76, 19.3.2018, lk 3).

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM (2013) 479.

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 22–25).

Majanduspiirkonna (EMP) sadamatesse või lahkuvad sealt. See kohustus kehtib ka EMP sadamates tekkiva CO₂-heite suhtes. Esimesed heitearuanded tuleb esitada 30. aprilliks 2019.

- (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.
- (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 üleilmne andmekogumissüsteem“).
- (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.
- (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 märkimisväärselt kõnealuse määruse 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.
- (11) ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse muudatustega tuleks tagada, et juhul, kui laevade tegevust tuleb jälgida mõlema süsteemi raames, vastutavad seire eest samad juriidilised isikud ühtmoodi arvutatud aruandeperioodide vältel. Seega tuleks muuta ettevõtjate ja aruandlusperioodi määratlusi, kaasa arvatud ettevõtja vahetumise korral toimuva aruandluse puhul, et võtta arvesse IMO süsteemi sätteid.
- (12) Arvesse tuleks võtta IMO üleilmse andmekogumissüsteemi sätteid iga-aastase seire ja aruandlusega hõlmataivate andmete kohta, et tagada mõlema süsteemi raames jälgitava laevade tegevuse puhul andmete ühtlustatud kogumine. Selleks tuleks aru anda parameetri „dedveit“ kohta, kuid andmete esitamine „veetud lasti“ kohta peaks edaspidi jääma vabatahtlikuks. Parameeter „merel veedetud aeg“ tuleks asendada IMO

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

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

üleilmse andmekogumissüsteemi mõistega „sõidu kestus tundides“. Samuti peaks „läbitud vahemaa“ arvutamine põhinema halduskoormuse vähendamiseks IMO üleilmsel andmekogumissüsteemil²⁵.

- (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.
- (14) Kohaldamise alguskuupäeva edasilükkamine on vajalik selleks, et tagada aruandeperioodi jooksul järelevalve, aruandluse ja tõendamise järjepidev rakendamine.
- (15) Määruse (EL) nr 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 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.
- (16) Määrust (EL) 2015/757 tuleks seetõttu vastavalt muuta,
ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

- (1) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:
 - (a) punkt d asendatakse järgmisega:
 - „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;“
 - (b) punkt m asendatakse järgmisega:
 - „m) „aruandeperiood“ – ajavahemik alates 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini (kaasa arvatud). Kahel eri kalendriaastal algava ja lõppeva reisi korral arvestatakse asjakohased andmed esimese asjaomase kalendriaasta alla;“
 - (c) lisatakse uus punkt p:

²⁵ IMO resolutsioon MEPC 282 (70).

„p) „dedveit“ – tonnides mõõdetav erinevus tühja laeva massi ja laeva veeväljasurve vahel suvise süvise juures vees, mille suhteline tihedus on 1025 kg/m^3 . Suvist süvist tuleks käsitada suvise maksimumsüvisena, mis on kinnitatud püstivuslehel, mille on heaks kiitnud ametiasutus või selle poolt tunnustatud organisatsioon.“

(2) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

(a) lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

i) punktid a, b ja c asendatakse järgmistega:

„a) laeva andmed, sealhulgas laeva nimi, IMO identifitseerimisnumber, laeva liik ja äriühingu nimi;”

„b) laeva käituri ja muude kütust tarbivate seadmete ning kütuste kirjeldus;“

„c) heitekoefitsiendid;“

ii) punkt d jäetakse välja;

iii) punkt g jäetakse välja;

iv) punkti h alapunkt iii asendatakse järgmisega:

„iii) meetodid, vastutusalad, valemid ja andmeallikad, mille abil määratakse kindlaks ja registreeritakse sõidu kestus tundides;“

v) punkt i asendatakse järgmisega:

„i) andmete kvaliteet, sealhulgas andmelünkade kindlakstegemise ja täitmise menetlused;“.

(3) Artikli 9 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

(a) punktid e ja f asendatakse järgmistega:

„e) sõidu kestus tundides;“

„f) veetud last (vabatahtlik);“.

(4) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

(a) punkt h asendatakse järgmisega:

„h) sõidu kogukestus tundides;“.

(5) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„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.“;

(b) lõike 3 punktile a lisatakse uus alapunkt xi:

„xi) laeva dedveit;“.

(6) Artikli 21 lõike 2 punkt g asendatakse järgmisega:

„g) sõidu kogukestus tundides aasta jooksul;“.

(7) II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Määrust kohaldatakse alates selle jõustumisele järgneva aasta 1. jaanuarist. Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,
Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja