



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee teisel erakorralisel istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muudatuste vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 14.–17. oktoobril 2025 toimuval teisel erakorralisel istungjärgul (MEPC/ES.2) võetav seisukoht.

Sellel istungjärgul on merekeskkonna kaitse komiteel kavas võtta vastu rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) VI lisa muudatused.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsiooniga loodi IMO. IMO eesmärk on tagada foorum koostööks regulatiivse tegevuse ja tavade valdkonnas kõikides rahvusvahelist merekaubandust mõjutavates tehnilistes küsimustes. Samuti on selle eesmärk toetada rangeimate võimalike nõuete üldist vastuvõtmist meresõiduohutuse, laevasõidu tõhususe ning laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrolli küsimustes, et edendada võrdseid võimalusi. Selles käsitletakse ka seonduvaid haldus- ja õigusküsimusi.

Konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.

Kõik liikmesriigid on konventsiooni osalised. Liit ei ole konventsiooni osaline.

Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOLi konventsioon) sõlmiti 1973. aastal IMO konventsioonina, mis jõustus 2. oktoobril 1983. Kõik liikmesriigid on MARPOLi osalised ja 25 liikmesriiki on osalised ka VI lisas,¹ mis jõustus 18. mail 2005. Liit ei ole MARPOLi konventsiooni osaline.

2.2. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on ÜRO spetsialiseeritud asutus, kes vastutab meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatava merereostuse vältimise eest. IMO on rahvusvahelise meresõidu ohutuse, turvalisuse ja keskkonnatoime valdkonnas norme kehtestav üleilmne organisatsioon. Selle põhiülesanne on luua laevanduse jaoks õiglane ja tulemuslik reguleeriv raamistik, mis võetakse üleilmselt vastu ning mida rakendatakse üleilmselt.

IMO liikmeks võivad olla ainult riigid. Euroopa Komisjoni suhted IMOga põhinevad praegu IMO resolutsioonil A.1168(32), millega nähakse ette IMO ja valitsustevaheliste organisatsioonide koostöö kord ja tingimused. Tuginedes IMO resolutsioonile ja alates 1974. aastast sõlmitud täiendavatele kokkulepetele, osaleb Euroopa Komisjon vaatlejana kõigil IMO komitee ja allkomiteede koosolekutel.

IMO merekeskkonna kaitse komiteesse kuuluvad kõik IMO liikmed ja see tuleb kokku vähemalt kord aastas. Komitee käsitleb keskkonnaküsimusi, mis jäävad organisatsiooni tegevusvaldkonda ning puudutavad MARPOLi konventsiooniga hõlmatud ning laevade põhjustatava reostuse (sh nafta-, mahtlastina veetavate kemikaalide, laevade heitvee-, jäätme- ja heitereostuse, sh õhusaasteainete ja kasvuhoonegaaside heite) kontrolli ja vältimist. Muud käsitletavat küsimused hõlmavad ballastvee käitlemist, kattumisvastaseid süsteeme, laevade

¹ Austria ja Ungari ei ole MARPOLi VI lisa veel ratifitseerinud.

ringlussevõttu, reostuseks valmisolekut ja reostustõrjet ning eripiirkondade ja eriti tundlike merepiirkondade kindlaksmääramist.

IMO konventsiooni artikli 38 lõike a kohaselt täidab merekeskkonna kaitse komitee talle IMO konventsiooniga, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mis on määratud mõne muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on kinnitanud. Merekeskkonna kaitse komitee ja selle allorganid teevad oma otsused liikmete häälteenamusega.

Merekeskkonna kaitse komitee teisel erakorralisel istungjärgul võetakse vastu MARPOLi muudatused kooskõlas konventsiooni artikli 16 lõike 2 punktidega b, c ja d. Nimetatud punktides on sätestatud, et:

b) organisatsioon esitab nimetatud viisil tehtud ja edastatud muutmissetpaneku asjaomasele organile otsustamiseks;

c) konventsiooni osalisriikidel on õigus osaleda asjaomase organi tegevuses olenemata sellest, kas nad on organisatsiooni liikmed;

d) muudatused võetakse vastu kohalviibivate ja hääletavate konventsiooni osalisriikide kahekolmandikulise häälteenamusega.

Vastavalt artikli 16 lõike 2 punktile f loetakse muudatus heakskiidetuks järgmistel tingimustel:

ii) konventsiooni lisa muudatus loetakse heakskiidetuks punkti f alapunktis iii sätestatud korra kohaselt, välja arvatud juhul, kui asjaomane organ otsustab selle vastuvõtmise ajal, et muudatus loetakse heakskiidetuks päeval, mil selle on heaks kiitnud vähemalt kaks kolmandikku osalisriikidest, kelle kaubalaevastik moodustab kokku vähemalt 50 % maailma kaubalaevastiku kogumahutavusest. Siiski võib konventsiooni osalisriik igal ajal enne lisa muudatuse jõustumist teatada organisatsiooni peasekretärile, et soovib muudatuse sõnaselgelt ise heaks kiita, enne kui see tema suhtes jõustub. Peasekretär teavitab osalisriike teate saamisest ja saamise kuupäevast;

iii) konventsiooni lisa liite muudatus loetakse heakskiidetuks muudatuse vastuvõtmise ajal asjaomase organi määratud tähtaja möödumisel, mis ei tohi olla lühem kui kümme kuud, välja arvatud juhul, kui selle tähtaja jooksul on organisatsioonile vastuväite esitanud kas vähemalt üks kolmandik osalisriikidest või osalisriigid, kelle kaubalaevastik moodustab kokku vähemalt 50 % maailma kaubalaevastiku kogumahutavusest.

Vastavalt artikli 16 lõike 2 punkti g allpool esitatud sätetele jõustub muudatus järgmistel tingimustel:

i) kui konventsiooni artiklit, I protokolli, II protokolli või lisa muudetakse muul viisil kui punkti f alapunktis iii sätestatud korra kohaselt, jõustub kooskõlas nimetatud sätetega heakskiidetud muudatus selle heakskiitmisest kuue kuu möödumisel osalisriikide suhtes, kes on teatanud, et on muudatuse heaks kiitnud;

ii) kui konventsiooni I protokolli, lisa liidet või lisa muudetakse punkti f alapunktis iii sätestatud korra kohaselt, jõustub nimetatud tingimuste kohaselt heakskiidetuks loetud muudatus selle heakskiitmisest kuue kuu möödumisel kõigi osalisriikide suhtes, välja arvatud nende osalisriikide suhtes, kes teatavad enne nimetatud kuupäeva muudatuse heakskiitmata jätmisest või oma soovist sõnaselgelt see ise heaks kiita punkti f alapunkti ii kohaselt.

2.3. IMO merekeskkonna kaitse komitee kavandatav akt

Merekeskkonna kaitse komitee võtab 14.–17. oktoobril 2025 toimuval teisel erakorralisel istungjärgul vastu MARPOLi VI lisa muudatused, mis puudutavad järgmist:

Atlandi ookeani kirdeosa määramine uueks heite vähendamise piirkonnaks (MARPOLi VI lisa reeglid 13 ja 14 ning VII liide);

IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) juurdepääsetavus ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamisklausel (reeglid 20, 25, 27 ja 28) ning

IMO nullnetotehnoloogia raamistik (uus 5. peatükk).

3. LIIDU NIMEL MEREKESKKONNA KAITSE KOMITEE ERAKORRALISEL ISTUNGJÄRGUL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused

ELi liikmesriigid ja Euroopa Komisjon koos Ühendkuningriigi, Islandi, Taani (Gröönimaa) ja Fääri saartega esitasid merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul dokumendi, milles tehti ettepanek määrata Atlandi ookeani kirdeosa vääveloksiidide, tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide heite vähendamise piirkonnaks vastavalt MARPOLi VI lisale. Komisjon on Portugali delegatsiooni koordineerimisel koos rannikuriikidega aktiivselt osalenud ettevalmistustöös.

Eriti tundlike merealade ja eripiirkondade määramise tehniline töörühm tegi kindlaks, et kavandatav heite vähendamise piirkond vastab MARPOLi VI lisa III liite punktis 3 sätestatud kriteeriumidele. Merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul võeti tehnilise töörühma töö tulemused teadmiseks ja kiideti heaks Atlandi ookeani kirdeosa määramine vääveloksiidide, tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide heite vähendamise piirkonnaks; muudatus on kavas vastu võtta 2025. aasta oktoobris toimuval merekeskkonna kaitse komitee erakorralisel istungjärgul (MEPC/ES.2). Nimetatud muudatused edastati IMO 11. aprilli 2025. aasta ringkirjas nr 5005.

Liit peaks toetama läbivaadatud muudatusettepanekutes esitatud ettepanekut määrata Atlandi ookeani kirdeosa vääveloksiidide (SO_x), tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide (NO_x) heite vähendamise piirkonnaks vastavalt MARPOLi VI lisale, kuna see aitab kaasa laevade NO_x-, SO_x- ja tahkete osakeste heite vältimisele, vähendamisele ja kontrollimisele, et saavutada sellega seotud tervise- ja keskkonnakasut, hoides samal ajal hallatavana merendussektorile avalduvat majanduslikku mõju.

3.2. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused

Merekeskkonna kaitse komitee 82. istungjärgul moodustati Brasiilia, Jaapani ja Euroopa Komisjoni ühisel koordineerimisel kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise korrespondentühm.

Istungitevahelisel ajal tegutsev õhusaaste ja energiatõhususe töörühm (ISWG-APEE 1) arutas oma esimesel koosolekul muu hulgas IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) andmete kättesaadavust analüüsimiseks ning kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamisklauslit.

Seoses IMO andmekogumissüsteemi andmete kättesaadavusega võttis ISWG-APEE 1 arvesse aruannet korrespondentühmalt, kes oli nõustunud parandama IMO andmekogumissüsteemi andmete kättesaadavust 1. etapis. Pärast kaalutlemist koostas rühm MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 muudatusettepaneku.

Merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul tehti APEE töörühmale muu hulgas ülesandeks lõplikult vormistada MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatusettepanekud ja nendega seotud suunised IMO andmekogumissüsteemi juurdepääsetavuse kohta.

Merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul võeti teadmiseks, et töörühm oli täiendavalt arutanud MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 ning sellega seotud IMO andmekogumissüsteemi juurdepääsetavust käsitlevate ja ISWG-APEE 1 poolt koostatud suuniste muudatusettepanekuid, ning kiideti MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 muudatusettepanekud (IMO andmekogumissüsteemi juurdepääsetavuse kohta) heaks, et võtta need vastu merekeskkonna kaitse komitee 2025. aasta oktoobris toimuval erakorralisel istungjärgul (MEPC/ES.2). IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 11. aprilli 2025. aasta ringkirjas nr 5005.

Liit esitas selles küsimuses ettepaneku (ISWG-GHG 13/7), paludes muuta andmekogumissüsteemi andmete detailsuse, lisaandmete ja juurdepääsetavuse osas. Eespool nimetatud muudatusettepanekud on parema juurdepääsetavuse osas ettepanekuga ISWG-GHG 13/7 kooskõlas.

Liidu seisukoht töörühmas ISWG-APEE 1 ja merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul oli reegli 27 muudatusettepanekuid toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest nendega parandatakse veelgi IMO andmekogumissüsteemi andmetele juurdepääsu, et tagada CO₂-mahukuse näitaja raamistiku kindel rakendamine ja hõlbustada selle läbivaatamist.

Seoses lühiajalise meetme läbivaatamist käsitlevate klauslitega koostas ISWG-APEE 1 MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25 ja 28 muudatusettepanekud, kasutades dokumendi MEPC 83/6/11 lisa, mille koostas korrespondentühm IMO strateegia ajakohastatud viite ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise kohta.

Merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul kiideti MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25 ja 28 muudatusettepanekud heaks, et võtta need vastu merekeskkonna kaitse komitee 2025. aasta oktoobris toimuval erakorralisel istungjärgul (MEPC/ES.2). IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 11. aprilli 2025. aasta ringkirjas nr 5005.

Liidu seisukoht töörühmas ISWG-APEE 1 ja merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul oli dokumendis MEPC 83/6/11 esitatud muudatusettepanekuid toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, kuna need tulenevad IMO kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegia vastuvõtmisest ja lühiajaliste meetmete läbivaatamise lõpuleviimisest IMO poolt ning kuna see võimaldab reegleid täiendavalt läbi vaadata.

3.3. 5. peatüki lisamine MARPOLi konventsiooni VI lisasse

Merekeskkonna kaitse komitee kiitis 2021. aastal oma 76. istungjärgul heaks keskpika perioodi ja pikaajaliste meetmete töökava. Sellele järgnenud merekeskkonna kaitse komitee istungjärgudel ja ISWG-GHG töörühma istungjärgudel toimunud arutelude käigus lähenesid delegaatide lahknevad seisukohad järk-järgult sellistes lahendamata küsimustes nagu rahvusvahelise laevanduse kasvuhoonegaaside heite nullini viimise ajakava, kütuse tootmisest ja turustamisest tuleneva töötlemiseelses etapis tekkiva heite võimalik lisamine, meetmete (majanduslik või tehniline) laad ning mis tahes üldesmärgi saavutamiseks vajalike meetmete arv ja võimalik kombinatsioon.

Merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul lepidi kokku keskpika perioodi meetmete väljatöötamist käsitleva töökava III etapi alustamises, et kiita see heaks merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul (2025. aasta kevadel). Lepiti kokku töökava vastuvõtmine

merekeskkonna kaitse komitee erakorralisel istungil (2025. aasta sügisel, kuus kuud pärast komitee 83. istungjärku), et see jõustuks 16 kuud pärast vastuvõtmist (2027).

ISWG-GHG töörühma 16. istungjärgul, mis toimus enne merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärku, arutati viise, kuidas töötada välja võimalike keskpika perioodi meetmete pakett, et saavutada IMO kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegia eesmärgid. ISWG-GHG töörühma 17. istungjärgul töötati võimalike keskpika perioodi meetmete paketi edasi ja lepiti eelkõige kokku, et edasiste kaalutluste aluseks võetakse MARPOLi konventsiooni VI lisa võimalikud muudatusettepanekud nullnetotehnoloogia raamistiku kohta. See edasimineku võeti teadmiseks merekeskkonna kaitse komitee 82. istungjärgul.

ISWG-GHG töörühma 18. istungjärgul toimus täiendav arutelu viiside üle töötada välja võimalike keskpika perioodi meetmete pakett, mille abil saavutada IMO kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegia eesmärgid, arendades edasi MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatusettepanekuid IMO nullnetotehnoloogia raamistiku kohta. Kuigi oldi valmis konsensust saavutama, jäid mitmed küsimused lahtiseks ja majandusliku külje osas valitsesid endiselt suured lahkarvamused. Enamik delegatsioone, sealhulgas liidu delegatsioon, pooldasid maksumehhanismi, samas kui teised delegatsioonid pooldasid paindlikku majanduslikku mehhanismi, mille keskmes on kütuse kasvuhoonegaaside heite mahukuse tasemed. ISWG-GHG töörühma 18. istungjärku ajal ja vahetult pärast seda esitasid IMO osalisriigid eri seisukohtade kohta kaks eraldi ettepanekut.

ISWG-GHG töörühma 19. istungjärgul jätkati tööd IMO nullnetotehnoloogia raamistiku väljatöötamiseks ja see töö jätkus merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul laevade kasvuhoonegaaside heite vähendamise töörühmas. Pärast põhjalikku arutelu vormistas töörühm lõplikult MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatusettepanekud IMO nullnetotehnoloogia raamistiku kohta ja kiitis need heaks.

ISWG-GHG töörühma 19. istungjärku ja laevade kasvuhoonegaaside heite vähendamise töörühma aruannete arutamisel nõudis üks IMO osalisriik seoses MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatusettepanekute (mis käsitlevad IMO nullnetotehnoloogia raamistiku) heakskiitmisega nimelist hääletust. Nimelise hääletuse tulemuseks oli 63 poolthäält ja 16 vastuhäält ning ligikaudu 25 jäid erapooletuks.

Seega kiideti merekeskkonna kaitse komitee 83. istungjärgul MARPOLi konventsiooni VI lisa nullnetotehnoloogia raamistikku käsitlevad muudatusettepanekud heaks, et võtta need vastu merekeskkonna kaitse komitee 2025. aasta oktoobris toimuval erakorralisel istungjärgul (MEPC/ES.2). Need muudatused edastati IMO 11. aprilli 2025. aasta ringkirjas nr 5005.

Liit toetas kasvuhoonegaasidega seotud kütusestandardi ja kasvuhoonegaaside hinnastamisega seotud maksu väljatöötamist ning esitas mitu selleteemaliste ettepanekutega dokumenti. Liidul on olnud merekeskkonna kaitse komitee ja ISWG-GHG töörühma istungitel nullnetotehnoloogia raamistiku väljatöötamise üle peetud läbirääkimistel oluline roll. IMO nullnetotehnoloogia raamistik hõlmab laevade uut üleilmset kütusestandardit ja üleilmset heitkoguste hinnastamise mehhanismi.

Liit peaks toetama uue 5. peatüki lisamist, sest see sisaldab sätteid, mille abil soovitakse vähendada rahvusvahelisest laevandusest tulenevat kasvuhoonegaaside heidet, eesmärgiga saavutada 2050. aastaks kasvuhoonegaaside netonullheide. Samuti loob see tugeva aluse laevanduse energiasüsteemi vajalikule ümberkujundamisele. Selle abil aidatakse saavutada IMO laevade kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegias sätestatud eesmärgid, kiirendatakse kasvuhoonegaaside heiteta ja liginullheitel kütuste, tehnoloogiate ja energiaallikate kasutuselevõttu ning toetatakse õiglast ja võrdset üleminekut.

4. ASJAKOHASED ELi ÕIGUSAKTID JA ELi PÄDEVUS

4.1. Asjakohased ELi õigusaktid

4.1.1. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused

Direktiivi (EL) 2016/802 eesmärk on vähendada vääveldioksiidi sisaldust teatavates vedelkütustes². Sellega püütakse vältida ja kontrollida õhusaastet, mida põhjustab suure väävlisisaldusega vedelkütuste põletamisel tekkiv kahjulik heide, mis kahjustab inimeste tervist ja keskkonda ning tekitab happevihma. Artiklites 6 ja 13 ning I lisas on viidatud MARPOLi konventsiooni VI lisas sätestatud reeglitele laevakütuste maksimaalse väävlisisalduse ja laevade SO_x-heite kohta ELi vetes.

Merestrateegia raamdirektiivi³ kohaselt peavad liikmesriigid võtma vajalikud meetmed, et saavutada või säilitada 2020. aastaks merekeskkonna hea seisund. Hea keskkonnaseisund on mereakvatooriumi keskkonnaseisund, mis võimaldab hoida meresid ja ookeane ökoloogiliselt mitmekesisena ja dünaamilisena ning olemuselt puhaste, tervete ja produktiivsetena, ning mille puhul merekeskkonda kasutatakse jätkusuutlikul tasemel, tagades sellega võimalikud kasutusviisid ja tegevused praeguste ja tulevaste põlvkondade jaoks (merestrateegia raamdirektiivi artikli 3 punkt 5). Hea keskkonnaseisundi tagamiseks on muu hulgas vaja minimeerida inimtegevusest tingitud eutrofeerumist, eelkõige selle kahjulikku mõju, nagu elurikkuse vähenemine, ökosüsteemide seisundi halvenemine, kahjulikud veeõitsengud ja hapnikupuudus mere põhjakihis. Merelaevandusest pärit lämmastikukoguste vähendamine III taseme nõuete abil, mida kohaldatakse pärast Atlandi ookeani kirdeosa määramist lämmastikoksiidide heite vähendamise piirkonnaks, aitab selle piirkonna merede ääres asuvatel ELi liikmesriikidel saavutada hea keskkonnaseisundi kooskõlas merestrateegia raamdirektiiviga.

Välisõhu kvaliteedi direktiivis⁴ (mis vaadati 2024. aastal läbi) on muu hulgas sätestatud NO₂ piirnormid, et vältida, ennetada või vähendada õhusaaste kahjulikku mõju inimeste tervisele ja/või keskkonnale. Välisõhu kvaliteedi direktiivis tunnistatakse, et kõnealuses direktiivis sätestatud eesmärkide saavutamiseks on eelkõige oluline võidelda saasteainete heite allikatega, eelkõige meetmete abil, mis võimaldavad piirata liikuvate ja paiksete allikate heidet mootoritele või kütustele esitatavate kvaliteedinõuete kaudu. Liit on kehtestanud mitu õigusakti, millega reguleeritakse heidet mootoristandarditega, mis hõlmavad mitmesuguseid maanteetranspordi liike (autode, veoautode ja furgoonautode eurostandardid⁵) ja väljaspool teid kasutatavaid liikurmasinaid (siseveelaevad ja vedurid – väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate direktiiv⁶).

Seega võivad MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused heite vähendamise piirkonna vastuvõtmise kohta avaldada otsustavat mõju direktiivi (EL) 2016/802 sisule. Seda seetõttu, et heite vähendamise piirkonna loomine ELi liikmesriikides mõjutaks kõnealuse direktiivi kohaldamist, kuna selle artiklites 6 ja 13 ning I lisas viidatakse

² ELT L 132, 21.5.2016, lk 58.

³ ELT L 164, 25.6.2008, lk 19.

⁴ ELT L 152, 11.6.2008, lk 1.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009 aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).

⁶ EÜT L 59, 27.2.1998, lk 1.

MARPOLi konventsiooni VI lisas sätestatud reeglitele laevakütuste maksimaalse väävlisisalduse ja laevade SO_x-heite kohta ELi vetes.

4.1.2. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused

Määruses (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli⁷ (ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus), on sätestatud õigusraamistik ELis kehtivale laevanduse kasvuhoonegaaside heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile. Määruse eesmärk on pakkuda kasvuhoonegaaside heitkoguseid käsitlevaid usaldusväärseid ja kontrollitavaid andmeid ja energiatõhususe näitajaid, anda teavet poliitikakujundajatele ning edendada energiatõhusate tehnoloogiate ja tegutsemisviiside kasutuselevõttu turul. Selleks käsitletakse määruses turutõkkeid, näiteks teabe puudumist. Määrus jõustus 1. juulil 2015. Üldsuse juurdepääsu IMO laevade kütusekulu andmebaasile (IMO andmekogumissüsteem) parandatakse ja lühiajalise kasvuhoonegaaside vähendamise meetme läbivaatamisklausel lisatakse, et vähendada rahvusvahelise laevanduse CO₂-mahukust viisil, mis on kooskõlas laevade kasvuhoonegaaside heite vähendamist käsitlevas IMO strateegias sätestatud ambitsioonitasemega. IMO andmekogumissüsteemis esitatud andmete järjepidevuse/kvaliteedi parandamine ning andmetele juurdepääsu laiendamine üldsusele mõjutab laevade kütusekulu käsitlevate andmete kogumist ja esitamist ning võib seetõttu mõjutada laevandusest pärit kasvuhoonegaaside heite seiret, kontrolli ja aruandlust ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel.

Euroopa kliimamääruses⁸ on sätestatud siduvad liidu kliimaeesmärgid (võrreldes 1990. aastaga) vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast sidumise mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % ja 2040. aastaks 90 % (komisjoni ettepanek). See hõlmab ka eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ning püüeldavat eesmärki saavutada pärast seda tähtaega negatiivne netoheide.

Tuginedes komisjoni ettepanekutele paketi „Eesmärk 55“ kohta, mille eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid, võtsid ELi seadusandjad vastu järgmised konkreetselt laevandussektori kasvuhoonegaaside heidet käsitlevad õigusaktid:

- ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) direktiivi 2003/87/EÜ⁹ läbivaatamine direktiiviga (EL) 2023/959,¹⁰ millega laiendatakse ELi HKSi meretranspordisektorile ja mida kohaldataks alates 1. jaanuarist 2024 (koos ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse¹¹ vajalike muudatustega, millega vaadatakse läbi seire- ja aruandluseeskirjad, sealhulgas asjaomaste rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktide läbivaatamise kaudu);

⁷ ELT L 123, 19.5.2015, lk 55.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1–17).

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi (EMPs kohaldatav tekst) 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32–46).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.5.2023, lk 134–202).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/957, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et hõlmata meretransporditegevusi ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga ning näha ette täiendavate kasvuhoonegaaside heitkoguste ja täiendavate laevatüüpide tekitatud heite seire, aruandlus ja kontroll (ELT L 130, 16.5.2023, lk 105–114).

- määruses (EL) 2023/1805 keskendutakse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamisele merendussektoris¹² (algatuse „FuelEU Maritime“ määrus) ning nähakse ette, et ELi sadamaid külastavad laevad hakkavad neid kasutusele võtma alates 1. jaanuarist 2025.

Selliste uute kohustuste täitmine, mis tulenevad ELi heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamisest meretranspordile ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrusest, tugineb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile, mis on loodud ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega.

Nimetatud ELi õigusaktid on omakorda tihedalt seotud kasvuhoonegaase käsitlevate IMO meetmetega, nagu IMO andmekogumissüsteem, olemasolevate laevade energiatõhususe indeks (EEXI) ja CO₂-mahukuse näitaja (CII), mille eesmärk on koguda ja avaldada teavet laevade kütusekulu ning tehnilise ja käitamisega seotud energiatõhususe kohta iga laeva puhul eraldi.

Kõik kasvuhoonegaase käsitlevad IMO meetmed, mille puhul on nõutav laevandussektorist tuleneva kasvuhoonegaaside heite seire, kontroll ja aruandlus, võivad mõjutada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust ning ELi HKS-i direktiivi ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrust.

Seepärast võivad MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused, mis käsitlevad juurdepääsu IMO laevade kütusekulu andmebaasile (IMO andmekogumissüsteem) ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamisklauslit, otsustavalt mõjutada määruse (EL) 2015/757, määruse (EL) 2023/1805 ja direktiivi (EL) 2023/959 alusel kohaldatavaid nõudeid.

4.1.3. Uue 5. peatüki lisamine MARPOLi konventsiooni VI lisasse

Määruses (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ¹³ (seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus), on sätestatud õigusraamistik ELis kehtivale laevanduse kasvuhoonegaaside heite ja energiatõhususe seire, aruandluse ja kontrolli korrale. Määruse eesmärk on pakkuda usaldusväärseid ja kontrollitavaid kasvuhoonegaaside heite andmeid, anda teavet poliitikakujundajatele ning edendada energiatõhusate tehnoloogiate ja tegutsemisviiside kasutuselevõtmist turul. Selleks käsitletakse määruses turutõkkeid, näiteks teabe puudumist.

Euroopa kliimamääruses¹⁴ on sätestatud siduvad liidu kliimaeesmärgid (võrreldes 1990. aastaga) vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast sidumise mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % ja 2040. aastaks 90 % (komisjoni ettepanek). See hõlmab ka eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus ning püüeldavat eesmärki saavutada pärast seda tähtaega negatiivne netoheide.

Tuginedes komisjoni ettepanekutele paketi „Eesmärk 55“ kohta, mille eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid, võtsid ELi seadusandjad vastu järgmised konkreetselt laevandussektori kasvuhoonegaaside heidet käsitlevad õigusaktid:

¹² ELT L 234, 22.9.2023, lk 48.

¹³ ELT L 123, 19.5.2015, lk 55.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1–17).

- ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) direktiivi 2003/87/EÜ¹⁵ läbivaatamine direktiiviga (EL) 2023/959,¹⁶ millega laiendatakse ELi HKSi meretranspordisektorile ja mida kohaldataks alates 1. jaanuarist 2024 (koos ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse¹⁷ vajalike muudatustega, millega vaadatakse läbi seire- ja aruandluseeskirjad, sealhulgas asjaomaste rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktide läbivaatamise kaudu);
- määruses (EL) 2023/1805¹⁸ (algatuse „FuelEU Maritime“ määrus) keskendutakse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamisele merendussektoris ning nähakse ette, et ELi sadamaid külastavad laevad hakkavad neid kasutusele võtma alates 1. jaanuarist 2025.

Selliste uute kohustuste täitmine, mis tulenevad ELi heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamisest meretranspordile ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrusest, tugineb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile, mis on loodud ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega.

Nii ELi HKSi direktiiv kui ka algatuse „FuelEU Maritime“ määrus sisaldavad läbivaatamisklausleid juhuks, kui IMO võtab vastu üleilmse kütusestandardi või turupõhise meetme. Täpsemalt:

- algatuse „FuelEU Maritime“ määruse artikli 30 lõikes 5 on sätestatud, et kui IMO võtab vastu üleilmse kütuste kasvuhoonegaaside standardi või üleilmsed laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärad, esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Aruandes analüüsib komisjon kõnealuse üleilmse meetme kaugelevaatavust, pidades silmas Pariisi kokkuleppe eesmärke ja selle üldist keskkonnanalast terviklikkust. Samuti analüüsib komisjon kõiki küsimusi, mis on seotud käesoleva määruse ja kõnealuse üleilmse meetme võimaliku koostoime või omavahelise vastavusseviimisega, sealhulgas vajadust vältida meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite dubleerivat reguleerimist liidu ja rahvusvahelisel tasandil. Asjakohasel juhul võib aruandele lisada seadusandliku ettepaneku kõnealuse määruse muutmiseks kooskõlas liidu poolt kogu majanduse kasvuhoonegaaside heitega seoses võetud kohustustega ning eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnanalane terviklikkus ja tulemuslikkus.
- ELi HKSi direktiivi artikli 3gg lõikes 1 on sätestatud, et kui IMO võtab vastu üleilmse turupõhise meetme meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, siis vaatab komisjon kõnealuse direktiivi sellest meetmest lähtuvalt läbi. Selleks esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi (EMPs kohaldatav tekst) 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32–46).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.5.2023, lk 134–202).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/957, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et hõlmata meretransporditegevusi ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga ning näha ette täiendavate kasvuhoonegaaside heitkoguste ja täiendavate laevatüüpide tekitatud heite seire, aruandlus ja kontroll (ELT L 130, 16.5.2023, lk 105–114).

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100).

nõukogule 18 kuu jooksul pärast sellise üleilmse turupõhise meetme vastuvõtmist ja enne selle toimima hakkamist aruande. Selles aruandes uurib komisjon üleilmset turupõhist meedet seoses järgmisega: a) selle eesmärgid Pariisi kokkuleppe eesmärkide valguses; b) selle üldine keskkonnavalade terviklikkus, sealhulgas võrreldes meretransporti käsitlevate kõnealuse direktiivi sätetega; ning c) kõik küsimused, mis on seotud ELi HKSi ja selle meetme vahelise sidususega. Asjakohasel juhul võib komisjon lisada aruandele seadusandliku ettepaneku kõnealuse direktiivi muutmiseks viisil, mis on kooskõlas liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi ja määruses (EL) 2021/1119 sätestatud kliimanetraalsuse eesmärgiga ning eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnavalade terviklikkus ja tõhusus, et tagada üleilmse turupõhise meetme ja ELi HKSi rakendamise sidusus, vältides samal ajal märkimisväärt topeltkoormust.

Kõik kasvuhoonegaase käsitlevad IMO meetmed, mille puhul on nõutav laevandussektorist tuleneva kasvuhoonegaaside heite seire, kontroll ja aruandlus, võivad mõjutada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust ning ELi HKSi direktiivi ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrust.

Seega võib MARPOLi konventsiooni VI lisa uus 5. peatükk IMO nullnetotehnoloogia raamistiku kohta otsustavalt mõjutada määruse (EL) 2015/757, määruse (EL) 2023/1805 ja direktiivi (EL) 2023/959 alusel kohaldatavaid nõudeid.

4.2. ELi pädevus

Kavandatud aktide reguleerimise puudutab valdkonda, milles liidul on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad mõjutada ühisnorme või muuta nende kohaldamisala.

5. ÕIGUSLIK ALUS

5.1. Menetlusõiguslik alus

5.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud võtta vastu otsused, „millega kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline¹⁹.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. See puudutab eelkõige olukorda, kus organi loomist käsitlevas rahvusvahelises lepingus on sätestatud, et selle otsused on pooltele siduvad. Nii on see näiteks juhul, kui rahvusvaheline leping annab organile õiguse muuta lepingu või selle lisade teatavaid aspekte.

5.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

IMO merekeskkonna kaitse komitee on lepinguga, s.t Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga ettenähtud organ.

¹⁹ Kohtuasi C-399/12, Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

Kavandatavad aktid, mille kõnealune IMO komitee peab vastu võtma, on MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatused. Sellised muudatused on rahvusvahelise õiguse alusel siduvad kooskõlas MARPOLi konventsiooni artikliga 1.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

5.2. Materiaalõiguslik alus

5.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks ja teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus, peamisest või ülekaalukast eesmärgist või valdkonnast tulenev materiaalõiguslik alus.

5.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

IMO on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatava merereostuse ja õhusaaste vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus, mis loodi konventsiooniga, st IMO konventsiooniga.

IMO konventsiooni kohaselt on organisatsiooni eesmärk tagada mehhanism valitsustevaheliseks koostööks valitsuste regulatiivse tegevuse ja tavade valdkonnas kõikides rahvusvahelist merekaubandust mõjutavates tehnilistes küsimustes ning toetada ja hõlbustada rangeimate võimalike nõuete üldist vastuvõtmist meresõiduohutuse, laevasõidu tõhususe ning laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrolli küsimustes.

IMO merekeskkonna kaitse komitee võtab vastu MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatused; see on peamine rahvusvaheline konventsioon, mis käsitleb merekeskkonna kaitset laevade tegevusest või laevaõnnetustest tingitud reostuse eest.

Kõnealused muudatused keskenduvad rahvusvahelisest laevandusest tuleneva heite vältimisele, vähendamisele ja kontrollimisele ning samas edendatakse nendega üleilmset ühendatust meretranspordi kaudu.

Eespool nimetatud MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatustel on meretranspordi ja keskkonna valdkonnas mitu lahutamatult seotud eesmärki, millest üks ei ole teise suhtes teisejärguline ega kaudne. Seetõttu peab otsuse materiaalõiguslik alus sisaldama vastavaid materiaalõiguslikke aluseid, nimelt nii ELi toimimise lepingu artikli 100 lõiget 2 kui ka artikli 192 lõiget 1.

5.3. Järeldus

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 ja artikli 192 lõige 1 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee teisel erakorralisel istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muudatuste vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 ja artikli 192 lõiget 1 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi „IMO“) konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.
- (2) IMO on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatava merereostuse ja õhusaaste vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus. Kõik liidu liikmesriigid on IMO liikmed. Liit ei ole IMO liige.
- (3) IMO konventsiooni artikli 38 punkti a kohaselt täidab merekeskkonna kaitse komitee ülesandeid, mis on organisatsioonile antud laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimise rahvusvaheliste konventsioonidega või nende alusel, eelkõige seoses eeskirjade ja muude sätete vastuvõtmise ja muutmisega. Merekeskkonna kaitse komitee teisel erakorralisel istungjärgul võetakse vastu MARPOLi konventsiooni muudatused kooskõlas konventsiooni artikli 16 lõike 2 punktidega b, c ja d.
- (4) IMO merekeskkonna kaitse komitee võtab oma teisel erakorralisel istungjärgul, mis toimub 14.–17. oktoobril 2025, vastu rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) VI lisa muudatused, milles käsitletakse Atlandi ookeani kirdeosa määramist uueks heite vähendamise piirkonnaks (reeglid 13 ja 14 ning VII liide), juurdepääsu IMO laevade kütusekulu andmebaasile (IMO andmekogumissüsteem) ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamisklauslit (reeglid 20, 25, 27 ja 28) ning IMO nullnetotehnoloogia raamistikku (uus 5. peatükk).
- (5) Merekeskkonna kaitse komitee kavandatavatel aktidel on õiguslik toime.
- (6) Seetõttu on asjakohane määrata kindlaks liidu nimel IMO merekeskkonna kaitse komitee erakorralisel istungjärgul võetav seisukoht, kuna kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu, nimelt direktiivi (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes,¹ määrust (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret,

¹ ELT L 132, 21.5.2016, lk 58.

aruandlust ja kontrolli,² direktiivi (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist,³ ning määrust (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis⁴.

- (7) Seetõttu peaks liit MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatusi toetama, sest sellega aidatakse vältida, vähendada ja kontrollida laevade NO_x-, SO_x- ja tahkete osakeste heidet, et saavutada sellega seotud tervise- ja keskkonnakasut, hoides samal ajal hallatavana merendussektorile avalduvat majanduslikku mõju. Liit toetab ka MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 muudatusi, sest nendega parandatakse veelgi juurdepääsu IMO andmekogumissüsteemi andmetele, et tagada CO₂-mahukuse näitaja raamistiku kindel rakendamine ja hõlbustada selle läbivaatamist. Liit toetab MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatusi, sest need tulenevad IMO kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegia vastuvõtmisest ja lühiajaliste meetmete läbivaatamise lõpuleviimisest IMO poolt ning kuna see võimaldab reegleid täiendavalt läbi vaadata. Liit peaks toetama ka MARPOLi konventsiooni VI lisasse uue 5. peatüki lisamist, sest see sisaldab sätteid, millega soovitakse vähendada rahvusvahelisest laevandusest tulenevat kasvuhoonegaaside heidet, eesmärgiga saavutada 2050. aastaks kasvuhoonegaaside netonullheide. Samuti loob see tugeva aluse laevanduse energiasüsteemi vajalikule ümberkujundamisele. Selle abil aidatakse saavutada IMO laevade kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegias sätestatud kliimaeesmärgid, kiirendatakse kasvuhoonegaaside heiteta ja liginullheitega kütuste, tehnoloogiate ja energiaallikate kasutuselevõttu ning toetatakse õiglast ja võrdset üleminekut.
- (8) Liidu seisukoha esitavad ühiselt liidu liikmesriigid, kes on IMO liikmed, ja komisjon, tegutsedes Euroopa Liidu huvides,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) merekeskkonna kaitse komitee teisel erakorralisel istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda järgmiste muudatuste vastuvõtmisega:

- (a) MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused, mis käsitlevad Atlandi ookeani kirdeosa määramist uueks heite vähendamise piirkonnaks,
- (b) MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused, mis käsitlevad IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) juurdepääsetavust ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamisklauslit, ning
- (c) MARPOLi VI lisasse uue, IMO nullnetotehnoloogia raamistikku käsitleva 5. peatüki lisamine.

² ELT L 123, 19.5.2015, lk 55.

³ ELT L 130, 16.5.2023, lk 134.

⁴ ELT L 234, 22.9.2023, lk 48.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes komisjon ja liidu liikmesriigid, kes on IMO merekeskkonna kaitse komitee liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile ja liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*