

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2015/757,****29. aprill 2015,****mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ****(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 arvamust <sup>(1)</sup>,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt <sup>(2)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/29/EÜ <sup>(3)</sup> ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuses nr 406/2009/EÜ, <sup>(4)</sup> milles kutsutakse kõiki majandussektoreid, sealhulgas rahvusvahelist merelaevanduse sektorit, üles aitama kaasa heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamisele, nähakse ette, et kui 31. detsembriks 2011. aastaks ei ole liikmesriigid heaks kiitnud rahvusvahelist lepingut, mis kaasaks rahvusvahelisest meretranspordist tekkivad heitkogused lepingu heitkoguste vähendamise eesmärkidesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames, või kui ühendus ei ole ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni raames sellist lepingut heaks kiitnud, peaks komisjon tegema ettepaneku kaasata rahvusvahelisest meretranspordist tekkivad heitkogused ühtlustatud korra kohaselt ühenduse heitkoguste vähendamise kohustusse, et ettepanekus sisalduv õigusakt jõustuks 2013. aastaks. Selline ettepanek peaks piirama kahjulikku mõju ühenduse konkurentsivõimele, võttes arvesse võimalikku kasu keskkonnale.
- (2) Meretransport mõjutab oma süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heitkogustest ja muudest heidetest, näiteks lämmastikoksiidid (NO<sub>x</sub>), vääveloksiidid (SO<sub>x</sub>), metaan (CH<sub>4</sub>), tahked osakesed (PM) ja must süsinik (BC), tulenevalt ülemaailmset kliimat ja õhukvaliteeti.
- (3) Rahvusvaheline merelaevandus on ainus transpordiliik, mida ei ole lisatud liidu kohustusse vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Käesoleva määruse ettepanekuga kaasneva mõjuhinnangu kohaselt kasvas liiduga seotud rahvusvahelise laevanduse CO<sub>2</sub> heitkogus ajavahemikus 1990. aastast kuni 2007. aastani 48 %.
- (4) Arvestades asjaolu, et teaduslik arusaam meretranspordi muust kui CO<sub>2</sub> heitkogustest tuleneva mõju kohta ülemaailmsele kliimale on kiiresti muutumas, tuleks hinnangut selle mõju kohta käesoleva määruse raames korrapäraselt ajakohastada. Oma hinnangute alusel peaks komisjon analüüsima kõnealuste heitkoguste vähendamise eesmärgil poliitikal ja meetmetele avalduvat mõju.
- (5) Euroopa Parlamendi 5. veebruari 2014. aasta resolutsioonis kliima- ja energiapoliitika raamistiku kohta aastani 2030 paluti komisjonil ja liikmesriikidel kehtestada siduv ELi 2030. aasta eesmärk sisemaiste kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks vähemalt 40 % võrra 1990. aasta tasemega võrreldes. Euroopa Parlament juhtis samuti tähelepanu asjaolule, et kõik majandussektorid peavad panustama kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisse, kui liit soovib täita oma osa ülemaailmsetest heitkoguste vähendamise alastest jõupingutustest.

<sup>(1)</sup> ELT C 67, 6.3.2014, lk 170.

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi 16. aprilli 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 5. märtsi 2015. aasta esimese lugemise seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 28. aprilli 2015. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/29/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et täiustada ja laiendada ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi (ELT L 140, 5.6.2009, lk 63).

<sup>(4)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta otsus nr 406/2009/EÜ, milles käsitletakse liikmesriikide jõupingutusi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, et täita ühenduse kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid aastaks 2020 (ELT L 140, 5.6.2009, lk 136).

- (6) Euroopa Ülemkogu kinnitas oma 23. ja 24. oktoobri 2014. aasta järeldustes ELi siduva eesmärgi vähendada liidus 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heiteid 1990. aastaga võrreldes vähemalt 40 %. Ühtlasi teatas Euroopa Ülemkogu, et on oluline vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja fossiilkütustest sõltumisega seotud ohtusid transpordisektoris, ning kutsus komisjoni üles arendama edasi vahendeid ja meetmeid tervikliku ja tehnoloogiliselt neutraalse lähenemisviisi jaoks, mis on mõeldud transpordis heitkoguste vähendamise ja energiatõhususe edendamiseks.
- (7) Seitsmendas keskkonnaalases tegevusprogrammis<sup>(1)</sup> rõhutatakse, et kõik majandussektorid peavad aitama vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid, kui liit soovib täita oma osa ülemaailmsetest heitkoguste vähendamise alastest jõupingutustest. Seoses sellega viidatakse seitsmendas keskkonnaalases tegevusprogrammis, et 2011. aastal avaldatud valget raamatut transpordi kohta on vaja toetada tugeva poliitilise raamistikuga.
- (8) 2011. aasta juulis võttis IMO vastu tehnilised ja töökorralduslikud meetmed, eelkõige uute laevade energiatõhususe indeks (EEDI) ja laevade energiatõhususe juhtimiskava (SEEMP), millega küll vähendatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste eeldatavat kasvu, kuid millest üksi ei piisa rahvusvahelisest laevandusest pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste absoluutseks vähendamiseks sellisel määral, et see aitaks saavutada ülemaailmset eesmärki, mille kohaselt globaalne soojenemine ei tohi ületada 2 °C.
- (9) Vastavalt IMO andmetele saaks laevade energiakulu ja CO<sub>2</sub> heitkoguseid töökorralduslike meetmete ja olemasolevate tehnoloogiliste vahendite rakendamisega vähendada kuni 75 % võrra; suurt osa kõnealustest meetmetest võib pidada kulutõhusaks ja sellisena võiksid need sektorile isegi puhaskasu tuua, sest väiksem kütusekulu kompenseerib kõik tegevuse ümberkorraldamise või investeringutega seotud kulud.
- (10) Parim võimalus vähendada laevanduse CO<sub>2</sub> heitkoguseid liidu tasandil on jätkuvalt laevade kütusekulul põhineva CO<sub>2</sub> heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi loomine, mis oleks esimene samm meretranspordist pärit heitkoguste lisamisel liidu kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kohustusse koos teiste sektorite heitkogustega, mis juba aitavad seda kohustust täita. Avalikkuse juurdepääs heitkoguste andmetele aitab kõrvaldada turutõkkeid, mis takistavad paljude kuludele negatiivse mõjuga meetmete võtmist, mis vähendaksid meretranspordis pärit kasvuhoonegaaside heitkoguseid.
- (11) Kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja kütusekulu vähendavate meetmete vastuvõtmist takistavad turutõkked, näiteks puuduv usaldusväärne teave laevade kütusesäästlikkuse või nende moderniseerimiseks kasutatavate tehnoloogiliste vahendite kohta, puuduvad rahastamisvõimalused laevade tõhususse investeerimiseks ning huvide lahknevus, st laevade tõhususse investeerimine ei tooks kasu laevaomanikele, kuna kütuse eest maksavad laevaoperaatorid.
- (12) Sidusrühmadega konsulteerimise ja rahvusvaheliste partneritega peetud arutelude tulemustest nähtub, et meretranspordist pärit heite lisamisel liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamise kohustusse tuleb tegutseda järkjärgult, luues esimese sammuna usaldusväärse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi meretranspordist pärit CO<sub>2</sub> heitkoguste jaoks ning määraes hiljem kõnealuste heitkoguste hinnad. Selliselt tegutsemine aitab teha olulisi edusamme rahvusvahelisel tasandil, et leppida kokku kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmärkides ning lisameetmetes, mis aitaksid saavutada kõnealused vähendamised võimalikult väikeste kuludega.
- (13) Liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kasutuselevõtmine vähendab heitkoguseid praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumiga võrreldes eeldatavalt kuni 2 % ning aitab 2030. aastaks vähendada kulusid netosummas kokku kuni 1,2 miljardit eurot, kuna see võib aidata kõrvaldada turutõkkeid, eelkõige laevade tõhusust käsitleva teabe puudumisega seotud turutõkkeid, andes kütusekulu ja energiatõhusust käsitlevat võrreldavat ja usaldusväärset teavet asjaomastele turgudele. Kõnealune transpordikulude vähenemine peaks soodustama rahvusvahelist kaubandust. Lisaks eeldab igasuguse liidu tasandil või üle maailma kohaldatava turupõhise meetme, tõhususnõude või muu meetme rakendamine usaldusväärset seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi. Samuti võimaldab see saada usaldusväärseid andmeid, mille põhjal määrata heitkoguste vähendamise täpsed eesmärgid ning hinnata meretranspordi panust vähese CO<sub>2</sub> heitkogusega majanduse saavutamisse. Laevandussektori rahvusvahelise olemuse tõttu oleks ülemaailmne kokkulepe eelistatud ja kõige mõjusam meetod rahvusvahelisest meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta otsus nr 1386/2013/EL, milles käsitletakse liidu üldist keskkonnaalast tegevusprogrammi aastani 2020 „Hea elu maakera võimaluste piires“ (ELT L 354, 28.12.2013, lk 171).

- (14) Seire alla peaksid kuuluma kõik liidusisesed reisirid, kõik viimasest liiduvälisest sadamast esimesse liidu külastatavasse sadamasse saabuvad reisirid ning kõik liidu sadamast esimesse liiduvälisesse külastatavasse sadamasse väljuvad reisirid, sealhulgas ballastreisirid. Samuti peaks seire hõlmama liidu sadamates, kaasa arvatud laevade kai ääres seismise või sadamas liikumise ajal, tekkivaid CO<sub>2</sub> heitkoguseid, eriti juhul, kui selliste heitkoguste vähendamiseks või ärahoidmiseks on olemas erimeetmed. Kõnealuseid eeskirju tuleks kohaldada mittediskrimineerival viisil kõigi laevade suhtes nende lipust olenemata. Kuid kuna käesolev määrus keskendub meretranspordile, ei tuleks selles kehtestada seire-, aruandlus- ja kontrollinõudeid laevade liikumisele ja tegevusele, mille eesmärk ei ole reisirijate- või kaubavedu kaubanduslikel eesmärkidel, näiteks süvendamine, jääõhkumine, torujuhtmete paigaldamine või tegevus avamererajatisel.
- (15) Selleks et tagada võrdsed võimalused ebasoodsamates ilmastikutingimustes tegutsevate laevade jaoks, peaks olema võimalik lisada käesoleva määruse alusel seiratavatele andmetele konkreetne teave laeva jääklassi ja jääs navigeerimise kohta.
- (16) Kavandatud seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem tuleks kehtestada määruse vormis, võttes arvesse koostatavate sätete keerukat ja äärmiselt tehnilist laadi ning vajadust, et kogu liidus kohaldatavad ühtsed eeskirjad vastaksid meretranspordi rahvusvahelisele olemusele, arvestades et liikmesriikide sadamaid külastab eeldatavalt suur hulk laevu, samuti selleks, et hõlbustada süsteemi rakendamist kogu liidus.
- (17) Liidu usaldusväärne laevapõhise seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem peaks põhinema liidu sadamatesse saabuvatel ja sealt väljuvatel reisiridel tarbitud kütusest tekkinud heitkoguste arvutamisel, sest laevade kütusepaakide suure mahutavuse tõttu ei saa kütuse müügiandmete põhjal nimetatud konkreetse perioodi kütusekulu täpselt hinnata.
- (18) Liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem peaks hõlmama ka muud asjakohast teavet, mis võimaldab teha kindlaks laevade tõhusust või täiendavalt analüüsida heitkoguste tekke põhjuseid, säilitades äri- või tööstusteabe konfidentsiaalsuse. Selline ulatus viib liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kooskõlla ka rahvusvaheliste algatustega, mille eesmärk on kehtestada olemasolevatele laevadele tõhususnõuded, mis hõlmaksid ka töökorralduslikke meetmeid, ning aitab kõrvaldada teabe puudumisega seotud turutõkkesid.
- (19) Selleks et vähendada laevaomanike ja operaatorite, eriti väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate halduskoormust ning optimeerida seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kulude ja kasu vahekorda viisil, mis võimaldaks süsteemiga siiski hõlmata valdavat osa meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkogustest, tuleks seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi eeskirju kohaldada ainult suurte heitkoguste tekitajatele. Üksikasjaliku objektiivse analüüsi põhjal, mis hõlmas liidu sadamatesse saabuvate ja sealt väljuvate laevade suurust ja heitkoguseid, valiti alampiiriks kogumahutavus 5 000. Laevad kogumahutavusega üle 5 000 moodustavad ligikaudu 55 % liidu sadamaid külastavatest laevadest ja tekitavad umbes 90 % sellega seotud heitkogustest. Selle mittediskrimineeriva alampiiriga tagatakse, et kõige olulisemad heiteteakitajad on süsteemiga hõlmatud. Madalam alampiir tekitaks suurema halduskoormuse, kõrgema alampiiri tõttu aga oleks hõlmatud vähem heitkoguseid, mis vähendaks seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi keskkonnaalast tõhusust.
- (20) Laevaomanike ja operaatorite halduskoormuse täiendavaks vähendamiseks tuleks seire-eeskirjades keskenduda CO<sub>2</sub>-le, kuna see on kõige olulisem meretranspordil tekkiv kasvuhoonegaas.
- (21) Eeskirjades tuleks arvestada praeguste nõuete ja andmetega, mis on laevade pardal juba olemas; seetõttu tuleks anda ettevõtjatele võimalus valida üks järgmisest neljast seiremeetodist: kütusemahuti saatelehtede kasutamine, punkri kütusepaagi kontroll pardal, asjaomaste põlemisprotsesside voolumõõturid või heitkoguste otsene mõõtmine. Tehtud valik tuleks dokumenteerida laevapõhises seirekavas, milles esitatakse ka täpsemad üksikasjad valitud meetodi kohaldamise kohta.
- (22) Iga ettevõtjat, kes vastutab mereveoga tegeleva laeva eest kogu aruandeperioodil, tuleks lugeda vastutavaks kõigi asjaomase aruandeperioodiga seotud seire- ja aruandluskohustuste täitmise eest; see hõlmab ka rahuldavalt kontrollitud seirearuande esitamist. Ettevõtja vahetumise korral peaks uus ettevõtja vastutama ainult nende seire- ja aruandluskohustuste täitmise eest, mis on seotud selle aruandeperioodiga, mille jooksul oli ettevõtja vahetunud. Kõnealuste kohustuste täitmise lihtsustamiseks peaks uus ettevõtja saama viimase seirekava ning vajaduse korral nõuetele vastavuse tunnistuse koopia.

- (23) Muud kasvuhoonegaasid, kliimat mõjutavad ained ja õhusaasteained peaksid praeguses etapis liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemist välja jääma, et ei tekiks kohustust paigaldada ebapiisava usaldusväärsusega või kaubanduslikult kättesaadavaid mõõteseadmeid, mis võiks takistada liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamist.
- (24) IMO rahvusvahelises laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioonis (MARPOL) on nähtud ette EEDI kohustuslik kohaldamine uute laevade suhtes ja SEEMPI kasutamine kogu maailma laevastiku puhul.
- (25) Laevaomanike ja operaatorite halduskoormuse vähendamiseks tuleks aruandlust ja aruannetes esitatud teabe avaldamist korraldada aastapõhiselt. Piirates heitkoguste, kütusekulu ja tõhususega seotud teabe avaldamist aasta keskmise ja koondnäitajateni, tuleks lahendada ka konfidentsiaalsusega seotud probleemid. Selleks et tagada avalikustamise üldisi huve ületavate õigustatud majandushuvide kaitsmine, tuleks erandjuhtudel ettevõtja taotlusel kohaldada erinevat andmete koondatuse taset. Komisjonile esitatud andmed tuleks siduda statistikaga sellisel määral, et kõnealused andmed oleksid kasutatavad Euroopa statistika arendamise, koostamise ja levitamise eesmärgil vastavalt komisjoni otsusele 2012/504/EL<sup>(1)</sup>.
- (26) Akrediteeritud tõendajate tehtav kontroll peaks tagama, et seirekavad ja heitearuanded vastavad tegelikkusele ning on kooskõlas käesolevas määruses esitatud nõuetega. Kontrolli lihtsustava olulise elemendina peaksid tõendajad kontrollima andmete usaldusväärsust, võrreldes aruannetes esitatud andmeid laeva jälgimisandmetel ja omadustel põhinevate hinnanguliste andmetega. Selliseid hinnanguid võib koostada komisjon. Erapooletuse tagamiseks peaksid tõendajad olema sõltumatud ja pädevad juriidilised isikud, kelle on akrediteerinud riiklikud akrediteerimisasutused, mis on asutatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 765/2008<sup>(2)</sup>.
- (27) Tõendaja väljastatud nõuetele vastavuse tunnistust tuleks hoida laeva pardal, et tõendada seire-, aruandlus- ja kontrollikohustuste täitmist. Tõendajad peaksid kõnealuste tunnistuste väljastamisest komisjonile teatama.
- (28) Meresõiduohutusega seotud sarnaste ülesannete täitmisel saadud kogemustest lähtuvalt peaks Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) oma volituste raames komisjoni teatavate ülesannete täitmisel toetama.
- (29) Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga seotud kohustuste täitmine tuleks tagada olemasolevate vahenditega, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ<sup>(3)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/21/EÜ<sup>(4)</sup> alusel, ning samuti teabega nõuetele vastavuse tunnistuste väljastamise kohta. Laeva seire- ja aruandluskohustuste täitmist kinnitav tunnistus tuleks lisada direktiivi 2009/16/EÜ IV lisas osutatud tõendite ja dokumentide loendisse.
- (30) Liikmesriigid peaksid püüdma kontrollida nende jurisdiktsiooni all olevaid sadamaid külastavaid laevu, mille kohta ei ole nõuetele vastavuse tunnistust puudutav teatav nõutud teave kättesaadav.
- (31) Käesoleva määruse nõuete täitmata jätmise peaks kaasa tooma karistused. Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad nende karistuste kohta. Kõnealused karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (32) Kui laev ei ole seire- ja aruandlusnõudeid täitnud kahe või enama järjestikuse aruandeperioodi jooksul, ja kui järgimist ei suudeta tagada muude täitemeetmetega, on asjakohane näha ette võimalus laev välja saata. Kõnealust meedet tuleks kohaldada selliselt, et täitmatajätmise olukorda oleks võimalik mõistliku aja jooksul parandada.
- (33) Liikmesriikide suhtes, kellel ei ole meresadamaid oma territooriumil ega oma lipu all sõitvaid ja käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid laevu või kes on oma riiklikud laevaregistrid sulgenud, võiks teha erandi käesoleva määruse karistusi käsitlevatest sätetest, kuna nende lipu all ei sõida ühtegi kõnealust laeva.

<sup>(1)</sup> Komisjoni 17. septembri 2012. aasta otsus 2012/504/EL Eurostati kohta (ELT L 251, 18.9.2012, lk 49).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

<sup>(4)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 132).

- (34) Liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem peaks olema ülemaailmse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamisel eeskujuks. Ülemaailmne seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem oleks eelistatav, kuna see oleks suurema kohaldamisala tõttu tõhusam. Et hõlbustada meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli rahvusvaheliste eeskirjade väljatöötamist IMOs, peaks komisjon jagama IMO ja muude asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonidega korrapäraselt asjakohast teavet käesoleva määruse rakendamise kohta ning IMO-le tuleks esitada asjakohaseid avaldusi. Kui ülemaailmse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi vastuvõtmises jõutakse kokkuleppele, peaks komisjon liidu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi läbi vaatama, eesmärgiga viia see ülemaailmse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga kooskõlla.
- (35) Asjakohaste rahvusvaheliste eeskirjade, rahvusvaheliste ja Euroopa standardite ning tehnoloogia ja teaduse arengu arvesse võtmiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte laevade CO<sub>2</sub> heitkoguste seire ja aruandluse teatavate tehniliste aspektide läbivaatamise ning kontrollitegevuse eeskirjade ja tõendajate akrediteerimise meetodite täpsustamise kohta. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (36) Selleks et tagada ühetaolised tingimused CO<sub>2</sub> heitkoguste seire ja muu asjakohase teabe standardvormide kasutamiseks, automaatsüsteemide ja elektrooniliste standardvormide kasutamiseks komisjonile ja asjaomaste lipuriikide ametiasutustele CO<sub>2</sub> heitkoguseid ja muud asjakohast teavet sisaldava aruande sidusaks esitamiseks, ning et täpsustada muude kui reisilaevade, ro-ro laevade ja konteinerlaevade kategooriate suhtes kohaldatavaid parameetreid täpsustatavaid tehnilisi eeskirju ja neid parameetreid läbi vaadata, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>(1)</sup>.
- (37) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt laevade CO<sub>2</sub> heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli kui esimest sammu kasvuhoonegaaside heitkoguste järkjärgulisel vähendamisel, ei suuda liikmesriigid meretranspordi rahvusvahelise olemuse tõttu piisavalt saavutada, küll aga saab seda selle ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta 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.
- (38) Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kehtestamise eeskirjad peaksid olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 95/46/EÜ<sup>(2)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 45/2001<sup>(3)</sup>.
- (39) Käesolev määrus peaks jõustuma 1. juulil 2015. aastal, et jätta liikmesriikidele ja asjaomastele sidusrühmadele piisavalt aega määruse tõhusaks kohaldamiseks vajalike meetmete võtmiseks enne esimese aruandeperioodi algust 1. jaanuaril 2018. aastal,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

**Reguleerimise**

Käesolevas määruses sätestatakse liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvatelt, seal viibivatelt või sealt väljuvatelt laevadelt pärit süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heitkoguste ja muu asjakohase teabe täpse seire, aruandluse ja kontrolli eeskirjad eesmärgiga edendada meretranspordist pärit CO<sub>2</sub> heitkoguste kulutõhusat vähendamist.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiv 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31).

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ning selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1).

## Artikkel 2

### Kohaldamisala

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

## Artikkel 3

### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „CO<sub>2</sub> heitkogus” – CO<sub>2</sub> eraldumine atmosfääri laevadelt;
- 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;
- c) „reis” – laeva liikumine, mis algab külastatavast sadamast või lõpeb selle sadamaga ja mille eesmärk on reisijate- või lastivedu kaubanduslikul eesmärgil;
- d) „ettevõtja” – laeva omanik või mõni muu organisatsioon või isik, näiteks juht või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest;
- e) „kogumahutavus” – kogumahutavus, mis on arvatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt 23. juunil 1969. aastal Londonis vastuvõetud rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni I lisas või mõnes järelkonventsioonis kehtestatud mahutavuse mõõtmise eeskirjade kohaselt;
- f) „tõendaja” – kontrolli teostav juriidiline isik, kelle riiklik akrediteerimisasutus on akrediteerinud vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008 ning käesolevale määrusele;
- g) „kontrollimine” – tõendaja tegevus, millega ta hindab ettevõtja esitatud dokumentide vastavust käesolevast määrusest tulenevatele nõuetele;
- h) „nõuetele vastavuse tunnistus” – tõendaja poolt ettevõtjale antud laevapõhine dokument, mis kinnitab, et kõnealune laev vastas teatava aruandeperioodi jooksul käesoleva määruse nõuetele;
- i) „muu asjakohane teave” – laevade kütusekulu, transporditöö ja energiatõhususega seotud CO<sub>2</sub> heitkoguseid käsitlev teave, mis võimaldab analüüsida heitkoguste suundumusi ja hinnata laevade tulemusnäitajaid;
- j) „heitkoeffitsient” – kasvuhoonegaasi keskmine heitemäär võrreldes lähtevoo tegevusandmetega, eeldades täielikku oksüdeerumist põlemisel ja täielikku muundumist kõigi teiste keemiliste reaktsioonide puhul;
- k) „mõõtemääramatus” – parameeter, mis on seoses sellise koguse määramistulemusega, mis iseloomustab teatud kogusele mõistlikult omistatavate väärtuste dispersiooni, kaasa arvatud nii süstemaatiliste kui ka juhuslike tegurite mõju, ja mida väljendatakse protsentides ning mis kajastab keskmise väärtuse ümbruses olevat usaldusvahemikku ja mis hõlmab 95 % saadud väärtustest, kusjuures võetakse arvesse asümmeetrilist väärtuste jaotust;
- l) „konservatiivne” – kindlaks määratud valik eeldusi, mille ülesanne on vältida aastaheite alahindamist või läbitud vahemaa või veetud kaubakoguse ülehindamist;
- m) „aruandeperiood” – üks kalendriaasta, mille jooksul tuleb CO<sub>2</sub> heitkoguseid jälgida ja koostada nende kohta aruanne. Kahel erineval kalendriaastal algava ja lõppeva reisi korral arvestatakse järelevalve- ja aruandlusandmed esimese asjaomase kalendriaasta alla;

- n) „kai ääres seisev laev” – laev, mis on kindlalt kinnitatud või ankrus liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas lasti pealevõtmiseks või mahalaadimiseks või reisijate majutamiseks, sh ajal, mil laeva ei lastita;
- o) „jääklass” – laevale lipuriigi pädeva asutuse või selle riigi tunnustatud organisatsiooni poolt antud tähis, mis näitab, et laev on projekteeritud navigeerimiseks merejää tingimustes.

## II PEATÜKK

### SEIRE JA ARUANDLUS

#### 1. JAGU

#### *Seire ja aruandluse põhimõtted ja meetodid*

##### Artikkel 4

#### **Seire ja aruandluse ühispõhimõtted**

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 reiside kohta.
2. Seire ja aruandlus peavad olema täielikud ning hõlmama kütuste põletamise tagajärjel nii laeva merel kui ka kai ääres viibimise ajal tekkinud CO<sub>2</sub> heitkoguseid. Ettevõtjad rakendavad sobivaid meetmeid, et vältida andmelünkade tekkimist aruandeperioodil.
3. Seire ja aruandlus peavad olema järjepidevad ja ajas võrreldavad. Selleks kasutavad ettevõtjad samu seiremeetodeid ja andmekogumeid, mille muudatused on tõendaja poolt hinnatud.
4. Ettevõtjad koguvad, säilitavad, koostavad, analüüsivad ja dokumenteerivad seireandmeid, sealhulgas kasutatud eeldusi, võrdlusaluseid, heitekoefitsiente ja tegevusandmeid, läbipaistval viisil, mis võimaldab tõendajal CO<sub>2</sub> heitkoguste leidmiseks kasutatud menetlust korrata.
5. Ettevõtjad tagavad, et CO<sub>2</sub> heitkoguste määramisel ei esine süstemaatilist või teadlikku ebatäpsust. Ebatäpsuste põhjused tuleb kindlaks teha ja kõrvaldada.
6. Ettevõtjad tagavad mõistlikkuse piires seire- ja aruandekohustuse alla kuuluvate CO<sub>2</sub> heiteandmete tervikluse.
7. Ettevõtjad püüavad edaspidises seires ja aruandluses arvestada artikli 13 lõike 3 või 4 kohaselt koostatud kontrolliaaruannetes sisalduvaid soovitusi.

##### Artikkel 5

#### **CO<sub>2</sub> heitkoguste seiremeetodid ja muu asjakohane teave**

1. Artikli 4 lõigete 1, 2 ja 3 kohaldamisel teevad ettevõtjad kõigi neile kuuluvate laevade kohta kindlaks CO<sub>2</sub> heitkogused vastavalt ühele I lisas esitatud meetodile ning koguvad muud asjakohast teavet vastavalt II lisas sätestatud või selle alusel vastu võetud eeskirjadele.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisas esitatud meetodeid ja II lisas sätestatud eeskirju, et võtta arvesse asjakohaseid rahvusvahelisi eeskirju ning rahvusvahelisi ja Euroopa standardeid. Komisjonil on samuti õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et täpsustada nendes sätestatud seiremeetodite elemente, võttes arvesse tehnoloogia ja teaduse arengut.

#### 2. JAGU

#### **Seirekava**

##### Artikkel 6

#### **Seirekava sisu ja esitamine**

1. Ettevõtjad esitavad 31. augustiks 2017 tõendajatele seirekava kõigi neile kuuluvate laevade kohta, milles on märgitud CO<sub>2</sub> heitkoguste ja muude asjakohaste andmete seireks ja aruandluseks valitud meetod.

2. Olenemata lõikest 1 esitab ettevõtja laevade kohta, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse esimest korda pärast 31. augustit 2017, tõendajale seirekava ilma liigse viivituse ja mitte hiljem kui kaks kuud pärast seda, kui iga laev on külastanud esimest liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvat sadamat.

3. Seirekava koosneb asjaomasel laeval kasutatavat seiremeetodit kajastatavast täielikust ja läbipaistvast dokumentatsioonist ning sisaldab vähemalt järgmisi üksikasju:

- a) laeva identifitseerimisandmed ja liik, sealhulgas selle nimi, identifitseerimisnumber IMO juures, registreerimis- või kodusadam ning laevaomaniku nimi;
- b) ettevõtja nimi ning kontaktisiku aadress, telefon ja e-posti aadress;
- c) laeva pardal olevate järgmiste CO<sub>2</sub> heiteallikate kirjeldus: peajõuseade, abijõuseade, gaasiturbiin, katlad ja inertgaasi generaator, ning kasutatud kütuseliigid;
- d) aruandeperioodil CO<sub>2</sub> heiteallikate loendi uuendamisega seonduvate menetluste, süsteemide ja vastutusosalade kirjeldus;
- e) reise loendi täielikkuse seireks kasutatud menetluste kirjeldus;
- f) laeva kütusekulu jälgimiseks kasutatud menetluste kirjeldus, sealhulgas:
  - i) I lisas sätestatud meetodite seast valitud meetod iga CO<sub>2</sub> heiteallika kütusekulu arvutamiseks, sealhulgas vajaduse korral kasutatud mõõteseadmete kirjeldus;
  - ii) pardale võetud ja paakides oleva kütuse koguse mõõtmiseks kasutatud menetlused, kasutatud mõõteseadmete kirjeldus ning vajaduse korral meetodid mõõtmisega seotud teabe registreerimiseks, otsimiseks, edastamiseks ja säilitamiseks;
  - iii) tiheduse määramiseks valitud meetod (kui see on kohaldatav);
  - iv) menetlus, millega tagatakse, et kütusemõõtmiste summaarne mõõtemääramatus on kooskõlas käesoleva määruse nõuetega, viidates võimaluse korral riikide seadustele, kliendilepingute sätetele või kütusetarnijate täpsusstandarditele;
- g) iga kütuseliigi puhul kasutatav heitekoefitsient või alternatiivkütuste puhul kasutatavad heitekoefitsiendi määramise meetodid, sealhulgas proovivõtu- ja analüüsimeetodid ja kasutatavad laborid ja, kui laborid on akrediteeritud, kõnealuste laborite akrediteering vastavalt standardile ISO 17025;
- h) iga reisi tegevusandmete määramiseks kasutatavate menetluste kirjeldus, sealhulgas:
  - i) läbitud vahemaa määramiseks ja registreerimiseks kasutatud meetodid, vastutusosalad ja andmeallikad;
  - ii) veetud lasti või reisijate arvu määramiseks ja registreerimiseks kasutatud meetodid, vastutusosalad, valemid ja andmeallikad;
  - iii) lähte- ja sihtsadama vahel merel veedetud aja määramiseks ja registreerimiseks kasutatud meetodid, vastutusosalad, valemid ja andmeallikad;
- i) andmelünkade täitmiseks kasutatavate asendusandmete määramise meetodi kirjeldus;
- j) läbivaatusdokument, milles jäädvustatakse kõik läbivaatuse üksikasjad.

4. Seirekava võib sisaldada ka teavet laeva jääklassi kohta ja/või jääoludes navigeerimise korral läbitud vahemaa ja aja määramiseks ja registreerimiseks kasutatud meetodite, vastutusosalade, valemite ja andmeallikate kohta.

5. Ettevõtjad kasutavad standardseid seirekavavorme. Kõnealused vormid, sealhulgas tehnilised eeskirjad nende ühetaoliseks kohaldamiseks, määratakse kindlaks komisjoni poolt rakendusaktidega. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

#### Artikkel 7

#### Seirekava muutmine

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



2. Ettevõtja muudab seirekava järgnevatel juhtudel:
  - a) ettevõtja vahetumine;
  - b) seirekavaga veel hõlmamata uute CO<sub>2</sub> heiteallikate või uut liiki kütuste kasutamise tõttu tekkivad uued heitkogused;
  - c) andmete kättesaadavuse muutumine uut tüüpi mõõteseadmete, uute proovivõtu- või analüüsimeetodite tõttu või muudel põhjustel, mis võib mõjutada täpsust CO<sub>2</sub> heitkoguste määramisel;
  - d) kasutatud seiremeetodiga saadud andmed osutuvad valeks;
  - e) tehakse kindlaks, et seirekava mõni osa ei vasta käesoleva määruse nõuetele ning ettevõtja peab kava läbi vaatama kooskõlas artikli 13 lõikega 1.
3. Ettevõtjad teatavad tõendajatele liigse viivitusega kõigist seirekava muutmise ettepanekutest.
4. Tõendaja hindab artikli 13 lõike 1 kohaselt seirekava muutmist käesoleva artikli lõike 2 punktide b, c ja d alusel. Pärast hindamist teatab tõendaja ettevõtjale, kas kõnealused muudatused vastavad nõuetele.

### 3. JAGU

#### **CO<sub>2</sub> heitkoguste ja muu olulise teabe seire**

##### *Artikkel 8*

#### **Tegevuse seire aruandeperioodil**

Alates 1. jaanuarist 2018 mõõdavad ettevõtjad vastavalt artikli 13 lõikele 1 hinnatud seirekava alusel iga laeva CO<sub>2</sub> heitkoguseid üksikreiside ja aasta lõikes, kasutades I lisa B osas sätestatud CO<sub>2</sub> heitkoguste kindlaksmääramise meetodite hulgast valitud sobivat meetodit ning arvutades heitkogused vastavalt I lisa A osale.

##### *Artikkel 9*

#### **Seire üksikreiside lõikes**

1. Ettevõtjad koguvad artikli 13 lõike 1 kohaselt hinnatud seirekava alusel iga liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevasse sadamasse saabuva või sealt väljuva laeva ja sellesse sadamasse saabuva või sealt väljuva iga reisi kohta vastavalt I lisa A osale ja II lisa A osale järgmisi näitajaid:
  - a) lähtesadam ja sihtsadam koos väljumise ja saabumise kuupäeva ja kellaajaga;
  - b) iga liiki kütuse summaarne tarbitud kogus ja heitekoefitsient;
  - c) CO<sub>2</sub> heitkogus;
  - d) läbitud vahemaa;
  - e) merel viibitud aeg;
  - f) veetud last;
  - g) transporditöö maht.

Kui see on kohaldatav, võivad ettevõtjad samuti koguda teavet laeva jääklassi ja jääs navigeerimise kohta.

2. Erandina käesoleva artikli lõikest 1 ja ilma et see piiraks artikli 10 kohaldamist, on ettevõtja vabastatud kohustusest koguda käesoleva artikli lõikes 1 osutatud teavet konkreetse laeva iga reisi kohta, kui:
  - a) kõik aruandeperioodi jooksul toimunud laeva reisirid algasid liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevast sadamast või lõppesid seal ja
  - b) laev teeb aruandeperioodi jooksul sõiduplaani kohaselt üle 300 reisi.

*Artikkel 10***Seire aasta lõikes**

Ettevõtjad koguvad artikli 13 lõike 1 kohaselt hinnatud seirekava alusel iga laeva ning iga kalendriaasta kohta vastavalt I lisa A osale ja II lisa B osale järgmisi näitajaid:

- a) iga liiki kütuse summaarne tarbitud kogus ja heitekoefitsient;
- b) käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluv summaarne CO<sub>2</sub> heitkogus;
- c) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvate sadamate vahel toimunud kõigi reiside summaarne CO<sub>2</sub> heitkogus;
- d) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatest sadamatest alanud kõigi reiside summaarne CO<sub>2</sub> heitkogus;
- e) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates sadamates lõppenud kõigi reiside summaarne CO<sub>2</sub> heitkogus;
- f) liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvates sadamates kai ääres viibimisel tekkinud CO<sub>2</sub> heitkogus;
- g) läbitud vahemaa kokku;
- h) merel viibitud aeg kokku;
- i) transporditöö maht kokku;
- j) keskmine energiatõhusus.

Kui see on kohaldatav, võivad ettevõtjad samuti koguda teavet laeva jääklassi ja jääs navigeerimise kohta.

Ettevõtjad võivad koguda ka tarbitud kütuse ja CO<sub>2</sub> heitkogustega seotud teavet, mis erineb seirekavas kindlaks määratud muude kriteeriumite alusel.

*4. JAGU***Aruandlus***Artikkel 11***Heitearuande sisu**

1. Alates 2019. aastast esitavad ettevõtjad iga aasta 30. aprilliks komisjonile ja asjaomase lipuriigi ametiasutustele aruande kõigi nende vastutusel olevate laevade kogu aruandeperioodi CO<sub>2</sub> heitkoguste ja muu asjakohase teabe kohta; tõendaja peab olema aruannet kontrollinud ja selle rahuldavaks tunnistanud vastavalt artiklile 13.
2. Ettevõtja vahetumise korral peab uus ettevõtja tagama, et kõik tema vastutusel olevad laevad vastavad käesoleva määruse nõuetele kogu selle aruandeperioodi vältel, mille ajal vastutus asjaomase laeva eest temale üle läheb.
3. Ettevõtjad esitavad heitearuandes järgmise teabe:
  - a) laeva ja ettevõtja identifitseerimisandmed, sealhulgas:
    - i) laeva nimi;
    - ii) IMO identifitseerimisnumber;
    - iii) registreerimis- või kodusadam;
    - iv) laeva jääklass, kui see sisaldub seirekavas;
    - v) laeva tehniline tõhusus (energiatõhususe indeks (EEDI) või vajaduse korral näitaja hinnanguline väärtus (EIV) vastavalt IMO resolutsioonile MEPC.215 (63));
    - vi) laevaomaniku nimi;
    - vii) laevaomaniku aadress ja peamine tegevuskoht;

- viii) ettevõtja nimi (kui ei ole laevaomanik);
  - ix) ettevõtja aadress (kui ei ole laevaomanik) ja peamine tegevuskoht;
  - x) kontaktisiku aadress, telefon ja e-posti aadress;
- b) heitearuannet hinnanud tõendaja identifitseerimisandmed;
  - c) teave kasutatud seiremeetodi ja sellega seotud mõõtemääramatuse kohta;
  - d) artikli 10 kohaselt kogutud aastased seirenäitajad.

#### Artikkel 12

### Heitearuande vorm

1. Heitearuanne esitatakse automaatsüsteemide ja andmevahetusvormingute, sealhulgas elektrooniliste vormide abil.
2. Komisjon kehtestab rakendusaktidega andmevahetusvormingute, sealhulgas elektrooniliste vormide koostamise tehnilised eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

#### III PEATÜKK

### KONTROLL JA AKREDITEERIMINE

#### Artikkel 13

### Kontrollitegevuse ulatus ja kontrolliaruanne

1. Tõendaja hindab seirekava vastavust artiklites 6 ja 7 sätestatud nõuetele. Kui tõendaja hinnangus tuvastatakse mittevastavusi kõnealustele nõuetele, vaatab asjaomane ettevõtja seirekava vastavalt läbi ja esitab läbivaadatud kava tõendajale lõplikuks hindamiseks enne aruandeperioodi algust. Ettevõtja lepib tõendajaga kokku vajaliku aja kõnealuste muudatuste tegemiseks. Kõnealune aeg ei ole mitte mingil juhul hilisem aruandeperioodi algusest.
  2. Tõendaja hindab heitearuande vastavust artiklites 8–12 ning I ja II lisas sätestatud nõuetele.
- Eelkõige hindab tõendaja, kas CO<sub>2</sub> heitearuandes esitatud heitkogused ja muu asjakohane teave on kindlaks määratud vastavalt artiklitele 8, 9 ja 10 ning seirekavale.
3. Kui tõendaja järeldeb kontrollihinnangus piisava kindlusega, et heitearuanne ei sisalda olulist väärkajastamist, väljastab tõendaja kontrolliaruande, milles tõendatakse heitearuanne rahuldavaks. Kontrolliaruandes kirjeldatakse kõiki tõendaja tehtud tööga seotud üksikasju.
  4. Kui kontrollihinnangus järeldatakse, et heitearuanne sisaldab väärkajastamist või käesoleva määruse nõuetele mittevastavusi, teavitab tõendaja aegsasti ettevõtjat oma tähelepanekutest. Sellisel juhul kõrvaldab ettevõtja kõik väärkajastamised või mittevastavused, et võimaldada kontrolli lõpetamist õigel ajal, ning esitab tõendajale läbivaadatud heitearuande ja muu teabe, mis oli vajalik kõigi tuvastatud mittevastavuste kõrvaldamiseks. Tõendaja märgib oma kontrolliaruandes, kas ettevõtja on kontrollihinnangus tuvastatud väärkajastamised või mittevastavused kõrvaldanud. Kui tuvastatud väärkajastamised või mittevastavused ei ole kõrvaldatud ning need eraldi või kombineeritult viivad oluliste väärkajastamisteni, väljastab tõendaja kontrolliaruande, milles teatatakse, et heitearuanne ei vasta käesolevale määrusele.

#### Artikkel 14

### Tõendajate üldised kohustused ja tööpõhimõtted

1. Tõendaja on ettevõtjast või laevaoperaatorist sõltumatu ning teeb käesoleva määruse kohaselt nõutavaid toiminguid avalikust huvist lähtudes. Seetõttu ei tohi tõendaja ega sama juriidilise isiku ükski muu allüksus olla ettevõtja ega laevaoperaator, laevandusettevõtte omanik ega nende omandis ning tõendajal ei tohi olla ettevõtjaga suhteid, mis võivad mõjutada tema sõltumatust ja erapooletust.

2. Heitearuande ning ettevõtja kasutatud seiremeetodite kontrollimisel hindab tõendaja seiresüsteemide ja esitatud andmete ning CO<sub>2</sub> heitkogustega seotud teabe kindlust, usaldusväarsust ja täpsust, pöörates eelkõige tähelepanu järgmisele:

- a) kütusekulu omistamine reisidele;
- b) esitatud kütusekulu andmed ning sellega seotud mõõtmised ja arvutused;
- c) heitekoefitsientide valik ja kasutamine;
- d) summaarse CO<sub>2</sub> heitkoguse määramiseks kasutatud arvutused;
- e) energiatõhususe määramiseks kasutatud arvutused.

3. Tõendaja võtab artikli 12 kohaselt esitatud heitearuanded kontrollimisele üksnes juhul, kui usaldusväärsete andmete ja teabe põhjal on võimalik CO<sub>2</sub> heitkogused piisava kindlusega kindlaks määrata ning täidetud on järgmised nõuded:

- a) esitatud andmed on kooskõlas laeva jälgimisandmetel ja omadustel (näiteks paigaldatud jõuseadme võimsus) põhinevate hinnanguliste andmetega;
- b) esitatud andmed ei sisalda vasturääkivusi, eriti kui aastas igale laevale ostetud kütuse kogust võrreldakse reisel kulunud summaarse kütusekogusega;
- c) andmed on kogutud vastavalt kohaldatavatele eeskirjadele ning
- d) asjaomased laevadokumendid on täielikud ja järjepidevad.

#### Artikkel 15

### Kontrollimenetlused

1. Tõendaja teeb kindlaks seire ja aruandlusega seotud võimalikud riskid, võrreldes aruandes esitatud CO<sub>2</sub> heitkoguseid laeva jälgimisandmetel ja omadustel, näiteks paigaldatud jõuseadme võimsusel, põhinevate hinnanguliste andmetega. Oluliste kõrvalekallete leidmise korral teeb tõendaja täiendavaid analüüse.

2. Tõendaja teeb kindlaks arvutusetappidega seotud võimalikud riskid, vaadates läbi kõik kasutatud andmeallikad ja meetodid.

3. Tõendaja võtab arvesse kõiki tõhusaid riskikontrollimeetodeid, mida ettevõtja on rakendanud kasutatud seiremeetodite täpsusega seotud mõõtemääramatuse vähendamiseks.

4. Ettevõtja annab tõendajale lisateavet, mis võimaldab viimasel kontrolli teostada. Tõendaja võib kontrolli käigus teha kohapealseid kontrollkäike, et teha kindlaks esitatud andmete ja teabe usaldusväarsus.

5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu delegeeritud õigusakte, et täpsustada käesolevas määruses osutatud kontrollitegevuse eeskirju. Nende õigusaktide vastuvõtmisel võtab komisjon arvesse III lisa A osas sätestatud elemente. Nimetatud delegeeritud õigusaktides täpsustatud eeskirjad põhinevad artiklis 14 sätestatud kontrollipõhimõtetel ning asjaomastel rahvusvaheliselt heaks kiidetud standarditel.

#### Artikkel 16

### Tõendajate akrediteerimine

1. Tõendajatele, kes hindavad seirekavasid ja heitearuandeid ning väljastavad käesolevas määruses osutatud kontrolliaruandeid ja nõuetele vastavuse dokumente, annavad käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva tegevuse jaoks akrediteeringu riiklik akrediteerimisasutus vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008.

2. Kui käesolevas määruses ei ole sätestatud erisätteid tõendajate akrediteerimise kohta, kohaldatakse määruse (EÜ) nr 765/2008 asjaomaseid sätteid.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu delegeeritud õigusakte, et täpsustada tõendajate akrediteerimise meetodeid. Nende õigusaktide vastuvõtmisel võtab komisjon arvesse III lisa B osas sätestatud elemente. Nimetatud delegeeritud õigusaktides täpsustatud meetodid põhinevad artiklis 14 sätestatud kontrollipõhimõtetel ning asjaomastel rahvusvaheliselt heaks kiidetud standarditel.

## IV PEATÜKK

## NÕUETELE VASTAVUS JA TEABE AVALDAMINE

## Artikkel 17

**Nõuetele vastavuse tunnistus**

1. Kui heitearuanne vastab artiklite 11–15 ning I ja II lisa nõuetele, väljastab tõendaja kontrolliaruande põhjal asjaomase laeva kohta nõuetele vastavuse tunnistuse.
2. Nõuetele vastavuse tunnistus sisaldab järgmisi andmeid:
  - a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, IMO identifitseerimisnumber ja registreerimis- või kodusadam);
  - b) laevaomaniku nimi, aadress ning peamine tegevuskoht;
  - c) tõendaja identifitseerimisandmed;
  - d) tunnistuse väljastamise kuupäev, selle kehtivusaeg ja käsitletud aruandeperiood.
3. Nõuetele vastavuse tunnistused kehtivad 18 kuu jooksul alates aruandeperioodi lõpust.
4. Tõendaja teatab komisjonile ja lipuriigi ametiasutusele viivitamatult nõuetele vastavuse tunnistuse väljastamisest. Tõendaja edastab automaatsüsteemide ning andmevahetusvormingute, sealhulgas elektrooniliste vormide abil lõikes 2 osutatud andmed.
5. Komisjon kehtestab rakendusaktidega andmevahetusvormingute, sealhulgas elektrooniliste vormide koostamise tehnilised eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

## Artikkel 18

**Kohustus hoida pardal kehtivat nõuetele vastavuse tunnistust**

Alates aruandeperioodile järgneva aasta 30. juunist peab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse saabuvate, seal viibivate või sealt väljuvate, kõnealusel aruandeperioodil reise teinud laevade pardal olema kehtiv nõuetele vastavuse tunnistus.

## Artikkel 19

**Seire- ja aruandlusnõuete täitmine ja kontrollid**

1. Artikli 21 lõike 1 kohaselt avaldatud teabe põhjal võtab iga liikmesriik kõik vajalikud meetmed tagamaks, et tema lipu all sõitvad laevad täidavad artiklites 8–12 sätestatud seire- ja aruandlusnõudeid. Liikmesriigid peavad asjaolu, et kooskõlas artikli 17 lõikega 4 on asjaomasele laevale väljastatud nõuetele vastavuse tunnistus, tõendiks sellistele nõuetele vastavuse kohta.
2. Iga liikmesriik tagab, et tema jurisdiktsiooni all olevas sadamas viibiva laeva mis tahes kontrollimine vastavalt direktiivile 2009/16/EÜ hõlmab kehtiva nõuetele vastavuse tunnistuse olemasolu kontrolli laeva pardal.
3. Kõigi selliste laevade suhtes, mille kohta ei ole artikli 21 lõike 2 punktides i ja j osutatud teave kättesaadav liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse sisenemisel, võib asjaomane liikmesriik kontrollida kehtiva nõuetele vastavuse tunnistuse olemasolu laeva pardal.

## Artikkel 20

**Karistused, teabevahetus ja väljasaatmiskorraldus**

1. Liikmesriigid kehtestavad artiklites 8–12 sätestatud seire- ja aruandluskohustuste täitmata jätmise korral kohaldatava karistuste süsteemi ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste karistuste kohaldamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad kõnealused sätted komisjonile 1. juuliks 2017 ning teavitavad komisjoni viivitamatult nende edasisest muutmisest.

2. Liikmesriigid korraldavad seire- ja aruandluskohustuste täitmise tagamise või vajaduse korral karistusmenetluse eest vastutavate riiklike ametiasutuste vahel tõhusa teabevahetuse ja koostöö. Liikmesriigi karistusmenetlusest konkreetse laeva vastu teatatakse komisjonile, Euroopa Meresõiduohutuse Ametile (EMSA), teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile.
3. Laevade puhul, mis ei ole täitnud seire- ja aruandlusnõudeid kahe või enama järjestikuse aruandeperioodi jooksul, ja kui nõuete täitmist ei suudeta tagada muude täitemeetmetega, võib sisenemise sadama liikmesriigi pädev asutus väljastada väljasaatmiskorralduse, millest teatatakse komisjonile, EMSA-le, teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile. Kõnealuse väljasaatmiskorralduse väljastamise järel ei luba ükski liikmesriik asjaomast laeva oma sadamatesse enne, kui ettevõtja on täitnud oma seire- ja aruandluskohustused vastavalt artiklitele 11 ja 18. Kõnealuste kohustuste täitmist kinnitab väljasaatmiskorralduse väljastanud pädevale riiklikule asutusele kehtiva nõuetele vastavuse tunnistuse esitamine. Käesolev lõige ei piira merehädas olevate laevade suhtes rakendatavate rahvusvaheliste merenduseeskirjade kohaldamist.
4. Laeva omanikul või operaatoril või tema esindajal liikmesriigis on seoses väljasaatmiskorraldusega õigus tõhusale õiguskaitsevahendile kohtus, ning teda teavitab sellest sisenemise sadama liikmesriigi pädevasutus. Selleks sätestavad liikmesriigid asjakohase korra ja tagavad selle toimimise.
5. Liikmesriik, millel ei ole meresadamaid oma territooriumil ja mis on oma riikliku laevaregistri sulgenud või millel ei ole oma lipu all sõitvaid ja käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid laevu ning kui tema lipu all ei sõida ühtegi sellist laeva, võib teha erandi käesoleva artikli sätetest. Liikmesriik, mis kavatses kõnealust erandit kasutada, teatab sellest komisjonile hiljemalt 1. juulil 2015. Komisjonile teatatakse ka hilisematest muudatustest.

#### Artikkel 21

#### Teabe avaldamine ja komisjoni aruanne

1. Komisjon teeb iga aasta 30. juuniks avalikkusele kättesaadavaks artikli 11 kohaselt aruannetes esitatud teabe CO<sub>2</sub> heitkoguste kohta ning käesoleva artikli lõikes 2 sätestatud teabe.
2. Komisjoni poolt avalikkusele kättesaadavaks tehtav teave hõlmab järgmist:
  - a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, IMO identifitseerimisnumber ja registreerimis- või kodusadam);
  - b) laeva tehnilise tõhususe indeks (EEDI või vajaduse korral EIV);
  - c) aastane CO<sub>2</sub> heitkogus;
  - d) reise jooksul tekkinud summaarne aastane kütusekulu;
  - e) reise jooksul tekkinud keskmine aastane kütusekulu ja CO<sub>2</sub> heitkogus läbitud vahemaa kohta;
  - f) reise jooksul tekkinud keskmine aastane kütusekulu ja CO<sub>2</sub> heitkogus läbitud vahemaa ja veetud lasti kohta;
  - g) reise raames aasta jooksul merel veedetud summaarne aeg;
  - h) kasutatud seiremeetod;
  - i) nõuetele vastavuse tunnistuse väljastamise ja aegumise kuupäev;
  - j) heitearuannet hinnanud tõendaja identifitseerimisandmed;
  - k) muu artikli 10 kohaselt vabatahtlikult kogutud ja esitatud teave.
3. Kui lõike 2 kohaste, CO<sub>2</sub> heitkogusega mitteseotud koondandmete kategooria avaldamine kahjustaks erakorraliselt eriliste asjaolude tõttu õigustatud majandushuvidena kaitset väärivaid kaubanduslikke huve, mille puhul puudub ülekaalukas üldsuse huvi teabe avaldamise suhtes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1367/2006, <sup>(1)</sup> rakendatakse ettevõtja taotlusel asjaomaste konkreetsete andmete erinevat koondamise taset, et kaitsta nimetatud huvisid. Kui andmete erineva koondamise taseme rakendamine ei ole võimalik, siis komisjon ei tee andmeid avalikkusele kättesaadavaks.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. septembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1367/2006 keskkonnainfo kättesaadavuse, keskkonnanähtude otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise Århusi konventsiooni sätete kohaldamise kohta ühenduse institutsioonide ja organite suhtes (ELT L 264, 25.9.2006, lk 13).

4. Komisjon avaldab iga-aastase aruande meretranspordist pärit CO<sub>2</sub> heitkoguse ja muu asjakohase teabe kohta, sealhulgas selgitustega koonddulemused, mille eesmärk on teavitada üldsust ja võimaldada hinnata meretranspordi CO<sub>2</sub> heitkoguseid ja energiatõhusust laevade suuruse ja tüübi, tegevuse või mis tahes muu asjakohaseks peetava kategooria suhtes.
5. Komisjon hindab iga kahe aasta tagant meretranspordi sektori üldmõju ülemaailmsele kliimale, tuginedes sealhulgas muudele kui CO<sub>2</sub> heitkogustele ja mõjule.
6. Oma volituste raames aitab EMSA komisjoni käesoleva artikli ja käesoleva määruse artiklite 12 ja 17 nõuete täitmiseks tehtavas töös vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1406/2002 <sup>(1)</sup>.

#### V PEATÜKK

### RAHVUSVAHELINE KOOSTÖÖ

#### Artikkel 22

#### Rahvusvaheline koostöö

1. Komisjon teavitab Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni ja muid asjaomased rahvusvahelisi organisatsioone korrapäraselt käesoleva määruse rakendamisest, ilma et see mõjutaks aluslepingutes sätestatud pädevusjaotust või otsustamismenetlust.
2. Komisjon ja, kui see on asjakohane, liikmesriigid vahetavad kolmandate riikidega tehnilist teavet, eriti seiremeetodite arendamise, aruandluse korraldamise ja heitearuannete kontrollimisega seotud teavet.
3. Kui saavutatakse rahvusvaheline kokkulepe kasvuhoonegaaside heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli ülemaailmse süsteemi suhtes või kokkulepe võtta ülemaailmseid meetmeid meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks, vaatab komisjon käesoleva määruse läbi ning teeb vajaduse korral ettepanekud selle muutmiseks, et tagada kooskõla asjaomase rahvusvahelise kokkuleppega.

#### VI PEATÜKK

### DELEGEERITUD VOLITUSED JA RAKENDAMISVOLITUSED NING LÕPPSÄTTED

#### Artikkel 23

#### Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel. On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasel praktikal ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.
2. Artikli 5 lõikes 2, 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.
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. Tagasisõtmise 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.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1).

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.

#### Artikkel 24

#### Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 525/2013 <sup>(1)</sup> artikli 26 alusel. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

#### Artikkel 25

#### Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine

Direktiivi 2009/16/EÜ IV lisas esitatud loetelusse lisatakse järgmine punkt:

- „50. Nõuetele vastavuse tunnistus, mis on välja antud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrusega (EL) 2015/757, milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ <sup>(\*)</sup>.”

<sup>(\*)</sup> ELT L 123, 19.5.2015, lk 55”.

#### Artikkel 26

#### Jõustumine

Käesolev määrus jõustub 1. juulil 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 29. aprill 2015

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
M. SCHULZ

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2013. aasta määrus (EL) nr 525/2013 kasvuhoonegaaside 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).



## I LISA

**CO<sub>2</sub> heitkoguste seiremeetodid**A. CO<sub>2</sub> HEITKOGUSTE ARVUTAMINE (ARTIKKEL 9)

Ettevõtjad kasutavad CO<sub>2</sub> heitkoguste arvutamiseks järgmist valemit:

kütusekulu × heitekoefitsient

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

Sadamates kai ääres viibimisel tekkinud kütusekulu arvutatakse eraldi.

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

Kõnealuste heitekoefitsientide standardväärtuste alus on valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) uusimad väärtused. Kõnealused väärtused on esitatud komisjoni määruse (EL) nr 601/2012 (<sup>1</sup>) VI lisas.

Biokütuste ja alternatiivsete mittefossilsete kütuste suhtes kohaldatakse neile sobivaid heitekoefitsiente.

B. CO<sub>2</sub> HEITKOGUSTE KINDLAKSMÄÄRAMISE MEETODID

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

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

- a) kütusemahuti saatelehed ja kütusepaakide regulaarne inventuur;
- b) punkri kütusepaagi seire pardal;
- c) asjaomaste põlemisprotsesside voolumõõturid;
- d) CO<sub>2</sub> heitkoguste otsene mõõtmine.

Nimetatud meetodite mis tahes kombinatsiooni võib pärast tõendaja poolt hindamist kasutada juhul, kui sellega suurendatakse mõõtmise üldist täpsust.

## 1. Meetod A: kütusemahuti saatelehed ja kütusepaakide regulaarne inventuur

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

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

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

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

(<sup>1</sup>) Komisjoni 21. juuni 2012. aasta määrus (EL) nr 601/2012 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohase kasvuhoonegaaside heite seire ja aruandluse kohta (ELT L 181, 12.7.2012, lk 30).

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

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

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

## 2. Meetod B: punkri kütusepaagi seire pardal

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

Kahe paaginäidu kumulatiivne vahe näitab perioodi jooksul kulunud kütuse kogust.

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

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

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

- a) pardal olevad mõõtmisüsteemid;
- b) pardale võtmise ajal kütusetarnija mõõdetud ning kütusearvele või kütusemahuti saatelehele märgitud tihedus;
- c) võimaluse korral akrediteeritud kütusekatselaboris läbiviidud katseanalüüsi käigus mõõdetud tihedus.

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

## 3. Meetod C: asjaomaste põlemisprotsesside voolumõõturid

See meetod põhineb pardal kütusevoolu mõõtmisel. Kõigi asjaomaste CO<sub>2</sub> heiteallikatega seotud voolumõõturite andmed liidetakse, et leida kindla perioodi kogukütusekulu.

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

Seirekavas tuleb esitada mõõturite kalibreerimismeetodid ja nendega seotud mõõtemääramatus.

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

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

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

#### 4. Meetod D: CO<sub>2</sub> heitkoguste otsene mõõtmine

CO<sub>2</sub> heitkoguste otsest mõõtmist võib kasutada reise ning liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvates sadamates viibimise ajal tekkivate CO<sub>2</sub> heitkoguste puhul. CO<sub>2</sub> heitkogus hõlmab peajõuseadmest, abijõuseadmest, gaasiturbiinidest, kateldest ja inertgaasi generaatoritest eraldunud CO<sub>2</sub>. Kui laeva aruandluses kasutatakse seda meetodit, tuleb kütusekulu arvutamiseks kasutada mõõdetud CO<sub>2</sub> heitkogust ning vastava kütuse heitekoefitsienti.

Selle meetodi korral määratakse kindlaks CO<sub>2</sub> vooluhulk heitgaasikorstnates, korrutades heitgaasi CO<sub>2</sub> kontsentratsiooni heitgaasi vooluhulgaga.

Seirekavas tuleb esitada mõõteseadmete kalibreerimismeetodid ja nendega seotud mõõtemääramatus.

---

## II LISA

**Muu asjakohase teabe kogumine**

## A. SEIRE ÜKSİKREISIDE LÕIKES (ARTIKKEL 9)

1. Muu asjakohase teabe kogumisel üksikreiside lõikes (artikli 9 lõige 1) peavad ettevõtjad lähtuma järgmistest nõuetest:

- a) väljumise ja saabumise kuupäeva ja kellaaega arvestatakse Greenwichi aja järgi. Merel veedetud aeg arvutatakse sadamast väljumise ja sadamasse saabumise andmete põhjal ning ei sisalda ankrus seismise aega;
- b) läbitud vahemaa võib olla kas kõige lühem marsruut lähte- ja sihtsadama vahel või tegelikult läbitud vahemaa. Kui kasutatakse lähte- ja sihtsadama vahelise kõige lühema marsruudi pikkust, tuleb arvesse võtta konservatiivset parandustegurit, millega välistatakse läbitud vahemaa oluline alahindamine. Seirekavas täpsustatakse, millist vahemaa arvutamise meetodit ja vajaduse korral parandustegurit kasutatakse. Läbitud vahemaaid väljendatakse meremiilides;
- c) transporditööde mahu leidmiseks korrutatakse läbitud vahemaa veetud lasti kogusega;
- d) reisilaevade puhul näidatakse veetud lasti reisijate arvuna. Kõigi ülejäänud laevaliikide puhul väljendatakse veetud lasti kogust vastavalt vajadusele kas tonnides või kuupmeetrites;
- e) ro-ro laevade puhul määratakse veetud lasti kindlaks lastiühikute (veoautod, autod, jne) arvu või liinimeetrite ning nende massi vaikeväärtuste korrutisega. Kui ro-ro laevade puhul määratakse veetud lasti kindlaks kooskõlas CEN standardi EN 16258 (2012) B lisaga, mis hõlmab transporditeenuste (kauba- ja reisijatevedu) energiatarbimise ja kasvuhoonegaaside heite arvutamise ja deklareerimise meetodikat, loetakse seda arvutust vastavaks käesoleva määruse nõuetele.

Käesoleva määruse kohaldamisel käsitletakse ro-ro laevana laeva, mis on ette nähtud ro-ro-lastide veoühikute vedamiseks või millel on ro-ro-lastiruumid;

- f) konteinerlaevade puhul määratakse veetud lasti kindlaks lasti kogumassina tonnides või kui see pole võimalik, 20 jala arvestusel põhineva ühikute (TEU) arvu ja nende massi vaikeväärtuste korrutisega. Kui konteinerlaevade puhul määratakse veetud lasti kindlaks kooskõlas kohaldatavate IMO suunistega või rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS-konventsioon) kohaste õigusaktidega, loetakse seda määratlust vastavaks käesoleva määruse nõuetele.

Käesoleva määruse kohaldamisel käsitletakse konteinerlaevana laeva, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks lastiruumis ja tekil;

- g) muud liiki laevadega, mis ei ole reisilaevad, ro-ro laevad ega konteinerlaevad, veetud lasti kindlaksmääramine võimaldab vajaduse korral arvesse võtta veetud lasti massi ja mahtu ning veetud reisijate arvu. Nende laevaliikide hulka kuuluvad muu hulgas tankerid, puistlastilaevad, üldotstarbelised kaubalaevad, külmastilaevad, autolaevad ja kombineeritud laevad.

2. Selleks et tagada lõike 1 punkti g sätete kohaldamise ühetaolised tingimused, võtab komisjon rakendusaktidega vastu tehnilised eeskirjad, milles täpsustatakse kõikide muude nimetatud punktis osutatud laevaliikide suhtes rakendatavaid näitajaid.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu hiljemalt 31. detsembril 2016 kooskõlas artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjon võib rakendusaktidega vajaduse korral muuta lõike 1 punktis g osutatud rakendatavaid näitajaid. Vajaduse korral muudab komisjon kõnealuseid parameetreid ka selleks, et võtta arvesse nimetatud lisa muutmist artikli 5 lõike 2 kohaselt. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud eeskirjade järgimisel võivad ettevõtjad valida ka, kas lisada konkreetset teavet laeva jääklassi ja jääs navigeerimise kohta.

## B. SEIRE AASTA LÕIKES (ARTIKKEL 10)

Muu asjakohase teabe kogumisel aasta lõikes peavad ettevõtjad lähtuma järgmistest nõuetest.

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

Keskmise energiatõhususe seireks kasutatakse vähemalt nelja näitajat: kütusekulu läbitud vahemaa kohta, kütusekulu transporditöö kohta, CO<sub>2</sub> heitkogus läbitud vahemaa kohta ja CO<sub>2</sub> heitkogus transporditöö kohta, mis arvutatakse järgmiselt.

Kütusekulu vahemaa kohta = summaarne aastane kütusekulu/summaarne läbitud vahemaa

Kütusekulu transporditöö kohta = summaarne aastane kütusekulu/transporditöö summaarne maht

CO<sub>2</sub> heitkogus vahemaa kohta = summaarne aastane CO<sub>2</sub> heitkogus/summaarne läbitud vahemaa

CO<sub>2</sub> heitkogus transporditöö kohta = summaarne aastane CO<sub>2</sub> heitkogus/summaarne transporditöö.

Kõnealuste eeskirjade järgimisel võivad ettevõtjad valida ka, kas lisada konkreetset teavet laeva jääklassi ja jääs navigeerimise kohta ning muud tarbitud kütuse ja CO<sub>2</sub> heitkogustega seotud teavet, mis erineb seirekavas kindlaks määratud muude kriteeriumite alusel.

---

## III LISA

**Elemendid, mida arvesse võtta artiklites 15 ja 16 ette nähtud delegeeritud õigusaktide jaoks**

## A. KONTROLLIMENETLUSED

- Tõendajate pädevus;
- ettevõtjate poolt tõendajatele esitatavad dokumendid;
- tõendaja tehtav riskianalüüs;
- seirekava järgimise hindamine;
- heitearuande kontrollimine;
- olulisustase;
- tõendaja piisav kindlus;
- väärkajastamised ja mittevastavused;
- kontrolliaruande sisu;
- soovitused parendamiseks;
- ettevõtjate, tõendajate ja komisjoni teabevahetus.

## B. TÕENDAJATE AKREDITEERIMINE

- Kuidas taotleda mereveonduse akrediteerimist;
  - kuidas riiklikud akrediteerimisasutused hindavad tõendajaid akrediteerimistunnistuse väljastamisel;
  - kuidas riiklikud akrediteerimisasutused teevad järelevalvet, et kinnitada akrediteeringu jätkamine;
  - nõuded riiklikele akrediteerimisasutustele, et olla pädevad mereveonduse valdkonna tõendajate akrediteerimiseks, sealhulgas viide ühtlustatud standarditele.
-