



Brüssel, 28.6.2013
COM(2013) 475 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Komisjoni talituste töödokumendi „Meretranspordist tuleneva saasteainete heite vähendamise ja säästva veetranspordi vahendite pakett” rakendamise esimene eduaruanne

(EMPs kohaldatav tekst)

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Komisjoni talituste töödokumendi „Meretranspordist tuleneva saasteainete heite vähendamise ja säästva veetranspordi vahendite pakett” rakendamise esimene eduaruanne

(EMPs kohaldatav tekst)

SISUKORD

1.	SISSEJUHATUS.....	4
1.1.	Esimese eduaruande otstarve ja aruandlusperiood.....	4
1.2.	Kokkuvõtte ja esimese eduaruande struktuur.....	4
2.	LÜHIAJALISED MEETMED – RAKENDAMISE PRAEGUNE OLUKORD JA EDASISED SAMMUD	5
2.1.	ELi transpordisektori rahastamisvahendid	5
2.2.	Euroopa Investeerimispank (EIP)	7
2.3.	Riiklik rahastamine	8
2.3.1.	Riigiabimeetmed	8
2.3.2.	Muud riiklikud ja piirkondlikud kavad säästva laevanduse toetuseks	9
2.4.	Rahvusvaheline dialoog ja tehniline koostöö.....	9
3.	KESKPIKA TÄHTAJAGA JA PIKAAJALISED MEETMED – HETKESEIS JA EDASISED SAMMUD	10
3.1.	Kooskõlastamine sidusrühmade ja liikmesriikidega.....	10
3.1.1.	Direktiivi 2012/33/EL rakendamise suunised.....	10
3.2.	Reguleerivad meetmed.....	11
3.2.1.	Veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse kasutamise raamtingimused	11
3.2.1.1.	Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) tehtav töö	11
3.2.1.2.	Rahvusvahelises Standardiorganisatsioonis (ISO) tehtav töö.....	11
3.2.1.3.	ELi tasandil tehtav töö	11
3.2.2.	Gaasipuhastustehnoloogia.....	15
3.2.2.1.	Pardal paiknevate heitgaasipuhastussüsteemide heakskiitmine.....	15
3.2.2.2.	Nõuded seoses puhastusseadmete heitega	15
3.2.3.	Kaldalt tulev elekter	14
3.3.	Taristuarendus	17
3.4.	Teadusuuringud, tehnoloogiaarendus ja innovatsioon	17
4.	JÄRELDUSED	18
1. LISA		18

2. LISA	21
---------------	----

1. SISSEJUHATUS

2011. aasta septembris esitas komisjon talituste töödokumendi „Meretranspordist tuleneva saasteainete heite vähendamise ja säästva veetranspordi vahendite pakett”¹. Kõnealune dokument, millele viidatakse kui vahendite pakatile, täiendas 26. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/32/EÜ muudatusettepanekut, millega võetakse üle laevanduses kasutatavate kütuste väävlisisalduse piirnormid, mille Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) kehtestas 2008. aastal.

Vahendite paketi esitati hulk praegu kehtiva finantsperspektiivi raames rakendatavaid lühiajalisi täiendavaid meetmeid, et vähendada väheste väävlisisaldusega kütuste uutele normidele vastavusse viimise kulusid. Laiemas perspektiivis ja integreeritumal viisil tehti ka ettepanek keskmise tähtajaga ja pikaajaliste täiendavate meetmete kohta, mille eesmärk on lahendada ELi laevanduse ees seisvaid keskkonnaprobleeme.

1.1. Esimese eduaruande otstarve ja aruandlusperiood

21. novembril 2012 võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu direktiivi 2012/33/EL, millega muudeti nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisisaldusega². Direktiiv edendab tehnoloogiapõhiste nõuetele vastavuse tagamise meetodite kasutamist kütusepõhiste meetodite asemel, näiteks pardal paiknevate heitgaasi puhastussüsteemide ja selliste alternatiivkütuste kasutamist nagu veeldatud maagaas ja kaldalt tulev elekter.

Direktiivi 2012/33/EL artikli 1 punkti 10 alapunktis c esitatud lõikega 2 nõutakse, et komisjon töötaks koostöös liikmesriikide ja sidusrühmadega välja „asjakohased meetmed, sealhulgas komisjoni septembri 2011. aasta töödokumendis [---] määratletud meetmed, mis edendavad käesoleva direktiivi keskkonnanormide järgimist ja vähendavad võimalikku negatiivset mõju.”

Käesolev esimene eduaruanne hõlmab ajavahemikku 2011. aasta septembrist kuni 2013. aasta jaanuarini ning selles kirjeldatakse vahendite paketi sätetatud meetmete rakendamise praegust olukorda ning esitatakse ettepanekud komisjoni, liikmesriikide ja tööstuse sidusrühmade vaheliseks tihedamaks koostööks, et juhtida meetmete rakendamist ja vajaduse korral täiendavate meetmete väljatöötamist.

1.2. Kokkuvõte ja esimese eduaruande struktuur

Direktiivikohase tehnoloogia rakendamiseks on vaja erasektori kapitaliinvesteeringuid ning vajaduse korral toetust avalikult sektorilt. 2. peatükis kirjeldatakse lühidalt senist arengut seoses lühiajaliste täiendavate meetmetega, mille eesmärk oli tagada, et praegused ELi rahastamisvahendid ja riiklikud rahastamiskavad jätkaksid eritoetuse andmist mereprojektidele, mis keskenduvad selliste lahenduste edendamisele, mis on vastavuses väheste väävlisisaldusega kütuste uute normidega. Peatükis kirjeldatakse lühidalt saavutusi ja probleeme, mis takistavad uute normide rakendamist, ning esitatakse meetmed probleemide lahendamiseks.

Tööd keskmise tähtajaga ja pikaajaliste täiendavate meetmete sõnastamise valdkonnas on juba alustatud rea meetmetega, mille eesmärk on kindlaks teha ja kõrvaldada õigusaktide puudujääke, mis takistavad keskkonnasäästliku laevatehnika ohutut ja turvalist rakendamist ning alternatiivkütuste, eelkõige veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse kasutamist, ning töötada välja vajalikke standardeid ja arendada keskkonnahoidlikku taristut. 3. peatükis tehakse lühikokkuvõtte kõnealuse protsessi hetkeseisust ning kavandatakse edasised sammud

¹ SEK (2011)1052 (lõplik).

² ELT L 327, 27.11.2012, lk 1.

komisjonile, liikmesriikidele ja tööstuse sidusrühmadele, et ühiselt edendada vahendite paketi rakendamist. Selles kontekstis teeb komisjon ettepaneku moodustada asjakohane eksperdirühm – Euroopa säästva laevanduse foorum (European Sustainable Shipping Forum – ESSF). 4. peatükis esitatakse järeldused ja edasiste sammude lühikokkuvõte.

Käesoleva aruande 1. lisas esitatakse tegevuskava säästva veetranspordi vahendite paketi rakendamise edendamiseks ning 2. lisas loetletakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) kaasrahasutatud meremagistraalide (MoS) ja sadamate projektid, mis toetavad poliitilist prioriteeti, et väävlisisaldus peab olema väike.

2. LÜHIAJALISED MEETMED – RAKENDAMISE PRAEGUNE OLUKORD JA EDASISED SAMMUD

2.1. ELi transpordisektori rahastamisvahendid

2011. ja 2012. aasta jooksul on üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) ja Marco Polo II programm taganud konkreetse rahalise toetuse mereveoprojektidele, mis keskenduvad lahenduste leidmisele eesmärgiga vastata väikese väävlisisaldusega kütuste uutele normidele ning mis võimaldaksid kasutada pardal paiknevaid heitgaasi puhastussüsteeme ja alternatiivkütuseid, nagu veeldatud maagaas ja kaldalt tulev elekter.

(a) TEN-T programm

TEN-T programmi kaudu on kaasrahasutatud mitmut projekti, mis on aidanud saavutada eesmärgi suurendada toetust väikese väävlisisaldusega kütuste kasutamise puhul, sealhulgas teostatavusuuringud, projekteerimisuuringud, katseprojektid ja tööd, mis aitavad arendada keskkonnahoidlikku taristut, nagu veeldatud maagaasil põhinevate laevakütuste kasutamine, kaldal toimuva punkerdamise taristu, kaldal asuvad energiavarustussüsteemid ja gaasipuhastustehnoloogia. Kõnealuste TEN-T programmi kaudu kaasrahasutatud meremagistraali- ja sadamaprojektide koguväärtus on 123,3 miljonit eurot, millest 56,9 miljonit eurot on ELi toetus.

Veeldatud maagaasi punkerdamise taristut ei ole arendatud mitte ainult väävliheite kontrolli piirkondades (edaspidi „SECA-d”), vaid ka Vahemeres ja Atlandi ookeanis. See areng on peamiselt toimunud tänu ELi lõunapoolsete liikmesriikide vabatahtlikele algatustele ja tänu sellele on võimalik kaasa aidata veeldatud maagaasi punkerdamisobjektide kasutamisele kogu ELis.

Toetused keskkonnahoidlikuma laevanduse ja seonduva sadamataristu, sealhulgas veeldatud maagaasi punkerdamispraamide arendusele, jäävad järgmiste aastaste ja mitmeaastase TEN-T programmi raames korraldatavate projektikonkursside prioriteediks. Vaja on keskenduda ka muudele meetmetele, nagu innovatiivsete keskkonnasäästlike tehnoloogialahenduste valideerimine ja katsetamine, toetused alternatiivkütustele, sealhulgas veeldatud maagaasile, ning laevade teatava kohandamise võimalus, et vastata keskkonnanormidele. Samuti on tähtis käsitleda uusi meetmeid koos olemasolevate ja kavandatud meremagistraalide ajakohastamisega. TEN-T projektide osas järgitakse vajaduse korral riigiabieskirju.

(b) Marco Polo II programm

2011. aastal kehtestati Marco Polo programmiga³ konkreetne poliitiline prioriteet, mis toetab lähimereveosektoril põhinevaid projekte, millega rakendatakse innovatiivset heitevähendustehnoloogiat ja tõhusat käitamist.

³ K (2011) 7317, 19.10.2011

Vaatamata 2011. aastal välja kuulutatud projektikonkurssidele oli tööstuse reaktsioon peamiselt keeruliste majandus- ja finantsolude tõttu siiski vähene. See tähendas, et ei valitud ühtegi lähimereveosektori projekti, mis oleks vastanud konkreetsele prioriteedile. Peale selle käsitletakse täiendava meetme „Panus Euroopa programmi lähimereveosektori toetuseks” raames lähimereveosektori konkurentsivõime ja keskkonnasõbralikkusega seotud küsimusi, sealhulgas 2015. aastal Euroopa väävliheite kontrolli piirkonnas vähese väävლისaldusega kütuste rangemate normide kehtestamise tulemusel tõenäoliselt tekkivaid moonutusi logistikaahelas või tagasisuunamist mereveolt maanteeveole. Euroopa lähimereveovõrgustik, mis koosneb lähimereveo tutvustuskeskustest, rakendab praegu seda meetet⁴. Esimese sammuna peab Euroopa lähimereveovõrgustik 2013. aasta lõpuks välja töötama andmete kogumise ja lähimereveosektorile avaldatava võimaliku mõju hindamise meetodid väävliheite kontrolli piirkonnas.

2012. aastal Marco Polo programmi raames välja kuulutatud projektikonkursi (eelarvega 64,6 miljonit eurot) prioriteet on endiselt keskkonnasäästlik ja -sõbralik lähimereveosektor. Esialgsed märgid näitavad, et 2012. aasta projektikonkursile esitati oluliselt rohkem lähimereveosektoriprojekte kui 2011. aastal ja projektide hindamise tulemused avaldatakse 2013. aasta esimesel poolel.

Selleks et tagada kõigi kõnealuste algatuste jätkumine järgmise mitmeaastase finantsraamistiku perioodil, st aastatel 2014–2020, on oluline tagada, et tegevust, mis toetab keskkonnasäästliku laevanduse meetmeid, jätkatakse Marco Polo programmi järelmeetmete abil ning läbivaadatud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T)⁵ ja Euroopa ühendamise rahastu⁶ raames. Komisjoni ettepanekuid seoses TEN-T ja Euroopa ühendamise rahastuga arutatakse praegu Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahelise seadusandliku menetluse raames.

Edasised sammud

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1692/2006 (teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II), ELT L 328, 24.11.2006, lk 1) artikli 12 kohaselt hõlmas 2011. aasta tööprogramm nelja täiendavat meetet. Meetet „Panus Euroopa programmi lähimereveosektori toetuseks” toetatakse ELi üldeelarve suhtes kohaldatava finantstmääruse rakenduseeskirjade artikli 168 lõike 1 punkti f alusel. Hinnanguline eelarve on 350 000 eurot.

⁵ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, KOM(2011)0650 (lõplik).

⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega asutatakse Euroopa Ühendamise Rahastu, KOM(2011)0665 (lõplik).

Meede	Vastutavad osalejad	Ajakava
1. Taotleda rahastamist 2012. aasta TEN-T mitme- ja üheaastaste projektikonkursside raames.	liikmesriigid/tööstusharu	lõpetatud 28.2.2013
2. Kasutada 2013. aasta Marco Polo programmi raames väljakuulutatud projektikonkursi pakutavaid võimalusi.	tööstusharu	2013. aasta esimene poolaasta
3. Analüüsida Marco Polo II programmi kriteeriumide kohandamise võimalusi, et paremini kajastada turutingimusi ja võimaldada keskkonnahoidliku laevanduse projektide rahastamist.	komisjon/liikmesriik	2013. aasta algus
4. Tagada ELi transpordisektori rahastamisvahendite parem kasutamine ja kooskõlastamine ELi teiste rahastamisvahenditega, st struktuurifondide, EIP laenudega jne.	komisjon/liikmesriigid /tööstusharu	2013. aasta algus
5. Tagada ESNi töö jätkuvus seoses lähimereveosektorile avaldatava võimaliku mõju (st mereveolt maanteeveole tagasisuunamise) hindamisega väävliheite kontrolli piirkonnas.	komisjon/ ESN/SPCd	2013–2014

ESN – Euroopa lähimereveovõrgustik, SPC – lähimereveo tutvustuskeskus

2.2. Euroopa Investeerimispank (EIP)

EIP on jätkanud rahastamisvahendite pakkumist meretranspordiprojektidele, keskendudes kooskõlas ELi õigusaktidega keskkonnasäästliku laevatehnoloogia ja suurenenud kütusesäästlikkuse arendamise toetamisele. Tingimusel et minimaalne laen on 50 miljonit eurot, võivad EIP laenud katta näiteks kuni poole kuludest, mis tekivad uute laevade puhul (eriti juhul, kui kasutatakse uut tehnoloogiat) või selliste kogu laevastikku hõlmavate optimeerimisprojektide korral, nagu heitgaasipuhastite paigaldamine ja mootorite kohandamine veeldatud maagaasile. Siiski on EIP seni saanud vähe rahastamisaotlusi.

Üks võimalus, kuidas suurendada laevandussektori huvi, oleks see, kui parandataks teadlikkust EIP poolt laevandusele antavate laenude tingimuste kohta. Lisaks saaks uurida võimalikke sektoriüleseid (paljusid sidusrühmi kaasavaid) partnerlusvõimalusi,⁷ mille raames võiks teha koostööd, et arendada, rahastada ja rakendada merendusprojekte, mis muu hulgas katsetaksid, kinnitaksid ja kasutaksid keskkonnasäästlikku laevatehnoloogiat. Teine võimalus, mida sektor võiks uurida, oleks mitmete ajakohastamisprojektide algatamine samal ajal, et saavutada nõutava investeringu kriitiline suurusjärk (s.o üle 50 miljoni euro). Lisaks tuleks uurida muid EIP rakendatavaid innovatiivseid rahastamisvahendeid, nagu üleeuroopalise transpordivõrgu projektide laenutagamisvahend või strateegia „Euroopa 2020” projektivõlakirjade algatuse katsetapp⁸, et rahastada Euroopa meretransporditaristu suuri

⁷ Nt kahe või enama sektori organisatsioonide vaheline liit, näiteks merendussektoris tegutsevate äri-, valitsus- ja valitsusvaheliste organisatsioonide liit.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 670/2012, 11. juuli 2012, millega muudetakse otsust nr 1639/2006/EÜ, millega kehtestatakse konkurentsivõime ja uuendustegevuse raamprogramm (2007–2013), ning määrust (EÜ) nr 680/2007, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas.

projekte, või riskijagamisrahastu, et rahastada katse- ja tutvustamistegevust. Arvesse tuleks võtta ka hiljutist rohelist raamatut,⁹ mis käsitleb Euroopa majanduse pikaajalist rahastamist.

Edasised sammud

<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
6. Parandada teadlikkust EIP poolt laevandusele antavate laenude raamtingimuste kohta.	EIP/komisjon/tööstusharu	2013–2014
7. Uurida võimalikke sektoriüleseid partnerlusvõimalusi, mis võiksid tagada merendusprojektide rahastamise EIP poolt.	komisjon/ESSF	2013–2014
8. Uurida üleeuroopalise transpordivõrgu projektide laenutagamisvahendi kasutamist või strateegia „Euroopa 2020” projektivõlakirjade algatuse katseetappi, mille käigus rahastatakse meretransporditaristu alaseid pika tasuvusajaga projekte.	komisjon/liikmesriigid/ tööstusharu/ESSF	2013–2014
9. Uurida ajakohastamisprojektide koos rahastamist, et oleks võimalik ühiselt EIPst laenu taotleda.	ESSF	2013–2014

EIP – Euroopa Investeeringispank, ESSF – Euroopa säästva laevanduse foorum.

2.3. Riiklik rahastamine

2.3.1. Riigiabi meetmed, mille suhtes kohaldatakse keskkonnakaitseks antava riigiabi suuniseid

Täiendavalt selgitati uute keskkonnanormidega varaseks vastavusseviimiseks antava riigiabi tingimusi, mis on ette nähtud keskkonnakaitseks antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste¹⁰ jaotistes 3.1.1 ja 3.1.2. Seega võivad liikmesriigid, kes soovivad toetada ettevõtjaid, keda mõjutavad direktiiviga 2012/33/EL kehtestatud vähese väävlisisalduse normid, anda riigiabi järgmistel juhtudel:

- väävlisisalduse piirmääradele vastavate uute laevade soetamine, tingimusel et seda tehakse kuni üks aasta enne uute normide jõustumist, st enne 31. detsembrit 2013. Abi ülemmäär suurtele, keskmise suurusega ja väikestele ettevõtjatele on vastavalt 10 %, 15 % ja 20 %;
- Olemasolevate laevade ajakohastamine, et viia need vastavusse väävlisisalduse uue piirmääraga (nt puhastusseadmete paigaldamine) enne uute normide jõustumist, st enne 31. detsembrit 2014. Abi ülemmäär suurtele, keskmise suurusega ja väikestele ettevõtjatele on vastavalt 50 %, 60 % ja 70 %.

⁹ COM(2013) 150 (final).

¹⁰ ELT C 82, 1.4.2008, lk 1.

Praeguse eelarvepuudujäägi ja kokkuhoiumeetmete tõttu, mille enamik ELi liikmesriike on vastu võtnud, on kõnealuse võimaluse rakendamine piiratud. Seni on Soome ainuke liikmesriik, kes on andnud toetust varaseks vastavusseviimiseks väävlisisalduse direktiiviga, mis hiljuti vastu võeti. Komisjon kiitis Soome toetuskava heaks 7. detsembril 2011¹¹ ja 23. jaanuaril 2013 kiitis ta heaks esialgse kava mõned muudatused¹². Lisaks andsid Soome ametiasutused selle kava alusel individuaalset abi veeldatud maagaasil töötavale uuele parvlaevale, mis liikleb Turu ja Stockholmi vahel¹³.

2.3.2. Muud riiklikud ja piirkondlikud säästva laevanduse toetuse kavad

Lisaks meetmetele, mis toetavad varast vastavusseviimist uute keskkonnanormidega, on vaja uurida üldsuse konkreetset osalemist riigi ja/või piirkonna tasandil, et võimaldada säästvat laevandust kooskõlas riigiabieeskirjadega. Nendeks meetmeteks võivad olla soodustused keskkonnahoidlikele laevadele riiklikes sadamates, nt keskkonnahoidliku sadama tasud ja tariifid, maksuvabastused või muud riiklikud kavad, mis võivad keskkonnasäästlikusse laevatehnoloogiasse varakult investeerijatele ja säästva laevanduse edendajatele väga kasulikud olla.

Edasised sammud

Meede	Vastutavad osalejad	Ajakava
10. Uurida riiklike rahastamiskavade kasutamist toetamaks riiklike laevandusettevõtjate varajast vastavusseviimist vähese väävlisisalduse normiga.	liikmesriigid	2013-2014
11. Määrata kindlaks võimalikud soodustused, mida saab kasutada kohalikul, riigi ja piirkonna tasandil, s.o keskkonnahoidliku sadama tasud ja tariifid keskkonnahoidlikele laevadele (kooskõlas riigiabi eeskirjadega).	liikmesriigid/tööstusharu	2013-2014

2.4. Rahvusvaheline dialoog ja tehniline koostöö

Komisjon on lisanud vahendite paketi kahe- ja mitmepoolse meretranspordialase dialoogi päevakorda, kui kohtutakse peamiste partneritega, sealhulgas Ameerika Ühendriikide, Hiina, Jaapani, Norra ja Brasiiliaga. Nende mõttevahetuste eesmärk on tagada peamiste partnerite teavitamine ELi ettepanekutest, teada saada nende jõupingutustest kõnealuses valdkonnas, teha kindlaks ühismeetmete võimalused ning tagada tehniliste ja käitamismeetmete üldine kokkusobivus. Et tagada selliste võimalike tehniliste ja käitamismetmete üldine koostalitlusvõime, mis võidakse vastu võtta ELi või rahvusvahelisel tasandil, on oluline kooskõlastada tegevust Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO), Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (ISO) ja muude asjaomaste organite algatustega.

¹¹ Riigiabi juhtum SA.32118 – Soome – laevade keskkonnakaitset parandavate investeerimistoetuste üldsuuniseid käsitlev kava; ELT C 22, 27.1.2012, lk 4.

¹² Riigiabi juhtum SA.35686 (2012/N) – Soome – laevade keskkonnakaitset parandavate investeerimistoetuste üldsuuniseid käsitleva kava muudatused; avaldatud 23. jaanuaril 2013.

¹³ Riigiabi juhtum SA.33382 – Soome – Viking Line ABP-le keskkonnakaitseks antav riigiabi, vastu võetud 25.4.2012, ELT C 160, 6.6.2012, lk 9.

Edasised sammud

Meede	Vastutavad osalejad	Ajakava
12. Jätkata rahvusvahelist mereveoalast dialoogi peamiste rahvusvaheliste partneritega ning kooskõlastamist IMO ja ISOga merendussektori säästvusega seotud teemadel.	komisjon koostöös EMSA-ga	jätkuv

3. KESKPIKA TÄHTAJAGA JA PIKAAJALISED MEETMED – HETKESEIS JA EDASISED SAMMUD

Säästvate vahendite paketi esitati keskpika tähtajaga ja pikaajalised täiendavad meetmed koos järgmiste komponentidega: ELi reguleerivad meetmed, keskkonnasäästlik laevatehnoloogia ja alternatiivkütused, keskkonnahoidlik taristu, võimalikud rahastamisvariandid, teadus- ja arendustegevus, innovatsioon ja rahvusvaheline koostöö.

3.1. Kooskõlastamine sidusrühmade ja liikmesriikidega

Arvestades võimalike lähenemisviiside ja lahenduste rohkust ning kajastades tööstuse paljude sidusrühmade ja liikmesriikide väljendatud vajadust korrastatuma teabevahetuse ja kooskõlastatuma tegevuse järele, et edendada vahendite paketi rakendamist, moodustab komisjon eri eksperdirühma – Euroopa säästva laevanduse foorumi (ESSF).

Euroopa säästva laevanduse foorum viib kokku liikmesriikide ning era- ja riiklike organisatsioonide esindajad, et võimaldada korrastatud dialoogi, parimate tavade ja tehniliste teadmiste vahetust, koostööd ja kooskõlastamist asjaomaste riikliku ja eraomandisse kuuluva merendussektori sidusrühmadega ning komisjoni asjakohaste talitustega valdkondades, mis määratakse ühiselt kindlaks. ESSF annab võimaluse arutada praktilisi küsimusi, mis võivad ette tulla rakendamise käigus, eelkõige üleminekuetapis enne uute normide jõustumist. ESSF tagab seega ka platvormi, kus on võimalik arutada lühiajalisi meetmeid, nagu on kirjeldatud eespool 2. peatükis. Lisaks võtab ESSF vajaduse korral nõuetekohaselt arvesse piirkondlikke iseärasusi.

On ette nähtud, et ESSF tegutseb järgmise struktuuri alusel: täiskogu, sekretariaat ja ajutised tehnilised töörühmad, kes viivad foorumi tööd edasi eri teemadel. Foorumit juhatab komisjon ja foorum kiidab komisjoni ettepaneku alusel heaks oma pädevuse. On ette nähtud, et ESSF asutatakse komisjoni vastava otsuse alusel.

3.1.1. Direktiivi 2012/33/EL rakendamise suunised

Direktiiv 2012/33/EL avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 27. novembril 2012. Liikmesriigid peavad direktiivi oma siseriiklikkusse õigusesse üle võtma 18. juuniks 2014. Direktiiviga nähakse ette mitmed rakendus- ja delegeeritud õigusaktid, mis muu hulgas aitavad liikmesriikidel teostada direktiivi kohaldamise üle järelevalvet, direktiivi rakendada ja see jõustada. Direktiiviga nähakse ette ka see, et liikmesriikide ekspertidest moodustatud komitee ja eksperdirühm abistavad komisjoni kõnealuste õigusaktide koostamisel.

Selle protsessi võimaldamiseks nähakse ESSFi raames ette moodustada eksperdirühm, kes hakkab arutama direktiivi 2012/33/EL rakendamist.

Edasised sammud

<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
13. Moodustada Euroopa säästva laevanduse foorum (ESSF).	komisjon ja kõik asjaomased sidusrühmad	2013. aasta esimene poolaasta
14. Korraldada ESSFi täiskogu esimene istung ja alustada ESSFi tehniliste tööühmade tööd.	komisjon/ESSF	2013. aasta teine poolaasta
15. Arutada direktiivi 2012/33/EL rakendamist.	komisjon/ liikmesriigid/ ESSF/ tööstusharu	2013. aasta teine poolaasta – 2015

3.2. Reguleerivad meetmed

3.2.1. Veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse kasutamise raamtingimused

Et ära kasutada veeldatud maagaasi potentsiaali laevakütusena, on vaja tagada, et kõik on tehtud selleks, et kõik vajalikud ohutuseeskirjad on täidetud õigel ajal, nii et õiguskindlus on kõrvaldatud. Selleks tehakse tööd rahvusvahelisel, IMO, ISO ja ELi tasandil.

3.2.1.1. Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) tehtav töö

Praegu töötab IMO puistlasti ja veeldatud gaasi allkomitee rahvusvahelise koodeksiga, mis käsitleb gaasi kütusena (IGF-koodeks). Koodeks asendab IMO vahesuunised, mis käsitlevad gaasi laevakütusena (MSC. 285(86)). Tähtsad tehnilised küsimused on ikka veel arutuse all, sealhulgas veeldatud maagaasi paagi asukoht, kaitsemeetmed kokkupõrgetest ja madalikule sõitmisest põhjustatud kahjustuste vastu, teisaldatavate paakide kasutamine ning punkerdamistoimingute eeskiri. Need tehnilised küsimused on määrava tähtsusega eelkõige reisilaevade puhul. Läbi tuleb vaadata ka meremeeste koolitusega seonduvad aspektid. Eeldatavalt saab IGF-koodeks valmis 2014. aastal.

3.2.1.2. Rahvusvahelises Standardiorganisatsioonis (ISO) tehtav töö

ISOs töötab asjaomane tehniline komitee (ISO TC 67 tööühm 10) praegu välja suuniseid süsteemide ja seadmete kohta, mis varustavad laevu veeldatud maagaasil põhineva kütusega, sealhulgas koostatakse ohutus-, komponendi-, süsteemi- ja koolitusnõudeid. Suuniste esimene kavand valmib 2013. aastal. Kõnealused suunised täiendavad ISO töö põhiosa, mis on seotud veeldatud maagaasil põhineva laevakütusega.

3.2.1.3. ELi tasandil tehtav töö

(a) Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohustuslikud tehnilised normid

24. jaanuaril 2013 esitas komisjon keskkonnasäästliku energia ja transpordi paketi, sealhulgas ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõtu kohta¹⁴. Kavandatud direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et kõik üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu meresadamad oleksid varustatud veeldatud maagaasi tanklatega veesõidukitele 31. detsembriks 2020 (artikli 6 lõige 2).

¹⁴ COM(2013)018 (final).

Kavandatud direktiivis nõutakse ka, et kõik tanklad vastaksid teatavatele tehnilistele kirjeldustele 31. detsembriks 2015 (artikli 6 lõige 4).

Veeldatud maagaasi tanklad veesõidukitele on vastavuses Euroopa normidega, mida tuleb veel täiustada, ja põhinevad üldisel ISO standardil ISO/TC67/WG10.

(b) Veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse jaotamise ja punkerdamise kord ja eeskiri

Veeldatud maagaasi laevadele jaotamise ja punkerdamise ühise korra ja ühtlustatud eeskirja puudumise küsimusega tegeleb praegu ELi tasandil praegu komisjon koostöös Euroopa Meersõiduohutuse Ametiga (EMSA). Kõnealust tööd on toetanud komisjoni ja EMSA 2012. aasta aprillis, juunis ja detsembris korraldatud kohtumised ajutise eksperdirühmaga, kus käsitleti veeldatud maagaasil põhineva laevakütusega seotud küsimusi.

Ekspertide keskendus peamiselt veeldatud maagaasi valdkonnas kehtivate eeskirjade ja normide hindamisele ning selliste võimalike takistuste kindlakstegemisele, mille tõttu ei kasutata ELis veeldatud maagaasi laevakütusena väga ulatuslikult.

Peale selle järgib ja kooskõlastab komisjon EMSA kaasabil tööd õigusnormide jätkuva arendamisega rahvusvahelisel tasandil, käsitledes veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse punkerdamist IMOs, ISOs, Rahvusvahelises Sadamate Liidus (Association of Ports and Harbors – IAPH) ja Rahvusvahelises Gaasitankerite ja Terminalide Ühingu (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators – SIGTTO).

Lisaks on EMSA andnud väliseksperptidele ülesande teha gaasil töötavate laevade punkerdamist käsitlevate normide ja eeskirjade puudujääkide analüüs.

Euroopa Komisjon jätkab arutelusid ja tööd, et võtta ELis vastu veeldatud maagaasi punkerdamise raamtingimused, mis oleksid rahvusvahelisel tasandil kokkusobivad. Komisjoni talituste töödokumendis „Veeldatud maagaasil töötavate laevade ELi tervikliku raamistiku meetmed”, mis on lisatud teatisele „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia”,¹⁵ on esitatud seni saavutatud tulemused ja edasised sammud kuni 2014. aasta lõpuni, mil peab valmis olema eeskirjade, normide ja suuniste terviklik kogum.

(c) Toetavad meetmed

Euroopa Parlament on välja pakkunud ka ettevalmistava meetme (eelarvega üks miljon eurot), mille eesmärk on toetada nõuetekohaste raamtingimuste kehtestamist veeldatud maagaasile laevanduses, nt sihtotstarbeliste uuringute kaudu. Meetme ulatust tuleb veel täpsustada ja selles võetakse arvesse tulemusi, milleni jõuti puudujääkide analüüsimisel, mida tegid 2012. aastal komisjon, EMSA ja asjaomased sidusrühmad. Meede võib toetada ka täiendavat tegevust, mis on ette nähtud veeldatud maagaasi kasutamise raamtingimuste edasiarendamiseks pärast arutelusid Euroopa säästva laevanduse foorumis.

Edasised sammud seoses veeldatud maagaasil põhineva laevakütusega

Teades kõnealuse teema keerukust, on vaja laiendada muude sidusrühmade osalemist veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse tarneahelas, et kaasata asjaomaste liikmesriikide ametiasutusi. Seetõttu nähakse ette, et Euroopa säästva laevanduse foorumi raames asutatakse veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse töörühm. Kõnealune töörühm tugineb oma töös muu hulgas veeldatud maagaasil põhineva laevakütusega tegeleva ajutise eksperdirühma töö tulemustele, EMSA seadusjärgses puudujääkide analüüsis antud soovitudele ja täiendavatele

¹⁵ COM (2013) 17 (final), 24.1.2013.

teostatavusuuringutele, mida toetakse üleeuroopalise transpordivõrgu programmiga, sh ELi põhjapoolsete riikide veeldatud maagaasi projekti jm meetmetega.

Kõnealune töörühm nõustab Euroopa säästva laevanduse foorumit seoses tehnika- ja õigusaspektidega, mille eesmärk on arendada edasi raamtingimusi (norme, suuniseid ja/või eeskirju), et hõlbustada veeldatud maagaasi kasutamist laevakütusena ELis ja rakendada järgmisi meetmeid.

Meede	Vastutavad osalejad	Aj ak av a
16. Töötada veeldatud maagaasi laevakütusena kasutamise kohta välja ühised ühtlustatud suunised/normid/eeskirjad, mis hõlmavad tehnika-, käitamis-, ohutus-, julgeoleku- ja koolitusaspekte järgmiste toimingute puhul:	komisjon/EMS A/ESSF	2
		0
		1
		3
		–
(a) teisaldamine, hoiustamine ja jaotamine,		2
(b) punkerdamine,		0
(c) kasutamine laevadel.		1
		4
17. Analüüsida mõnda võimalikku turutõket, mis takistab veeldatud maagaasi kasutuselevõttu, st korralduslikke, käitamise ja maksumusega seotud tõkkeid ning teabepuudust.	komisjon/EMS A/ESSF	2
		0
		1
		3
		–
		2
		0
		1
		4
18. Säilitada sidemed ja tagada jätkuva reguleeriva tegevuse kooskõlastamine rahvusvahelisel tasandil, käsitledes veeldatud maagaasi kasutamist laevakütusena, sh IMOs, ISOs, IAPHis, SIGTTOs jne.	komisjon/EMS A/ESSF	2
		0
		1
		3
		–
		2
		0
		1
		4
19. Tagada suunised ja toetus tulemuslike ärijuhtumite jaoks ja nende hindamiseks (veeldatud maagaasi tarneahela lähenemisviis).	komisjon/EMS A/ESSF	2
		0
		1
		3
		–
		2
		0
		1
		4
20. Parandada üldsuse teadlikkust veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse kasu kohta.	komisjon/EMS A/ESSF	2
		0
		1
		3

3.2.2. Gaasipuhastustehnoloogia

3.2.2.1. Pardal paiknevate heitgaasipuhastussüsteemide heakskiitmine

Ühtlustatud nõuded pardal paiknevate heitgaasipuhastussüsteemide (gaasipuhastustehnoloogia) heakskiitmiseks laevade puhul, mis sõidavad ELi liikmesriikide lipu all, lisati komisjoni 2. septembri 2011. aasta direktiivi 2011/75/EL,¹⁶ millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/98/EÜ laevavarustuse kohta¹⁷. Nende uute sätete kohaselt peavad alates 5. oktoobrist 2012 ELi laevadele paigaldatavad puhastusseadmed vastama direktiivi A.1 lisas¹⁸ sätestatud normidele.

3.2.2.2. Nõuded seoses puhastusseadmete heitega

Teatavat liiki puhastusseadmed tekitavad heidet, mida ei tohi merre lasta, vaid tuleb nõuetekohaselt töödelda. Seega hindavad komisjoni talitused puhastusseadmete heitele kehtestatud nõudeid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/59/EÜ (laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates) käimasoleva läbivaatamise käigus.

Edasised sammud gaasipuhastustehnoloogia valdkonnas

Arvestades tehnika-, käitamis- ja majandusprobleeme, mis on seotud heitgaasi puhastussüsteemi (puhastusseadmete) paigaldamise, käitamise ja hooldusega, on ette nähtud, et Euroopa säästva laevanduse foorumi raames moodustatakse gaasipuhastustehnoloogia töörühm. Kõnealune töörühm kaalub muu hulgas puhastusseadmete sobivust kõigi mootoriliikidega ning kõigi laevakategooriate ja -suurustega, algmaksumust, kättesaadavust, toodete kasutusvalmidust, tasuvusaega, jäätmete (raskete jääkide) eemaldamist ja laevameeskonna koolitamist. Töörühm nõustab Euroopa säästva laevanduse foorumit tehnika-, majandus- ja käitamisküsimustes, mis on seotud gaasipuhastustehnoloogia kasutamisega laevanduses.

¹⁶ ELT L 239, 15.9.2011, lk 1.

¹⁷ EÜT L 46, 17.2.1997, lk 25.

¹⁸ A.1 lisa – Varustus, mille kohta on rahvusvahelistes õigusaktides üksikasjalikud katsestandardid.

<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
21. Esitada ettepanek lisada heitgaasi puhastussüsteemide jäätmed muudetud direktiivi 2000/59/EÜ (mis käsitleb jäätmete vastuvõtmist sadamates) reguleerimisalasse.	komisjon	2013. aasta teine kvartal
Hinnata vajadust gaasipuhastustehnoloogia suuniste ja/või normide järele, mis hõlmavad tehnika-, käitamis- ja ohutusaspekte, sealhulgas laevameeskonna koolitust ning merereostust.	komisjon/EMSA/ESSF/	2013–2014
22. Kindlaks teha ja analüüsida võimalikke turutõkkeid, mis takistavad gaasipuhastustehnoloogia kasutuselevõttu.	komisjon/ESSF	2013–2014
23. Tagada jätkuvate reguleerivate algatuste kooskõlastamine rahvusvahelisel tasandil, sh IMO tegevus heitgaasipuhastussüsteemide pesuvee kriteeriumide valdkonnas.	komisjon koostöös EMSA-ga	2013–2014
24. Vahetada teavet selliste jätkuvate ning kavandatavate projektide ja katsete kohta, mis on seotud puhastusseadmete paigaldamisega laeva pardale.	komisjon/EMSA/ESSF	2013–2014

3.2.3. Kaldalt tulev elekter

Juba tehakse standardimisega seotud jõupingutusi selleks, et edendada kõnealuse tehnoloogia kasutuselevõttu, mis võib suuresti vähendada saastet sadamates ning mida tulevikus võiks energiaga varustada avamerelt saadav puhas tuuleenergia. Ettepanekus võtta vastu direktiiv alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõtu kohta¹⁹ nõutakse liikmesriikidelt, et nad tagaksid sadamates veesõidukitele kaldalt tuleva elektri, tingimusel et see on kulutõhus ja et saadakse keskkonnatulu. Lisaks nõutakse kavandatavas direktiivis, et kaldalt tulev elekter vastaks 31. detsembriks 2015 asjaomasele Euroopa standardile ja hiljuti vastu võetud üldise standardi IEC/ISO/IEEE 80005-1 tehnilisele kirjeldusele.

Täiendavaid soodustusi pakutakse välja 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik) praegusel läbivaatamisel. Komisjoni ettepanekuga nähakse ette kohustuslik ajutine maksuvabastus kaldalt tulevatele elektrile, millega varustatakse laevu sadamakai ääres. Kui direktiiv on vastu võetud, kohaldatakse soodustust kaheksa aastat. Arutelud kõnealuse direktiivi üle on aga alles pooleli.

Edasised sammud

¹⁹ COM(2013) 18 (final).

<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
25. Võimaldada liikmesriikidel ja tööstusharul kõige paremini ära kasutada kaldalt tulevale elektrile antavaid soodustusi.	liikmesriigid/tööstusharu	31.12.2020

3.3. Taristuarendus

Üleeuroopalise transpordivõrgu uue määruse ettepanekus sätestatakse taristunõuded, mille eesmärk on võimaldada ohutuid, tõhusaid, arukaid, energiatõhusaid ja säästvaid transporditeenuseid. Piisavat tähelepanu on pööratud uue tehnoloogia ja innovatiivsete toodete kasutuselevõtule, sealhulgas eelkõige alternatiivkütuste tankimisseadmete tagamisele, mille puhul nõutakse keskkonnasäästliku laevatehnoloogia kasutamist. Üleeuroopalise transpordivõrgu toetus hõlbustab üleminekut keskkonnasäästlikumale laevandusele suurtel liiklustelgedel piki ELi rannikuid ja nende liidestel maismaaga.

3.4. Teadusuuringud, tehnoloogiaarendus ja innovatsioon

ELi seitsmenda raamprogrammi alusel on transpordi valdkonnas toetatud paljusid teadusprojekte,²⁰ pöörates erilist tähelepanu innovatiivsete mereveoga seonduvate ideede arendusele, sealhulgas keskkonnasäästlikule laevatehnoloogiale, alternatiivkütustele ja käitamisstrateegiatele, mis muudavad meretranspordi keskkonnahoidlikumaks. Kõnealuste meetmete puhul võetakse arvesse ka merendusala teadusuuringute strateegilise kava prioriteete, mille on kindlaks määranud tööstuse juhitud veetranspordi tehnoloogiaplatvorm (WATERBORNE Technology Platform – WTP), kuhu on koondunud asjaomased sidusrühmad, kes tegelevad teadus- ja arendustegevusega veetranspordi valdkonnas²¹. Veetranspordi tehnoloogiaplatvorm ajakohastab praegu teadusuuringute strateegilist kava, et esitada seisukohad prioriteetide kohta järgmisele tööprogrammile, mis viiakse ellu programmi Horisont 2020 raames, mis on ELi teadusuuringute ja innovatsiooni rahastamisprogramm ajavahemikuks 2014–2020.

Et tulla toime laevandussektorit ohustavate keskkonna- ja kliimaprobleemidega, on vaja täiendavalt investeerida teadus- ja arendustegevusse ning ELi merenduskogukond peaks tegutsema kooskõlastatult ja järjepidevalt. Transpordi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”²² on seatud kaugeleulatuv eesmärk vähendada CO₂-heidet laevanduses. Kontaktid sidusrühmadega näitavad, et sektor töötab välja innovatiivseid meetodeid laevade nullheite saavutamiseks²³. Üldiselt kaasneb laevade suurema energiatõhususega väiksem kütusetarbimine ning seega saasteainete ja CO₂-heite otsene vähenemine. Niisugused innovatiivsed meetodid nõuavad mitme uue tehnoloogia integreerimist, ulatuslikumaid uuringuid ja valideerimisprojekte.

²⁰ STREAMLINE („Innovatiivsete käitamiskontseptsioonide strateegilised teadusuuringud”), TEFLES („Madala saasteainete heitega laevanduse tehnoloogiad ja stsenaariumid”), DEECON („Laeva diiselmootori heite kontrolli uuenduslik järeletootlussüsteem”) ja HELIOS („Laeva kahetaktilise diiselmootori elektrooniliselt juhitud kõrgsurve sissepritse”) on näited niisugustest ELi rahastatud teadusprojektidest, mille kohta saab üksikasjalikumalt teavet ühenduse teadus- ja arendustegevuse teabeteenistuse (CORDIS) veebisaidilt http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html.

²¹ <http://www.waterborne-tp.org/>.

²² KOM(2011) 144 lõplik

²³ Hiljutises 20. veebruaril 2013 avaldatud LeaderSHIPi aruandes vaadeldakse ka võimalikku avaliku ja erasektori partnerluse lähenemisviisi nullheitele ja laevadele, millel ei ole toimunud tehnilist avariid (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>).

Teadusuuringuid ja arendusvõimalusi säästva veetranspordi vahendite paketi rakendamiseks võib leida programmi Horisont 2020 jaotise „Arukas, keskkonnahoidlik ja integreeritud transport” ühiskonnaprobleeme käsitlevast osast. Tagamaks, et programm Horisont 2020 tooks optimaalset kasu, on ette nähtud, et Euroopa säästva laevanduse foorumi (ESSF) raames moodustatakse teadusuuringute, innovatsiooni ja tehnoloogia töörühm. Kõnealune töörühm täpsustab ESSFi jaoks teadus- ja arendustegevuse suundi, nõudeid ning otsuseid, mis toetavad vahendite paketti läbivalt Horisont 2020 eriprogrammis. Vajaduse korral võetakse arvesse piirkondlikke iseärasusi.

Edasised sammud

<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
26. Kaasa aidata tööprogrammi määratlemisele programmi Horisont 2020 projektikonkursside jaoks: a) esitada asjakohased teemad ja meetmeliigid; b) teavitada ja juhendada huvitatud organisatsioone, et kõige paremini ära kasutada programmi Horisont 2020 rahalisi vahendeid kõnealuse vahendite paketi rakendamiseks.	komisjon/WTP/ESSF	2013. aasta jooksul ja hiljem
27. Kaasa aidata meretranspordisektori teadusuuringute ja innovatsiooni strateegilisele kavale programmis Horisont 2020: a) teostada järelevalvet vahendite paketi rakendamise edusammude üle ning ajakohastada teadus- ja arendustegevuse nõudeid; b) aidata ühtlustada ELi teadusuuringute ja innovatsiooni alaseid meetmeid poliitika elluviimisega.	komisjon/WTP/ESSF	2013. aasta jooksul ja hiljem

4. JÄRELDUSED

Komisjon jätkab tihedat koostööd liikmesriikide ja sidusrühmadega nende meetmete rakendamisel, mis määrati kindlaks komisjoni talituste 16. septembri 2011. aasta töödokumendis, samuti selliste täiendavate meetmete väljatöötamist, mis võiksid suurendada vastavust vähese väävlisisaldusega kütuse normile ning soodustada ELi säästvat ja konkurentsivõimelist laevandust. Selleks rakendatakse meetmekogum, mis määrati kindlaks eelnevates peatükkides ja mis esitatakse lühidalt käesoleva aruande 1. lisas.

Kõnealuse protsessi edendamiseks ja kooskõlastamiseks moodustab komisjon laiema sidusrühma foorumi – Euroopa säästva laevanduse foorumi (ESSF). ESSF tagab platvormi korraldatud dialoogiks, parimate tavade ja tehniliste teadmiste vahetuseks, koostöök ja kooskõlastamiseks asjaomaste riikliku ja eraomandisse kuuluva meresektori sidusrühmadega ning komisjoni asjakohaste talitustega valdkondades, mis määratakse ühiselt kindlaks. Foorumit abistavad tehnilised töörühmad, mis keskenduvad direktiivi 2012/33/EL

rakendamise eesmärgil esmajärjekorras gaasipuhastustehnoloogiale ja veeldatud maagaasi kasutuselevõtule laevakütusena, teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni kooskõlastamisele (töötades ulatuslikumate teadusuuringute ja arendussuundade alusel, mille tagab veetranspordi tehnoloogiaplatvorm), rahastamisaspektidele ja parimate tavade vahetusele.

Komisjon annab kõnealuste meetmete rakendamisel tehtud edusammudest aru 2015. aasta keskel.

1. LISA. Tegevuskava säästva veetranspordi vahendite paketi rakendamise edendamiseks

	<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
1	Taotleda rahastamist 2012. aasta TEN-T mitme- ja iga-aastaste projektikonkursside raames.	<i>liikmesriigid/tööstusharu</i>	lõpetatud 28.2.2013
2	Kasutada 2013. aasta programmi Marco Polo raames väljakuulutatud projektikonkursi pakutavaid võimalusi.	<i>tööstusharu</i>	2013. aasta esimene poolaasta
3	Analüüsida võimalikke viise programmi Marco Polo II kriteeriumide kohandamiseks, et paremini kajastada turutingimusi ja võimaldada keskkonnahoidliku laevanduse projektide rahastamist.	<i>komisjon/liikmesriigid</i>	2013. aasta algus
4	Tagada ELi transpordisektori rahastamisvahendite parem kasutamine ja kooskõlastamine ELi teiste rahastamisvahenditega, st struktuurifondidega, EIP laenudega jne.	<i>komisjon/liikmesriigid/tööstusharu</i>	2013. aasta algus
5	Tagada ESNi töö jätkuvus seoses lähimereveosektorile avaldatava võimaliku mõju (st mereveolt maanteeveole tagasisuunamise) hindamisega väävliheite kontrolli piirkonnas.	<i>komisjon/ESN/SPC</i>	2013–2014
6	Parandada teadlikkust EIP poolt laevandusele antavate laenude raamtingimuste kohta.	<i>EIP/komisjon</i>	2013–2014
7	Uurida võimalikke sektoriüleseid partnerlusvõimalusi, mis võiksid tagada merendusprojektide rahastamise EIP poolt.	<i>komisjon/liikmesriigid/tööstusharu/ESSF</i>	2013–2014
8	Uurida üleeuroopalise transpordivõrgu projektide laenutagamisvahendi või strateegia Euroopa 2020	<i>komisjon/liikmesriigid/tööstusharu/ESSF</i>	2013–2014

	<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
	projektivõlakirjade algatuse katsetappi rakendamist meretransporditaristu alaste pika tasuvusajaga projektide rahastamisel.		
9	Uurida ajakohastamisprojektide koos rahastamist, et oleks võimalik ühiselt EIPst laenu taotleda.	<i>liikmesriigid/tööstusharu/ESSF</i>	2013–2014
10	Uurida riiklike rahastamiskavade kasutamist toetamaks riiklike laevandusettevõtjate varajast vastavusseviimist vähese väävlisisalduse normiga.	<i>liikmesriigid</i>	2013–2014
11	Määrata kindlaks võimalikud soodustused, mida saab kasutada kohalikul, riigi ja piirkonna tasandil, s.o keskkonnahoidliku sadama tasud ja tariifid keskkonnahoidlikele laevadele (kooskõlas riigiabi eeskirjadega).	<i>liikmesriigid/tööstusharu</i>	2013–2014
12	Jätkata rahvusvahelist mereveoalast dialoogi peamiste rahvusvaheliste partneritega ning kooskõlastamist IMO ja ISOga mereveoalase säästvusega seotud teemadel.	<i>komisjon koostöös EMSA-ga</i>	jätkuv
13	Moodustada Euroopa säästva laevanduse foorum (ESSF).	<i>komisjon koos asjaomaste sidusrühmadega</i>	2013. aasta esimene poolaasta
14	Korraldada ESSFi täiskogu esimene istung ja alustada ESSFi tehniliste tööühmade tööd.	<i>komisjon/ESSF</i>	2013. aasta teine poolaasta
15	Arutada direktiivi 2012/33/EL rakendamist.	<i>komisjon/ liikmesriigid/ ESSF/tööstusharu</i>	2013. aasta teine poolaasta – 2015
16	Töötada veeldatud maagaasi laevakütusena kasutamise kohta välja ühised ühtlustatud	<i>komisjon/EMSA/ESSF</i>	2013–2014

<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
suunised/normid/eeskirjad, mis hõlmavad tehnika-, käitamis-, ohutus-, julgeoleku- ja koolitusaspekte järgmiste toimingute puhul: (a) teisaldamine, hoiustamine ja jaotamine; (b) punkerdamine; (c) kasutamine laevadel.		
17 Analüüsida mõnda võimalikku turutõket, mis takistab veeldatud maagaasi kasutuselevõttu, st korralduslikke, käitamise ja maksumusega seotud tõkkeid ning teabepuudust.	<i>komisjon/EMSA/ESSF</i>	2013–2014
18 Säilitada sidemed ja tagada jätkuva reguleeriva tegevuse kooskõlastamine rahvusvahelisel tasandil, käsitledes veeldatud maagaasi kasutamist laevakütusena, sh IMOs, ISOs, IAPHis, SIGTTOs jne.	<i>komisjon/EMSA/ESSF</i>	2013–2014
19 Tagada suunised ja toetus tulemuslike ärijuhtumite jaoks ja nende hindamiseks (veeldatud maagaasi tarneahela lähenemisviis).	<i>komisjon/EMSA/ESSF</i>	2013–2014
20 Parandada üldsuse teadlikkust veeldatud maagaasil põhineva laevakütuse kasu kohta.	<i>komisjon/EMSA/ESSF</i>	2013–2014
21 Esitada ettepanek lisada heitgaasi puhastussüsteemide jäätmed muudetud direktiivi 2000/59/EÜ (mis käsitleb jäätmete vastuvõtmist sadamates) reguleerimisalasse.	<i>komisjon</i>	2013. aasta teine kvartal
22 Hinnata vajadust selliste gaasipuhastustehnoloogia suuniste ja/või normide järele, mis hõlmavad tehnika-,	<i>komisjon/EMSA/ESSF</i>	2013–2014

	<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
	käitamis- ja ohutusaspekte, sealhulgas laevameeskonna koolitust ning merereostust.		
23	Kindlaks teha ja analüüsida võimalikke turutõkkeid, mis takistavad gaasipuhastustehnoloogia kasutuselevõttu.	<i>komisjon/ESSF</i>	2013–2014
24	Tagada jätkuvate reguleerivate algatuste kooskõlastamine rahvusvahelisel tasandil, sh IMO tegevus heitgaasipuhastussüsteemide pesuvee kriteeriumide valdkonnas.	<i>komisjon/ESSF</i>	2013–2014
25	Vahetada teavet selliste jätkuvate ning kavandatavate projektide ja katsete kohta, mis on seotud puhastusseadmete paigaldamisega laeva pardale.	<i>komisjon/EMSA/ESSF</i>	2013–2014
26	Võimaldada liikmesriikidel ja tööstusharul kõige paremini ära kasutada kaldalt tulevale elektrile antavaid soodustusi.	<i>liikmesriigid/tööstus</i>	31.12.2020
27	Aidata kindlaks määrata programmi Horisont 2020 raames korraldatavate projektikonkursside tööprogramm. Esitada asjakohased teemad ja meetmete liigid. Teavitada ja juhendada huvitatud organisatsioone, et kõige paremini ära kasutada programmi Horisont 2020 rahalisi vahendeid eesmärgiga rakendada vahendite pakett.	<i>komisjon/WTP/ESSF</i>	2013 ja hiljem
28	Kaasa aidata meretranspordisektori teadusuuringute ja innovatsiooni strateegilisele kavale programmis Horisont 2020. Teostada järelevalvet vahendite paketi rakendamise edusammude	<i>komisjon/WTP/ESSF</i>	2013 ja hiljem

<i>Meede</i>	<i>Vastutavad osalejad</i>	<i>Ajakava</i>
üle ning ajakohastada teadus- ja arendustegevuse nõudeid. Aidata ühtlustada ELi teadusuuringute ja innovatsiooni meetmeid poliitika elluviimisega.		

2. LISA. Üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) toetatavad meremagistraalid ja keskkonnaalase erimõõtmega sadamaprojektid

Avaldatud: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.htm

Rohkem teavet TEN-T raames rahastatud projektide kohta on avaldatud TEN-T rakendusameti veebisaidil

(<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

Jätkuvate meremagistraaliprojektide portfell:

Projekti kood	Nimetus	Meetme liik	Kavandatud kestus (aasta)	Esiagne lõppkuupäev	Hinnanguline lõppkuupäev	Esiagsed kogukulud (miljonit eurot)	TEN-T toetus (miljonit eurot)
2010-EU-21112-S	Veeldatud maagaasi tanklate taristu ja veeldatud maagaasi kasutuselevõtt laevadel	uuringud	3,2	31.3.2013	31.12.2013	26,8	9,6
2009-EU-21010-P	Balti Link Gdynia-Karlskrona (osa projektist on seotud kaldalt tuleva elektriga ühes sadamas ja kahel laeval)	ehitustööd	4,8	31.10.2013	31.10.2013	85,5	17,1
2011-EU-21002-P	Kaldal asuv energiavarustus – Põhjamere integreeritud võrgustik	ehitustööd	3,3	31.12.2014	31.12.2014	5,0	1,0
2011-EU-21005-S	Veeldatud maagaas Läänemere sadamates	uuringud	3,0	31.12.2014	31.12.2014	4,8	2,4
2011-EU-21007-S	COSTA	uuringud	2,8	31.12.2013	31.12.2013	3,0	1,5
2011-EU-21010-M	Keskkonnahoidlik sild Põhjamaade koridoris (osa projektist on seotud puhastusseadmete paigaldamisega kahele laevale ja kaldalt tuleva elektriga kahes sadamas)	uuringud ja ehitustööd	4,0	31.12.2014	31.12.2014	84,6	19,8
Kokku						111,4	51,4

Jätkuvate sadamaprojektide portfell:

Projekti kood	Nimetus	Meetme liik	Kavandatud kestus (aasta)	Esiagne lõppkuupäev	Hinnanguline lõppkuupäev	Esiagsed kogukulud (miljonit eurot)	TEN-T toetus (miljonit eurot)
2011-ES-92138-S	Laevanduskoridorid täiustuvad tänu maagaasienergia kasutamisele	uuringud	1,3	31.12.2013	31.12.2013	2,2	1,1
2011-EU-92151-S	Keskkonnahoidlik tehnoloogia ja ökoloogiliselt tõhusad alternatiivid kraanadele ja operatsioonidele sadama konteinerterminalides (GREENCRANES)	uuringud	1,9	31.5.2014	31.5.2014	3,6	1,8
2011-EU-92079-S	Projekt „Make a Difference”	uuringud	1,2	31.12.2014	31.12.2014	2,5	1,2
2011-FR-92026-S	Tehnilised ja projekteerimis-uuringud seoses veeldatud maagaasi punkerdamisjaama kasutuselevõtuga Dunkirki sadamas	uuringud	2,4	31.12.2014	31.12.2014	2,3	1,1
2011-SE-92148-P	Fjaliri projekt	ehitustööd	1,2	31.12.2013	31.12.2013	1,3	0,3
Kokku						11,9	5,5