



EUROOPA KOMISJONI VASTUSED

EUROOPA KONTROLLIKOJA ERIARUANDELE

**ELi meetmed laevade põhjustatud
merereostuse vastu võitlemiseks**

Probleemid püsivad

Sisukord

I. KOMISJONI VASTUSTE LÜHIKOKKUVÕTE.....	2
II. KOMISJONI VASTUSED KONTROLLIKOJA PEAMISTELE TÄHELEPANEKUTELE	2
1. Laevade põhjustatud reostust käsitlevad ELi eeskirjad.....	2
2. Laevade põhjustatud reostust käsitlevate ELi õigusaktide rakendamine ja nende täitmise tagamine	4
3. Laevade põhjustatud merereostuse seire ELi raamistik	5
III. KOMISJONI VASTUSED KONTROLLIKOJA SOOVITUSTELE.....	6
1. soovitus. Parandada EMSA reostusohu hoiatusvahendite toimimist ja tõhusust	6
2. soovitus. Tugevdada seiret liikmesriikide tehtavate ELi direktiivide kohaste kohustuslike kontrollide üle.....	7
3. soovitus. ELi rahastatavate projektide laiendamisega seotud küsimuste lahendamiseks võetavad järelmeetmed.....	7
4. soovitus. Tõhustada mereala keskkonnaseisundialast aruandlust ja seiret	8

Käesolevas dokumendis on esitatud Euroopa Komisjoni vastused Euroopa Kontrollikoja eriaruandes sisalduvatele tähelepanekutele kooskõlas [finantsmääruse](#) artikliga 265. Vastused avaldatakse koos eriaruandega.

I. KOMISJONI VASTUSTE LÜHIKOKKUVÕTE

Euroopa Komisjon väljendab heameelt, et Euroopa Kontrollikoda on avaldanud eriaruande laevade põhjustatud mereveereostuse vastu võitlemiseks võetavate ELi meetmete kohta. Komisjon tunnustab, et kuigi aastate vältel on [merestrategie raamdirektiivi](#) raames tehtud merekeskkonna reostuse vältimise ambitsioonikate eesmärkide saavutamisel edusamme, läheb laevade põhjustatud mereveereostuse vastu võitlemiseks vaja täiendavaid jõupingutusi ja meetodeid.

[Euroopa rohelises kokkuleppes](#) kinnitatakse veel kord komisjoni eesmärki kaitsta elanikkonda keskkonnaga seotud ohtude ja mõjude eest ning tagada planeedi hea seisund kõigi jaoks. Komisjon kiitis kooskõlas [kestliku ja aruka liikuvuse strateegia](#) ning [nullsaaste tegevuskavaga](#) heaks mitmed meretranspordist tuleneva reostuse vähendamisele suunatud ELi algatused. Meretranspordi kestlikumaks muutmine on Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamise, meie kliimaeesmärkide ning elurikkuse ja nullsaaste eesmärkide edendamise seisukohast keske tähtsusega. Merendussektor pingutab nende eesmärkide saavutamise nimel ja seejuures tehakse suuri edusamme.

Komisjon võtab kõnealust aruannet arvesse tulevastes ELi poliitilistes algatustes ja juba kehtivate algatuste rakendamisel. [Euroopa ookeanide pakt](#) tagab sidususe kõigis ookeaniga seotud poliitikavaldkondades. Selles keskendutakse vastupanuvõimeliste ja heas seisundis ookeanide ja rannikualade toetamisele, sinise majanduse edendamisele, meie merede ja ookeanide kasutamise sidusale haldamisele ning merealaste teadmiste, innovatsiooni ja investeringute tervikliku tegevuskava väljatöötamisele. Uus [ELi sadamate strateegia](#) ja [tööstuslik merendusstrateegia](#) suurendavad vastavalt Euroopa merendustööstuse ja sadamate konkurentsivõimet, kestlikkust ja vastupanuvõimet. Samuti tagab komisjon, et Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) lepitakse kokku ambitsioonikates meetmetes, mis käsitlevad näiteks kaotsiläinud konteineritest pärit plastigraanuleid, merre heidetud heitvett ja heitgaaside puhastussüsteemide jääke või kemikaalitankerite eelpesu. Samuti tuleks meelde tuletada, et meri on lahutamatu seotud maismaal toimuva tegevusega ja vastupidi. Seda küsimust käsitletakse põhjalikumalt [veemajanduse kriisivalmiduse strateegias](#), mis hõlmab allikast mereni (source-to-sea) lähenemisviisi. Pooleli on merestrategie raamdirektiivi läbivaatamine ning peagi avaldatakse hindamisaruanne ja mõjuhinnaang.

II. KOMISJONI VASTUSED KONTROLLIKOJA PEAMISTELE TÄHELEPANEKUTELE

1. Laevade põhjustatud reostust käsitlevad ELi eeskirjad

Komisjon on täielikult pühendunud meresõiduohutust käsitlevate nüüdisaegsete õigusnormide rakendamisele ja laevade põhjustatud veereostuse vähendamisele. Sellega seoses on väga oluline tagada, et ELi merendusala õigusaktid on IMO eeskirjadega kooskõlas¹.

2024. aasta novembris võeti vastu neli uut meresõiduohutuse paketti kuuluvat õigusakti, millega toetatakse puhast, ohutumat ja nüüdisaegset meresõitu ELis. Nendega õigusaktidega muudetakse asjaomaseid direktiive järgmistes valdkondades: i) laevade põhjustatud reostus, ii) sadamariigi

¹ Vt kontrollikoja tähelepanek 14.

kontroll, iii) meretranspordi sektoris toimunud õnnetuste uurimine ja iv) lipuriigi nõuete täitmine. Muudetud paketiiga saavutatakse tasakaal kahe vajaduse – tagada ühelt poolt meresõidu kõrge kvaliteet ja kaitsta teiselt poolt Euroopa laevandussektori konkurentsivõimet, säilitades samal ajal käitajatele ja liikmesriikide haldusasutustele mõistlikud kulud. Üldiselt annab see ELile nüüdisaegsed vahendid keskkonnahoidliku laevanduse toetamiseks, viies ELi õigusnormid kooskõlla rahvusvaheliste standarditega ning parandades samal ajal Euroopa ja riiklike ametiasutuste vahelise tõhustatud koostööraamistiku kaudu nende õigusnormide rakendamist ja nende täitmise tagamist².

Laevade põhjustatud merereostust käsitleva hiljuti muudetud direktiivi³ eesmärk on võtta liidu õigusesse üle vastavad rahvusvahelised standardid ja tagada sellega hoiatavad, tõhusad ja proportsionaalsed karistused saasteainete ebaseadusliku merre heitmise eest vastutavate isikute suhtes, et parandada meresõiduohutust ning tõhustada merekeskkonna kaitset laevade põhjustatud reostuse eest. Läbivaadatud õigusaktiga tagatakse merekeskkonna kaitse huvides selgus ja sidusus rahvusvaheliste õigusnormide ja menetlustega, eelkõige laevade põhjustatud merereostuse vältimise rahvusvahelise konventsiooniga (MARPOL). Laevade põhjustatud merereostust käsitleva muudetud direktiiviga laiendatakse ka kehtiva direktiivi kohaldamisala, et hõlmata pakendatud kahjulikke aineid, heitvett, laevaprügi ning heitgaaside puhastusseadmetest pärit jääke. Samuti kehtestati direktiiviga halduskaristuste ja nende tõhusa kohaldamise tugevdatud õigusraamistik, mis võimaldab riiklikel ametiasutustel tagada hoiatava ja järjepideva karistuste määramise laevade põhjustatud reostusjuhtumite eest kõigil Euroopa meredel⁴.

Sadamariigi kontrolli käsitleva hiljuti muudetud direktiiviga⁵ ajakohastatakse sadamas laevade kontrollimise nõudeid. Sellega inkorporeeritakse ELi õigusesse Nairobi rahvusvaheline laevavakkide eemaldamise konventsioon. Konventsioon annab allkirjutanud riikidele õigusliku aluse kõrvaldada või lasta kõrvaldada laevavakke, mis võivad kahjustada inimeste, kaupade ja vara ohutust merel, samuti merekeskkonda. Konventsiooni jõustamine sadamariigi kontrollisüsteemi kaudu tähendab seda, et ELi sadamaid külastavad laevad peavad tõendama, et nad järgivad kõnealust konventsiooni olulisel määral, või riskima üksikasjalikumate kontrollidega, mis motiveerib suuremat arvu riiki konventsiooni ratifitseerima.

Meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdlust käsitleva hiljuti muudetud direktiiviga⁶ suurendatakse ohutusjuurdlusasutuste suutlikkust viia läbi õnnetuste juurdlusi ning teavitada nendest õigel ajal, oskuslikult ja sõltumatult. Muudetud direktiiviga ajakohastatakse ka mitmeid määratlusi ja viiteid asjakohastele ELi õigusaktidele ja IMO eeskirjadele, et õnnetuste juurdlusasutused saaksid kogu ELis viia õnnetuste juurdlusi läbi ühtlustatud viisil. Seoses merel kaotsiläinud konteineritega on muudetud direktiivis sätestatud, et liikmesriigid peavad need registreerima Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormil, kui need asuvad nende vetes või kui need on pärit nende lipu all sõitvatelt laevadelt. Lisaks nõutakse direktiivis, millega luuakse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem,⁷ et liikmesriigid tagaksid, et konteineri kaotanud laeva kapten teatab kaotsiläinud

² Vt kontrollikoja tähelepanekud 18–21.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/3101, millega muudetakse direktiivi 2005/35/EÜ seoses laevade põhjustatud reostusega ning rikkumiste eest halduskaristuste kehtestamisega https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=OJ:L_202403101

⁴ Vt kontrollikoja tähelepanekud 28, 63 ja 64.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/3009, millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/3017, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted, ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 1286/2011 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>

konteinerist viivitamata asjaomasele rannikuriigile, mis tähendab, et kaotsiläinud konteinerite seire hõlmab ELi tasandit.⁸

Nõukogu 2023. aasta oktoobri järeldustes heaks kiidetud [ELi merendusjulgeoleku muudetud strateegias](#)⁹ on esitatud terviklik lähenemisviis merendusjulgeoleku ohtudega tegelemiseks. Strateegia hõlmab muu hulgas mitmesuguseid meetmeid lõhkemata lahingumoonaga tegelemiseks. Lisaks investeeris Euroopa Komisjon aastatel 2016–2022 lõhkemata lahingumoonaga seotud sihtotstarbelistesse projektidesse üle 7 miljoni euro. Nende projektide tulemuste abil parandati lõhkemata lahingumoonaga avastamis- ja neutraliseerimistehnikaid ning laiendati meie teadmisi merekeskkonnas esinevatest lõhkemata lahingumoonaga seotud ohtudest¹⁰.

2023. aasta septembris Palangas komisjoni korraldatud konverentsil „Meie Läänemeri 2.0“ võtsid Läänemereäärsete liikmesriikide ministrid mitmeid kohustusi: i) tugevdada koostööd piirkondlike organisatsioonidega (Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon – HELCOM, Läänemeremaade Nõukogu) võitluses Läänemeres leiduva lõhkemata lahingumoonaga; ii) täita teadmistega seotud ja õiguslikud lüngad ning edendada lõhkemata lahingumoonaga kõrvaldamise tehnoloogiaid; iii) seada lõhkemata lahingumoonaga kõrvaldamisel esikohale suure riskiga piirkonnad; ning iv) leida rahastamismehhanisme nende meetmete toetamiseks. Selleks et aidata liikmesriikidel neid kohustusi täita, algatas komisjon täiendavaid projekte. Neli projekti on juba käimas või saavad kohe rahastuse Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondist (EMKVF), Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF) või programmist „Euroopa horisont“. Kõige värskeimat projekti (5,6 miljonit eurot) rakendab komisjon Euroopa Parlamendi taotlusel, et töötada välja ja katsetada uusi tehnoloogiaid lõhkemata lahingumoonaga kõrvaldamiseks Läänemerest. Eelkõige sellel projektil on eeldatavasti keskne roll üleminekul ettevalmistus- või teadmiste kogumise etapist puhastamisetappi.

Aastatel 2016–2024 on EL investeerinud lõhkemata lahingumoonaga seotud projektidesse kokku üle 24 miljoni euro.

2. Laevade põhjustatud reostust käsitlevate ELi õigusaktide rakendamine ja nende täitmise tagamine

Komisjon on pühendunud tagama, et liikmesriikide käsutuses on vahendid laevade põhjustatud reostuse avastamiseks ja selle vastu võitlemiseks. Esiteks pakutakse liikmesriikidele laevade põhjustatud reostuse avastamiseks satelliitseirevahendit (CleanSeaNeti teenus). Teiseks luuakse eeskirjade eiramise kahtlusega tegelemiseks kontrollisüsteem sadamariigi kontrolli käsitleva hiljuti muudetud direktiivi ja sadama vastuvõtuseadmete direktiivi¹¹ raames, milles mõlemas on sätestatud spetsiaalsed vahendid, mida haldab Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA), et toetada eeskirjade täitmise tagamist (sadamariikide kontrolli suunamis- ja aruandlussüsteem THETIS ja THETIS EU).

Laevade põhjustatud merereostust käsitleva direktiivi eesmärk ei ole üksnes võtta üle rahvusvahelised standardid, vaid selles käsitletakse ka liikmesriikide teavitamist võimalike lekete avastamisest. CleanSeaNeti teenus on Euroopa Meresõiduohutuse Ameti hallatav Euroopa satelliidipõhise naftareostuse jälgimise ja laevade tuvastamise süsteem. Liikmesriikide ekspertide rühm kohtub alates 2007. aastast korrapäraselt igal aastal ning pakub välja tehnilisi lahendusi CleanSeaNeti kasutatava tehnoloogia ja meetodika ning nende usaldusväärsuse ja tõhususe kohta.

⁸ Vt kontrollikoja tähelepanekud 29–31.

⁹ Euroopa Liidu merendusjulgeoleku strateegia <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>

¹⁰ Vt kontrollikoja tähelepanek 37.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>

Töörühm on kaasatud laevade põhjustatud merereostust käsitleva hiljuti muudetud direktiivi tulemusena CleanSeaNetis kavandatavate paranduste ettevalmistamisse.

Laevade põhjustatud merereostust käsitleva direktiivi jaoks kasutatavate satelliitseireteenuste (CleanSeaNet) ning sadamariigi kontrolli suunamis- ja aruandlussüsteemi (THETIS) vahel on ka koostoime. Näiteks süsteemi THETIS kaudu on liikmesriikide ametiasutustel juurdepääs laevu käsitlevatele varasematele sadamariigi kontrolli tulemustele ja nad saavad kasutada seda teavet, et hinnata, kas laeva kahtlustatakse ebaseaduslikus merreheitmises. Liikmesriigid võivad kasutada süsteemi THETIS ka selleks, et taotleda mõne teise liikmesriigi ametiasutuselt (nt järgmine külastatav sadam) kahtlase laeva kontrollimist. Nad võivad kasutada programmi THETIS EU ka selleks, et näha, kas konkreetset laeva kontrolliti seoses jäätmekäitlusega, ja kas kõnealused jäätmed jäeti eelmise külastatud sadama vastuvõtuseadmetesse.

ELi jaoks kogutakse andmeid integreeritud merendusteenuste abil programmide SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS ja THETIS EU kaudu. See hõlbustab otsuse tegemist, kas võimalikku reostusjuhtumit tuleb kontrollida või mitte. Sellest tulenevalt on liikmesriikide kasutuses Euroopa Meresõiduohutuse Ameti hallatav spetsiaalne ELi keskus, mille abil toetatakse laevade põhjustatud reostuse avastamist ja sellise reostuse vastu võitlemist¹².

Sadama vastuvõtuseadmete direktiivis on sätestatud nõuded jäätmete üleandmisele laevadelt sadamatesse. Kui laevade põhjustatud merereostust käsitlev direktiiv takistab selliste jäätmete ebaseaduslikku merre heitmist, siis sadama vastuvõtuseadmete direktiiviga rakendatakse jäätmete nõuetekohast kogumist ja käitlemist. Sadama vastuvõtuseadmete direktiivi jäätmete üleandmise kohustus vastab MARPOLi konventsioonis kehtestatud jäätmete merre heitmise keeldudele. Laevad peavad esitama oma jäätmete eelteated ja jäätmete üleandmise kviitungid, mis on programmis THETIS EU registreeritavate kontrollide aluseks. Komisjon jälgib kontrollimäärasid ja kontrollib, kas iga-aastane eesmärk on saavutatud¹³.

Sadamariigi kontrolli käsitleva hiljuti muudetud direktiiviga parandatakse välismaiste laevade kontrollimise süsteemi muude riikide kui lipuriigi sadamates sadamariigi kontrolli teostavate ametnike poolt, et teha kindlaks, kas kapteni, juhtkonna ja laevapere pädevus ning laeva seisukord ja varustus vastavad rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele. ELi sadamates kontrollitakse ka vastavust kohaldatavale ELi õigusele. Sadamariigi kontrollil on oluline roll meresõiduohutuse tagamisel ja merekeskkonna kaitsmisel. Muudetud direktiiviga: i) ajakohastatakse ELi õigusakte ja viiakse need kooskõlla Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumis ja IMO konventsioonides sätestatud rahvusvaheliste eeskirjade ja menetlustega, ii) kaitstakse kalalaevu, nende meeskondi ja keskkonda, sealhulgas kehtestades suurematele (üle 24 meetri pikkustele) kalalaevadele vabatahtliku kontrolli korra, iii) tagatakse tõhus ja ühtlustatud lähenemisviis sadamariigi kontrolli läbiviimisele¹⁴.

3. Laevade põhjustatud merereostuse seire ELi raamistik

EL võttis 2008. aastal vastu [merestrateegia raamdirektiivi](#)¹⁵, et säilitada puhtad, terved, tootlikud ja vastupidavad mereökosüsteemid, tagades samal ajal mereressursside säästvama kasutamise.

¹² Vt kontrollikoja tähelepanekud 41–53.

¹³ Vt kontrollikoja tähelepanekud 54–58.

¹⁴ Vt kontrollikoja tähelepanekud 59–61.

¹⁵ 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/56/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika-alane tegevusraamistik (merestrateegia raamdirektiiv), ELT L 164, 25.6.2008, lk 19–40 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:32008L0056>

Direktiivis nõutakse, et liikmesriigid töotaksid välja riiklikud merestrateegiad, et saavutada või säilitada võimaluse korral „hea keskkonnaseisund“ 11 tunnuse ulatuses, mis hõlmavad sealhulgas saasteaineid ja mereprügi. Selline seisund oleks tulnud saavutada 2020. aastaks. Merestrateegiad hõlmavad merekeskkonna korrapärasest hindamist, eesmärkide ja sihtide seadmist, seireprogrammide kehtestamist ja meetmete võtmist mereala seisundi parandamiseks. Neid strateegiaid tuleb ajakohastada iga kuue aasta tagant. Kuna tegemist on raamdirektiiviga, võivad liikmesriikide välja töötatud seireprogrammid toetuda ka mitmesugustele muudele ELi või piirkondlikele ja rahvusvahelistele seirealastele jõupingutustele. Komisjon on pühendunud liikmesriikide seireprogrammide parandamisele ja on esitanud [kaks aruannet](#), et suunata liikmesriike nende seirealases tegevuses, olles samal ajal pidevas dialoogis merestrateegia raamdirektiivi ühise rakendusstrateegia kaudu. Merestrateegia raamdirektiiv on praegu läbivaatamisel¹⁶.

III. KOMISJONI VASTUSED KONTROLLIKOJA SOOVITUSTELE

1. soovitus. Parandada EMSA reostusohu hoiatusvahendite toimimist ja tõhusust

(Soovituse täitmise tähtaeg: 2027)

Komisjon peaks EMSA toetusel:

- (a) andma liikmesriikidele suuniseid võetavate meetmete ja CleanSeaNeti hoiatusteadetega seotud teatamiskohustuste kohta;**

Komisjon **nõustub** selle soovitusega.

Komisjon jätkab EMSA toetusel koostööd liikmesriikidega, eelkõige CleanSeaNeti kasutajarühma foorumil, ning julgustab neid võtma meetmeid ja andma aru CleanSeaNeti hoiatuste suhtes võetud järelmeetmetest (CleanSeaNeti võimalikud avastatud reostusjuhtumid). Koos CleanSeaNeti kasutajarühmaga töötatakse välja CleanSeaNetiga seotud erisuunised. Komisjon avaldab EMSA toetusel suunised, milles sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad aruandluskorra kohta, et liikmesriigid saaksid täita 2027. aastal kehtima hakkavaid aruandluskohustusi.

- (b) töötama välja muid saasteaineid kui naftat käsitlevate hoiatuste tehnoloogia ja metoodika;**

Komisjon **nõustub** selle soovitusega.

Komisjon tõhustab EMSA toetusel CleanSeaNeti toimimist, et selle abil saaks hoiatada liikmesriike enamate saasteaine liikide, nt reovee, prügi ja kaotsiläinud konteinerite eest. See ülesanne on kavandatud osana projektist, mille eesmärk on kohandada EMSA hallatavaid IT-vahendeid, nii et need vastaksid laevade põhjustatud merereostust käsitleva muudetud direktiivi vajadustele. Projekti ajakava on kooskõlas direktiivi ülevõtmise ajaga.

¹⁶ Vt kontrollikoja tähelepanekud 73–91.

(c) hindama EMSA reostushoiatuste usaldusväärsust ja seda, kas liikmesriikide meetmed hoiatusteadetele reageerimiseks on tõhusad.

Komisjon **nõustub** selle soovitusega.

Komisjon jälgib meetmeid, mida liikmesriigid võtavad CleanSeaNeti hoiatustele reageerimiseks, ning annab aru CleanSeaNeti võimalike avastatud, kontrollitud ja kinnitatud reostusjuhtumite arvu kohta. Selleks et analüüsida CleanSeaNeti usaldusväärsust käsitlevat teavet, ristkontrollides seda liikmesriikide teatatud kinnitatud juhtumitega, pidades silmas, et kohapealse kontrolli tõhususe tagamiseks on äärmiselt oluline vaatluse aeg ja kontrollimisel kasutatud vahendite liik. Teave liikmesriikide meetmete tõhususe kohta saadakse, võrreldes, kui palju kontrollitud juhtumeid leidsid kinnitust. Selline analüüs saab toimuda alles pärast seda, kui uued aruandluskohustused muutuvad liikmesriikidele kohustuslikuks, st pärast ülevõtmise tähtaega 2027. aasta juulis. Esialgseid andmeid hoiatuste usaldusväärsuse hindamiseks võib oodata 2027. aasta lõpuks, mil direktiivi ülevõtmisest möödub viis kuud. See teave ei ole täielik, kuna esimene teabe esitamise tähtaeg eelmisel kalendriaastal kinnitatud juhtumite puhul määratud karistuste kohta on 30. juuni 2028.

2. soovitus. Tugevdada seiret liikmesriikide tehtavate ELi direktiivide kohaste kohustuslike kontrollide üle

(Soovituse täitmise tähtaeg: 2028)

Komisjon peaks EMSA toetusel parandama seda, kuidas liikmesriigid annavad aru ELi direktiivides sätestatud nõuetele vastavate kontrollide tegemisest ja karistuste või sanktsioonide määramisest, näiteks kehtestades aruandlustähtajad, aruandlusviisid ja näitajad.

Komisjon **nõustub** selle soovitusega.

Seoses laevade põhjustatud merereostusega loob komisjon EMSA toetusel laevade põhjustatud merereostust käsitleva muudetud direktiivi rakendamiseks uue aruandlusvahendi, et kontrollida, kas liikmesriigid kontrollivad võimalikke juhtumeid ja kohaldavad karistusi juhtudel, kui reostus on kinnitust leidnud ja õigusrikkuja on kindlaks tehtud. Aruanded eelmisel kalendriaastal määratud karistuste kohta tuleb esitada iga aasta 30. juuniks. Komisjon koostab EMSA toetusel aruandevormi ja jagab üldsusega teatavaid laevade põhjustatud reostuse näitajaid. Uusi näitajaid saab jagada alles pärast seda, kui uued aruandluskohustused muutuvad kohustuslikuks, st 2028. aasta lõpuks, kui esimesed aruanded on kättesaadavad.

Sadamariigi kontrolli osas nähakse muudetud direktiiviga ette liikmesriikide inspektorite tõhusam koolitamine, et parandada kontrollide kvaliteeti; samuti kehtestatakse sellega rangem ajavahemik, mille jooksul peavad kontrollivad liikmesriigid saatma oma kontrollaruanded ELi andmebaasi, mis on nüüd 72 tundi.

3. soovitus. ELi rahastatavate projektide laiendamisega seotud küsimuste lahendamiseks võetavad järelmeetmed

(Soovituse täitmise tähtaeg: 2026)

Komisjon peaks koos liikmesriikidega võtma järelmeetmeid projektide laiendamisega seotud küsimustes, mis mõjutavad laevade põhjustatud reostust vähendavaid ELi rahastatavaid projekte.

Komisjon **nõustub** selle soovitusega **osaliselt**.

Nagu kontrollikoda märkis, kasutatakse laevade põhjustatud merereostuse vähendamise projektide rahastamiseks mitmeid ELi rahastamisprogramme. Seevastu ükski ELi rahastamisprogramm ei ole pühendatud üksnes laevade põhjustatud merereostusega tegelemisele. Seepärast tuleb seda soovitust arvesse võtta iga rahastamisprogrammi puhul, mis hõlmab laevade põhjustatud reostuse vähendamise projekte.

Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi ning EMKVF-i raames hallatakse enamikku laevade põhjustatud reostust käsitlevatest projektidest komisjoni ja liikmesriikide vahelises koostöös. Komisjon teeb koostööd liikmesriikidega ja tõstatab EMKVF-i iga-aastastel tulemuslikkuse hindamise koosolekutel alalise punktina laiendamisküsimuse, et soodustada käesoleva kontrollikoja aruande VI lisas nimetatud projektide rahaliste vahendite kasutamist ja laiendamist. Projektide laiendamisega seotud küsimuste hindamine jääb siiski liikmesriikide pädevusse.

Programmi „Euroopa horisont“ raames keskendutakse kestliku sinise majanduse partnerluses üldiselt sellele, et vähendada sinise majanduse mõju mere- ja rannikukeskkonnale. Kuigi partnerlus ei hõlma ühtegi sihtotstarbelist meetet, et tegeleda laevade põhjustatud reostuse küsimusega, „aitab see kaasa väikeseid ja keskmise suurusega laevu ja väikelaevu käsitlevatele uuenduslikele ja kestlikele kontseptsioonidele“, nagu on osutatud 2024. aasta teadusuuringute ja innovatsiooni strateegilises kavas¹⁷. ELi missioon „Meie ookeanide ja veekogude taastamine“ käsitleb ka eesmärgi vähendada ookeanide, merede ja veekogude reostust ning toetada CO₂-neutraalset sinist majandust¹⁸. Kestliku sinise majanduse partnerluse ja ELi missiooni „Meie ookeanide ja veekogude taastamine“ raames võtab komisjon arvesse toetatavate projektide laiendamist mõjutavaid küsimusi, kuna see on osa nende põhieesmärkidest.

Kuna muud laevade põhjustatud reostuse vähendamise projekte hõlmata võivad rahastamisprogrammid on konkreetse ülesehitusega, ei ole komisjonil võimalik kõnealust soovitust nende programmide suhtes rakendada.

4. soovitus. Tõhustada mereala keskkonnaseisundialast aruandlust ja seiret

(Soovituse täitmise tähtaeg: 2027)

Komisjon peaks parandama saasteainete ja mereprügi seire ja aruandluse ühtlustamist, seda nii liikmesriikide vahel kui ka komisjonile esitatava aruandluse puhul. See hõlmab juurdepääsu saamist võrreldavatele alusandmetele, et paremini mõõta merekeskkonna seisundi paranemist.

Komisjon **nõustub** selle soovitusega.

Komisjon on juba teinud liikmesriikidega koostööd, et parandada merestrateegia raamdirektiivi ühise rakendusstrateegia kaudu seire ja aruandluse ühtlustamist. Komisjon jätkab koostööd liikmesriikidega, et olukorda veelgi parandada. Komisjon hindab merestrateegia raamdirektiivi ning võtab hindamisel arvesse ka seire- ja aruandluskohustusi. Komisjon võib esitada ettepanekuid õigusaktide muutmiseks, kuid ei saa siiski mõju hindamise tulemust ette kindlaks määrata. EL on oma teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammide kaudu rahastanud projektide portfelli, mille eesmärk on muu hulgas ühtlustada plastireostuse seiret ja hindamist. Programmi „Euroopa horisont“

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (lk 8)

¹⁸ Meie ookeanide ja veekogude taastamine – Euroopa Komisjon

2025.–2027. aasta strateegilise kava kohaselt on ka vaja tegeleda magevee- ja merevee reostusega allikast mereni ja teostada selle seiret. Komisjon püüab pidevalt tugevdada seost teadusuuringute ning poliitika kujundamise ja rakendamise vahel ning toetab kindlalt projektide tulemuste kasutamist merestrateegia raamdirektiivi rakendamisel.