



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 13. juuli 2023
(OR. en)

2021/0210(COD)

PE-CONS 26/23

TRANS 178
MAR 71
ENV 464
ENER 228
IND 228
COMPET 411
CODEC 789
ECO 36
RECH 168

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2023/...,**

...,

**mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist
meretranspordis 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 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 152, 6.4.2022, lk 145.

² Euroopa Parlamendi 11. juuli 2023. aasta seisukoht [(ELT ...)/(Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata)] ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Meretransport moodustab umbes 75 % liidu väliskaubandusest ja 31 % sisekaubandusest. Liikmesriikide sadamates läheb igal aastal laevale või tuleb laevalt 400 miljonit reisijat, sealhulgas umbes 14 miljonit kruisilaevade puhul. Meretransport on seega liidu transpordisüsteemi oluline osa ja etendab liidu majanduse jaoks olulist rolli. Meretransporditurul valitseb tugev konkurents liidus ja väljaspool seda tegutsevate ettevõtjate vahel, mistõttu on võrdsed võimalused hädavajalikud. Meretranspordituru ja seal tegutsevate ettevõtjate stabiilsus ja heaolu sõltuvad selgest ja ühtlustatud poliitikaraamistikust, mille kohaselt meretranspordiettevõtjad, sadamad ja teised sektori osalised saavad tegutseda võrdsete võimaluste alusel. Turumoonutuste korral on oht, et meretranspordiettevõtjad või sadamad seatakse ebasoodsasse olukorda võrreldes nende meretranspordisektoris või muudes transpordisektorites tegutsevate konkurentidega. See ebasoodne olukord võib omakorda põhjustada meretranspordi konkurentsivõime vähenemist, töökohtade vähenemist ning ühenduste kadumist kodanike ja ettevõtjate jaoks.

- (2) ELi sinise majanduse 2022. aasta aruande kohaselt loodi ELi sinises majanduses 2014. aastal kokku ligikaudu 5,7 miljonit töökohta, millest 3,2 miljonit loodi otsese tööhõive kaudu väljakujunenud sektorites ja 2,5 miljonit loodi vastavate tarneahelate kaudu. Aruandes on lisaks märgitud, et ainuüksi liidu meresadamad lõid 2014. aastal ligikaudu 2,5 miljonit (otsest ja kaudset) töökohta. Sektoripõhine statistika hõlmab sellest töökohtade arvust vaid ligikaudu 0,5 miljonit, sest meresadamad loovad töökohti ja toovad majanduslikku kasu muudes sektorites, nagu logistika ja mereveoteenused. ELi sinise majanduse seitse väljakujunenud sektorit andsid 2019. aastal 183,9 miljardit eurot kogulisandväärtust¹.

¹ Euroopa Komisjon, merendus- ja kalandusajade peadirektoraat, Teadusuuringute Ühiskeskus, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., The EU blue economy report 2022 (ELi sinise majanduse 2022. aasta aruande), Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Vastavalt komisjoni talituste töödokumendile, mis on lisatud komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatisele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“, on meretransport võrreldes teiste transpordiliikidega endiselt kõige süsinikutõhusam transpordiliik tonnkilomeetri kohta. Samal ajal moodustab laevaliiklus Euroopa Majanduspiirkonna sadamatesse või sadamatest umbes 11 % liidu transpordi CO₂ koguheitest ja 3–4 % liidu CO₂ koguheitest. Kui ei võeta täiendavaid meetmeid, siis suureneb meretranspordis CO₂ heide. Kõik liidu majandussektorid peavad aitama vähendada kiiresti kasvuhoonegaaside heidet, et hiljemalt 2050. aastaks oleks netoheide null, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119¹. Seetõttu on hädavajalik, et liit looks asjakohase kava meretranspordisektori kiireks ökoloogiliseks üleminekuks, mis aitaks ka säilitada ja veelgi edendada liidu ülemaailmset juhtpositsiooni roheliste tehnoloogiate, teenuste ja lahenduste vallas ning hoogustaks veelgi seotud väärtusahelates töökohtade loomist, säilitades samal ajal konkurentsivõime.

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

- (4) Selleks et suurendada ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkuleppe¹ (edaspidi „Pariisi kokkulepe“) kohast liidu kliimakohustust, seatakse määruses (EL) 2021/1119 eesmärgiks vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet (heide pärast sidumise mahaarvamist) vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning saavutada hiljemalt 2050. aastaks liidu kliimaneutraalsus. Lisaks on vaja mitmesuguseid täiendavaid poliitikavahendeid, et edendada ja kiirendada säästvalt toodetud taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist, sealhulgas meretranspordisektoris, järgides samal ajal tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet. Hiljemalt 2030. aastal peab toimuma vajaliku tehnoloogia väljaarendamine ja kasutuselevõtt, et pärast seda olla valmis palju kiiremateks muutusteks. Samuti on hädavajalik edendada innovatsiooni ja toetada teadusuuringuid, mis on seotud kujunemisjärgus ja tulevase innovatsiooniga, nagu kujunemisjärgus alternatiivkütused, ökodisain, bioressursipõhised materjalid, tuuleenergiat põhinevad jõuseadmed ja tuuleenergiat põhinev veojõud.

¹ ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.

- (5) Seoses üleminekuga taastuvkütustele ja vähese süsinikuheitega kütustele ning asendusenergiaallikatele on tähtis tagada liidu meretranspordituru nõuetekohane toimimine ja aus konkurents sellel turul seoses laevakütustega, mis moodustavad märkimisväärse osa laevandusettevõtjate ja laeva käitajate kuludest. Seetõttu peaksid poliitikameetmed olema kulutõhusad. Liikmesriikide kütusenõuete erinevused võivad oluliselt mõjutada laeva käitajate majandustulemusi ja avaldada negatiivset mõju konkurentsile turul. Laevanduse rahvusvahelise laadi tõttu võivad laeva käitajad kergesti punkerdada kolmandates riikides ja kanda suurtes kogustes kütust, mis omakorda võib samuti vähendada liidu sadamate konkurentsivõimet võrreldes liiduväliste sadamatega. See olukord võib kaasa tuua kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ja avaldada negatiivset mõju sektori konkurentsivõimele, kui taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kättesaadavusega liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates meresadamates ei kaasne nende kasutamise nõudeid, mida kohaldatakse kõigile liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse meresadamatesse saabuvatele ja nendest väljuvatele laevadele. Käesolevas määruses tuleks seega sätestada meetmed, millega tagatakse, et taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutuselevõtt laevakütuste turul toimub liidu meretransporditurul ausa konkurentsi tingimustes.
- (6) Meretranspordisektoris valitseb tugev rahvusvaheline konkurents. Suured erinevused lipuriikide regulatiivse koormuse vahel on sageli toonud kaasa ebasoovitavaid tavasid, näiteks laevade ümberregistreerimist. Sektori globaalne olemus rõhutab sellise lipust sõltumatu käsituse ja soodsa regulatiivse keskkonna tähtsust, mis aitaks meelitada ligi uusi investeeringuid ning tagada liidu sadamate, laevaomanike ja laeva käitajate konkurentsivõime.

- (7) Selleks et käesolev määrus mõjutaks kõiki tegevusi meretranspordisektoris, tuleks käesolevat määrust kohaldada sellest energiast poole suhtes, mida kasutab laev, mis teeb reise, mis saavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse väljaspoolt liikmesriigi jurisdiktsiooni asuvast sadamast; sellest energiast poole suhtes, mida kasutab laev, mis teeb reise, mis algavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast ja lõpevad väljaspool liikmesriigi jurisdiktsiooni asuvas sadamas; kogu energia suhtes, mida kasutab laev, mis teeb reise, mis saavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast; ning energia suhtes, mida kasutatakse liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamas. Sellise kohaldamisraamistikuga tagatakse käesoleva määruse kohaldamise tulemuslikkus sealhulgas suurendades sellise raamistiku positiivset mõju keskkonnale. See raamistik peaks piirama nõuetest kõrvalehoidmise eesmärgil toimuvate sadamakülastuste ohtu ja ohtu, et tegevus või marsruudid suunatakse väljapoole liitu. Selleks et tagada mereliikluse sujuv toimimine ning vältida moonutusi siseturul, tuleks kõigi liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvate või neist väljuvate reiside suhtes ning laevade viibimise ajal nendes sadamates tagada meretranspordiettevõtjatele ja sadamatele võrdsed võimalused, kohaldades käesolevas määruses sätestatud ühtseid norme.

- (8) On eriti oluline, et komisjon ja liikmesriikide pädevad asutused tagaksid pidevalt, et nende halduskord kajastaks parimaid tavaid, ning et nad võtaksid meetmeid, et tagada järjepidevus, vältida valdkondlike õigusaktide dubleerimist ning lihtsustada käesoleva määruse täitmise tagamist, hoides seeläbi laevaomanike, laeva käitajate, sadamate ja töendajate halduskoormuse võimalikult väiksena.
- (9) Käesolev määrus peaks olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/...¹⁺, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2023/959², Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001³, Euroopa Parlamendi ja

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) 2023/..., milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (ELT L ..., ..., lk ...).

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) sisalduva määruse number ning esitada joonealuses märkuses kõnealuse määruse kuupäev, number, pealkiri ja ELT avaldamisviide.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ning otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.5.2023, lk 134).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

nõukogu määrust (EL) 2018/1999¹ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 98/70/EÜ² seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652³, ning nõukogu direktiiviga, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise liidu raamistik (uuesti sõnastatud), et tagada vajalik õigus- ja investeerimiskindlus. Kooskõla tagaks meretranspordisektori sidusa õigusraamistiku, mis aitab märkimisväärselt suurendada säästvate alternatiivkütuste tootmist, tagab vajaliku taristu kasutuselevõtu ja stimuleerib neid kütuseid kasutavate laevade osakaalu pidevat kasvu.

-
- ¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 663/2009 ja (EÜ) nr 715/2009, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/22/EÜ, 98/70/EÜ, 2009/31/EÜ, 2009/73/EÜ, 2010/31/EL, 2012/27/EL ja 2013/30/EL ning nõukogu direktiive 2009/119/EÜ ja (EL) 2015/652 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 525/2013 (ELT L 328 21.12.2018, lk 1).
- ² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta (ELT L 350 28.12.1998, lk 58).
- ³ Nõukogu 20. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/652, millega kehtestatakse arvutusmeetodid ja aruandlusnõuded vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta (ELT L 107 25.4.2015, lk 26).

- (10) Sadama pidaja ja sadama kasutajad ning muud asjaomased sidusrühmad peaksid vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2017/352¹ artikli 15 lõikele 2 pidama konsultatsioone, et kooskõlastada sadamateenuste kättesaadavust seoses sadamates kavandatud ja kasutuselevõetud alternatiivkütuste tarnimisega ning neid sadamaid külastavatelt laevadelt oodatava nõudlusega.
- (11) Käesolevas määruses sätestatud norme tuleks kohaldada mittediskrimineerival viisil laevade suhtes nende lipuriigist olenemata. Selleks et tagada kooskõla liidu ja rahvusvaheliste meretranspordinormidega ning vähendada halduskoormust, tuleks käesolevat määrust kohaldada üle 5000 kogumahutavusega laevade suhtes, kuid seda ei tuleks kohaldada sõjalaevade, mereväe abilaevade, kalalaevade ja kalatöötlemislaevade, lihtsa ehitusega puitlaevade, mehaanilise jõuajamita laevade ega mitteärilistel eesmärkidel kasutatavate riiklike laevade suhtes. Kuigi laevad kogumahutavusega üle 5000 moodustavad vaid ligikaudu 55 % kõigist laevadest, mis külastavad sadamaid vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757², langeb nende arvele ligikaudu 90 % meretranspordisektori CO₂ heitest. Komisjon peaks olukorda korrapäraselt uuesti hindama, et laiendada käesoleva määruse kohaldamisala ka laevadele, mille kogumahutavus on alla 5000.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantslääbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

- (12) Liikmesriigid, kelle territooriumil ei ole meresadamaid, kellel ei ole akrediteeritud töendajaid ega nende lipu all sõitvaid laevu, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse, ja kes ei ole haldavad riigid käesoleva määruse tähenduses, ei pea võtma meetmeid seoses käesolevas määruses sätestatud vastavate nõuetega seni, kuni need asjaolud esinevad.
- (13) Võttes arvesse käesoleva määruse nõuetele vastavate laevade suuremaid laevanduskulusid, suurendab ülemaailmse meetme puudumine nõuetest kõrvalehoidmise ohtu. Nõuetest kõrvalehoidmiseks tehtavad külastused väljaspool liitu asuvatesse sadamatesse ja ümberlaadimistoimingute üleviimine väljaspool liitu asuvatesse sadamatesse mitte ainult ei vähenda meretranspordi põhjustatavate heitkoguste kulude arvesse võtmisest tulenevat keskkonnakasu, vaid võivad samuti kaasa tuua täiendavaid heitkoguseid, mis tulenevad käesoleva määruse kohaldamisest kõrvalehoidmiseks laevade läbitud lisavahemaast. Sellepärast on asjakohane jätta külastatava sadama kontseptsioonist välja teatavad liiduvälistes sadamates tehtavad peatused. See väljajätmine peaks eelkõige puudutama liidu lähipiirkonnas asuvaid sadamaid, kus nõuetest kõrvalehoidmise risk on kõige suurem. Nõuetest kõrvalehoidvale tegevusele reageerimiseks on proportsionaalne kehtestada kauguspiir 300 meremiili liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast, mis tasakaalustab lisakoormust ja kõrvalehoidmise riski. Lisaks peaks külastatava sadama kontseptsioonist väljajätmine puudutama üksnes konteinerilaevade peatumist teatavates liiduvälistes sadamates, kus konteinerite ümberlaadimine moodustab kõige suurema osa konteinerivedudest. Kui selliste vedude puhul puuduvad leevendusmeetmed, hõlmab nõuetest kõrvalehoidmise risk ka seda, et sõlmsadamateks saavad väljaspool liitu asuvad sadamad, mis süvendab kõrvalehoidmise mõju. Ülemaailmse meetme proportsionaalsuse ja võrdse kohtlemise tagamiseks tuleks võtta arvesse kolmandate riikide meetmeid, mis on samaväärsed käesoleva määrusega.

- (14) Selleks et võtta arvesse saarte eriolukorda, nagu on rõhutatud Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklis 174, ja vajadust säilitada saarte ja liidu perifeersete piirkondade ühendatus liidu keskregioonidega, tuleks võimaldada ajutisi erandeid reise puhul, mida teevad muud reisilaevad kui kruisilaevad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva külastatava sadama ja sama liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sellise külastatava sadama vahel, mis asub saarel, mille püsielanike arv on väiksem kui 200 000.
- (15) Võttes arvesse liidu äärepoolseimate piirkondade iseärasusi ja piiranguid, eelkõige nende kõrvalist asukohta ja saarelist asendit, tuleks eralist tähelepanu pöörata sellele, et tagada nende juurdepääsetavus ja tõhus ühendatus meretranspordi abil. Sellepärast peaks käesoleva määruse kohaldamisalasse jäävate laevade puhul kuuluma käesoleva määruse kohaldamisalasse üksnes pool energiast, mida kasutatakse reisidel, mis algavad äärepoolseimas piirkonnas asuvast külastatavast sadamast või lõpevad seal. Samadel põhjustel tuleks võimaldada ajutisi erandeid reise puhul, mida tehakse kahe äärepoolseimas piirkonnas asuva külastatava sadama vahel, ning seoses energiaga, mida kasutavad laevad viibimise ajal vastavates äärepoolseimates piirkondades asuvates külastatavates sadamates.

- (16) Liikmesriigid, kellel ei ole maismaapiiri ühegi teise liikmesriigiga, on eriti sõltuvad oma mereühendusest ülejäänud liiduga, eelkõige seoses oma kodanike jaoks vajaliku ühendatuse säilitamisega. Sellised liikmesriigid peavad tuginema avaliku teenindamise lepingutele või avaliku teenindamise kohustustele, et saavutada eesmärk säilitada ühendatus reisilaevade abil. Tuleks lubada ajutist erandit, et võimaldada liikmesriikidel tegeleda tungiva vajadusega osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust ning tagada ühendatus ning majanduslik, sotsiaalne ja territoriaalne ühtekuuluvus.
- (17) Lisaks liikmesriikide üldisele võimalusele teha erand muude reisilaevade kui kruisilaevadega tehtavatele reisidele saartele, mille püsielanike arv on väiksem kui 200 000, tuleks lubada sarnast erandit selliste kohalike rannasõitude puhul saartele, mida tehakse avaliku teenindamise lepingu alusel või mille suhtes kohaldatakse avaliku teenindamise kohustust. Liikmesriigid on sõlminud sellised lepingud ja kehtestanud sellised kohustused selleks, et tagada saarepiirkondadega sobiv ja taskukohase hinnaga ühendatus, mida turujõudude abil muidu ei oleks saavutanud. Liikmesriikidel peaks olema õigus teha ajutine erand sellistele oma mandriosa ja sama liikmesriigi saare vahelistele reisilaevadega tehtavatele reisidele, et jätta kehtima tingimused, mille alusel avaliku teenindamise lepingud sõlmiti või avaliku teenindamise kohustused kehtestati, ning tagada asjaomase saare püsiv ühendatus ning majanduslik, sotsiaalne ja territoriaalne ühtekuuluvus.

- (18) Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92¹ artikli 2 punktis 1 on sätestatud, et Ceutas ja Melillas asuvaid sadamaid tuleb käsitada saartel asuvate sadamatena. Kuigi need ei ole oma olemuselt saartel asuvad sadamad, tähendab nende geograafiline asukoht Mandri-Aafrikas ja maismaaühenduste puudumine Hispaaniaga seda, et Mandri-Euroopa ja eelkõige Hispaania suhtes on need sadamad võrreldavad saartel asuvate sadamatega. Seepärast tuleks seoses liikmesriigi mandriosa ja tema jurisdiktsiooni alla kuuluvate saarte vahelise merekabotaaži ajutise erandiga käsitada Ceutat ja Melillat saartel asuvate sadamatena.
- (19) Jääoludes navigeerimine, eelkõige Läänemere põhjapoolsetes osades, ja jääklassiga laevade tehnilised omadused põhjustavad meretranspordile lisakulusid ja käesolev määrus võib neid kulusid veelgi suurendada. Selliseid jääklassiga laevade lisakulusid, mis tulenevad navigeerimisest jääoludes ja laevade tehnilistest omadustest, tuleks leevendada, et tagada võrdsed võimalused. Selleks peaks ettevõtjatel jääklassiga laevade puhul olema lubatud kohaldada pardal kasutatava energia piiratud hulga kohandamist. Lisaks peaks käesolev määrus piiratud aja jooksul võimaldama teha erandi jääoludes navigeerimisel kasutatava täiendava energia osa suhtes teatavatel ajavahemikel, mil jääklassiga laevad puutuvad kokku jääoludes navigeerimise tingimustega. Selleks tuleks kehtestada kontrollitav meetodika, et võimaldada luua seos erandiga hõlmatud energiaosa ja tegelike jääoludes navigeerimise tingimuste vahel. Komisjon peaks seda meetodikat uuesti hindama, eelkõige pidades silmas jääoludes navigeerimise vahemaa ja jääoludes navigeerimisega seotud lisaenergia kohta aru andmiseks vajalike andmete seire usaldusväärsust, pidades silmas selle meetme võimalikku pikendamist.

¹ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7).

- (20) Käesoleva määruse täitmise eest vastutav üksus peaks olema ettevõtja, kes on määratluse järgi laevaomanik või mõni muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest ning on nõustunud üle võtma kõik kohustused ja kogu vastutuse, mis on sätestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelises koodeksis, mida rakendatakse liidus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 336/2006¹. Käesoleva määruse kohane ettevõtja määratlus on kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 2016. aastal kehtestatud üleilmse andmekogumissüsteemiga.
- (21) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtt nõuab kooskõlastatud käsitust, et ühitada pakkumist, nõudlust ja asjakohase jaotustaristu loomist. Kuigi praegune liidu õigusraamistik juba osaliselt käsitleb kütuse tootmist direktiivis (EL) 2018/2001 ning kütuse jaotamist Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL,² on vaja ka vahendit, mis võimaldaks suurendada nõudlust taastuvate ja vähese süsinikuheitega laevakütuste järele.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2006. aasta määrus (EÜ) nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95 (ELT L 64, 4.3.2006, lk 1).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

- (22) Kuigi sellised vahendid nagu süsiniku hinnastamine või tegevuse süsinikumahukusega seotud eesmärgid edendavad energiatõhususe parandamist, ei ole need sobivad, et tuua lühikeses ja keskpikas perspektiivis kaasa märkimisväärt üleminekut taastuvkütustele ja vähese süsinikuheitega kütustele. Seepärast on vaja eriomast regulatiivset käsitust taastuvate ja vähese süsinikuheitega laevakütuste ning asendusenergiaallikate, nagu tuule- või elektrienergia kasutuselevõtu suhtes.
- (23) Poliitiline sekkumine taastuvate ja vähese süsinikuheitega laevakütuste nõudluse ergutamiseks peaks olema eesmärgipõhine ja järgima tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet. Seega tuleks kehtestada piirmäärad pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukusele, ilma et oleks ette nähtud konkreetse kütuse või tehnoloogia kasutamine. Piirmäärad tuleks kehtestada seoses kontrollväärtusega, mis vastab 2020. aastal laevastiku laevade pardal kasutatud energia keskmisele kasvuhoonegaaside heitemahukusele, mis määrati kindlaks määruse (EL) 2015/757 raames kontrollitud ja esitatud andmete ning käesoleva määruse I ja II lisas sätestatud metoodika ja vaikeväärtuste põhjal.

- (24) Edendada tuleks selliste taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste arendamist ja kasutuselevõttu, millel on suur säästvuse ja turuvalmiduse potentsiaal ning innovatsiooni- ja kasvupotentsiaal tulevaste vajaduste rahuldamiseks. See toetab uuenduslike ja konkurentsivõimeliste kütuste turgude loomist ning tagab säästvate laevakütuste piisava pakkumise lühikeses ja pikas perspektiivis, et aidata kaasa liidu transpordi süsinikuheite vähendamise eesmärkide saavutamisele, tugevdades samal ajal liidu pingutusi kõrgetasemelise keskkonnakaitse saavutamiseks. Selleks peaksid sobima säästvad laevakütused, mis on toodetud direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa A ja B osas loetletud lähteainetest, ning sünteetilised laevakütused. Eriti olulised on säästvad laevakütused, mida toodetakse direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainetest, kuna juba lähitulevikus on kättesaadav kõige turuvalmim tehnoloogia selliste laevakütuste tootmiseks, et vähendada meretranspordi süsinikuheidet.

- (25) Maakasutuse kaudne muutus toimub siis, kui biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste tootmiseks kasutatud põllukultuuride kasvatamine asendab traditsioonilise toidu- ja söödakultuuride tootmise. Selline lisanõudlus suurendab maale avaldatavat survet ja võib tuua kaasa põllumajandusmaa laienemise suure süsinikuvaruga maale, nagu metsad, märgalad ja turbaalad, põhjustades täiendavaid kasvuhoonegaaside heiteid ja elurikkuse kadu. Uuringud on näidanud, et selle mõju ulatus sõltub mitmest tegurist, sealhulgas kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine liigist, biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste kasutamisest tuleneva lähteaine lisanõudluse tasemest ning sellest, kui suures ulatuses on suure süsinikuvaruga maa üleilmselt kaitstud. Maakasutuse kaudsest muutusest tingitud kasvuhoonegaaside heite taset ei ole võimalik üheselt kindlaks teha täpsusega, mis on nõutav käesoleva määruse kohaldamiseks vajalike heitekoefitsientide kehtestamiseks. Siiski on tõendeid selle kohta, et kõik lähteainetest toodetud kütused põhjustavad erineval määral maakasutuse kaudset muutumist. Lisaks maakasutuse kaudse muutusega seotud kasvuhoonegaaside heitele, mis võib nullida osaliselt või täielikult üksikute biokütuste, vedelate biokütuste või biomasskütustega saavutatava kasvuhoonegaaside heite vähenemise, ohustab maakasutuse kaudne muutus ka elurikkust. Oht on eriti suur, kui nõudluse märkimisväärse kasvu tõttu tootmine laieneb. Sellest tulenevalt ei tohiks käesoleva määrusega edendada toidu- ja söödakultuuridel põhinevate kütuste kasutamist. Direktiiviga (EL) 2018/2001 juba piiratakse piirmäärade abil selliste biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste tähtsust maantee- ja raudteetranspordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkides, võttes arvesse nende väiksemat keskkonnakasu, väiksemat kasvuhoonegaaside heite vähendamise potentsiaali ja suuremaid säästvusega seotud probleeme.

- (26) Selleks et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning seeläbi soodustada selliste kõige säästvamate ja uuenduslikumate kütusetehnoloogiate turu arengut ja nende kasutuselevõttu, millel on tulevikuvajadustele vastav kasvupotentsiaal, on vaja muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste jaoks spetsiaalset stiimulit. Stiimuli pakkumine on põhjendatud, kuna selliseid kütuseid on võimalik suure potentsiaaliga kasutada laeva punkrikütuste kombinatsioonis, vähendada süsinikuheidet ning võttes arvesse nende hinnangulisi tootmiskulusid lühikeses ja keskpikas perspektiivis. Sünteetilised kütused, mida toodetakse taastuvatest energiaallikatest pärit elektrist ja otse õhust kogutud süsinikust, võimaldavad vähendada heidet fossiilkütustega võrreldes kuni 100 %. Muude säästvate kütuste liikidega võrreldes on neil märkimisväärsed eelised ka tootmisprotsessi ressursitõhususe seisukohast, eelkõige veetarbimise osas. Muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste tootmiskulud on praegu siiski tavapäraste kütuste turuhinnast palju suuremad ja prognooside kohaselt jäävad sellised suuremad kulud keskpikas perspektiivis püsima. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada meetmete kombinatsioon, et toetada muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutuselevõttu, sealhulgas võimalus kasutada kuni 2033. aasta lõpuni „kordajat“, mis võimaldab muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste energiakoguse korrutamist kahega. Lisaks tuleks alates 2034. aastast kohaldada muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste 2 %-list alleesmärki, kui komisjon teatab turuseire alusel, et 2031. aastaks on muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste osakaal käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate laevade kasutatavates laeva punkrikütustes alla 1 %. Sellise muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuseid toetavate meetmete kombinatsiooni eesmärk on anda laeva käitajatele ja kütusetarnijatele märk investeerimisvõimalustest seda liiki taastuva, skaleeritava ja säästva kütuse kasutuselevõtuks, kuna samal ajal seatakse sellega nii lõppeesmärk, millega antakse kütusetarnijatele kindlus seoses tulevase minimaalse nõudlusega, kui antakse ka turule võimalus leida kõige tõhusam viis nõuetega kohaneda. Arvestades, et muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste turg peab veel arenema, sisaldab käesolev määrus kaitsemeetmeid ja paindlikkust seoses erinevate võimalike turuletoomise stsenaariumidega.

- (27) Kuigi muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütustel on suur potentsiaal täita merendussektori süsinikuheite vähendamise vajadusi, võib ka muude kütuste süsinikuheite vähendamise potentsiaal olla võrreldav. Taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutuselevõttu eri sadamates võivad mõjutada tehnoloogia väljakujunemise järk või kättesaadavus merendussektoris. Seepärast on eriti oluline tagada tehnoloogianeutraalsus ja vältida põhjendamatut diskrimineerimist selliste muude kütuste suhtes, millega saavutatakse samasugune kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamine nagu muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste puhul, ning vältida selliseid kütuseid kasutavate laevade karistamist. Seejuures on tähtis juhtida tähelepanu muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste jaoks kehtestatud kasvuhoonegaaside heite vähenemise 70 % lävendile, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1999 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652. Selle lävendi võib saavutada ka muude bioloogilise või sünteetilise päritoluga kütustega, mis ei ole muud kui bioloogilise päritoluga taastuvkütused.

- (28) Meretranspordisektoris on nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste järele praegu väga väike, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest laevakütustest on fossiilset päritolu. Kuna toidu- ja söödakultuuridel põhinevad kütused ei sobi selleks, et aidata kaasa käesoleva määruse eesmärkide saavutamisele, viib selline välistus samuti miinimumini kõik riskid, mis võivad aeglustada transpordisektori süsinikuheite vähendamist, mis muidu võivad tekkida, kui meretranspordis hakatakse kasutama praegu maanteetranspordis kasutatavaid põllukultuuridel põhinevaid biokütuseid. On äärmiselt oluline sellist üleminekut minimeerida, kuna maanteetransport on praegu kõige saastavam transpordisektor ning meretranspordis kasutatakse praegu peamiselt fossiilset päritolu kütuseid. Seepärast on asjakohane vältida toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste potentsiaalselt suure nõudluse tekkimist, soodustades nende kasutamist käesoleva määruse alusel. Kuivõrd kõik toidu- ja söödakultuuridel põhinevad kütused põhjustavad täiendavaid kasvuhoonegaaside heiteid ja elurikkuse vähenemist, tuleks nende kütuste heitekoefitsiente pidada samasugusteks, mis on saadud kõige vähem soositud tootmisviise kasutades.

- (29) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamise ja kasutuselevõttuga seotud pikad ajavahemikud meretranspordis, samuti laevade pikk keskmine eluiga, mis tavaliselt jääb 25 ja 30 aasta vahele, nõuavad kiiret tegutsemist ning selge ja prognoositava pikaajalise õigusraamistiku kehtestamist, et hõlbustada kõigi asjaomaste sidusrühmade planeerimist ja investeeringuid. Selline õigusraamistik hõlbustab uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamist ja kasutuselevõttu meretranspordis ning soodustab sidusrühmade investeeringuid. Õigusraamistikus tuleks samuti kindlaks määrata laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärad kuni 2050. aastani. Piirmäärad peaksid aja jooksul muutuma ambitsioonikamaks, et kajastada eeldatavat tehnoloogia arengut ning taastuvate ja vähese süsinikuheitega laevakütuste tootmise suurenemist.
- (30) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada laeva pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse arvutamise metoodika ja valem. Valem peaks põhinema laevade esitatud kütusekulul ja võtma arvesse tarbitud kütuste asjakohaseid heitekoefitsiente. Metoodikas tuleks arvesse võtta ka selliste asendusenergiaallikate kasutamist nagu tuul ja elekter.
- (31) Selleks et saada terviklikum ülevaade eri energiaallikate keskkonnamõjust, tuleks kütuste kasvuhoonegaaside heidet hinnata nõ allikast pardani (ingl k well-to-wake), võttes arvesse energia tootmise, transpordi, jaotamise ja pardal kasutamise mõju. Selle eesmärk on pakkuda stiimuleid seoses tehnoloogiate ja tootmisviisidega, mille kasvuhoonegaaside heite jalajälg ja tegelik kasu on olemasolevate tavapäraste kütustega võrreldes väiksem.

- (32) Taastuvate ja vähese süsinikuheitega laevakütuste allikast pardani mõju hindamiseks tuleks kasutada vaikimisi või tegelikke ja sertifitseeritud heitekoefitsiente, mis hõlmavad nõ allikast paagini (ingl k well-to-tank) ja nõ paagist pardani (ingl k tank-to-wake) heidet. Käesoleva määruse kohaldamiseks tuleks kasutada üksnes fossiilkütuste allikast paagini vaikimisi heitekoefitsiente ja paagist pardani vaikimisi CO₂ heite koefitsiente.
- (33) Kui seoses uute kasvuhoonegaaside heite vähendamise tehnoloogiatega, nagu süsiniku kogumine pardal, toimub tehnoloogiline edasimineku, peaks komisjon hindama võimalust kajastada selliste tehnoloogiate panust kasvuhoonegaaside otseheite vähendamisse laevade pardal I ja IV lisas sätestatud heitemahukuse ja vastavusbilansi valemite.
- (34) Kõigi olulisimate kasvuhoonegaaside heidete (CO₂, CH₄ ja N₂O) suhtes on vaja terviklikku käsitust, et edendada selliste energiaallikate kasutamist, mis tagavad üldiselt kasvuhoonegaaside heite vähenemise. Selleks et kajastada metaani ja diämmastikoksiidi globaalse soojendamise potentsiaali, tuleks käesolevas määrukses sätestatud piirmäära väljendada „CO₂ ekvivalendina“.
- (35) Taastuvate energiaallikate ja alternatiivsete jõuallikate, nagu tuule- ja päikeseenergia kasutamine vähendab oluliselt laeva üldisest energiakasutusest tingitud kasvuhoonegaaside heitemahukust. See, et neid energiaallikaid on keeruline täpselt mõõta ja kvantifitseerida (katkendlik energiakasutus, otsene jõuülekanne käiturina jne), ei tohiks takistada nende arvestamist laeva üldises energiakasutuses; selleks võib kasutada nende hinnangulist panust laeva vastavusbilanssi.

- (36) Sadamates seisvate laevade tekitatud õhusaaste (vääveloksiidid, lämmastikoksiidid ja tahked osakesed) on rannikualadele ja sadamalinnadele suur probleem. Seepärast tuleks kehtestada konkreetseid ja ranged kohustused, et vähendada heidet, mis pärineb kai äärde sildunud laevadelt.
- (37) Määruses (EL) 2023/...⁺ sätestatud sadamate kohustusega tagada kaldaelektri toide peaks kaasnema käesolevas määruses sätestatud vastav kohustus, mille kohaselt peavad kai äärde sildunud laevad olema ühendatud kaldaelektri toite taristuga, et tagada selle taristu tõhusus ja vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumise ohtu.
- (38) Kaldaelektri toide leevendab laevade tekitatud õhusaastet ja vähendab meretranspordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. Arvestades taastuvate ja fossiilkütusevabade energiaallikate osakaalu suurenemist liidu elektrienergia allikate jaotus, on kaldaelektri toite näol tegemist üha keskkonnahoidlikuma laevadele kättesaadava energiaga. Kuigi direktiiviga 2014/94/EL on hõlmatud ainult kaldaelektri toite ühenduspunkte käsitlev säte, on nõudlus selle tehnoloogia järele ja seega ka selle kasutuselevõtt jäänud piiratuks. Seepärast tuleks kehtestada erinormid, millega antakse luba kasutada kaldaelektri toidet konteinerilaevade ja reisilaevade puhul, kuna need on laevakategooriad, mis määruse (EL) 2015/757 raames 2018. aastal kogutud andmete kohaselt tekitavad kai äärde sildununa kõige rohkem heiteid ühe laeva kohta.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) esitatud määruse number.

- (39) Lisaks kaldaelektri toitele võivad samaväärset keskkonnakasu sadamas pakkuda muud tehnoloogiad. Kui on tõendatud, et alternatiivse tehnoloogia kasutamine on samaväärne kaldaelektri toite kasutamisega, tuleks laev viimase kasutamise kohustusest vabastada.
- (40) Ankruaalal viibivate laevade puhul on testitud erinevaid kaldaelektri toite projekte ja lahendusi, kuid praegu ei ole olemas ühtegi turuvalmis ja skaleeritavat tehnilist lahendust. Sel põhjusel tuleks kaldaelektri toite kasutamise kohustust kohaldada põhimõtteliselt üksnes kai äärde sildunud laevade suhtes. Komisjon peaks olukorda siiski korrapäraselt uuesti hindama, eesmärgiga laiendada seda kohustust ankruaalal viibivatele laevadele, kui selleks vajalik tehnoloogia on piisavalt väljakujunenud. Vahepeal peaks liikmesriikidel olema teatavatel juhtudel lubatud kehtestada kaldaelektri toite kasutamise kohustus ankruaalal viibivatele laevadele, näiteks sadamates, mis on juba varustatud sellise tehnoloogiaga või mis asuvad piirkonnas, kus tuleks vältida igasugust saastet.
- (41) Samuti tuleks teha erandeid kaldaelektri toite kasutamise kohustusest mitmel objektiivsel põhjusel, mida peab kontrollima külastatava sadama liikmesriigi pädev asutus või nõuetekohaselt volitatud üksus, asjakohasel juhul pärast konsulteerimist asjaomaste üksustega. Selliseid erandeid tuleks kohaldada üksnes ohutuse või merel elu päästmise eesmärgil tehtavate plaaniväliste ja mittesüsteematiliste sadamakülastuste puhul, laevade sellise lühiajalise kai äärde sildumise puhul, mis kestab vähem kui kaks tundi, mis on ühenduseks nõutav minimaalne aeg, kaldaelektri toite puudumise või kokkusobimatuse korral, laeva pardal hädaolukordades energiatootmise korral ning hooldus- ja töökorrasoleku testide puhul.

- (42) Sadamate puhul, millele kohalduvad määruse (EL) 2023/...⁺ artiklis 9 sätestatud nõuded, tuleks kaldaelektri toite puudumise või kokkusobimatuse korral kohaldatavaid erandeid piirata pärast seda, kui laevaomaniku ja sadama käitajatel on olnud piisavalt aega vajalike investeeringute tegemiseks, et pakkuda vajalikke stiimuleid kõnealusteks investeeringuteks ja vältida kõlbatut konkurentsi. Laeva käitajad peaksid hoolikalt kavandama oma sadamakülastusi, tagamaks et ajal, mil laevad on kai äärde sildunud, saavad nad oma tegevust ellu viia ilma õhusaasteaineid ja kasvuhooonegaase õhku paiskamata, et kaitsta rannikualade ja sadamalinnade keskkonda. Tuleks ette näha piiratud arv erandeid, mida kohaldatakse kaldaelektri toite puudumise või kokkusobimatuse korral, et võtta arvesse olukordi, kus kaldaäärset elektritoidet ei võimaldatud laeva käitajast sõltumatutel põhjustel. Selleks et vähendada varade kasutuskõlbmatuks muutumise riski, kaldaelektri toite taristu kokkusobimatust pardal ja kai ääres ning alternatiivkütuste nõudluse ja pakkumise tasakaalustamatust, tuleks korraldada asjaomaste sidusrühmade vahelisi sagedasi konsultatsioone, et arutada nõudeid ja tulevasi kavasid ning teha nende kohta otsuseid.
- (43) Määruses (EU) 2023/...⁺ sadamatele kehtestatud kaldaelektri toite pakkumise nõude puhul võetakse arvesse teenindatavate laevade tüüpi ja meresadamate vastavat liiklusmahtu. Nõuet, et laevad peavad olema ühendatud kaldaelektri toitega, ei tuleks kohaldada laevade suhtes, mis külastavad sadamaid, mis ei ole nimetatud määruses sätestatud kaldaelektri toite nõudega hõlmatud, välja arvatud juhul, kui kaldaäärne elektritoidet on sadamasse paigaldatud ja külastatava sadama kai ääres kättesaadav. Sellisel juhul tuleks laevalt nõuda kaldaelektri toitega ühendamist alates 1. jaanuarist 2035.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) esitatud määruse number.

- (44) Võttes arvesse kaldaelektri toite kasutamise positiivset mõju kohalikule õhusaastele ja vajadust stimuleerida selle tehnoloogia kasutuselevõttu lühikeses perspektiivis, tuleks kai ääres seismise ajal tarnitud elektri tootmise süsinikumahukus võrdsustada nulliga. Komisjon peaks nägema ette võimaluse võtta kaldaelektri toite kaudu tarnitud elektriga seotud tegelikku kasvuhoonegaaside heidet arvesse hilisemas etapis.
- (45) Käesoleva määruse rakendamisel tuleks igakülgsest arvesse võtta sadamate erinevaid juhtimismudeleid kogu liidus, eelkõige seoses kohustusega väljastada tunnistus, millega vabastatakse laev kaldaelektri toitega ühendamise kohustusest.
- (46) Sadamate ja laevade käitajate vaheline kooskõlastamine on äärmiselt oluline, et tagada sadamas sujuv ühenduskord kaldaelektri toitega. Laevade käitajad peaksid teavitama külastatavaid sadamaid oma kavatsusest kasutada kaldaelektri toidet ning oma võimsusvajadusest asjaomase sadamakülastuse ajal, eelkõige juhul, kui see ületab selle laevakategooria hinnangulist vajadust.

- (47) Alates 2035. aastast tuleks aruandeperioodil iga laeva kohta piirata selliste erandite arvu, mis on tehtud käesoleva määruse alusel kaldaelektri toitega ühendamise kohustusest ja mida kohaldatakse teatavatel juhtudel, kui laeva ei saa ühendada kaldaelektri toitega. Selleks et tagada laevade õiglane kohtlemine ja võtta arvesse nende tegevusprofiilide erinevusi, peaks erandite arv kajastama asjaomaste laevade sadamakülastuste sagedust, kuid ei tohiks kunagi olla rohkem kui kümne sadamakülastuseni aruandeperioodi kohta. Laeva ei tohiks siiski karistada ja sadamakülastusi ei tohiks arvestada maksimaalsest erandite arvust maha, kui laev on enne sadamasse saabumist taotlenud ühendamist kaldaelektri toitega ja kui sadam või nõuetekohaselt volitatud üksus on selle taotluse rahuldanud, kuid laeva ei ole võimalik kaldaelektri toitega ühendada ning ta suudab tõendada, et ta ei oleks saanud mõistlikult teada, et teda ei oleks olnud võimalik kaldaelektri toitega ühendada.
- (48) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada kindel ja läbipaistev seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem, et teha kindlaks selle sätete järgimine. Sellist süsteemi tuleks kohaldada mittediskrimineerival viisil kõikidele laevadele ja nõuda kolmanda isiku kontrolli, et tagada kõnealuse süsteemi raames esitatud andmete täpsus. Käesoleva määruse eesmärgi saavutamise hõlbustamiseks tuleks käesoleva määruse järgimise kontrollimiseks vajaduse korral kasutada kõiki määruse (EL) 2015/757 kohaldamisel juba esitatud andmeid, et piirata ettevõtjate, tõendajate ja pädevate asutuste halduskoormust.

- (49) Ettevõtjad peaksid vastutama navigeerimise ajal ja kai ääres seisvate laevade pardal kasutatava energia hulga ja liigi seire ning aruandluse eest ning muu asjakohase teabe eest, näiteks teave pardal oleva mootori tüübi või tuuleenergial põhineva veojõu tehnoloogiate olemasolu kohta, et tõendada vastavust käesoleva määrusega sätestatud laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärale. Selleks et hõlbustada ettevõtjatel seire- ja aruandluskohustuste täitmist ning tõendajatel kontrollitoimingute tegemist sarnaselt määrusele (EL) 2015/757, peaksid ettevõtjad kavandatava seiremeetodi dokumenteerima ja esitama seirekavas täiendavad üksikasjad käesoleva määruse kohaldamise kohta. Seirekava, ja kui see on kohaldatav, kõik selle hilisemad muudatused tuleks esitada hindamiseks tõendajale.
- (50) Halduskoormuse piiramiseks tuleks ettevõtjate jaoks luua üks seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem, et rakendada meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamist käsitlevaid liidu õigusakte. Selleks peaks komisjon varsti pärast käesoleva määruse avaldamist uurima käesoleva määruse ja määruse (EL) 2015/757 kooskõla ja nende võimalikku kattumist ning koostama asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku käesoleva määruse või määruse (EL) 2015/757 muutmiseks.

- (51) Kütuste range sertifitseerimine ja seire on eriti tähtis käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks ning selleks, et tagada merendussektoris eeldatavalt kasutusele võetavate taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütustega seotud keskkonnaalane terviklikkus. Sertifitseerimine peaks toimuma läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse teel. Sertifitseerimise hõlbustamiseks ja halduskoormuse piiramiseks tuleks direktiivi (EL) 2018/2001 kohaselt määratletud kütuste, või kui see on kohaldatav, taastuvatest energiaallikatest toodetud gaaside ja maagaasi ning vesiniku siseturge käsitleva liidu õigusakti asjakohaste sätete kohaselt määratletud kütuste sertifitseerimisel lähtuda nimetatud liidu õigusaktides sertifitseerimiseks kehtestatud normidest. Sellist sertifitseerimise käsitlusviisi tuleks kohaldada ka väljaspool liitu punkerdatud kütuste suhtes, mida tuleks käsitada imporditud kütustena, sarnaselt direktiivile (EL) 2018/2001. Kui ettevõtjad kavatsevad nimetatud liidu õigusaktides või käesolevas uues raamistikus sätestatud vaikeväärtustest kõrvale kalduda, tuleks seda teha üksnes juhul, kui väärtusi saab tõendada vabatahtliku kava abil, mis on tunnustatud direktiivi (EL) 2018/2001 alusel, või kui see on kohaldatav, sellise liidu õigusakti alusel, mis käsitleb taastuvatest energiaallikatest toodetud gaaside ja maagaasi ning vesiniku siseturge ning millega kehtestatakse teatavad kasvuhoonegaaside heite vähendamise miinimumlävendid ja nende arvutamise meetoodika (allikast paagini väärtuste puhul).

- (52) Ettevõtjatele tuleks anda võimalus arvutada tegelikud paagist pardani heitekoefitsiendid, mis erinevad II lisas kindlaks määratud heitekoefitsientidest, tingimusel et selline arvutus määratakse kindlaks kooskõlas sama valdkonna tunnustatud rahvusvaheliste standarditega ja et kõnealune standard seda arvutust toetab. Selline paagist pardani heitekoefitsientide arvutamine peaks eelkõige hõlmama energiamuundurite, sealhulgas sisepõlemismootorite, kütuseelementide ja nendega seotud reformimisseadmete, gaasiturbiinide või katelde põletamata kütuse heite laboratoorseid katseid või heite otsest mõõtmist. Kuna tegelikud paagist pardani CO₂ heite koefitsiendid on seotud pigem kütuse koostise kui energiamuunduriga, ei tohiks need erineda II lisas esitatud vaikeväärtustest. Need paagist pardani heitekoefitsiendid, eelkõige sünteetiliste kütuste või biokütuste puhul, tuleks uuesti arvutada üksnes juhul, kui selleks töötatakse välja mõni asjakohane rahvusvaheline standard. Fossiilkütuste põlemisel tekkivate CO₂ heite koefitsientide vaikeväärtustest ei tohiks olla võimalik kõrvale kalduda.

- (53) Kontrollitoiminguid teevad tõendajad. Erapooletuse ja tõhususe 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 765/2008¹. Tõendajatel peaksid olema vahendid ja personal, mis vastavad selle laevastiku suurusele, mille suhtes nad käesoleva määruse alusel kontrollitoiminguid teevad. Kontrollimine peaks tagama ettevõtjate seire ja aruandluse täpsuse ja terviklikkuse ning käesoleva määruse järgimise.
- (54) Tõendajad peaksid ettevõtjate seiratud ja esitatud andmete ja teabe põhjal välja arvutama ning kindlaks määrama laeva pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse ja laeva vastavusbilansi seoses piirmääraga, sealhulgas nõuetele vastavuse ülejäägi või puudujäägi, samuti selle, kas laev on järginud kaldaelektri toite kasutamise kohustust. Selle teabe peaks tõendaja edastama asjaomasele ettevõtjale. Kui tõendaja on sama juriidiline isik kui tõendaja määruse (EL) 2015/757 tähenduses, võib selle teabe edastada koos kõnealuse määruse kohase kontrolliaruandega.

¹ 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).

- (55) Komisjon peaks looma elektroonilise andmebaasi, milles registreeritakse iga laeva tulemusnäitajad ja millega tagatakse nende vastavus käesolevale määrusele (edaspidi „FuelEU andmebaas“), ja tagama selle andmebaasi toimimise. FuelEU andmebaasi tuleks kasutada kõigi kõige olulisemate tegevuste puhul, mis on vajalikud käesolevas määruses sätestatud kohustuste täitmiseks. Selleks et hõlbustada aruannete esitamist ning piirata ettevõtjate, tõendajate ja muude kasutajate halduskoormust, peaks FuelEU andmebaas põhinema olemasoleval THETIS-MRV moodulil või tuleks võimaluse korral välja töötada selle ajakohastatud versioonina. FuelEU andmebaas peaks samuti võimaldama kasutada määruse (EL) 2015/757 kohaldamisel kogutud teavet ja andmeid.
- (56) Käesoleva määruse järgimine sõltub asjaoludest, mis võivad olla ettevõtja kontrolli alt väljas, näiteks kütuse kättesaadavuse või kütuse kvaliteediga seotud küsimused. Seepärast tuleks ettevõtjatele võimaldada paindlikkust nõuetele vastavuse ülejäägi ühest aastast teise ülekandmise või nõuetele vastavuse ülejäägi teatud piires ette laenamise suhtes järgmise aasta ülejäägist. Kaldaelektri toite kai ääres kasutamine on kohaliku õhukvaliteedi jaoks sadamalinnades ja rannikualadel väga oluline ning selle suhtes ei tohiks kohaldada samasuguseid paindlikkussätteid.

- (57) Selleks et vältida tehnoloogilist kinnistumist ja toetada jätkuvalt kõige tulemuslikumate lahenduste kasutuselevõttu, peaks ettevõtjatel olema lubatud eri laevade tulemusnäitajad ühendada. Sel eesmärgil peaks olema võimalik kasutada ühe laeva paremaid tulemusi selleks, et kompenseerida teiste laevade kehvemaid tulemusi, tingimusel et laevade kogumi vastavusbilanss on positiivne. See loob võimaluse premeerida nõuete vajalikust suuremat täitmist ja pakub stiimuleid investeerimiseks arenenumatesse tehnoloogiatesse. Vastavusbilansside ühendamise võimalus peaks jääma vabatahtlikuks ja toimuma asjaomaste ettevõtjate nõusolekul.
- (58) Vastavustunnistus (edaspidi „FuelEU vastavustunnistus“), mille on väljastanud tõendaja, või kui see on kohaldatav, haldava riigi pädev asutus käesoleva määrusega kehtestatud menetluste kohaselt, peaks olema laeva tõend selle kohta, et laev vastab pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmääradele ja täidab kaldaelektri toite kasutamise kohustust. Tõendaja, või kui see on kohaldatav, haldava riigi pädev asutus peaksid FuelEU vastavustunnistuse väljastamise registreerima FuelEU andmebaasis.

- (59) Tõendajad peaksid kindlaks tegema nõuetele mittevastavate sadamakülastuste arvu kooskõlas selgete ja objektiivsete kriteeriumidega, võttes arvesse kogu asjakohast teavet, sealhulgas sadamas viibimise aega, igat liiki tarbitud energia hulka ning mis tahes välistamistingimuste kohaldamist iga käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva sadamakülastuse kohta. Ettevõtjad peaksid selle teabe nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks tõendajatele kättesaadavaks tegema.
- (60) Ilma et see piiraks võimalust täita nõuded paindlikkuse ja laevade vastavusbilansside ühendamist käsitlevate sätete kaudu, tuleks laevade suhtes, mis ei vasta pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmääradele, kohaldada hoiatava mõjuga sanktsiooni, mis on proportsionaalne nõuetele mittevastavuse ulatusega ja kaotab igasuguse nõuetele mittevastavusest tuleneva majandusliku eelise, säilitades seega sektoris võrdsed tingimused (edaspidi „FuelEU sanktsioon“). FuelEU sanktsioon peaks põhinema nende taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kogusel ja kuludel, mida laevad oleksid pidanud kasutama käesoleva määruse nõuete täitmiseks.

- (61) FuelEU sanktsioon tuleks määrata ka iga nõuetele mittevastava sadamakülastuse eest. FuelEU sanktsioon peaks olema proportsionaalne elektri piisaval tasemel kasutamise kuludega, selle mõju peaks heidutama kasutamast saastavamaid energiaallikaid ning see peaks olema esitatud kindla eurodes väljendatud summana, mis on korrutatud kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudluse ja nende tundide koguarvuga, ümardatuna lähima täisarvuni, mille jooksul laev seisis kai ääres kaldaelektri toite nõudeid rikkudes. Kuna liidus puuduvad täpsed andmed kaldaelektri toite tarnimise kulude kohta, peaks see määr põhinema liidu keskmisel mittekodutarbijate elektri hinnal, mis korrutatakse kahega, et hõlmata muid teenuse osutamisega seotud tasusid, sealhulgas liitumiskulusid ja investeeringute tagasiteenimisega seonduvat.
- (62) FuelEU sanktsiooni summade tasumisest saadud ja haldavate riikide kogutud tulu tuleks kasutada selleks, et edendada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste jaotamist ja kasutamist meretranspordisektoris ning aidata meretranspordiettevõtjatel saavutada oma kliima- ja keskkonnanäesmärgid.

- (63) Kuigi ettevõtja peaks jääma vastutavaks käesoleva määruse kohaste seire- ja aruandluskohustuste täitmise ning FuelEU sanktsiooni summade tasumise eest kooskõlas põhimõttega, et saastaja maksab, ja et soodustada puhtamate kütuste kasutuselevõttu, võiks nõuetele vastavuse puudujäägi korral üksus, kes vastutab kütuse ostmise või selliste käitamisega seotud otsuste tegemise eest, mis mõjutavad laeva kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust, olla ettevõtjaga sõlmitud lepingute alusel kohustatud hüvitama või muul viisil kompenseerima ettevõtjale laeva käitamisest tulenevate FuelEU sanktsioonide kulud. Ettevõtja peaks saama lepingu alusel taotleda, et tõendaja arvutaks välja FuelEU sanktsiooni summad, mis vastavad laeva teise üksuse poolt käitamisele aruandeperioodil. Selles kontekstis tuleks laeva käitamise all mõista veetava lasti, marsruudi ja laeva kiiruse kindlaksmääramist. Kuigi ettevõtja peaks jääma vastutavaks käesolevast määrusest tulenevate seire- ja aruandluskohustuste täitmise ning FuelEU sanktsiooni summade tasumise eest, peaks ettevõtjatel ja kütusetarnijatel olema samamoodi võimalik lepingutega kokku leppida vastastikusel kohustuses toota, tarnida ja osta teatavaid kütuseid eelnevalt kindlaks määratud kogustes. Sellistes lepingutes võiks ette näha kütusetarnijate kohustuse hüvitada ettevõtjale sanktsiooni summad juhul, kui kütuseid ei tehtud ettevõtjale kättesaadavaks vastavalt kokkulepitule.

- (64) Käesoleva määrusega seotud kohustuste täitmine tuleks tagada olemasolevate vahenditega, sealhulgas nendega, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2009/16/EÜ¹ ja 2009/21/EÜ². Lisaks peaksid liikmesriigid kehtestama normid käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta. Kehtestatud karistused peaksid olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Selleks et vältida põhjendamatut või topelt karistamist samade rikkumiste eest, ei tohiks sellised karistused dubleerida FuelEU sanktsiooni, mida kohaldatakse juhul, kui laeval on nõuetele vastavuse puudujääk või laev on teinud nõuetele mittevastava sadamakülastuse. Dokument, mis kinnitab laeva vastavust käesoleva määruse nõuetele, tuleks lisada direktiivi 2009/16/EÜ IV lisas osutatud tunnistuste ja dokumentide loetelusse.
- (65) Selleks et vähendada ettevõtjate halduskoormust, peaks käesoleva määruse täitmise järelevalve eest vastutama iga ettevõtja puhul vaid üks liikmesriik. Iga ettevõtjaga seotud haldava riigi kindlaksmääramiseks tuleks kohaldada direktiivi 2003/87/EÜ asjakohaseid sätteid. Haldaval riigil peaks olema lubatud teha täiendavaid järelevalvetoiminguid kahe eelmise aruandeperioodi kohta seoses konkreetse laeva vastavusega käesolevale määrusele ning ta peaks samuti tagama FuelEU sanktsiooni summade õigeaegse tasumise.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 132).

- (66) Võttes arvesse, kui olulised võivad olla tõendajate poolt käesoleva määruse alusel võetud meetmete tagajärjed asjaomaste ettevõtjate jaoks, eelkõige seoses nõuetele mittevastavate sadamakülastuste kindlaksmääramisega, FuelEU sanktsiooni summade arvutamisega ja FuelEU vastavustunnistuse väljastamisest keeldumisega, peaks kõnealustel ettevõtjatel olema õigus taotleda selliste meetmete läbivaatamist selle liikmesriigi pädevalt asutuselt, kus tõendaja on akrediteeritud. Võttes arvesse Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 47 sätestatud õigust tõhusale õiguskaitsevahendile, peaks pädevate asutuste käesoleva määruse alusel tehtud otsuseid saama vaidlustada asjaomase pädeva asutuse liikmesriigi kohtus kooskõlas selle liikmesriigi õigusega.

(67) Selleks et säilitada käesoleva määruse tõhusa toimimise kaudu võrdsed võimalused, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta allikast pardani heitekoefitsientide loetelu, käsitleda teavet muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgi kohta; muuta III lisas sätestatud olemasolevat tabelit, et lisada muud heitevabad tehnoloogiad; kehtestada tõendajate akrediteerimise jaoks täiendavaid meetodeid ja kriteeriume; kohandada FuelEU sanktsiooni tegurit energiakulude arengu põhjal; ning muuta FuelEU sanktsiooni arvulise teguri summat, võttes aluseks liidu elektrienergia keskmiste kulude indekseerimise. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (68) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹. Komisjon peaks võtma arvesse võimalust kasutada määruse (EL) 2015/757 alusel juba kogutud teavet ja andmeid, kui ta kehtestab rakendusaktidega konteinerite ümberlaadimisega tegelevate selliste naabersadamate loetelu, mis ei kuulu külastatavate sadamate mõiste määratluse alla; meretranspordisektoris muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste tootmisvõimsuse ja kättesaadavuse hindamise kriteeriumid ning muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste ja fossiilkütuste hinnaerinevuse teguri arvutamise meetodi; kui see on kohaldatav, muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgi kohaldamise normide täpsema kirjelduse; üksikasjalikud tehnoloogiate aktsepteerimiskriteeriumid ja nende kasutamise viisi kindlaksmääramiseks, et neid saaks käsitada heitevaba tehnoloogiana; laevade esitatava teabe, kui nad kavatsevad ühendada laeva kaldaelektri toitega või kasutada sadamates heitevaba tehnoloogiat ning sellise teabe esitamise korra; standardsete seirekavade vormid, sealhulgas nende ühetaolise kohaldamise tehnilised normid; paagist pardani heitekoefitsientide tõendamiseks kasutatavate rahvusvaheliste standardite ja sertifitseerimise võrdlusaluste loetelu; käesolevas määruses osutatud kontrollitoimingute normide täpsema kirjelduse; normid FuelEU andmebaasile juurdepääsu õiguste kohta ning FuelEU andmebaasi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused; ning FuelEU vastavustunnistuse näidised.

¹ 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).

- (69) Võttes arvesse meretranspordisektori rahvusvahelist mõõdet, tuleks eelistada üleilmset käsitusviisi, mille eesmärk on piirata laevadel kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust, kuna selline käsitusviis oleks suurema kohaldamisala tõttu oluliselt tõhusam. Sellega seoses ja hõlbustamaks rahvusvaheliste normide väljatöötamist IMO, peaks komisjon jagama IMO ja muude asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonidega asjakohast teavet käesoleva määruse rakendamise kohta ning esitama IMO-le asjakohaseid avaldusi, jätkates liidu pingutusi edendada kaugelevaatavaid merendussektori süsinikuheite vähendamise eesmärke rahvusvahelisel tasandil. Kui käesoleva määruse seisukohalt olulistes küsimustes jõutakse kokkuleppele üleilmses käsitusviisis, peaks komisjon käesoleva määruse läbi vaatama, et viia see asjakohasel juhul vastavusse rahvusvaheliste normidega.
- (70) Komisjon peaks tagama meretranspordisektori koostöö- ja parimate tavade vahetamise vahendite rakendamise ja kättesaadavuse, nagu on kindlaks määratud komisjoni talituste töödokumendis „Parema õigusloome suunised“.

- (71) Arvestades, et käesoleva määrusega kaasnevad täiendavad kohanemis- ja halduskulud, tuleks hoolikalt jälgida meretranspordisektori üldist regulatiivset koormust. Selleks peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse käesoleva määruse toimimist. Komisjon peaks selles aruandes hindama, mil määral on käesoleva määruse eesmärgid täidetud ja mil määral see on mõjutanud sektori konkurentsivõimet. Aruanne peaks hõlmama ka käesoleva määruse koostoimet muude asjakohaste liidu õigusaktidega, sealhulgas võimalikku tegevust ja meetmeid, mida on ellu viidud või võetud või võidakse ellu viia või võtta, et vähendada meretranspordisektoris kogukulude survet.

- (72) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ning asendused energiaallikate kasutuselevõttu liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvatel, neis viibivatel ja sellistest sadamatest lahkuvatel laevadel kogu liidus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, vältimata ohtu, et tekivad siseturutõkked ning konkurentsimoonutused sadamate ja merendusettevõtjate seas, küll aga saab seda meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil selliste ühtsete normide kehtestamisega, millega luuakse meretranspordiettevõtjatele majanduslikud stiimulid jätkata oma tegevust takistamatult, täites samal ajal taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamisega seotud kohustusi, 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,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I peatükk

Üldsätted

Artikkel 1

Reguleerimisese ja eesmärk

Käesolevas määruses sätestatakse ühtsed normid, millega kehtestatakse

- a) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse saabuva, seal viibiva või sealt väljuva laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäär ning
- b) kohustus kasutada liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuulavas sadamas kaldaäärset elektritoidet või heiteta tehnoloogiat.

Selle eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja asendused energiaallikate järjepidevat kasutamist meretranspordis kogu liidus kooskõlas eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kogu liidus kliimanetraalsus, tagades samal ajal meretranspordi sujuva toimimise, luues õiguskindluse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ja säästva tehnoloogia kasutuselevõtuks ja vältides siseturu moonutusi.

Artikkel 2
Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 ja mille otstarve on reisijate või kauba vedu ärieesmärkidel, olenemata laeva lipuriigist, seoses
 - a) energiaga, mida kasutatakse nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuulavas külastatavas sadamas;
 - b) kogu energiaga, mida kasutatakse reisel liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külastatavast sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse;
 - c) olenemata punktist b, poole energiaga sellest energiast, mida kasutatakse reisel, mis liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse äärepoolseimas piirkonnas asuvasse külastatavasse sadamasse saabuvad või sealt väljuvad, ning
 - d) poole energiaga sellest energiast, mida kasutatakse reisel, mis liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse saabuvad või sealt väljuvad, kui eelmine või järgmine külastatav sadam kuulub kolmanda riigi jurisdiktsiooni alla.
2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2025 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse konteinerite ümberlaadimisega tegelevate naabersadamate loetelu. Seejärel ajakohastab komisjon kõnealust loetelu hiljemalt iga teise aasta 31. detsembril.

Esimeses lõigus osutatud rakendusaktides loetletakse konteinerite ümberlaadimisega tegelevad naabersadamad, kus 20 jala pikkusel konteineril põhinevas standardühikus väljendatud konteinerite ümberlaadimise osakaal ületab 65 % selle sadama konteinerivedude kogumahust viimase kaheteistkümne kuu jooksul, mille kohta on asjakohased andmed olemas, ja kõnealune sadam asub väljapool liitu, kuid vähem kui 300 meremiili kaugusel liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast.

Osutatud rakendusaktide kohaldamisel loetakse konteinerid ümberlaadimisele kuuluvaks, kui need lossitakse laevalt sadamasse ainsa eesmärgiga need teisele laevale laadida.

Komisjoni koostatud ümberlaadimisega tegelevate naabersadamate loetelu ei sisalda kolmandas riigis asuvaid sadamaid, kus kõnealune kolmas riik kohaldab tegelikult meetmeid, mis on käesoleva määrusega samaväärsed.

Esimeses lõigus osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Liikmesriigid võivad teha lõike 1 punktidest a ja b erandi teatavatele marsruutidele ja sadamatele seoses energiaga, mida kasutavad muud reisilaevad kui kruisilaevad, kui nad teevad reise liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva külastatava sadama ja sama liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sellise külastatava sadama vahel, mis asub saarel, mille püsielanike arv on väiksem kui 200 000, ning seoses energiaga, mida kasutatakse sellel saarel asuvas külastatavas sadamas viibimise ajal. Selliseid erandeid ei kohaldata pärast 31. detsembrit 2029. Enne kõnealuste erandite jõustumist teatavad liikmesriigid nendest komisjonile. Komisjon avaldab erandid *Euroopa Liidu Teatajas*.
4. Liikmesriigid võivad teha lõike 1 punktidest a ja c erandi konkreetsetele marsruutidele ja sadamatele seoses energiaga, mida kasutavad laevad kahe äärepoolseimas piirkonnas asuva külastatava sadama vaheliste reise puhul, ning seoses energiaga, mida kasutatakse nendes äärepoolseimates piirkondades asuvates külastatavates sadamates viibimise ajal. Selliseid erandeid ei kohaldata pärast 31. detsembrit 2029. Enne kõnealuste erandite jõustumist teatavad liikmesriigid nendest komisjonile. Komisjon avaldab erandid *Euroopa Liidu Teatajas*.

5. Liikmesriigid, kes ei jaga maismaapiiri ühegi teise liikmesriigiga, võivad teha lõikest 1 erandi reisilaevadele, mis teevad piiriüleseid reise avaliku teenindamise kohustuste või avaliku teenindamise lepingute alusel teistes liikmesriikides asuvatesse küllastatavatesse sadamatesse. Selliseid erandeid ei kohaldata pärast 31. detsembrit 2029. Enne kõnealuste erandite jõustumist teatavad liikmesriigid nendest komisjonile. Komisjon avaldab erandid *Euroopa Liidu Teatajas*.
6. Liikmesriigid võivad teha lõikest 1 erandi reisilaevadele, mis osutavad mereveoteenuseid määruse (EMÜ) nr 3577/92 tähenduses avaliku teenindamise kohustuste või avaliku teenindamise lepingute alusel ja mis tegutsevad enne ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev] konkreetsetel marsruutidel nende mandriosas asuvate küllastatavate sadamate ja saarel või Ceuta ja Melilla linnades asuvate nende jurisdiktsiooni alla kuuluvate küllastatavate sadamate vahel. Selliseid erandeid ei kohaldata pärast 31. detsembrit 2029. Enne kõnealuste erandite jõustumist teatavad liikmesriigid nendest komisjonile. Komisjon avaldab erandid *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesoleva lõike kohaldamisel käsitatakse Ceuta ja Melilla linna saarel asuvate küllastatavate sadamadena.

7. Käesolevat määrust ei kohaldata sõjalaevade, mereväe abilaevade, kala- ja -töötlemislaevade, lihtsa ehitusega puitlaevade, mehaanilise jõuajamita laevade ega riigi omandis või kasutuses olevate laevade suhtes, mida kasutatakse üksnes mitteärilistel eesmärkidel.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „kasvuhoonegaaside heide“ – süsinikdioksiidi (CO₂), metaani (CH₄) ja diämmastikoksiidi (N₂O) heide atmosfääri;
- 2) „biokütused“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 33 määratletud biokütused;
- 3) „biogaas“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 28 määratletud biogaas;
- 4) „ringlussevõetud süsinikupõhised kütused“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 35 määratletud ringlussevõetud süsinikupõhised kütused;
- 5) „muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütused“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 määratletud muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused;

- 6) „toidu- ja söödakultuurid“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 40 määratletud toidu- ja söödakultuurid;
- 7) „heitevaba tehnoloogia“ – tehnoloogia, mille kasutamisel energia andmiseks ei paiska laevad atmosfääri järgmisi kasvuhoonegaase ega õhusaasteaineid: süsinikdioksiid (CO₂), metaan (CH₄), diämmastikoksiid (N₂O), vääveloksiidid (SO_x), lämmastikoksiidid (NO_x) ja tahked osakesed (PM);
- 8) „asendusenergiaallikad“ – pardal toodetav taastuvenergia või kaldaäärsest elektritoitest saadav elekter;
- 9) „tuuleenergial põhinev veojõud“ – laeva osaliselt või täielikult tuuleenergial põhinev veojõud, mille saamiseks kasutatakse tuuleenergial põhinevaid jõuseadmeid, näiteks rootorpurjed, kerged ülapurjed, kõvad või jäigad purjed, pehmed purjed, imitiivad või turbiinid;
- 10) „külastatav sadam“ – sadam, kus laev peatub kauba lastimiseks või lossimiseks või reisijate pealevõtmiseks või maale laskmiseks, välja arvatud üksnes tankimise, varude täiendamise, meeskonna vahetamise, kuivdokki minemise või laevavõli selle seadmete parandamise eesmärgil tehtavad peatused, abi vajava või ohus oleva laeva peatused sadamas, laevadevaheline reisijate või lasti üleandmine väljaspool sadamaid, üksnes ebasoodsate ilmastikutingimuste eest varjumise või vajaliku otsingu- ja päästetegevuse eesmärgil tehtavad peatused sadamas, ning konteinerilaevade peatused konteinerite ümberlaadimisega tegelevas naabersadamas, mis on loetletud artikli 2 lõike 2 kohaselt vastu võetud rakendusaktis;
- 11) „reis“ – määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis c määratletud reis;

- 12) „äärepoolseim piirkond“ – ELi toimimise lepingu artiklis 349 osutatud territoorium;
- 13) „ettevõtja“ – laevaomanik või mõni muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest ning on nõustunud üle võtma kõik kohustused ja kogu vastutuse, mis on sätestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelises koodeksis;
- 14) „kogumahutavus“ – määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis e määratletud kogumahutavus;
- 15) „kai ääres seisev laev“ – määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis n määratletud kai ääres seisev laev;
- 16) „ankrualal viibiv laev“ – kai ääres seisev laev, mis ei ole kai äärde sildunud;
- 17) „pardal kasutatav energia“ – megadžaulides (MJ) väljendatud energiahulk, mida laev kasutab käitursüsteemi jaoks ja pardal olevate seadmete käitamiseks merel või kai ääres;
- 18) „allikast pardani“ – heite arvutamise meetod, milles võetakse arvesse energia tootmise, transpordi, jaotamise ja pardal kasutamise mõju kasvuhoonegaaside heitele, sealhulgas põlemise ajal;

- 19) „pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukus“ – kasvuhoonegaaside heite kogus väljendatuna CO₂ ekvivalendi grammides, mis on kindlaks määratud allikast pardani meetodi alusel pardal kasutatava energia MJ kohta;
- 20) „heitekoefitsient“ – kasvuhoonegaasi keskmine heitemäär võrreldes lähtevoo tegevusandmetega, eeldades täielikku oksüdeerumist põlemisel ja täielikku muundumist kõigi teiste keemiliste reaktsioonide puhul;
- 21) „jääklass“ – laevale lipuriigi pädeva asutuse või selle riigi tunnustatud organisatsiooni antud tähis, mis näitab, et laev on projekteeritud navigeerimiseks merejää oludes;
- 22) „jääserv“ – lahtise mere ja igasuguse merejää (kinnis- või ajujää) vaheline piiriala teataval ajahetkel, nagu see on kindlaks määratud Maailma Meteoroloogiaorganisatsiooni 2014. aasta märtsis avaldatud merejää nomenklatuuri punktis 4.4.8;
- 23) „jääoludes navigeerimine“ – jääklassiga laeva navigeerimine jääserva jääval merealal;
- 24) „kaldaäärne elektritoide“ – süsteem, mille abil varustatakse elektriga kai ääres seisvaid laevu madal- või kõrgepingelise vahelduv- või alalisvooluga, sealhulgas laeval ja sadamas olevad seadmed, kui nad toidavad vahetult laeva peajaotuskilpi, varustades energiaga laeval olevaid eluruume, teeninduspunkte või laadides akusid;

- 25) „elektrienergia nõudlus kai ääres“ – kai ääres seisva laeva nõudlus elektrienergia järele, et rahuldada laeva pardal kõik elektripõhised energiavajadused;
- 26) „kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudlus“ – kai ääres seisva laeva elektrienergia kogunõudluse kõrgeim väärtus, mida väljendatakse kilovattides ning mis hõlmab laeval olevate eluruumide ja lastikäitlemise koormust;
- 27) „tõendaja“ – kontrollitoiminguid tegev juriidiline isik, kelle riiklik akrediteerimisasutus on akrediteerinud vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008 ja käesolevale määrusele;
- 28) „FuelEU vastavustunnistus“ – tõendaja poolt ettevõtjale konkreetse laeva kohta antud dokument, mis kinnitab, et kõnealune laev on täitnud teatava aruandeperioodi jooksul käesoleva määruse nõudeid;
- 29) „reisilaev“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/802¹ artikli 2 punktis i määratletud reisilaev;
- 30) „kruisilaev“ – lastitekita reisilaev, mis on eranditult projekteeritud reisijate veoks ärieesmärkidel ja pakub merereisi ajal ööbimisega majutust;
- 31) „konteinerilaev“ – laev, mis on projekteeritud üksnes konteinerite veoks lastiruumis ja tekil;

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes (ELT L 132, 21.5.2016, lk 58).

- 32) „nõuetele mittevastav sadamakülastus“ – sadamakülastus, mille jooksul laev ei vasta artikli 6 lõike 1 nõuetele ning mille suhtes ei kohaldata ühtegi artikli 6 lõikes 5 sätestatud erandit;
- 33) „kõige vähem soositud tootmisviis“ – kõige rohkem süsinikuheidet tekitav tootmisviis, mida kasutatakse konkreetse kütuse puhul;
- 34) „CO₂ ekvivalent“ – mõõtühik, mida kasutatakse CO₂, CH₄ ja N₂O heite arvutamiseks nende globaalse soojendamise potentsiaali põhjal, teisendades CH₄ ja N₂O kogused samaväärseks CO₂ kogusega, millel on samasugune globaalse soojendamise potentsiaal;
- 35) „vastavusbilanss“ – laeva pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärade ületäitmise või alatäitmise näitaja või muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärk, mis arvutatakse vastavalt IV lisa A osale;
- 36) „nõuetele vastavuse ülejääk“ – positiivse väärtusega vastavusbilanss;
- 37) „nõuetele vastavuse puudujääk“ – negatiivse väärtusega vastavusbilanss;
- 38) „laevade kogumi vastavusbilanss“ – kõigi kogumisse kuuluvate laevade nõuetele vastavuse bilansside summa;

- 39) „sadama pidaja“ – määruse (EL) 2017/352 artikli 2 punktis 5 määratletud sadama pidaja;
- 40) „haldav riik“ – liikmesriik, mis on määratud direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3 punkti y kohaldamisel ettevõtjale käesoleva määruse tähenduses, ilma et see piiraks vastutava pädeva asutuse määramist asjaomases liikmesriigis;
- 41) „aruandeperiood“ – ajavahemik 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini aastal, mille jooksul jälgitakse ja salvestatakse käesolevas määruses osutatud teavet, kusjuures kahel eri kalendriaastal algava ja lõppeva reisi korral arvestatakse asjakohased andmed asjaomase kalendriaasta alla;
- 42) „kontrolliperiood“ – vahetult aruandeperioodile järgnev kalendriaasta.

II peatükk

Nõuded laevade pardal kasutatavale energiale

Artikkel 4

Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäär

1. Aruandeperioodil laeva pardal kasutatava energia aasta keskmine kasvuhoonegaaside heitemahukus ei tohi ületada lõikes 2 sätestatud piirmäära.
2. Lõikes 1 osutatud piirmäära arvutamiseks vähendatakse kontrollväärtust 91,16 grammi CO₂ ekvivalenti MJ kohta järgmise protsendi võrra:
 - 2 % alates 1. jaanuarist 2025;
 - 6 % alates 1. jaanuarist 2030;
 - 14,5 % alates 1. jaanuarist 2035;
 - 31 % alates 1. jaanuarist 2040;
 - 62 % alates 1. jaanuarist 2045;
 - 80 % alates 1. jaanuarist 2050.

3. Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukus arvutatakse kasvuhoonegaaside heite kogusena energiaühiku kohta vastavalt I lisa sätestatud metoodikale.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 28 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks, et lisada võimalike uute energiaallikatega seotud allikast pardani heitekoefitsiente või kohandada olemasolevaid heitekoefitsiente, et tagada kooskõla tulevaste rahvusvaheliste standardite või liidu õigusaktidega energeetika valdkonnas parimate kättesaadavate teaduslike ja tehniliste teadmiste kohaselt.

Artikkel 5

Muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamine

1. Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse arvutamiseks võib 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2033 kasutada kordajat „2“, et premeerida laeva muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise eest. Heitemahukuse arvutamise meetod on sätestatud I lisa.
2. Komisjon seirab, arvutab ja avaldab igal aastal artiklis 19 osutatud FuelEU andmebaasi salvestatud andmete põhjal hiljemalt 18 kuu jooksul pärast iga aruandeperioodi lõppu muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste osakaalu käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate laevade pardal kasutatavast aastasest energiast.

3. Kui lõikes 2 osutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste osakaal aruandeperioodil 2031 on väiksem kui 1 %, kohaldatakse selliste kütuste suhtes alates 1. jaanuarist 2034 laeva pardal kasutatava aastase energia puhul 2 % suurust alleesmärki, kui lõikest 5 ei tulene teisiti.
4. Lõiget 3 ei kohaldata, kui lõikes 2 sätestatud ja enne 1. jaanuari 2033 kättesaadavatest seiretulemustest selgub, et lõikes 2 osutatud osakaal on suurem kui 2 %.
5. Kui lõikes 2 osutatud seire alusel ja pärast komisjoni hindamist on tõendeid selle kohta, et merendussektori jaoks ei ole piisavalt muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste tootmisvõimsust ja kättesaadavust, et kõnealuste kütuste geograafiline jaotus on ebaühtlane või nende hind liiga kõrge, siis lõikes 3 sätestatud alleesmärki ei kohaldata.
6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles täpsustatakse lõikes 5 sätestatud hindamise kriteeriumid ning IV lisa B osa tabeli lahtris 14 kasutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste ja fossiilkütuste hinnaerinevuse teguri arvutamise meetod. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 28 vastu delegeeritud õigusakte, millega
 - a) täiendatakse käesoleva artikli lõiget 5 täiendavate üksikasjadega;
 - b) teavitatakse käesoleva artikli lõikes 3 osutatud alleesmärgi kohaldamata jätmisest tulenevalt käesoleva artikli lõikes 2 osutatud seirest või käesoleva artikli lõikes 5 osutatud hindamisest.

8. Kui kohaldatakse käesoleva artikli lõikes 3 osutatud alleesmärki, võtab komisjon 31. detsembriks 2033 vastu rakendusaktid, et täpsustada käesoleva artikli lõike 3 kohaldamise reegleid seoses järgmisega:

- a) artiklis 16 osutatud kontroll ja arvutamine;
- b) artiklites 20 ja 21 sätestatud kohaldatavad paindlikkuse mehhanismid;
- c) artiklis 23 ja IV lisas osutatud kohaldatavad FuelEU sanktsiooni.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

9. Kui see on asjakohane, ei kohaldata käesoleva artikli lõikes 3 osutatud alleesmärki laeva suhtes, mille puhul on tõendatud, et sama osakaal pardal kasutatavast aastasest energiast saavutatakse muudest kütustest, mis võimaldavad samaväärset kasvuhoonegaaside heite vähenemist ja mis on sertifitseeritud vastavalt käesoleva määruse artiklile 10, välja arvatud biokütused, millele on osutatud direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas.

10. Käesolevat artiklit ei kohaldata sellise osakaalu suhtes laevade pardal kasutatavast aastasest energiast, mis saadakse kaldaäärsest elektritoitest.

Artikkel 6

Nullheitega seotud lisanõuded kai ääres kasutatavale energiale

1. Alates 1. jaanuarist 2030 ühendatakse laev, mis on sildunud kai äärde määruse (EL) 2023/...⁺ artikliga 9 hõlmatud ja liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluv asjatundlik sadamas, kaldaelektri toitega ning seda kasutatakse laeva kogu elektrienergia nõudluse rahuldamiseks kai ääres seismise ajal.
2. Alates 1. jaanuarist 2035 ühendatakse laev, mis on sildunud kai äärde külastatavas sadamas, mis ei ole hõlmatud määruse (EL) 2023/...⁺ artikliga 9, kuid mis kuulub liikmesriigi jurisdiktsiooni alla ja mille kai on varustatud kättesaadava kaldaelektri toitega, kõnealuse kaldaelektri toitega, mida kasutatakse laeva kogu elektrienergia nõudluse rahuldamiseks kai ääres seismise ajal.
3. Alates 1. jaanuarist 2030 ja kuni 31. detsembrini 2034 ning pärast konsulteerimist asjaomaste sidusrühmadega, sealhulgas asjakohasel juhul sadama pidajaga, võib liikmesriik otsustada, et laev, mis on sildunud kai äärde tema jurisdiktsiooni alla kuuluv asjatundlik sadamas, mis ei ole hõlmatud määruse (EL) 2023/...⁺ artikliga 9, või sellise sadama teatavates osades, ühendatakse kaldaelektri toitega, mida kasutatakse laeva kogu elektrienergia nõudluse rahuldamiseks kai ääres seismise ajal. Liikmesriik teavitab komisjoni kõnealuse nõude kehtestamise otsusest üks aasta enne selle kohaldamist. Kõnealust otsust kohaldatakse alates aruandeperioodi algusest. Komisjon avaldab teabe *Euroopa Liidu Teatajas* ja teeb avalikkusele kättesaadavaks asjaomaste sadamate ajakohastatud loetelu. Loetelu peab olema kergesti kättesaadav.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) esitatud määruse number.

4. Lõikeid 1, 2 ja 3 kohaldatakse
- a) konteinerilaevadele,
 - b) reisilaevadele.
5. Lõikeid 1, 2 ja 3 ei kohaldata laevade suhtes,
- a) mis on sildunud kai äärde vähem kui kaks tundi, arvutatuna saabumise ja väljumise aja alusel, mida seiratakse ja registreeritakse vastavalt artiklile 15;
 - b) mis kasutavad kai äärde sildumise ajal kogu elektrienergia nõudluse rahuldamiseks kai ääres seismise ajal heitevaba tehnoloogiat, mis vastab sellise tehnoloogia üldnõuetele, mis on sätestatud III lisas ning loetletud ja täpsustatud käesoleva artikli lõigete 6 ja 7 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides;
 - c) mis laevast sõltumatute ettenägematute asjaolude tõttu peavad tegema plaanivälise ja mittesüsteemilise sadamakülastuse ohutuse või merel elu päästmise eesmärgil, välja arvatud artikli 3 punkti 10 alusel juba välja arvatud asjaolud;
 - d) mida ei saa ühendada kaldaelektri toitega, kuna sadamas ei ole võimalik kasutada kaldaelektri toite ühenduspunkte;
 - e) mida ei saa ühendada kaldaelektri toitega, kui erandkorras on ohus elektrivõrgu stabiilsus, sest kaldaäärset elektritoidet ei ole piisavalt, et rahuldada laeva elektrienergia nõudlus kai ääres seismise ajal;

- f) mida ei saa ühendada kaldaelektri toitega, kuna sadamas paiknev kaldarajatis ei ühildu pardal olevate kaldaelektri toitega ühendamise seadmetega, tingimusel et pardal olevad kaldaelektri toitega ühendamise seadmed on sertifitseeritud kooskõlas määruse (EL) 2023/...⁺ II lisas sätestatud merelaevade kaldaelektri toitega ühendamise süsteemide tehnilistele kirjeldustega;
 - g) mis vajavad piiratud aja jooksul energia tootmist pardal hädaolukordades, mis kujutavad otsest ohtu elule, laevale, keskkonnale või muul vääramatu jõu põhjusel;
 - h) mis vajavad kaldaelektri toitega ühendatuna ja rangelt vajalikuga piirduva aja jooksul energia tootmist pardal hoolduskatsete jaoks või toimivuskatsete läbiviimiseks ülevaatus või kontrolli tegeva pädeva asutuse ametniku või tunnustatud organisatsiooni esindaja taotlusel.
6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 28 vastu delegeeritud õigusakte ja neid korrapäraselt ajakohastada, et muuta III lisas esitatud mitteammendavat tabelit ja lisada muud heitevaba tehnoloogiat artikli 3 punkti 7 tähenduses.
7. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, et kehtestada üksikasjalikud aktsepteerimiskriteeriumid, sealhulgas määrata kindlaks süsteemipiirid ja sertifitseerimisnõuded, mida käsitatakse III lisas ja selle edasistes ajakohastatud versioonides sätestatud heitevaba tehnoloogia üldnõuetele vastavatena.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) esitatud määruse number.

III lisas esitatud olemasoleva tehnoloogia loetelu puhul võetakse rakendusaktid, kui need on kohaldatavad, vastu 30. juuniks 2024. Uue tehnoloogia puhul võetakse rakendusaktid vastu põhjendamatult viivitusega, kui III lisas osutatud muu tehnoloogia muutub kättesaadavaks.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

8. Enne sadamasse sisenemist teavitavad laevad külastatava sadama liikmesriigi pädevat asutust või muud nõuetekohaselt volitatud üksust oma kavatsusest ühendada laev kaldaelektri toitega või kavatsusest kasutada heitevaba tehnoloogiat vastavalt lõike 5 punktile b. Kui laev kavatakse ühendada kaldaelektri toitega, tuleb ära märkida ka elektrikogus, mida sadamakülastuse ajal eeldatavasti vajatakse.

Kui saadakse esimeses lõigus osutatud teave selle kohta, et laev ühendatakse kaldaelektri toitega, kinnitab külastatava sadama liikmesriigi pädev asutus või muu nõuetekohaselt volitatud üksus laevale, kas ühendus kaldaelektri toitega on kättesaadav.

Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles täpsustatakse kooskõlas esimese ja teise lõiguga esitatav teave ja teabe esitamise kord. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

9. Külastatava sadama liikmesriigi pädev asutus või muu nõuetekohaselt volitatud üksus, olles asjakohasel juhul konsulteerinud sadama pidajaga, määrab kindlaks ja registreerib FuelEU andmebaasis viivitamata järgmise teabe:
- a) lõikes 5 sätestatud erandi kohaldamine;
 - b) laeva mittevastavus lõigetes 1, 2 ja 3 sätestatud nõuetele, kui ei kohaldata ühtegi lõikes 5 sätestatud erandit.
10. Alates 1. jaanuarist 2035 on sadamates, mille suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2023/...⁺ artikli 9 nõudeid, võimalik kohaldada lõike 5 punktides d, e ja f sätestatud erandeid üksnes maksimaalse arvu sadamakülastuste suhtes, mis vastab 10 %-le aruandeperioodil toimunud laeva sadamakülastuste koguarvust, ümardatuna lähima täisarvuni, kui see on asjakohane, või maksimaalselt kümne sadamakülastuse suhtes asjaomasel aruandeperioodil, olenevalt sellest, kumb on väiksem.

Sadamakülastust ei arvestata käesoleva sätte järgimise eesmärgil, kui ettevõtja tõendab lõikes 8 sätestatud teabevahetuse alusel, et ta ei oleks saanud mõistlikult teada, et laeva ei olnud võimalik mõnel lõike 5 punktides d, e või f osutatud põhjusel kaldaelektri toitega ühendada.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) esitatud määruse number.

11. Liikmesriik võib otsustada, et tema jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas või sadama teatavates osades kehtivad ankruaalal viibivatele konteinerilaevadele või reisilaevadele samasugused kohustused, nagu on käesolevas määruses kehtestatud kai äärde sildunud laevadele. Liikmesriik teavitab komisjoni kõnealuse nõude kehtestamise otsusest üks aasta enne selle kohaldamist. Kõnealust otsust kohaldatakse alates aruandeperioodi algusest. Komisjon avaldab teabe Euroopa Liidu Teatajas ja teeb avalikkusele kättesaadavaks asjaomaste sadamate ajakohastatud loetelu. Loetelu peab olema kergesti kättesaadav.

III peatükk

Ühised põhimõtted ja sertifitseerimine

Artikkel 7

Seire ja aruandluse ühised põhimõtted

1. Kooskõlas artiklitega 8, 9 ja 10 teevad ettevõtjad aruandeperioodil iga oma laeva puudutavate andmete üle seiret ja esitavad sellekohase aruande. Ettevõtjad viivad kõnealuse seire ja aruandluse läbi kõikides liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates sadamates ning kõikide artikli 2 lõikes 1 osutatud reise kohta.

2. Seire ja aruandlus peavad olema täielikud ning hõlmama laeva pardal kasutatavat energiat igal ajal, nii merel kui ka kai ääres seismisel. Ettevõtjad rakendavad sobivaid meetmeid, et vältida aruandeperioodil andmelünkade tekkimist.
3. Seire ja aruandlus peavad olema järjepidevad ja ajas võrreldavad. Selleks kasutavad ettevõtjad samu seiremeetodeid ja andmekogumeid, mida võib muuta, kui tõendaja on muudatusi hinnanud. Ettevõtjad tagavad põhjendatud kindlusega seire- ja aruandekohustuse alla kuuluvate andmete tervikluse.
4. Ettevõtjad koguvad, analüüsivad ja säilitavad vähemalt viie aasta jooksul kõiki seireandmeid ja dokumente, sealhulgas kasutatud eeldusi, võrdlusaluseid, heitekoefitsiente ja kütusemahuti saatelehti, mida on täidetud kooskõlas I lisaga, samuti tegevusandmeid ja muud teavet, mis on vajalik käesoleva määruse täitmise kontrollimiseks, tehes seda läbipaistvalt ja täpselt paberil või elektrooniliselt, et tõendaja saaks määrata kindlaks laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse.
5. Käesoleva määruse artiklites 8, 9, 10 ja 15 sätestatud seire- ja aruandlustegevuse puhul kasutatakse asjakohasel juhul määruse (EL) 2015/757 kohaldamiseks kogutud teavet ja andmeid.

Artikkel 8

Seirekava

1. Ettevõtjad esitavad tõendajatele 31. augustiks 2024 seirekava iga oma laeva kohta, näidates ära meetodi, mis on valitud I lisas sätestatud meetodite hulgast laeva pardal kasutatava energia hulga, liigi ja heitekoefitsiendi ning muu asjakohase teabe seireks ja aruandluseks.
2. Käesoleva määruse kohaldamisalasse esimest korda pärast 31. augustit 2024 kuuluvate laevade kohta esitavad ettevõtjad tõendajale seirekava ilma põhjendamatu viivituse ja mitte hiljem kui kahe kuu jooksul pärast seda, kui laev on külastanud esimest korda liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvat sadamat.
3. Seirekava koosneb täielikust ja läbipaistvast dokumentatsioonist ning sisaldab vähemalt järgmist:
 - a) laeva identifitseerimisandmed ja tüüp, sealhulgas nimi, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) identifitseerimisnumber, registreerimis- või kodusadam ning laevaomaniku nimi;
 - b) ettevõtja nimi ning kontaktisiku aadress, telefon ja e-posti aadress;

- c) pardale paigaldatud energiamuundamissüsteemide kirjeldus ja seotud võimsus megavattides (MW);
- d) artikli 6 lõike 4 punktis b osutatud laevade puhul selliste seadmete standardite ja omaduste kirjeldus, mis võimaldavad ühendada laeva kaldaelektri toitega või heitevaba tehnoloogiaga;
- e) kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudluse väärtus, nagu on ette nähtud selle elektrikoormuse bilansis või elektrikoormuse uuringus, mida on kasutatud vastavuse tõendamiseks inimelude ohutust merel käsitleva rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) peatüki II-1 reeglitele 40 ja 41, nagu selle on heaks kiitnud lipuriigi ametiasutus või tunnustatud organisatsioon, nagu on määratletud IMO tunnustatud organisatsioonide koodeksis, mis on vastu võetud resolutsioonidega MEPC.237(65) ja MSC.349(92); kui laeval ei ole võimalik seda väärtust esitada, loetakse väärtuseks 25 % laeva peamootorite kestva koormuse maksimaalsest väljundvõimsusest, mis on kindlaks määratud rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOLi konventsioon) alusel välja antud EIAPP sertifikaadis, või kui mootorite puhul ei nõuta EIAPP sertifikaadi olemasolu, siis mootorite nimivõimsusest;
- f) selliste energiaallikate kirjeldus, mis on ette nähtud kasutamiseks pardal navigeerimise ajal ja kai ääres seismisel, et vastata artiklites 4 ja 6 sätestatud nõuetele;

- g) selliste menetluste kirjeldus, mida kasutatakse laeva kütusekulu ning asendusenergiaallikate või heitevaba tehnoloogia abil saadud energia seireks;
- h) selliste menetluste kirjeldus, mida kasutatakse pardal kasutatava energia allikast paagini ja paagist pardani heitekoefitsientide seireks ja aruandluseks kooskõlas artikliga 10 ning I ja II lisas osutatud meetoditega;
- i) reise loendi täielikkuse seire menetluste kirjeldus;
- j) selliste menetluste kirjeldus, mida kasutatakse reisiga seotud tegevusandmete kindlaksmääramisel, sealhulgas menetlused, vastutusalad, valemid ja andmeallikad, mille abil määratakse kindlaks ja registreeritakse lähte- ja sihtsadama vahel merel veedetud aeg ning kai ääres seismise aeg;
- k) aruandeperioodil seirekavas sisalduvate andmete ajakohastamiseks kasutatavate menetluste, süsteemide ja vastutusalade kirjeldus;
- l) andmelünkade täitmiseks või vigaste andmete tuvastamiseks ja parandamiseks kasutatavate asendusandmete kindlaksmääramise meetodi kirjeldus;
- m) läbivaatusdokument, milles jäädvustatakse kõik läbivaatuse üksikasjad;

- n) kui ettevõtja taotleb laeva jääklassi tõttu kasutatava lisaenergia väljaarvamist IV lisas sätestatud laeva vastavusbilansi arvutamisest, teave laeva jääklassi kohta;
 - o) kui ettevõtja taotleb jääoludes navigeerimise tõttu kasutatava lisaenergia väljaarvamist IV lisas sätestatud laeva vastavusbilansi arvutamisest, teave laeva jääklassi kohta ja kontrollitava menetluse kirjeldus, mida kasutatakse kogu reisi jooksul läbitud vahemaa ning jääoludes navigeerimisel läbitud vahemaa, jääoludesse sisenemise ja sealt väljumise kuupäeva, kellaaja ja asukoha ning jääoludes sõitmise kütusekulu seireks;
 - p) tuuleenergial põhineva veojõuga varustatud laeva puhul pardale paigaldatud tuuleenergial põhinevate jõuseadmete kirjeldus ning I lisas kindlaks määratud P_{Wind} ja P_{Prop} väärtused.
4. Ettevõtjad kasutavad standardseid seirekava vorme. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles määratakse kindlaks need vormid, sealhulgas nende ühtse kohaldamise tehnilised reeglid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 9
Seirekava muudatused

1. Ettevõtjad kontrollivad regulaarselt ja vähemalt kord aastas, kas laeva seirekava vastab laeva tüübi ja talitluse eripäradele ning kas selles sisalduvaid andmeid on võimalik täiendada, parandada või ajakohastada.
2. Ettevõtjad muudavad seirekava põhjendamatult viivitusega järgmistel juhtudel:
 - a) vahetub ettevõtja;
 - b) võetakse kasutusse uued energiamuundamissüsteemid, uut liiki energia, uued süsteemid kaldaelektriga ühendamiseks või uued asenduseenergiaallikad või uus heitevaba tehnoloogia;
 - c) muutub andmete kättesaadavus uut tüüpi mõõteseadmete, uute proovivõtu- või analüüsimeetodite tõttu või muudel põhjustel, mis võib kogutud andmete täpsust mõjutada;
 - d) ettevõtjad, tõendajad või pädevad asutused on avastanud, et kasutatud seiremeetodiga saadud andmed on valed;

- e) tõendajad on kindlaks teinud, et seirekava mõni osa ei vasta käesoleva määruse nõuetele ning tõendaja nõuab ettevõtjalt kava läbivaatamist kooskõlas artikli 11 lõikega 1;
 - f) ettevõtjad, tõendajad või pädevad asutused on avastanud, et andmelünkade vältimise ja vigaste andmete tuvastamise meetodid on ebapiisavad andmete täpsuse, täielikkuse ja läbipaistvuse tagamiseks.
3. Ettevõtjad teatavad tõendajatele põhjendamatu viivitusega kõigist seirekava muutmise ettepanekutest.

Artikkel 10

Kütuste sertifitseerimine ja heitekoefitsiendid

1. Kui käesoleva määruse artikli 4 lõikes 1 osutatud eesmärkidel tuleb arvesse võtta biokütuseid, biogaasi, muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuseid ja ringlussevõetud süsinikupõhiseid kütuseid, nagu need on määratletud direktiivis (EL) 2018/2001, kohaldatakse järgmisi norme:
- a) biokütustel ja biogaasil, mis ei vasta direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 29 sätestatud säästlikkuse ning kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kriteeriumidele või mida toodetakse toidu- ja söödakultuuridest, on samad heitekoefitsiendid kui seda liiki kütuse kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisil;

b) muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütustel ja ringlussevõetud süsinikupõhistel kütustel, mis ei vasta direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 25 lõikes 2 sätestatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävendile, on samad heitekoefitsiendid kui seda liiki kütuse kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisil.

2. Lõikega 1 hõlmamata kütustel on samad heitekoefitsiendid kui seda liiki kütuse kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisil, välja arvatud siis, kui need on sertifitseeritud kooskõlas liidu õigusaktidega, mis käsitlevad taastuvatest energiaallikatest toodetud gaaside, maagaasi ja vesiniku siseturge ning millega kehtestatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävend ja sellega seotud meetoodika selliste kütuste tootmisest tuleneva kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks.
3. Kooskõlas käesoleva määruse I lisaga täidetud kütusemahuti saatelehtede alusel esitavad ettevõtjad täpsed, täielikud ja usaldusväärsed andmed kütuste kasvuhoonegaaside heitemahukuse ja säästvusnäitajate kohta, mida tuleb arvesse võtta käesoleva määruse artikli 4 lõikes 1 osutatud eesmärkidel ning mis on sertifitseeritud sellise kava kohaselt, mida komisjon tunnustab kooskõlas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõigetega 5 ja 6, või kui see on kohaldatav, kooskõlas taastuvatest energiaallikatest toodetud gaaside, maagaasi ja vesiniku siseturge käsitlevate liidu õigusaktide asjakohaste sätetega.

4. Fossiilkütuste puhul ei tohi ettevõtjad kalduda kõrvale käesoleva määruse II lisas sätestatud allikast paagini heitekoefitsientide vaikeväärtustest. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, on ettevõtjatel õigus kalduda kõrvale käesoleva määruse II lisas sätestatud allikast paagini heitekoefitsientide vaikeväärtustest, tingimusel et tegelikud väärtused on sertifitseeritud komisjoni poolt tunnustatud kava kohaselt. Kõnealune sertifitseerimine toimub biokütuste, biogaasi, muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste puhul kooskõlas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõigetega 5 ja 6, või kui see on kohaldatav, kooskõlas taastuvatest energiaallikatest toodetud gaaside, maagaasi ja vesiniku siseturge käsitlevate liidu õigusaktide asjakohaste sätetega.
5. Ettevõtjatel on õigus kalduda kõrvale II lisas sätestatud paagist pardani heitekoefitsientide vaikeväärtustest, välja arvatud fossiilkütuste paagist pardani CO₂ heite koefitsientide puhul, tingimusel et tegelikud väärtused on tõendatud laborikatsete või heitkoguste otsese mõõtmisega.
6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et täpsustada, milliseid rahvusvahelisi standardeid ja sertifitseerimise võrdlusaluseid aktsepteeritakse tegelike paagist pardani heitekoefitsientide tõendamiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

IV peatükk

Kontroll ja akrediteerimine

Artikkel 11

Seirekava ja muudetud seirekava hindamine

1. Tõendaja hindab seirekava vastavust artiklites 7, 8 ja 9 sätestatud nõuetele iga laeva puhul ja juhul, kui tõendaja on muutunud. Kui tõendaja hinnangus tuvastatakse kõnealustele nõuetele mittevastavusi, vaatab asjaomane ettevõtja põhjendamatu viivitusega seirekava läbi ja esitab läbivaadatud kava enne aruandeperioodi algust tõendajale lõplikuks hindamiseks. Asjaomane ettevõtja lepib tõendajaga kokku kõnealuste muudatuste tegemiseks vajaliku aja. See aeg ei tohi mingil juhul olla hilisem aruandeperioodi algusest.
2. Tõendaja hindab artikli 9 lõike 2 punktide b, c ja d kohaseid seirekava muudatusi. Pärast hindamist teatab tõendaja asjaomasele ettevõtjale, kas kõnealused muudatused vastavad artiklites 7, 8 ja 9 sätestatud nõuetele.

3. Kui seirekava ja muudetud seirekava on rahuldavalt hinnatud, registreerib tõendaja need FuelEU andmebaasis. Seirekava ja muudetud seirekava on haldavale riigile kättesaadavad.

Artikkel 12

Tõendajate üldised kohustused ja tööpõhimõtted

1. Tõendaja on ettevõtjast või laeva käitajast sõltumatu ning teeb käesoleva määruse kohaselt nõutavaid toiminguid avalikust huvist lähtudes. Sel eesmärgil ja selleks, et vältida võimalikku huvide konflikti, ei tohi tõendaja ega juriidiline isik, kelle alla ta kuulub, olla ettevõtja, laeva käitaja ega ettevõtja omanik. Lisaks ei tohi tõendaja olla ettevõtja, laeva käitaja ega ettevõtja omaniku omandis ning tal ei tohi olla suhteid ettevõtjaga, mis võiks mõjutada tema sõltumatust ja erapooletust.
2. Tõendaja hindab laeva pardal kasutatava energia hulga, liigi ja heitekoefitsiendiga seotud andmete ja teabe usaldusväärsust, usutavust, täpsust ja täielikkust, eelkõige seoses
 - a) kütusekulu määramise ja asendusenergiaallikate kasutamisega reisidel ja kai ääres seismise ajal;
 - b) esitatud kütusekulu andmete ning sellega seotud mõõtmiste ja arvutustega;

- c) heitekoefitsientide valiku ja kasutamisega;
- d) kaldaelektri toite kasutamise või FuelEU andmebaasis registreeritud erandite kohaldamisega kooskõlas artikli 6 lõike 9 punktiga a;
- e) artikli 10 lõike 3 alusel nõutavate andmetega.

3. Lõikes 2 osutatud hindamine peab põhinema järgmistel kaalutlustel:

- a) kas esitatud andmed on kooskõlas laeva jälgimisandmetel ja omadustel (näiteks paigaldatud mootori võimsus) põhinevate hinnanguliste andmetega;
- b) kas esitatud andmed ei sisalda lahknevusi, eelkõige kui igale laevale ostetud aastast kütuse üldkogust võrreldakse reisidel kulunud summaarse kütusekuluga;
- c) kas andmed on kogutud kooskõlas kohaldatavate normidega ning
- d) kas asjaomased laevadokumendid on täielikud ja järjepidevad.

Artikkel 13
Kontrolliga seotud menetlus

1. Tõendaja teeb kindlaks seire ja aruandlusega seotud võimalikud riskid, võrreldes aruandes esitatud laeva pardal kasutatava energia hulka, liiki ja heitekoefitsiente hinnanguliste andmetega, mis põhinevad sellistel laeva jälgimisandmetel ja omadustel nagu paigaldatud mootori võimsus. Oluliste lahknevuste leidmise korral teeb tõendaja täiendavaid analüüse.
2. Tõendaja teeb kindlaks eri arvutusetappidega seotud võimalikud riskid, vaadates läbi kõik asjaomase ettevõtja kasutatud andmeallikad ja meetodid.
3. Tõendaja võtab arvesse kõiki tõhusaid riskikontrollimeetodeid, mida asjaomane ettevõtja on rakendanud, et vähendada kasutatud seiremeetodite täpsusega seotud mõõtemääramatust.
4. Tõendaja taotlusel esitab asjaomane ettevõtja kogu lisateabe, mis võimaldab tõendajal kontrollitoiminguid teha. Kui see on vajalik esitatud andmete ja teabe usaldusväärsuse, usutavuse, täpsuse ja täielikkuse kindlakstegemiseks, teeb tõendaja kontrolliprotsessi raames täiendavaid järelevalvetoiminguid. Kahtluse korral võib tõendaja teha kontrollkäike ettevõtja valdustesse või laeva pardale. Ettevõtja võimaldab tõendajal pääseda oma valdustesse või laeva, et hõlbustada tõendaja kontrollitoiminguid.

5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et täpsustada käesolevas määruses osutatud kontrollitoimingute tegemist reguleerivaid norme seoses vähemalt järgmisega: tõendajate pädevus; ettevõtjate poolt tõendajatele esitatavad dokumendid; seirekava ja muudetud seirekava nõuetele vastavuse hindamine; tõendajate tehtav riskihindamine, sealhulgas järelevalvetoimingud; artikli 15 lõikes 3 osutatud FuelEU aruande kontroll; olulisuse lävi; tõendajate antud põhjendatud kindlus; väärkajastamised ja nõuetele mittevastavused; kontrolliaruande sisu; soovitusel parendamiseks; valdustesse tehtavad kontrollkäigud ning ettevõtjate, tõendajate, pädevate asutuste ja komisjoni vaheline teabevahetus. Nendes rakendusaktides täpsustatud normid põhinevad artiklites 11 ja 12 ning käesolevas artiklis sätestatud kontrollipõhimõtetel, samuti asjaomastel rahvusvaheliselt heakskiidetud standarditel. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 14

Tõendajate akrediteerimine

1. Tõendaja akrediteerib käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate kontrollitoimingute jaoks riiklik akrediteerimisasutus vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008. Iga aasta lõpuks esitab riiklik akrediteerimisasutus komisjonile akrediteeritud tõendajate nimekirja koos kõigi asjakohaste kontaktandmetega.

2. Kui käesolevas määruses ei ole erisätteid tõendajate akrediteerimise kohta, kohaldatakse määruse (EÜ) nr 765/2008 asjaomaseid sätteid.
3. Tõendajal peab alati olema piisavalt vahendeid ja töötajaid, et käsitleda selle laevastiku suurust, mille suhtes nad käesoleva määruse alusel kontrollitoiminguid teevad. Eelkõige peavad tõendajal alati olema piisavad eksperditeadmised, eelkõige meretranspordi valdkonnas, et täita käesolevas määruses nõutud ülesandeid. Tõendaja peab olema suuteline suunama oma vahendeid ja töötajaid kõikidesse tööpaikadesse, kui see on vajalik käesolevas määruses nõutud ülesannete täitmiseks.
4. Pädev asutus, kes tuvastab, käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva tõendaja tegevuse mittevastavuse, teatab sellest tõendaja akrediteerinud riikliku akrediteerimisasutuse liikmesriigi pädevale asutusele. Riikliku akrediteerimisasutuse liikmesriigi pädev asutus palub oma riiklikul akrediteerimisasutusel seda teavet oma järelevalvetegevuse osana arvesse võtta.

5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 28 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades tõendajate akrediteerimise jaoks täiendavaid meetodeid ja kriteeriume vähemalt järgmise kohta: akrediteerimistaotlus käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate kontrollitoimingute jaoks; tõendajate hindamine riiklike akrediteerimisasutuste poolt; riiklike akrediteerimisasutuste tehtav järelevalve, et kinnitada akrediteeringu jätkuvat kehtivust; haldusmeetmed, mis võetakse siis, kui tõendaja ei vasta käesoleva määruse nõuetele, ning nõuded riiklikele akrediteerimisasutustele, et nad oleksid pädevad akrediteerima tõendajaid käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate kontrollitoimingute jaoks, sealhulgas viide harmoneeritud standarditele. Nendes rakendusaktides täpsustatud meetodid ja kriteeriumid põhinevad artiklites 11, 12 ja 13 sätestatud kontrollipõhimõtetel ning asjaomastel rahvusvaheliselt heakskiidetud standarditel.

V peatükk

Nõuetele vastavuse registreerimine, kontroll, aruandlus ja hindamine

Artikkel 15

Seire ja registreerimine

1. Alates 1. jaanuarist 2025, pärast seda, kui tõendaja on artiklis 8 osutatud seirekava hinnanud, teevad ettevõtjad alljärgneva teabe üle seiret ja registreerivad sellise teabe asjaomase seirekava alusel iga laeva kohta, mis saabub külastatavasse sadamasse või väljub sealt, ja iga artikli 2 lõikes 1 osutatud reisi kohta:
 - a) lähtesadam ja sihtsadam koos väljumise ja saabumise kuupäeva ja ajaga ning kai ääres seismise ajaga;
 - b) iga laeva kohta, mille suhtes kohaldatakse artikli 6 lõiget 1, kaldaelektri toitega ühendamine ja selle kasutamine või artikli 6 lõikes 5 sätestatud erandi kohaldamine, mis on kinnitatud vastavalt artikli 6 lõike 8 punktile a, kui see on kohaldatav;
 - c) iga kai ääres seismisel ja merel tarbitud kütuseliigi kogus;

- d) kaldaelektri toite kaudu laevale tarnitud elektrienergia kogus;
- e) iga kai ääres seismisel ja merel tarbitava kütuseliigi puhul allikast paagini heitekoefitsient, põletatud kütuse paagist pardani heitekoefitsendid ja põletamata kütuse paagist pardani heitekoefitsiendid, mis on seotud erinevate kütusetarbijatega pardal, hõlmates kõiki asjaomaseid kasvuhoonegaase;
- f) kai ääres seismisel ja merel tarbitud iga asendusenergiaallikast toodetud kütuseliigi kogus;
- g) laeva jääklass, kui ettevõtja taotleb laeva jääklassi tõttu kasutatava lisaenergia väljaarvamist IV lisas sätestatud vastavusbilansi arvutamisest, kasutades Läänemere merekeskkonna kaitse komisjoni (HELCOM) soovitus 25/7 talvise navigeerimise ohutuse kohta Läänemerel, et määrata kindlaks jääklasside vaheline vastavus;
- h) laeva jääklass, kuupäev, kellaaeg ja asukoht jääoludesse sisenemise ja sealt väljumise ajal, jääoludes navigeerimise ajal tarbitud igat liiki kütuse kogus ja läbitud vahemaa ning aruandeperioodil tehtud kõigi reisi läbitud vahemaa kokku, kui ettevõtja taotleb jääoludes navigeerimise tõttu kasutatava lisaenergia väljaarvamist IV lisas sätestatud vastavusbilansi arvutamisest.

2. Ettevõtjad registreerivad lõikes 1 loetletud teabe ja andmed aegsasti ja läbipaistvalt ning koondavad need aastate kaupa, et tõendaja saaks kontrollida käesoleva määruse täitmist.

3. Ettevõtjad esitavad aruandeperioodi kohta tõendajale iga kontrolliperioodi 31. jaanuariks konkreetse laeva kohta koostatud aruande (edaspidi „FuelEU aruanne“), milles sisaldub kogu käesoleva artikli lõikes 1 osutatud teave ning artikli 7 lõikes 4 osutatud seireandmed ja dokumendid.
4. Laeva üleandmisel ühelt ettevõtjalt teisele
 - a) esitab üle andev ettevõtja tõendajale käesoleva artikli lõikes 1 osutatud teabe ajaperioodi kohta, mil tema vastutas laeva käitamise eest;
 - b) lõpliku üleandmise päevale võimalikult lähedasel ajal ning hiljemalt ühe kuu jooksul pärast seda kontrollib tõendaja, kes tegi kõnealuse laeva puhul kontrollitoiminguid siis, kui see kuulus üle andvale ettevõtjale, punktis a osutatud teavet ning registreerib selle FuelEU andmebaasis kooskõlas artikliga 16, ning
 - c) ilma et see piiraks punktide a ja b kohaldamist, vastutab ettevõtja, kes vastutab laeva käitamise eest aruandeperioodi 31. detsembril, selle eest, et laev vastab artiklites 4 ja 6 sätestatud nõuetele kogu aruandeperioodi jooksul, mil toimus üleandmine või mitu üleandmist.

Artikkel 16
Kontroll ja arvutamine

1. Pärast artiklites 11, 12 ja 13 sätestatud kontrolli hindab tõendaja FuelEU aruande kvaliteeti, terviklikkust ja täpsust. Selleks kasutab tõendaja FuelEU andmebaasis sisalduvat teavet, sealhulgas teavet, mis on esitatud sadamakülastuste kohta kooskõlas artikliga 6.
- . Kui tõendaja järeldab lõikes 1 osutatud kontrollis tehtava hindamise käigus põhjendatud kindlusega, et FuelEU aruanne ei sisalda sisulisi väärkajastamisi ega nõuetele mittevastavusi, väljastab tõendaja asjaomasele ettevõtjale kontrolliaruande, milles märgitakse, et FuelEU aruanne vastab käesolevale määrusele. Kontrolliaruandes kirjeldatakse kõiki tõendaja tehtud tööga seotud üksikasju.
3. Kui kontrollis tehtava hindamise käigus tuvastatakse väärkajastamisi või käesolevale määrusele mittevastavusi, teavitab tõendaja sellest aegsasti asjaomast ettevõtjat. Ettevõtja parandab väärkajastamised või nõuetele mittevastavused põhjendamatult viivitusega, et kontrolli saaks õigeaegsaks lõpule viia, ning esitab tõendajale muudetud FuelEU aruande ja muu teabe, mida oli vaja tuvastatud väärkajastamise või nõuetele mittevastavuse parandamiseks. Tõendaja märgib oma kontrolliaruandes, kas muudetud FuelEU aruanne on käesoleva määrusega kooskõlas. Kui teada antud väärkajastamisi või nõuetele mittevastavusi ei ole parandatud, esitab tõendaja ettevõtjale kontrolliaruande, milles märgitakse, et FuelEU aruanne ei ole käesoleva määrusega kooskõlas.

4. Käesoleva määrusega kooskõlas oleva FuelEU aruande põhjal arvutab tõendaja järgmise:
- a) I lisas esitatud meetodil asjaomase laeva pardal kasutatava energia aasta keskmine kasvuhoonegaaside heitemahukus;
 - b) laeva vastavusbilanss IV lisa A osas esitatud valemi abil;
 - c) laeva nõuetele mittevastavate sadamakülastuste arv eelmisel aruandeperioodil, sealhulgas kai äärde sildumise aeg, ja kui see on kooskõlas artikli 6 lõikega 9 kohaldatav, ankruaalal viibitud aeg artiklis 6 sätestatud nõuetele mittevastavate sadamakülastuste puhul;
 - d) laeva pardal kasutatava energia aastane energiakogus, välja arvatud kaldaelektri toite kaudu saadud energia;
 - e) muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütustest laeva pardal kasutatava energia aastane energiakogus.
5. Tõendaja esitab kontrolliperioodi 31. märtsiks ettevõtjale lõikes 4 osutatud teabe ja registreerib FuelEU andmebaasis käesoleva määrusega kooskõlas oleva FuelEU aruande, kontrolliaruande ja lõikes 4 osutatud teabe.

Kogu FuelEU andmebaasis registreeritud teave on haldavale riigile kättesaadav.

Artikkel 17

Pädeva asutuse tehtavad täiendavad järelevalvetoimingud

1. Ettevõtjaga seotud haldava riigi pädev asutus võib igal ajal seoses kahe eelmise aruandeperioodiga teha järgmisi täiendavaid järelevalvetoiminguid ettevõtja laevade suhtes:
 - a) vastavalt artiklitele 15 ja 16 koostatud käesoleva määrusega kooskõlas olev FuelEU aruanne;
 - b) vastavalt artiklile 16 koostatud kontrolliaruanne;
 - c) tõendaja poolt kooskõlas artikli 16 lõikega 4 tehtud arvutused.
2. Lõikes 1 osutatud pädeva asutuse taotlusel esitab ettevõtja kogu vajaliku teabe ja dokumendid, mis võimaldavad pädeval asutusel teha täiendavaid järelevalvetoiminguid, ning annab juurdepääsu ettevõtja valdustele või laevale, et selliseid toiminguid hõlbustada.
3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud pädev asutus väljastab täiendavate järelevalvetoimingute aruande, mis kohaldataval juhul sisaldab artikli 17 lõike 1 punkti c kohaldamisel tehtud ajakohastatud arvutusi, nõuetele vastavuse ülejäägi või nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi ajakohastatud summat ja FuelEU sanktsiooni ajakohastatud summat.

4. Kui käesoleva artikli lõikes 3 osutatud täiendavate järelevalvetoimingute aruande raames tuvastatakse väärkajastamisi, nõuetele mittevastavusi või valesid arvutusi, mis põhjustavad artiklis 4 või 6 sätestatud nõuetele mittevastavuse ja sellest tulenevalt FuelEU sanktsiooni või juba tasutud FuelEU sanktsiooni summa muutmise, teatab käesoleva artikli lõikes 1 osutatud pädev asutus asjaomasele ettevõtjale FuelEU sanktsiooni või muudetud FuelEU sanktsiooni summa. Liikmesriigid tagavad, et ettevõtja, kes vastutab laeva eest ajavahemikul, mille suhtes kohaldatakse täiendavaid järelevalvetoiminguid, tasub ühe kuu jooksul pärast asjaomasest sanktsioonist teatamist FuelEU sanktsiooniga või muudetud FuelEU sanktsiooniga võrdse summa artiklis 23 sätestatud korras.
5. Lõikes 1 osutatud pädev asutus eemaldab viivitamata FuelEU andmebaasist sellise laeva FuelEU vastavustunnistuse, mille puhul asjaomane ettevõtja ei ole lõikes 4 osutatud FuelEU sanktsiooni summasid õigeaks ajaks tasunud, ning teatab sellest eemaldamisest aegsasti asjaomasele ettevõtjale. Ta väljastab asjaomase FuelEU vastavustunnistuse uuesti ainult siis, kui FuelEU sanktsiooniga võrdne summa on makstud, tingimusel et ettevõtja täidab muid käesolevas määruses FuelEU vastavustunnistuse omamiseks sätestatud tingimusi.
6. Lõiget 5 ei kohaldata laeva suhtes, mis on üle antud muule ettevõtjale kui see, kes vastutas laeva käitamise eest ajavahemikul, mille suhtes tehakse täiendavaid järelevalvetoiminguid.

7. Asjaomaste toimingute tegijad, aruande koostajad ja makse tegijad registreerivad käesolevas artiklis osutatud toimingud, lõikes 3 osutatud täiendavate järelevalvetoimingute aruande ja FuelEU sanktsiooni summade maksetõendid viivitamata FuelEU andmebaasis.

Artikkel 18

Toetavad vahendid ja suunised

Komisjon töötab välja asjakohased seirevahendid ning suunised ja riskipõhised sihipärased vahendid, et hõlbustada ja kooskõlastada käesoleva määrusega seotud kontrolli- ja täitmise tagamise toiminguid. Võimaluse korral tehakse sellised suunised ja vahendid kättesaadavaks liikmesriikidele, tõendajatele ja riiklikele akrediteerimisasutustele, et jagada teavet ning tagada paremini käesoleva määruse tõhus täitmine.

Artikkel 19

FuelEU andmebaas ja aruandlus

1. Komisjon töötab välja käesolevale määrusele vastavuse seire elektroonilise andmebaasi (edaspidi „FuelEU andmebaas“) ning tagab selle toimimise ja ajakohastamise. FuelEU andmebaasi kasutatakse selleks, et dokumenteerida kontrollitoimingud, laevade vastavusbilanss, sealhulgas artiklites 20 ja 21 sätestatud paindlikkusmehhanismide kasutamine, artikli 6 lõikes 5 sätestatud erandite kohaldamine, artikli 23 alusel määratud FuelEU sanktsiooni summade tasumisega seotud meetmed ning FuelEU vastavustunnistuse väljastamine. Andmebaas on kättesaadav ettevõtjatele, tõendajatele, pädevatele asutustele ja kõigile nõuetekohaselt volitatud üksustele, riiklikele akrediteerimisasutustele, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002¹ loodud Euroopa Meresõiduohutuse Ametile ja komisjonile, koos asjakohaste juurdepääsuõiguste ja funktsioonidega, mis vastavad nende kohustustele käesoleva määruse rakendamisel.
2. Kõigist FuelEU andmebaasis registreeritud või muudetud üksikasjadest teavitatakse üksusi, kellele need on kättesaadavad.

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

3. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse normid FuelEU andmebaasile juurdepääsu õiguste kohta ning FuelEU andmebaasi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, sealhulgas teavitamise reeglite ja filtreerimise kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 20

Nõuetele vastavuse ülejäägi ülekandmine ja laenamine aruandeperioodide vahel

1. Kooskõlas artikli 16 lõikega 4 tehtud arvutuste põhjal võib ettevõtja juhul, kui laeval on aruandeperioodil artikli 4 lõikes 2 osutatud kasvuhoonegaaside heitemahukuse nõuetele vastavuse ülejääk, või kui see on kohaldatav, artikli 5 lõikes 3 osutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgi nõuetele vastavuse ülejääk, kanda selle sama laeva vastavusbilanssi järgmiseks aruandeperioodiks. Pärast tõendaja heakskiitu registreerib ettevõtja nõuetele vastavuse ülejäägi järgmisele aruandeperioodile ülekandmise FuelEU andmebaasis. Pärast FuelEU vastavustunnistuse väljastamist ei tohi ettevõtja nõuetele vastavuse ülejääki enam üle kanda.

2. Kooskõlas artikli 16 lõikega 4 tehtud arvutuste põhjal võib ettevõtja juhul, kui laeval on aruandeperioodil nõuetele vastavuse puudujääk, laenata vastava koguse nõuetele vastavuse eelnevat ülejääki järgmise aruandlusperioodi nõuetele vastavusest. Asjaomane nõuetele vastavuse eelnev ülejääk lisatakse aruandeperioodil laeva vastavusbilanssi ning nõuetele vastavuse eelnev ülejääk, mis on korrutatud 1,1ga, arvatakse maha sama laeva järgmise aruandeperioodi vastavusbilansist. Nõuetele vastavuse eelnevat ülejääki ei tohi laenata:
 - a) koguse puhul, mis ületab artikli 4 lõikes 2 sätestatud piirmäära rohkem kui 2 %, korrutatuna laeva energiakuluga, mis on arvutatud kooskõlas I lisaga;
 - b) kahel järjestikusel aruandeperioodil.
3. Kontrolliperioodi 30. aprilliks registreerib ettevõtja pärast tõendaja heakskiitu nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi FuelEU andmebaasis.
4. Kui laeval ei ole aruandeperioodil liidus sadamakülastusi ja kui laev on eelmisel aruandeperioodil laenanud nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi, teatab haldava riigi pädev asutus asjaomasele ettevõtjale kontrolliperioodi 1. juuniks artikli 23 lõikes 2 osutatud FuelEU sanktsiooni summa, mida esialgu välditi kõnealuse nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi laenamisega ja mis on korrutatud 1,1ga.

Artikkel 21

Vastavusbilansside ühendamine

1. Kahe või enama laeva artikli 4 lõikes 2 osutatud kasvuhoonegaaside heitemahukuse vastavusbilansi, ja kui see on kohaldatav, artikli 5 lõikes 3 osutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgi vastavusbilansi, mis on arvutatud kooskõlas artikli 16 lõikega 4, võib artiklis 4, ja kui see on kohaldatav, artikli 5 lõikes 3 sätestatud nõuete täitmise eesmärgil ühendada. Laeva vastavusbilanssi ei või sama aruandeperioodi jooksul lisada rohkem kui ühte kogumisse.

Kasvuhoonegaaside heitemahukuse eesmärgi ja muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgi puhul võib kasutada kahte eraldi kogumit.

2. Ettevõtja registreerib FuelEU andmebaasis oma kavatsuse lisada laeva vastavusbilanss kogumisse, laevade kogumi vastavusbilansi jaotuse laevade vahel ning selle jaotuse kontrollimiseks valitud tõendaja.
3. Kui kogumisse kuuluvad laevad on kahe või enama ettevõtja kontrolli all, peavad kõik asjaomased ettevõtjad FuelEU andmebaasis heaks kiitma FuelEU andmebaasis registreeritud teabe, mis hõlmab laevade kogumi vastavusbilansi jaotust kogumisse kuuluvate laevade vahel ja seda, milline tõendaja on valitud kontrollima kogumisse kuuluvate laevade vastavusbilansi jaotust laevade vahel.

4. Kogum on kehtiv ainult juhul, kui laevade kogumi vastavusbilanss on positiivne, kui kooskõlas artikli 16 lõikega 4 arvutatud nõuetele vastavuse puudujäägiga laevadel ei ole pärast kogumisse koondatud nõuetele vastavuse jaotamist suuremat nõuetele vastavuse puudujääki ning kui kooskõlas artikli 16 lõikega 4 arvutatud nõuetele vastavuse ülejäägiga laevadel ei ole pärast kogumisse koondatud nõuetele vastavuse jaotamist nõuetele vastavuse puudujääki.
5. Laeva ei lisata kogumisse, kui see ei täida artiklis 24 sätestatud kohustust.
6. Kui laevade kogumi vastavusbilansi tulemuseks konkreetse laeva puhul on nõuetele vastavuse ülejääk, kohaldatakse artikli 20 lõiget 1.
7. Artikli 20 lõiget 2 kogumisse kuuluva laeva suhtes ei kohaldata.
8. Valitud tõendaja registreerib kontrolliperioodi 30. aprilliks FuelEU andmebaasis kogumi lõpliku koosseisu ja igale konkreetsele laevale kogumi vastavusbilansist jaotatud osa.

Artikkel 22
FuelEU vastavustunnistus

1. Tõendaja väljastab kontrolliperioodi 30. juuniks asjaomasele laevale FuelEU vastavustunnistuse tingimusel, et laeval ei ole nõuetele vastavuse puudujääki pärast artiklite 20 ja 21 kohaldamist ega nõuetele mittevastavaid sadamakülastusi ning et laev täidab artiklis 24 sätestatud kohustust.
2. Kui tasuda tuleb artikli 23 lõikes 2 või 5 osutatud FuelEU sanktsiooni summasid, väljastab haldava riigi pädev asutus kontrolliperioodi 30. juuniks asjaomasele laevale FuelEU vastavustunnistuse tingimusel, et FuelEU sanktsiooniga võrdne summa on tasutud.
3. FuelEU vastavustunnistus sisaldab järgmist teavet:
 - a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, IMO identifitseerimisnumber ja registreerimis- või kodusadam);
 - b) laevaomaniku nimi, aadress ja peamine tegevuskoht;
 - c) tõendaja identifitseerimisandmed;
 - d) vastavustunnistuse väljastamise kuupäev, kehtivusaeg ja käsitletud aruandeperiood.

4. FuelEU vastavustunnistus kehtib 18 kuud pärast aruandeperioodi lõppu või kuni uue FuelEU vastavustunnistuse väljastamiseni, olenevalt sellest, kumb kuupäev on varasem.
5. Tõendaja, või kui see on kohaldatav, haldava riigi pädev asutus registreerib väljastatud FuelEU vastavustunnistuse viivitamata FuelEU andmebaasis.
6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse FuelEU vastavustunnistuse näidised, sealhulgas elektroonilised vormid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 29 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

Artikkel 23

FuelEU sanktsioonid

1. Enne kontrolliperioodi 1. maid registreerib tõendaja kooskõlas artikli 16 lõikega 4 tehtud arvutuste põhjal ja pärast artiklite 20 ja 21 võimalikku kohaldamist FuelEU andmebaasis artikli 4 lõikes 2 osutatud laeva kasvuhoonegaaside heitemahukuse kontrollitud vastavusbilansi, ning kui see on kohaldatav, artikli 5 lõikes 3 osutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgi vastavusbilansi.

Kui laeval on artikli 5 lõikes 3 osutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgi osas nõuetele vastavuse puudujääk, arvutatakse FuelEU sanktsioon vastavalt IV lisa B osas esitatud valemile.

2. Ettevõtjaga seotud haldav riik tagab, et ettevõtja iga laeva puhul, millel on kontrolliperioodi 1. juunil nõuetele vastavuse puudujääk seoses artikli 4 lõikes 2 osutatud kasvuhoonegaaside heitemahukusega, või kui see on kohaldatav, artikli 5 lõikes 3 osutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste alleesmärgiga, tasub ettevõtja pärast pädeva asutuse poolset võimalikku kinnitust kontrolliperioodi 30. juuniks summa, mis on võrdne IV lisa B osas esitatud valemite kohaldamisest tuleneva FuelEU sanktsiooniga. Kui laeval on nõuetele vastavuse puudujääk kahel järjestikusel aruandeperioodil või kauem, korrutatakse see summa $1 + (n - 1)/10$ ga, mille puhul n on nende järjestikuste aruandeperioodide arv, mille eest ettevõtja suhtes kohaldatakse konkreetse laeva puhul FuelEU sanktsiooni.
3. Ettevõtjaga seotud haldav riik tagab, et ettevõtja iga laeva puhul, mis on artikli 20 lõikes 4 osutatud olukorras, tasub ettevõtja kontrolliperioodi 30. juuniks summa, mis on võrdne FuelEU sanktsiooniga, millest on nimetatud lõike kohaselt teavitatud.
4. Kui see on kohaldatav, registreerib tõendaja enne kontrolliperioodi 1. maid kooskõlas artikli 16 lõikega 4 tehtud arvutuste alusel, FuelEU andmebaasis nende tundide koguarvu, mille jooksul laev on sildunud kai äärde artiklis 6 sätestatud nõudeid rikkudes.

5. Ettevõtjaga seotud haldav riik tagab, et pärast pädeva asutuse poolset võimalikku kinnitust tasub ettevõtja iga oma laeva kohta, mis on teinud vähemalt ühe nõuetele mittevastava sadamakülastuse, kontrolliperioodi 30. juuniks summa, mis on võrdne FuelEU sanktsiooniga ja mis saadakse, kui 1,5 eurot korrutatakse kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudlusega ja nende tundide koguarvuga, ümardatuna lähima täisarvuni, mille jooksul laev seisis kai ääres artiklis 6 sätestatud nõudeid rikkudes.
6. Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada FuelEU sanktsioonide määramise, summade tasumise ja sissenõudmisega seotud kohustuste täitmine.
7. Asjaomaste toimingute ja makse tegijad registreerivad käesolevas artiklis osutatud toimingud ja FuelEU sanktsiooni summade maksetõendid viivitamata FuelEU andmebaasis.
8. Ettevõtja jääb FuelEU sanktsiooni summade tasumise eest vastutavaks, ilma et see piiraks tema võimalust sõlmida laeva reederitega lepinguid, milles nähakse ette reederite kohustus hüvitada ettevõtjale FuelEU sanktsiooni summad, mis ettevõtja on tasunud, kui vastutus kütuse ostmise või laeva käitamise eest lasub reederil. Käesoleva lõike kohaldamisel mõistetakse laeva käitamise all veetava lasti, marsruudi ja laeva kiiruse kindlaksmääramist.

9. Ettevõtja jääb FuelEU sanktsiooni summade tasumise eest vastutavaks, ilma et see piiraks tema võimalust sõlmida kütusetarnijatega lepinguid, milles nähakse ette kütusetarnijate kohustus FuelEU sanktsiooni summad ettevõtjale hüvitada.
10. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 28 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, et kohandada nimetatud lisa B osa tabeli lahtris 7, ja kui see on kohaldatav, lahtris 14 märgitud koefitsienti, mida on kasutatud käesoleva artikli lõikes 1 osutatud valemis, võttes arvesse energiakulude arengut, ning selleks, et muuta käesoleva artikli lõikes 5 sätestatud korrutustegurit, mis põhineb liidu elektrienergia keskmiste kulude indekseerimisel.
11. Liikmesriigid püüavad tagada, et FuelEU sanktsioonidest saadud tulu või selle tulu rahalise väärtusega samaväärset summat kasutatakse selleks, et toetada taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kiiret kasutuselevõttu ja kasutamist merendussektoris, soodustades suurema koguse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste tootmist merendussektori jaoks, hõlbustades sobivate punkerdamisrajatiste või kaldaelektri toite taristu ehitamist sadamates ning toetades kõige uuenduslikumate tehnoloogiate väljatöötamist, katsetamist ja kasutuselevõttu laevastikus, et saavutada heite märkimisväärne vähendamine.

30. juuniks 2030 ja seejärel iga viie aasta tagant avaldavad liikmesriigid aruande FuelEU sanktsioonidest saadud tulu kasutamise kohta iga sellise aruande esitamise aastale eelnenud viieaastaselt ajavahemikul, sealhulgas teabe kasusaajate kohta ja esimeses lõigus loetletud eesmärkidega seotud kulude taseme.

Artikkel 24

Kehtiva FuelEU vastavustunnistuse omamise kohustus

1. Kontrolliperioodi 30. juuniks peab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvat sadamat külastavatel laevadel, mis saavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse, seisavad seal või lahkuvad sealt või mis on vastaval kontrolliperioodil teinud reise, olema kehtiv FuelEU vastavustunnistus.
2. Asjaomasele laevale kooskõlas artikliga 22 väljastatud FuelEU vastavustunnistus tõendab vastavust käesolevale määrusele.

Artikkel 25

Täitmise tagamine

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nimetatud normidest ja meetmetest ning teavitavad teda viivitamata nende hilisematest muudatustest.

2. Iga liikmesriik tagab, et tema jurisdiktsiooni alla kuuluv sadamas viibiva laeva kontrollimine kooskõlas direktiiviga 2009/16/EÜ hõlmab selle kontrollimist, kas laeval on kehtiv FuelEU vastavustunnistus.
3. Kui laev ei täida artiklis 24 sätestatud kohustust kahel või enamal järjestikusel aruandeperioodil ja kui muud täitmise tagamise meetmed ei ole käesoleva määruse nõuete täitmist taganud, võib külastatava sadama liikmesriigi pädev asutus laeva puhul, mis ei sõida selle liikmesriigi lipu all, ja pärast asjaomasele ettevõtjale märkuste esitamiseks võimaluse andmist teha väljasaatmiskorralduse. Kui külastatava sadama liikmesriigi pädev asutus otsustab teha väljasaatmiskorralduse, teavitab ta sellest FuelEU andmebaasi kaudu komisjoni, teisi liikmesriike ja asjaomast lipuriiki. Ükski liikmesriik, välja arvatud liikmesriik, kelle lipu all laev sõidab, ei luba väljasaatmiskorralduse saanud laeval siseneda oma sadamatesse, kuni ettevõtja täidab oma kohustused. Kui laev, mis ei ole artiklis 24 sätestatud kohustust täitnud kahel või enamal järjestikusel aruandeperioodil, siseneb mõnda selle liikmesriigi sadamasse, mille lipu all ta sõidab, annab asjaomane liikmesriik sel ajal, kui kõnealune laev asub ühes tema sadamas, pärast asjaomasele ettevõtjale märkuste esitamiseks võimaluse andmist korralduse laeva kinnipidamiseks, kuni ettevõtja täidab oma kohustused.

4. Asjaomane ettevõtja kinnitab kehtiva FuelEU vastavustunnistuse omamise kohustuse täitmist, teatades kehtivast FuelEU vastavustunnistusest väljasaatmiskorralduse teinud pädevale riiklikule asutusele. Käesolev lõige ei piira merehädas olevate laevade suhtes rakendatavate rahvusvahelise õiguse sätete kohaldamist.
5. Liikmesriikide määratud karistustest konkreetse laeva suhtes teatatakse komisjonile, teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile FuelEU andmebaasi kaudu.

Artikkel 26

Õigus läbivaatamisele

1. Ettevõtjatel on õigus taotleda neile käesoleva määruse alusel tõendaja poolt esitatud arvutuste ja meetmete, sealhulgas kooskõlas artikli 22 lõikega 1 FuelEU vastavustunnistuse väljastamisest keeldumise läbivaatamist.

Läbivaatamistaotlus esitatakse selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus tõendaja on akrediteeritud, ühe kuu jooksul pärast seda, kui tõendaja on arvutuse tulemusest või meetmest teatanud.

2. Liikmesriigi pädeva asutuse poolt käesoleva määruse alusel tehtud otsused vaadatakse läbi kõnealuse pädeva asutuse liikmesriigi kohtus.

Artikkel 27
Pädevad asutused

Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad käesoleva määruse kohaldamise ja täitmise tagamise eest (edaspidi „pädevad asutused“), ning edastavad nende nimed ja kontaktandmed komisjonile. Komisjon avaldab pädevate asutuste nimekirja oma veebisaidil.

VI peatükk
Delegeeritud volitused, rakendamisvolitused ja
lõppsätted

Artikkel 28
Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 4 lõikes 4, artikli 5 lõikes 7, artikli 6 lõikes 6, artikli 14 lõikes 5 ja artikli 23 lõikes 10 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4 lõikes 4, artikli 5 lõikes 7, artikli 6 lõikes 6, artikli 14 lõikes 5 ja artikli 23 lõikes 10 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise 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. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 4 lõike 4, artikli 5 lõikes 7, artikli 6 lõikes 6, artikli 14 lõike 5 ja artikli 23 lõike 10 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 29
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002¹. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.
3. 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.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) ning muudetakse määrusi, mis käsitlevad laevade põhjustatud merereostuse vältimist ja meresõiduohutust (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1).

Artikkel 30

Aruanded ja läbivaatamine

1. Hiljemalt ... [üks aasta pärast käesoleva määruse avaldamist] esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles uuritakse käesoleva määruse ja määruse (EL) 2015/757 või muude asjaomase valdkonna õigusaktide vastastikust mõju ja ühtlustamist. Asjakohasel juhul võib selle aruandega koos esitada seadusandliku ettepaneku.
2. 31. detsembriks 2027 ja seejärel hiljemalt iga viie aasta tagant esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse toimimise hindamise tulemuste kohta, milles muu hulgas käsitletakse turumoonutuste või sadamatest kõrvalehoidmise võimalikku mõju, meretranspordis kasutatava heitevaba tehnoloogia ja selle turu arengut, taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste ning kaldaelektri toite (sealhulgas ankrualadel) tehnoloogia ja turu arengut, FuelEU sanktsioonidest saadava tulu kasutamist ning käesoleva määruse mõju liidu merendussektori konkurentsivõimele.

Aruandes võtab komisjon muu hulgas arvesse järgmist:

- a) käesoleva määruse sisuline ja geograafiline kohaldamisala seoses artikli 2 lõikes 1 osutatud kogumahutavuse künnisealandamisega või artikli 2 lõike 1 punktis d osutatud kolmandatesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate laevade poolt kasutatud energia osakaalu suurendamisega;

- b) artikli 4 lõikes 2 osutatud piirmäär, et saavutada määruses (EL) 2021/1119 sätestatud eesmärgid;
- c) laevatüübid ja laevade suurused, mille suhtes kohaldatakse artikli 6 lõiget 1, ning artikli 6 lõikes 1 osutatud kohustuste laiendamine ankruaalal viibivatele laevadele;
- d) artikli 6 lõikes 5 ette nähtud erandid;
- e) kaldaelektri toite kaudu tarnitud elektrienergia arvestamine I lisas ning selle elektrienergiaga seotud allikast paagini heitekoefitsient, mis on kindlaks määratletud II lisas;
- f) võimalus lisada käesoleva määruse kohaldamisalasse erimehhanisme selliste kõige säästvamate ja uuenduslikumate kütusetehnoloogiate jaoks, millel on märkimisväärne süsinikuheite vähendamise potentsiaal, et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning soodustada selliste kütusetehnoloogiate turu arengut ja nende kasutuselevõttu;
- g) vastavusbilansi arvutamine laevade puhul, mis taotlevad IV ja V lisas sätestatud jääoludes navigeerimise tõttu kasutatava lisaenergia väljaarvamist, ning nende sätete kehtivuse võimalik pikendamine pärast 31. detsembrit 2034;
- h) võimalus lisada I lisas sätestatud pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse arvutamisse tuuleenergia, tingimusel et on olemas kontrollitav meetod tuuleenergia seireks ja arvestamiseks;

- i) võimalus lisada I ja IV lisas sätestatud pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse ja vastavusbilansi arvutamisse uusi kasvuhoonegaaside heite vähendamise tehnoloogiaid, nagu süsiniku kogumine pardal, tingimusel et on olemas kontrollitav meetod kogutud süsiniku seireks ja arvestamiseks;
- j) võimalus lisada käesolevasse määrusesse täiendavaid üksikasju, eelkõige musta süsiniku heitkogused;
- k) vajadus meetmete järele, et tegeleda ettevõtjate katsetega hoida käesolevas määruses sätestatud nõuetest kõrvale.

Asjakohasel juhul kaalub komisjon, kas lisada aruandele ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.

- 3. Komisjon lisab lõikes 2 ette nähtud aruandesse hinnangu käesoleva määruse sotsiaalse mõju kohta merendussektorile, sealhulgas selle tööjõule.

4. Lõikes 2 osutatud aruande koostamisel kaalub komisjon seda, mil määral on käesoleva määruse rakendamine täitnud oma eesmärgid ja mil määral on see mõjutanud merendussektori konkurentsivõimet. Komisjon kaalub aruandes ka käesoleva määruse koostoimet muude asjakohaste liidu õigusaktidega ning teeb kindlaks need käesoleva määruse sätted, mida saaks ajakohastada ja lihtsustada, samuti tegevuse ja meetmed, mida on ellu viidud ja võetud või võidakse ellu viia ja võtta, et vähendada kogukulude survet merendussektorile. Osana komisjoni analüüsist käesoleva määruse tõhususe kohta sisaldab aruanne ka hinnangut koormuse kohta, mida käesolev määrus ettevõtjatele põhjustab.

Asjakohasel juhul kaalub komisjon, kas lisada aruandele ettepanek käesoleva määruse muutmiseks, võttes arvesse esimeses lõigus osutatud aruande järeldusi.

5. Kui IMO võtab vastu ülemaailmse kütuste kasvuhoonegaaside standardi või ülemaailmsed laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärad, esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule viivitamata aruande. Aruandes analüüsib komisjon kõnealuse ülemaailmse meetme kaugelevaatavust, pidades silmas Pariisi kokkuleppe eesmärgi ja selle üldist keskkonnaalast terviklikkust. Samuti analüüsib komisjon kõiki küsimusi, mis on seotud käesoleva määruse ja kõnealuse ülemaailmse meetme võimaliku koostoime või omavahelise vastavusseviimisega, sealhulgas vajadust vältida meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite dubleerivat reguleerimist liidu ja rahvusvahelisel tasandil.

Asjakohasel juhul võib aruandele lisada seadusandliku ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks kooskõlas liidu poolt kogu majanduse kasvuhoonegaaside heitega seoses võetud kohustustega ning eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnavalade terviklikkus ja tulemuslikkus.

6. Komisjon jälgib käesoleva määruse rakendamist seoses meretranspordiga, eelkõige nõuetest kõrvalehoidmise tuvastamiseks, et ennetada sellist tegevust varajases etapis ning muu hulgas seosesäärepoolseimate piirkondadega.

Jälgimise tulemusi kajastatakse direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3gg lõikes 3 osutatud iga kahe aasta tagant esitatavas aruandes.

Artikkel 31

Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine

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

- „51. FuelEU vastavustunnistus, mis on väljastatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/...⁺“.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) 2023/..., mis käsitleb taastuvkütuste ja väheste süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L ...).“

⁺ ELT: palun sisestada käesolevas dokumendis (PE-CONS 26/23 - 2021/0210 (COD)) sisalduva määruse number ning esitada joonealuses märkuses kõnealuse määruse kuupäev, number ja avaldamisviide.

Artikkel 32

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2025, välja arvatud artiklid 8 ja 9, mida kohaldatakse alates 31. augustist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

Metoodika, mille alusel määratakse kindlaks laeva pardal
kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukus

Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside (KHG) heitemahukuse arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit (valem 1):

KHG heitemahukus $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ (valem 1)	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity},k}}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } \sum_j^{\text{m engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq,TtW},i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW,slip},i,j} \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Tuuleenergia põhineva veojõu preemiategur

Valemis 1 kasutatud erinevad liikmed ja tähised on esitatud järgmises tabelis:

Valemi liige	Selgitus
i	Aruandeperioodil laevale tarnitud kütuseliikide indeks
j	Laeva pardal olevate kütust tarbivate üksuste indeks. Käesoleva määrase kohaldamisel on käsitletavateks kütust tarbivateks üksusteks peamootor(id), abimootor(id), katlad, kütuseelemendid ja jäätmepõletusseadmed
k	Indeks, mis vastab kaldaelektri toite ühenduspunktile
n	Aruandeperioodil laevale tarnitud kütuseliikide koguarv
c	Kaldaelektri toite ühenduspunktide koguarv
m	Kütust tarbivate üksuste koguarv
$M_{i,j}$	Kütust tarbiva üksuse j tarbitud kütuse i mass [gFuel]
E_k	Laevale tarnitud elektrienergia kaldaelektri toite ühenduspunkti k kohta [MJ]
$CO_{2eqWtT,i}$	Allikast paagini (well-to-tank, WtT) KHG heitekoefitsient kütuse i jaoks [gCO_{2eq}/MJ]
$CO_{2eqelectricity,k}$	Allikast paagini (well-to-tank, WtT) KHG heitekoefitsient, mis on seotud kaldaelektri toite ühenduspunkti k kaudu kai ääres seisvale laevale tarnitud elektriga [gCO_{2eq}/MJ]
LCV_i	Kütuse i alumine kütteväärtus [$MJ/gFuel$]
RWD_i	Muu kui bioloogilise päritoluga kütuse puhul võib 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2033 kohaldada preemiategurit 2. Muul juhul $RWD_i = 1$.
C_{slipj}	Põletamata kütuse koefitsient, protsendina kütust tarbivas üksuses j tarbitud kütuse i massist [%]. C_{slip} hõlmab hajusheidet ja põletamata kütuse heidet

Valemi liige	Selgitus
$C_{fCO_2i,j}$, $C_{fCH_4i,j}$, $C_{fN_2O,i,j}$	Paagist pardani (tank-to-wake, TtW) KHG heitekoefitsiendid kütust tarbivas üksuses j põletatud kütuse i puhul [gKHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Paagist pardani (tank-to-wake, TtW) heitkogused (CO ₂ ekvivalendina) kütust tarbivas üksuses j põletatud kütuse i puhul [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = \left(C_{fCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ (valem 2)
$C_{sfCO_2i,j}$, $C_{sfCH_4i,j}$, $C_{sfN_2O,i,j}$	Paagist pardani (tank-to-wake, TtW) KHG heitekoefitsiendid kütust tarbivas üksuses j põletamata kütuse i hajusheite puhul [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipi,j}$	Paagist pardani (tank-to-wake, TtW) heitkogused (CO ₂ ekvivalendina) kütust tarbivas üksuses j põletamata kütuse i hajusheite puhul [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWslipi,j} = \left(C_{sfCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Kus C_{sfCO_2} ja $C_{sfN_2O} = 0$. $C_{sfCH_4j} = 1$.
GWP_{CO_2} , GWP_{CH_4} , GWP_{N_2O}	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O globaalse soojenemise potentsiaal (GWP) 100 aasta lõikes, mis on kindlaks määratud direktiivi (EL) 2018/2001 V lisa C osa punktis 4

Käesoleva määruse kohaldamisel võetakse valemi 1 lugejas oleva liikme

$$\sum_k^c E_k \times CO_{2eq_electricity,k} \text{ väärtuseks null.}$$

Meetod $[M_i]$ määramiseks

Kütuse mass $[M_i]$ määratakse kindlaks, kasutades kogust, millest teatatakse kooskõlas määruse (EL) 2015/757 kohase aruandlusraamistikuga käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate reisi puhul, võttes aluseks ettevõtja valitud seiremeetodi.

Meetod WtT KHG heitekoefitsientide määramiseks

WtT heitkogused määratakse kindlaks käesolevas lisas esitatud metoodika alusel, nagu on ette nähtud valemis 1.

WtT KHG heitekoefitsientide ($CO_{2eq_WtT,i}$) vaikeväärtused on esitatud II lisas.

Fossiilkütuste puhul kasutatakse ainult II lisas esitatud vaikeväärtusi.

Tegelikke väärtusi võib kasutada tingimusel, et need on sertifitseeritud sellise kava kohaselt, mida komisjon tunnustab kooskõlas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõigetega 5 ja 6 biokütuste, biogaasi, muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste (RFNBO) ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste puhul, või kui see on kohaldatav, kooskõlas taastuvatest energiaallikatest toodetud gaaside ja maagaasi ning vesiniku siseturgu käsitlevate liidu õigusaktide asjaomaste sätetega, kohaldades käesoleva määruse artikli 10 lõiget 4.

Kütusemahuti saateleht (BDN)

Kehtiva MARPOLi konventsiooni VI lisa kohaselt on kütusemahuti saateleht kohustuslik ja on täpsustatud, milline teave tuleb sellele saatelehele lisada.

Käesoleva määruse kohaldamisel

1. tuleb selliste kütusemahuti saatelehtede puhul, mis hõlmavad muid kütuseid kui pardal kasutatavad fossiilkütused, lisada asjaomaste kütuste kohta järgmine teave:
 - alumine kütteväärtus [MJ/g];
 - biokütuste puhul E väärtused, mis on kehtestatud vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 V lisa C osas ja VI lisa B osas sätestatud meetoditele [gCO_{2eq}/MJ], ning asjakohased tõendid selle kohta, et kõnealused kütused vastavad nimetatud direktiivis sätestatud nõuetele, määrates kindlaks kütuse tootmise viisid;
 - muude kütuste kui fossiilkütuste ja biokütuste puhul WtT KHG heitekoefitsient [gCO_{2eq}/MJ] ja asjakohane sertifikaat kütuse tootmise viiside kohta.

2. [Toodete segamise korral esitatakse käesoleva määrusega nõutav teave iga toote kohta].

Elektrienergia saateleht (EDN)

Käesoleva määruse kohaldamisel peavad laevale tarnitud elektrienergiaga seotud elektrienergia saatelehed sisaldama vähemalt järgmist teavet:

1. tarnija: nimi, aadress, telefoninumber, e-posti aadress, esindaja;
2. vastuvõttev laev: IMO number (MMSI), laeva nimi, laeva tüüp, lipuriik, laeva esindaja;
3. sadam: nimi, asukoht (LOCODE), terminal/kai;
4. kaldaelektri toite ühenduspunkt: ühenduspunkti andmed;
5. kaldaelektri toite aeg: alustamise/lõpetamise kuupäev/kellaaeg;
6. tarnitud energia: tarnekohale eraldatud võimsuse osa [kW] (kui see on kohaldatav), elektritarbimine (kWh) arveldusperioodi jooksul, tippvõimsuse andmed (kui need on olemas);
7. voolumõõtmine.

Meetod TtW KHG heitekoefitsientide kindlaks määramiseks

TtW heitkogused määratakse kindlaks käesolevas lisas esitatud metoodika alusel, nagu on ette nähtud valemities 1 ja 2.

TtW KHG heitekoefitsientide ($\text{CO}_{2\text{eq,TtW,j}}$) vaikeväärtused on esitatud II lisas.

Kooskõlas artiklis 8 osutatud seirekavaga ja tõendaja hinnangul võib ettevõtja kasutada artikli 10 lõike 5 kohaldamisel muid meetodeid, nagu vahetu $\text{CO}_{2\text{eq}}$ mõõtmine või laborikatsed, kui need suurendavad arvutamise üldist täpsust.

TtW hajusheite ja põletamata kütuse heite määramise meetod

Hajusheide ja põletamata kütuse heide on heide, mis on põhjustatud sellisest kütuse kogusest, mis ei jõua põletusseadme põlemiskambrisse või mida kütust tarbiv üksus ei kasuta, kuna see jääb põlemata või ventileeritakse või lekib süsteemist välja. Käesoleva määruse kohaldamisel võetakse hajusheidet ja põletamata kütuse heidet arvesse protsendina kütust tarbiva üksuse poolt kasutatava kütuse massist. Vastavad vaikeväärtused on esitatud II lisas.

Meetodid tuuleenergial põhineva veojõuga seotud preemiategurite kindlaks määramiseks

Kui pardale on paigaldatud tuuleenergial põhinev jõuseade, võib kohaldada preemiategurit, mis määratakse kindlaks järgmiselt:

Tuuleenergial põhineva veojõu preemiategur - WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

kus

- P_{Wind} on tuuleenergial põhinevate jõuseadmete olemasolev tegelik võimsus ja vastab näitajale $f_{eff} * P_{eff}$, mis on arvutatud vastavalt 2021. aasta suunistele uuendusliku energiatõhususe tehnoloogia käsitlemiseks saavutatud energiatõhususe indeksi (EEDI) ja olemasolevate laevade energiatõhususe indeksi (EEXI) arvutamisel ja kontrollimisel (2021 guidelines on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI and EEXI (MEPC.1/Circ.896));

- P_{Prop} on laeva veojõud ja vastab P_{ME} -le, mis on kindlaks määratud 2018. aasta suunistes, mis käsitlevad uute laevade saavutatud EEDI arvutamise meetodit (2018 guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships (IMO resolutsioon MEPC.364(79)) ja 2021. aasta suunistes, mis käsitlevad saavutatud EEXI arvutamise meetodit (2021 guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency existing ships index (EEXI) (IMO resolutsioon MEPC.333(76))). Kui paigaldatud on võllimootor(id), $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI}(i),\text{shaft}}$.

Laeva KHG heitemahukuse indeksi arvutamiseks korrutatakse valemi 1 tulemus seejärel preemiateguriga.

II LISA

Heitekoefitsientide vaikeväärtused

Käesoleva määruse I lisa osutatud kasvuhoonegaaside heitemahukuse indeksi kindlaksmääramiseks kasutatakse järgmises tabelis esitatud heitekoefitsientide vaikeväärtusi, välja arvatud juhul, kui ettevõtjad kalduvad käesoleva määruse artikli 10 lõigete 4 ja 5 kohaldamisel nendest heitekoefitsientide vaikeväärtusest kõrvale.

Alltoodud tabelis kasutatakse järgmisi tähiseid:

- TBM – mõõdetakse
- N/A – puudub
- sidekriips – ei kohaldata
- E on kindlaks määratud vastavalt meetoditele, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2018/2001 V lisa C osas ja VI lisa B osas.

Kui lahtrisse on märgitud kas TBM või N/A, kasutatakse samas veerus märgitud asjaomase kütuseklassi kõrgeimat vaikeväärtust, välja arvatud juhul, kui väärtus on näidatud kooskõlas artikliga 10.

Kui konkreetse kütuseklassi puhul on sama veeru kõigi lahtrite puhul märgitud kas TBM või N/A, kasutatakse kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisi vaikeväärtust, välja arvatud juhul, kui väärtus on näidatud kooskõlas artikliga 10. Seda reeglit ei kohaldata veeru 9 puhul, kus TBM või N/A viitab sellele, et kütusetarbija väärtused ei ole kättesaadavad. Kui vaikeväärtust ei ole, tuleks kasutada sertifitseeritud väärtust kooskõlas artikli 10 lõikega 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Allikast paagini“(well- to-tank, WtT)	Paagist pardani (tank to wake, TtW)				
Kütuse-klass	Tootmisviis	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO _{2eq} WtT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Kütust tarbiva üksuse klass	C _{fCO₂} $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fCH₄} $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C _{fN₂O} $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{slip} % mootori tarbitud kütuse massist
Fossiil- kütused	Raske kütteõli (HFO) ISO 8217 kvaliteedi- klassid RME kuni RMK	0,0405	13,5	Kõik sise- põlemis- mootorid	3,114	0,00005	0,00018	-
								-
								-
								-
	Kerge kütteõli (LFO) ISO 8217 kvaliteedi- klassid RMA kuni RMD	0,041	13,2	Kõik sise- põlemis- mootorid	3,151	0,00005	0,00018	-
	Laeva diislikütus (MDO) Laeva gaasiõli (MGO) ISO 8217 kvaliteedi- klassid DMX kuni DMB	0,0427	14,4	Kõik sise- põlemis- mootorid	3,206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Allikast paagini ¹ (well-to-tank, WtT)	Paagist pardani (tank to wake, TtW)				
Fossiil-kütused	Veeldatud maagaas (LNG)	0,0491	18,5	LNG otto (kahekütuseline, keskmine kiirus)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG otto (kahekütuseline, aeglane kiirus)				1,7
				LNG diisel (kahekütuseline, aeglane kiirus)				0,2
				LBSI (lahjasegul töötavad sädesüütega gaasimootorid)				2,6 ¹
	Veeldatud naftagaas (LPG)	0,046	7,8	Kõik sise-põlemismootorid	3,030 butaan 3,000 propaan	TBM	TBM	N/A
	H2 (maagaas)	0,12	132	Kütuse-elementid	0	0	-	-
				Sisepõlemismootor	0	0	TBM	
	NH3 (maagaas)	0,0186	121	Kütuse-elementid	0	N/A	TBM	-
				Sisepõlemismootor	0	N/A	TBM	
	Metanool (maagaas)	0,0199	31,3	Kõik sise-põlemismootorid	1,375	TBM	TBM	-

¹ Joonis pärineb IMO neljandast kasvuhooonegaaside uuringust: Fourth IMO GHG Study 2020 – täielik aruanne ja lisad.pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Allikast paagini“(well- to-tank, WtT)	Paagist pardani (tank to wake, TtW)				
Biokütused	Etanool Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmis-viisid	Direktiivi (EL) 2018/2001 III lisas sätestatud väärtus	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Kõik sise- põlemis- mootorid	1,913	TBM	TBM	-
	Biodiisel Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmis-viisid			Kõik sise- põlemis- mootorid	2,834	TBM	TBM	-
	Hüdro- geenitud taimeõli (HVO) Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid			Kõik sise-põlemism ootorid	3,115	0,00005	0,00018	-
	Veeldatud biometaan transpordi- kütusena (Veeldatud biogaas) Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmis-viisid			LNG otto (kahe- kütuseline, keskmine kiirus)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG otto (kahe- kütuseline, aeglane kiirus)				1,7
				LNG diisel (kahe- kütuseline)				0,2
				LBSI				2,6
	Biometanool Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid			Kõik sise-põlemismo otorid	1,375	TBM	TBM	-
	Muud direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmis-viisid			Kõik sise-põlemismo otorid	3,115	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Allikast paagini“(well-to-tank, WtT)	Paagist pardani (tank to wake, TtW)				
Biokütused	Biovesinik Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmis- viisid	Direktiivi (EL) 2018/2001 III lisas sätestatud väärtus	N/A	Kütuse- elemendid	0	0	0	-
				Sisepõlemismootor	0	0	TBM	
Muu kui bioloogilise päritoluga taastuv- kütused (RFNBO) - - e-kütused	e-diisel	0,0427	Viide direktiivile (EL) 2018/2001	Kõik sise- põlemis- mootorid	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanool	0,0199	Viide direktiivile (EL) 2018/2001	Kõik sisepõlemismo- otorid	1,375	0,00005	0,00018	-
	e-vedelgaas	0,0491	Viide direktiivile (EL) 2018/2001	LNG otto (kahe- kütuseline, keskmise kiirus)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG otto (kahe- kütuseline, aeglane kiirus)				1,7
				LNG diisel (kahe- kütuseline)				0,2
				LBSI				2,6
	e-vesinik	0,12	Viide direktiivile (EL) 2018/2001	Kütuse- elemendid	0	0	0	-
				Sisepõlemismo- otor	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Kütuse- elemendid	0	N/A	TBM	N/A
				Sisepõlemismo- otor	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Muud	Elektri-energia	-	ELi ENERGIA- ALLIKATE JAOTUS	Kaldaäärne elektritoide (OPS)	-	-	-	-

Veerus 1 määratakse kindlaks kütuste klass, nimelt fossiilkütused, vedelad biokütused, gaasilised biokütused, e-kütused.

Veerus 2 määratakse kindlaks asjaomase kütuse nimetus või selle tootmisviisid selles klassis.

Veerus 3 on esitatud kütuste alumised kütteväärtused ühikutes MJ/g. Vedelate biokütuste puhul teisendatakse direktiivi (EL) 2018/2001 III lisas sätestatud energiasisaldused massi kohta (alumine kütteväärtus, MJ/kg) ühikutesse MJ/g ja kasutatakse neid väärtusi.

Veerus 4 on esitatud WtT KHG heitekoefitsendid ühikutes $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$.

- a) Vedelate biokütuste puhul arvutatakse vaikeväärtused, kasutades direktiivi (EL) 2018/2001 V lisa C osas kõigi vedelate biokütuste, välja arvatud veeldatud biogaasi, ja VI lisa B osas veeldatud biogaasi (bio-LNG) puhul sätestatud metoodika kohaselt kindlaks määratud E väärtusi ning võttes aluseks vaikeväärtused, mis on seotud konkreetse transpordikütusena kasutatava biokütuse ja selle tootmisviisiga, mis on sätestatud kõnealuse direktiivi V lisa D ja E osas kõigi vedelate biokütuste, välja arvatud veeldatud biogaasi kohta, ja VI lisa D osas veeldatud biogaasi kohta. E väärtusi tuleb korrigeerida, lahutades asjaomasest väärtusest veerus 6 ($c_{f_CO_2}$) ja veerus 3 (LCV) esitatud väärtuste suhtarvu. Seda nõutakse käesoleva määruse kohaselt, mis eraldab WtT ja TtW arvutused, et vältida heitkoguste topeltarvestust;

- b) RFNBO ja muude punktis a osutamata kütuste puhul, mida tuleb arvesse võtta käesoleva määruse artikli 4 lõikes 1 osutatud eesmärgil, arvutatakse vaikeväärtused kas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 28 lõikes 5 osutatud delegeeritud õigusaktis sätestatud metoodika alusel, või kui see on kohaldatav, sarnase metoodika alusel, kui see on kindlaks määratud taastuvatest energiaallikatest toodetud gaaside ja maagaasi ning vesiniku siseturge käsitlevas liidu õigusaktis, vastavalt käesoleva määruse artikli 10 lõigetele 1 ja 2.

Veerus 5 on esitatud selliste kütust tarbivate üksuste peamised tüübid/klassid nagu 2- ja 4-taktilised sisepõlemismootorid, diisel- või ottomootorid, lahjasegul töötavad sädesüütega gaasimootorid (ingl k Lean-Burn Spark-Ignited, LBSI), kütuseelemendid jne.

Veerg 6 sisaldab CO₂ heitekoefitsienti C_f ühikutes gCO₂/gfuel. Kasutatakse määruhes (EL) 2015/757 sätestatud heitekoefitsientide väärtusi. Kõigi kütuste puhul, mida ei ole nimetatud määruhes (EL) 2015/757, on vaikeväärtused kindlaks määratud tabelis.

Veerg 7 sisaldab metaani heitekoefitsienti C_f ühikutes gCH₄/gfuel. Veeldatud maagaasi kütuste puhul on metaani C_f väärtuseks määratud null.

Veerg 8 sisaldab dilämmastikoksiidi heitekoefitsienti C_f ühikutes gN₂O/gfuel.

Veerus 9 on kindlaks määratud kütuse osa, mis läheb kaotsi hajusheite ja põletamata kütuse heite (C_{slip}), protsendina konkreetse kütust tarbiva üksuse poolt kasutatud kütuse massist. Selliste kütuste nagu veeldatud maagaas, mille puhul on olemas hajusheide ja põletamata kütuse heide, on tabelis esitatud hajusheide ja põletamata kütuse heide kogus väljendatud protsendina kasutatud kütuse massist (veerg 9). Tabelis esitatud C_{slip} väärtused arvutatakse mootori 50 % täiskoormuse juures.

III LISA

Heitevabadele tehnoloogiatele esitatavad üldnõuded

Järgmises mitteammendavas tabelis on esitatud artikli 3 punkti 7 tähenduses heitevaba tehnoloogiana käsitatavad tehnoloogialiigid ja nende toimimise üldnõuded.

Tehnoloogialiigid	Toimimise üldnõuded
Kütuseelemendid	Elektrienergia saamine pardal olevatest kütuseelementidest, mis on varustatud kütusega või süsteemiga, mis tagab, et energia saamiseks kasutamise korral ei lase see atmosfääri ühtegi artikli 3 punktis 7 osutatud heidet
Elektrienergia salvestamine pardal	Elektrienergia saamine pardal olevatest elektrienergia salvestussüsteemidest, mis on eelnevalt laetud järgmisel viisil: – elektrienergia tootmine laeva pardal merel – aku laadimine kalda ääres – aku vahetamine
Elektri tootmine pardal tuule- ja päikeseenergia abil	Elektrienergia saamine pardal olevatest taastuvatest energiaallikatest kas otse laeva võrku või pardal elektrienergia vahesalvestuse teel

Pardal asuva tehnoloogia abil saadava elektrienergia, mida ei ole selles tabelis nimetatud ja mis on artikli 3 punkti 7 tähenduses heitevaba, võib tabelisse lisada delegeeritud õigusaktidega kooskõlas artikli 6 lõikega 6.

Eespool ja artikli 6 lõikes 6 esitatud üldnõuete täitmist muude tehnoloogiate puhul ning artikli 6 lõikes 7 osutatud rakendusaktides sätestatud üksikasjalike aktsepteerimiskriteeriumide täitmist tuleb tõendada asjakohaste dokumentidega.

IV LISA

Valemid artikli 23 lõikes 2 sätestatud vastavusbilansi ja FuelEU sanktsioonide arvutamiseks

A. Valemid laeva vastavusbilansi arvutamiseks

- a) Artikli 4 lõikes 2 osutatud laeva kasvuhoonegaaside heitemahukuse vastavusbilansi arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

Vastavusbilanss $[gCO_{2eq}] =$	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
---------------------------------	--

kus:

gCO_{2eq}	CO ₂ ekvivalentkogused grammides
$GHGIE_{target}$	Artikli 4 lõike 2 kohane laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse (GHGIE) piirmäär
$GHGIE_{actual}$	Laeva pardal kasutatava energia aasta keskmine kasvuhoonegaaside heitemahukus, mis on arvutatud asjaomase aruandeperioodi kohta

Jäähklassiga IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jäähklassiga laeva puhul võib ettevõtja kuni 31. detsembrini 2034 taotleda jääoludes navigeerimisest tingitud täiendava energiatarbimise väljajätmist.

Jääklassiga IA või IA Super või samaväärse jääklassiga laeva puhul võib ettevõtja taotleda täiendava energiatarbimise väljajätmist tulenevalt laeva tehnilistest omadustest.

Mõlemal juhul, kui täiendav energiatarbimine on välja jäetud, asendatakse eespool esitatud vastavusbilansi arvutamisel M_i väärtused kütuse kohandatud massiga M_{iA} , mis on kindlaks määratud V lisas, ning vastavusbilansi arvutamiseks kasutatav $GHGIE_{actual}$ väärtus arvutatakse uuesti vastavate M_{iA} väärtuste alusel.

- b) Laeva vastavusbilansi arvutamiseks seoses RFNBO alleesmärgiga vastavalt artikli 5 lõikele 3 kasutatakse järgmist valemit:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left(0,02 \times \left(\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$
--------------------	---

kus:

CB_{RFNBO}	Artikli 5 lõikes 3 osutatud RFNBO alleesmärgi vastavusbilanss MJ-s
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	RFNBOst ja/või kütustest saadud energia aastane summa, mis võimaldab samaväärset kasvuhoonegaaside heite vähendamist, nagu on osutatud artiklis 5

B. Valem artikli 23 lõikes 2 sätestatud FuelEU sanktsioonI summa arvutamiseks

Artikli 23 lõikes 2 sätestatud FuelEU sanktsiooni summa arvutatakse järgmiselt:

- a) FuelEU sanktsioon seoses laeva kasvuhoonegaaside heitemahukuse vastavusbilansiga kooskõlas artikli 4 lõikega 2

FuelEU sanktsioon =	$\frac{ \text{vastavusbilanss} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
---------------------	--

1. FuelEU sanktsioon	2. Eurodes
3. Vastavusbilanss	4. Vastavusbilansi absoluutväärtus
5. 41000	6. 1 tonn väga madala väävlisisaldusega kütteõli (VLSFO), mis vastab 41 000 MJ-le
7. 2400	8. Eurodes tasutav summa VLSFO ekvivalenttonni kohta

b) FuelEU sanktsioon seoses RFNBO alleesmärgiga kooskõlas artikli 5 lõikega 3

Kui $CB_{RFNBO} > 0$, arvutatakse artikli 23 lõikes 2 osutatud FuelEU sanktsiooni summa järgmiselt:

FuelEU sanktsioon (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
-----------------------------	---------------------------------------

9. FuelEU sanktsioon	10. Eurodes
11. CB_{RFNBO}	12. RFNBO vastavusbilansi väärtus
13. P_d	14. Hinnaerinevus RFNBO ja laeval kasutamiseks sobiva fossiilkütuse vahel
15. 41000	16. 1 tonn väga madala väävlisisaldusega kütteõli (VLSFO), mis vastab 41 000 MJ-le

V LISA

Kütuse kohandatud massi arvutamine jääoludes navigeerimise puhul

Käesolevas lisas kirjeldatakse, kuidas arvutada järgmist:

- lisaenergia, mida tarbib jääklassiga IA või IA Super või samaväärse jääklassiga laev selle tehniliste omaduste tõttu
- lisaenergia, mida tarbib jääklassiga IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jääklassiga laev jääoludes navigeerimise tõttu
- iga kütuse i kohandatud mass $[M_i A]$ pärast lisaenergia mahaarvamist

Jääklassist tingitud lisaenergia

Jääklassiga IA või IA Super või samaväärse jääklassiga laeva tehniliste omaduste tõttu tarbitav lisaenergia arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

kus:

$E_{\text{voyages, total}}$ tähistab kõikidel reisidel tarbitud koguenergiat ning

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ jääoludes navigeerimisest tingitud lisaenergia tarbimist.

Kõikidel reisidel tarbitud koguenergia arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

kus

$M_{i, \text{voyages, total}}$ tähistab kõikide käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate reiside puhul tarbitud kütuse i massi;

LCV_i tähistab kütuse i alumist kütteväärtust.

Jääoludes navigeerimisest tingitud lisaenergia

Lisaenergia, mida tarbib jääklassiga IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jääklassiga laev jääoludes navigeerimise tõttu, arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

kus:

$E_{\text{voyages,open water}}$ tähistab jäävabas vees toimuvatel reisidel tarbitud energiat;

$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ tähistab jääoludes tarbitud kohandatud energiat.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ ei saa olla suurem kui $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$

Energia, mis tarbitakse reisidel, mis hõlmavad navigeerimist üksnes jäävabas vees, arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

kus:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ tähistab energiat, mis tarbiti jääoludes navigeerimisel, ja see arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{voyages,ice conditions}} = \sum M_{i,\text{voyages,ice conditions}} \times LCV_i$$

kus:

$M_{i,\text{voyages,ice conditions}}$ tähistab käesoleva määruse kohaldamisalaga hõlmatud jääoludes navigeerimiseks kulunud kütuse i massi.

Jääoludes tarbitud kohandatud energia arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

kus:

$D_{\text{ice conditions}}$ tähistab käesoleva määruse kohaldamisalaga hõlmatud jääoludes navigeerimise ajal läbitud vahemaa kogupikkust.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ tähistab energiatarbimist jäävabas vees läbitud vahemaa kohta ja see arvutatakse järgmiselt:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

kus:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ tähistab energiatarbimist jääoludes navigeerimisel;

D_{total} tähistab käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvat aastast läbitud vahemaad kokku.

Jääklassist ja jääoludes navigeerimisest tingitud jääga seotud kogu lisaenergia

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Kohandatud mass $[M_{i,A}]$

Ettevõtja jaotab jääga seotud kogu lisaenergia $E_{i, \text{additional ice}}$ aasta jooksul kasutatud erinevate kütuste i vahel järgmistel tingimustel:

$$\sum E_{i, \text{additional ice}} = E_{\text{additional ice}}$$

iga kütuse i kohta:

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

kütuse kohandatud mass $[M_{i,A}]$ arvutatakse järgmiselt:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$
