



Brüssel, 19. november 2021  
(OR. en)

13897/21

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2021/0210(COD)

---

TRANS 674  
MAR 213  
ENV 876  
ENER 495  
IND 348  
COMPET 819  
ECO 123  
RECH 507  
CODEC 1474

## ARUANNE

---

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 12813/21
Komisjoni dok nr:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO2 heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ <ul style="list-style-type: none"><li>• Eduaruanne / poliitiline mõttevahetus</li></ul>

---

*Eesistujariik on kavandanud 9. detsembri 2021. aasta transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu istungiks (transport) eduaruande ja poliitilise mõttevahetuse eespool nimetatud ettepaneku teemal. Et teavitada ministreid seni tehtud edusammudest ja suunata arvamuste vahetus sisulistele teemadele, on eesistujariik koostanud eduaruande (I lisa) ja poliitikadokumendi (II lisa).*

*COREPERil/nõukogul palutakse I lisas esitatud eduaruande teadmiseks võtta. Nõukogul palutakse käsitleda II lisas esitatud teemasid.*

**I. SISSEJUHATUS**

Komisjon esitas 14. juulil 2021 Euroopa Parlamendile ja nõukogule eespool nimetatud ettepaneku paketi osana paketist „Eesmärk 55“<sup>1</sup>, mille eesmärk on muuta ELi kliima-, energia-, maakasutus-, transpordi- ja maksustamispoliitika sobivaks, et saavutada ELi eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55% võrreldes 1990. aastaga.

Paketi „Eesmärk 55“ siht on saavutada Euroopa kliimamääruses<sup>2</sup> kokku lepitud eesmärgid, et muuta põhjalikult majandust ja ühiskonda, nii et tulevik oleks õiglasem, keskkonnahoidlikum ja jõukam. Heitkoguste vähendamine järgmisel kümnendil on otsustava tähtsusega, et Euroopast saaks 2050. aastaks maailma esimene kliimaneutraalne maailmajagu ja et Euroopa roheline kokkulepe saaks tegelikkuseks.

Selleks et saavutada eesmärk muuta EL 2050. aastaks kliimaneutraalseks, oleks vaja vähendada transpordisektori heitkoguseid ligikaudu 90%. Eespool nimetatud ettepanekul saab olla selles oluline roll, sest selle peamine eesmärk on suurendada merendussektoris nõudlust taastuvkütuste või vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste järele ja nende järjepidevat kasutamist, tagades samal ajal mereliikluse sujuva toimimise ja vältides siseturu moonutusi. Eelkõige keskendutakse selle peamistes sätetes järgmistele aspektidele:

- i) kehtestatakse laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamise eesmärgid;
- ii) kehtestatakse laevade jaoks nõuded kaldaäärse elektritoite või kaikoahas heitevabade energiaallikate kasutamiseks, mis on kohaldatavad alates 2030. aastast;

---

<sup>1</sup> Pakett koosneb kaheteistkümnest komisjoni ettepanekust energeetika, keskkonna, maksustamise, kaubanduse ja transpordi valdkonnas; enne käesoleva aasta lõppu oodatakse veel täiendavaid ettepanekuid energiapoliitika valdkonnas. Kolm seadusandlikku ettepanekut on otseselt seotud transpordipoliitikaga: eespool nimetatud ettepanek (s.t kavandatav ettepanek taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamise kohta meretranspordis – algatus „FuelEU Maritime“), kavandatav määrus säästvate lennukikütuste kasutamise kohta lennundussektoris (algatus „ReFuel Aviation“) ja kavandatav määrus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (AFIR).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021).

iii) kehtestatakse põhimõtted, mis puudutavad biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste arvessevõtmist kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamise eesmärkide raames;

iv) kehtestatakse FuelEU vastavussertifikaat ja kohustus hoida seda laeva pardal; ning

v) kehtestatakse seire-, aruandlus-, tõendamis-, kontrolli- ja täitmise tagamise menetlused ning finantssätted (sealhulgas laevadele mittevastavuse korral määratavad trahvid ja nende eraldamine innovatsioonifondile).

Ettepanek on seotud paketi „Eesmärk 55“ teiste ettepanekutega. Eelkõige tulenevad selles esitatud kütuste määratlused ja mõned nende arvessevõtmise parameetrid (nt kasvuhoonegaaside heite vähendamise kriteeriumid ning taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste sertifitseerimine) taastuenergia direktiivist<sup>3</sup>. Mõned meresadamates laevade elektriga varustamist käsitlevad sätted on tihedalt seotud kavandatava määrusega alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (AFIR)<sup>4</sup>. Samuti tuleks tuletada meelde, et CO<sub>2</sub> heite vähendamise tempo selles sektoris on oluliselt mõjutatud muudatustest heitkogustega kauplemise süsteemis<sup>5</sup>, milles nüüd käsitletakse ka meretransporti ja kehtestatakse CO<sub>2</sub> hinnastamise mehhanism.

## II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

Euroopa Parlament on määranud algatuse „FuelEU Maritime“ ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks<sup>6</sup> transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Jürgen Warborni (SE, PPE).

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EU (dok 10877/21 + ADD 1–7).

<sup>5</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, 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 (dok 10875/21 + ADD 1–7).

<sup>6</sup> Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon (ITRE) ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon (ENVI) tegutsevad kaasatud komisjonidega menetluse kohaselt (Euroopa Parlamendi kodukorra artikkel 57).

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee ei ole oma arvamusi ettepaneku kohta veel vastu võtnud.

### **III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES**

Sloveenia eesistumise ajal on algatuse „FuelEU Maritime“ ettepanekut käsitletud korduvalt merenduse töörühma tasandil toimunud koosolekutel. Praeguseks on peetud üksteist koosolekut, mille käigus vaadati ettepanek artikkelite kaupa läbi ning analüüsiti mõjuhinnangut ja ettepaneku seotust teiste paketti „Eesmärk 55“ kuuluvate ettepanekutega.

Lisaks käsitleti seda ettepanekut laiema arvamuste vahetuse raames paketi „Eesmärk 55“ kolme transpordiga seotud ettepaneku üle, mis toimus alaliste esindajate komitee 12. novembri 2021. aasta koosolekul.

Eesistujariik Sloveenia koostas ka aruande (dok ST 13977/21), mille eesmärk on anda üldine ülevaade olukorrast ja edusammudest, mis on tehtud mitte ainult kõnealuse ettepaneku, vaid ka paketi „Eesmärk 55“ osas. Aruandes keskendutakse paketi horisontaalsetele aspektidele, nagu ettepanekute omavaheline seotus, ja seni arutelude käigus tõstatatud peamistele küsimustele. Käesolev aruanne on taustadokumendina jagatud kõigile nõukogu koosseisudele, kes vastutavad paketi erinevate ettepanekute eest.

### **IV. PEAMISED POLIITILISED KÜSIMUSED JA EDUSAMMUD**

Arutelud on näidanud, et liikmesriigid omistavad ettepanekule suurt tähtsust, olles ühel meelel selle põhjenduste ja eesmärkide osas. Siiski näitasid arutelud ka seda, et ettepanekut peetakse nii tehnilisest kui ka poliitilisest seisukohast keerukaks ning et liikmesriikidel on selle korralikult läbivaatamiseks vaja lisa-aega. Arutelude käigus esitasid paljud delegatsioonid tõepoolest ettepaneku suhtes regulaarselt üldiseid või parlamentaarse analüüsi reservatsioone.

Peamised arutelude käigus esile tõstetud poliitilised küsimused on seotud järgmiste aspektidega:

- 1) kohaldamisala, mis tähendab ühelt poolt „sisulist“ kohaldamisala (st kohaldamine kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 tonni) ja teiselt poolt „geograafilist“ kohaldamisala (st kavandatava määruse kohaldamine laevade suhtes seoses 50% energiaga, mida kasutatakse reisidel, mis väljuvad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast või saabuvad sadamasse, kus viimane/järgmine sadam asub kolmanda riigi jurisdiktsiooni all);
- 2) kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamise eesmärgid;
- 3) nõuded kaldaäärsele elektritoitele;
- 4) taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamine ning normid nende arvesse võtmise kohta kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamise eesmärkide saavutamisel; ning
- 5) ettepaneku haldamine (sealhulgas täitmise tagamine ja karistustega seotud aspektid).

Eespool toodut arvesse võttes ei pidanud eesistujariik Sloveenia asjakohaseks teha tööd kompromissi saavutamiseks, mis käsitleks praeguses etapis olulisi või vastuolulisi küsimusi, ning keskendus pigem kompromisstekstile, mis piirdus redaktsiooniliste või tehniliste aspektidega<sup>7</sup> ning mida tutvustati ja mis vaadati läbi merenduse töörühma tasandil.

## V. KOKKUVÕTE

Seni tehtud töö põhjal teeb eesistujariik järgmised järeldused:

1. kuigi liikmesriigid on suures osas nõus enamiku määruse eelnõu eesmärkidega, vajavad nad rohkem aega selle korralikult läbivaatamiseks; ning
2. seetõttu on vaja teha täiendavat tööd, et teha käesoleva ettepanekuga seoses märkimisväärseid edusamme.

Eespool toodut arvesse võttes palutakse alaliste esindajate komiteel ja nõukogul võtta teadmiseks käesolev eduaruanne algatuse „FuelEU Maritime“ ettepaneku kohta.

---

<sup>7</sup> Dok 12813/21.

***Poliitikadokument transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport)******9. detsembri 2021. aasta istungil toimuva arutelu suunamiseks***

Meretransport on ELi sise- ja väliskaubanduse ning ühendatuse oluline edasiviiv jõud. Kuigi kõnealune sektor on ühemõtteliselt tähtis majanduskasvu mootor ning toob ELile märkimisväärsed majanduslikku ja sotsiaalseid kasu, mõjutab see ka keskkonda ja inimeste tervist. Vaatamata viimastel aastatel tehtud edusammudele sõltub merendussektor endiselt peaaegu täielikult fossiilkütustest ning kujutab endast märkimisväärsed kasvuhoonegaaside ja muude kahjulike saasteainete heite allikat.

Euroopa kliimamääruse<sup>8</sup> eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55% ja see aitab ELil saavutada kliimanetraalsuse 2050. aastaks, mil on oodata transpordi tekitatavate heitkoguste 90%-list vähenemist. Selle eesmärgi saavutamise hõlbustamiseks võeti 2021. aasta juulis paketi „Eesmärk 55“ raames vastu mitu seadusandlikku algatust. Algatuse „**FuelEU Maritime**“ ettepanek<sup>9</sup> on osa meetmepaketist, mille eesmärk on tegeleda merendussektorist pärit heitega. Eelkõige kehtestatakse käesoleva algatusega normid ELi liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvate, seal viibivate või sealt väljuvate laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heite mahukuse vähendamiseks, edendades samal ajal taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste laialdasemat kasutamist meretranspordis.

Sloveenia eesistumise ajal analüüsiti ettepanekut ja selle mõjuhinnangut põhjalikult merenduse tööühenda tasandil. Arutelud on selgelt näidanud, et liikmesriigid omistavad ettepanekule suurt tähtsust, olles ühel meelel selle põhjenduste ja eesmärkide osas. Ettepaneku väga tehniline olemus ja mõnede sätete keerukus nõuavad siiski suurt tähelepanu ja täiendavat uurimist. Seda arvesse võttes leiab eesistujariik, et transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) tasandil toimuv arvamuste vahetus oleks kasulik. Liikmesriikidel palutakse seetõttu jagada oma seisukohti ettepaneku järgmiste aspektide kohta:

---

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> Ettepanek: määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (dok 10327/21 + ADD 1–3)

1. kahe peamise meetme – millest üks puudutab laeva poolt pardal kasutatava energia aasta jooksul tekitatud kasvuhoonegaaside heitemahukuse piiramist ning teine kaldaäärse elektritoite või kõikohas heitevabade energiaallikate kasutamist – ülesehitus, sealhulgas rahvusvaheline mõõde ja mõju;
2. kavandatava ettepaneku kohaldamiseks ja täitmise tagamiseks kasutatav üldine haldamine (nt seire ja aruandlus, tõendamismenetlused, karistused jne).

---