



Brüssel, 24. mai 2022  
(OR. fr, en)

9278/22

LIMITE

TRANS 300  
MAR 115  
ENV 450  
ENER 180  
IND 179  
COMPET 350  
ECO 41  
RECH 255  
CODEC 739

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2021/0210(COD)

---

---

## ARUANNE

---

Saatja: Nõukogu peasekretariaat  
Saaja: Alaliste esindajate komitee / nõukogu

---

Komisjoni dok nr: 10327/21 INIT+ ADD 1-3

---

Teema: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ  
– Üldine lähenemisviis

---

## I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 14. juulil 2021 Euroopa Parlamendile ja nõukogule paketi „Eesmärk 55“ (edaspidi „pakett“) raames määruse ettepaneku milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis (algatus FuelEU Maritime)<sup>1</sup>.
2. Ettepaneku peamine eesmärk on suurendada merendussektoris nõudlust taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste järele ning nende järjepidevat kasutamist, tagades samal ajal mereliikluse sujuva toimimise ja vältides siseturu moonutusi. Selle peamistes sätetes käsitletakse eelkõige järgmisi aspekte:

---

<sup>1</sup> ST 10327/22, ADD 1, ADD 2 ja ADD 3.

- i) kohaldamisala seoses asjaomaste laevade suuruse ja geograafilise alaga;
  - ii) laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamise eesmärgid;
  - iii) kaldaäärse elektritoite nõuete kohaldamisala, või muude heitevabade tehnoloogiate kohaldamisala kai ääres seisvate laevade puhul;
  - iv) taastuvatest energiaallikatest toodetud ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste sertifitseerimine; ning
  - v) nende uute kohustustega seotud haldus (sealhulgas ettevõtjatele kohaldatavad trahvid nende laevade mittevastavuse korral, ning kõnealustest trahvidest saadud tulude suunamine innovatsioonifondi).
3. Algatus FuelEU Maritime on seotud ka määrusega (EL) 2015/757, milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli,<sup>2</sup> ning muude paketi ettepanekutega, eelkõige nendega, mis käsitlevad taastuenergiat, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS).

## **II. LÄBIVAATAMINE TEISTES INSTITUTSIOONIDES**

4. Euroopa Parlament on määranud algatuse FuelEU Maritime ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Jürgen Warborni (SE, PPE). Euroopa Parlament võtab oma seisukoha täiskogus vastu eeldatavasti 2022. aasta septembris.
5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse eespool nimetatud ettepaneku kohta vastu 8. detsembril 2021. Regioonide Komitee loobus arvamuse esitamisest.

---

<sup>2</sup> ELT L 123 19.5.2015.

### III. NÕUKOGU TÖÖ HETKESEIS

6. Merenduse töörühm alustas ettepanekuga tööd 2021. aasta septembris. Komisjoni mõjuhinna arutati töörühmas 1. ja 13. septembril 2021.
7. Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) pidas oma 9. detsembri 2021. aasta istungil poliitilise mõttevahetuse kõnealuse dokumendiga tehtava edasise töö üle.
8. Prantsusmaa eesistumise ajal jätkusid arutelud töörühmas korrapäraselt ja intensiivselt, kõigepealt teemaplokkidena ja seejärel üldiste ettepanekute alusel.
9. Alaliste esindajate komitees toimus 13. aprillil 2022 mõttevahetus, eesmärgiga süvendada arutelu ja saada delegatsioonidelt suuniseid järgmise kolme aspekti kohta: i) kohaldamisala seoses asjaomaste laevade suurusega ja kohustuste geograafilise alaga; ii) CO<sub>2</sub>-mahukuse sihtide tase ning iii) kütuste arvessevõtmine. Alaliste esindajate komitees väljendatud seisukohadest ilmnes, et parameetrid, mille eesistujariik nende kolme aspekti puhul kehtestas, loovad teatava tasakaalu.
10. Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) 2. juuni 2022. aasta istungi ettevalmistamiseks vaatas alaliste esindajate komitee 20. mail 2022 läbi aruandele ST 8882/22 lisatud eesistujariigi kompromissteksti, milles käsitleti peamiselt järgmisi aspekte:
  - a) oli lisatud või muudetud mõningaid mõisteid, et tagada teksti suurem arusaadavus ja sidusus;
  - b) läbi oli vaadatud kaldaäärse elektritoite nõuete kohaldamisala, et kehtestatud kohustusi keskendada kai ääres seisvatele laevadele, paremini reguleerida erandeid, tagada kooskõla alternatiivkütuste taristu määruse ettepanekuga ja anda liikmesriikidele võimalus laiendada kai ääres seisvate laevade suhtes juba kehtestatud kohustusi ka sadamas ankrus olevatele laevadele;
  - c) oli täpsustatud ja tugevdatud ettevõtjate, tõendajate ja avaliku sektori asutuste rolli ning seire-, aruandlus- ja tõendamismenetlusi käsitlevaid sätteid, et tagada tugevam haldussüsteem. Nii on tõendajate töö paremini määratletud ja avaliku sektori asutused saavad teha täiendavaid kontrollid;

- d) läbi oli vaadatud paindlikkuse mehhanisme käsitlevad sätted, et selgitada nende kohaldamisala ja vältida määrusest kõrvalehoidmist;
- e) hoolikalt oli muudetud karistusi ja trahve käsitlevaid peamisi sätteid, et tagada määruses ette nähtud rakendamissüsteemi järjepidevus ja töökindlus ning liikmesriikide õigussüsteemide austamine. Sellega seoses oli komisjoni ettepanekus ette nähtud säte trahvidest saadava tulu suunamise kohta innovatsioonifondi asendatud süsteemiga, mille kohaselt eraldatakse kõnealune tulu liikmesriikidele, pidades jätkuvalt prioriteetseks tulu kasutamist meretranspordisektori energiasüsteemi ümberkujundamise toetamiseks; ning
- f) oli lihtsustatud ja osaliselt ümber struktureeritud lisasid, mis käsitlevad laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse arvutamise meetodikat, vaikumisi heitekoefitsiente ning trahvide arvutamist, et parandada kõnealuste väga tehniliste aspektide mõistmist ja nende kooskõla taastuvenergia direktiiviga.
11. Selle kompromissiga muudeti komisjoni ettepanekut enamiku aspektide osas, vastates seeläbi paljude delegatsioonide esitatud päringutele ja taotlustele, säilitades samas selle üldise lähenemisviisi ja panuse taseme paketi eesmärgi saavutamisse.
12. Alaliste esindajate komitee 20. mai 2022. aasta koosolekul väljendasid mõned delegatsioonid siiski muret selle üle, kas nende kohalikke eripärasid oli erandite või erijuhtumite käsitlemise kaudu piisavalt arvesse võetud, samas kui teised väljendasid soovi veelgi stimuleerida nõudlust säästvate kütuste, eelkõige kõige puhtamate kütuste järele.
13. Võttes arvesse nende küsimuste tähtsust, esitas eesistujariik kompromissi stabiliseerimiseks delegatsioonidele istungi käigus kokku lepitud muudatusettepanekud. Enamik delegatsioone pidas neid muudatusettepanekuid tervitatavaks, teised aga väljendasid muret kavandatud meetmete tõhususe pärast seoses nõudluse stimuleerimisega kõige puhtamate säästvate kütuste järele. Mõned delegatsioonid palusid ka rohkem aega, et analüüsida istungil kokku lepitud muudatusettepanekuid, eelkõige neid, mis käsitlevad muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste (RFNBO) kasutamist soodustava meetme võimalikku negatiivset mõju.

14. Pärast alaliste esindajate komitee 20. mai 2022. aasta koosolekul toimunud põhjalikku arutelu delegatsioonide esitatud teabe üle ning selleks, et leppida kokku üldises lähenemisviisis, on eesistujariik koostanud käesolevale aruandele lisatud kompromissi. See kompromiss vastab kompromissile, mis on lisatud dokumendis ST 8882/22 esitatud aruandele ning mida on ajakohastatud alaliste esindajate komitee 20. mai 2022. aasta koosolekul esitatud muudatusettepanekutega ning ühe täiendava muudatusettepanekuga<sup>3</sup> RFNBO kütuste kasutamise soodustamiseks võetava meetme võimaliku negatiivse mõju korrigeerimise kohta.<sup>4</sup>

#### IV. KOKKUVÕTE

12. Eespool toodut arvesse võttes palutakse alaliste esindajate komiteel:
- käesoleva aruande lisas esitatud tekst üldise lähenemisviisi saavutamiseks läbi vaadata ja kinnitada;
  - soovitada nõukogul leppida transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) 2. juuni 2022. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku suhtes, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ.

---

<sup>3</sup> Eelkõige tehakse ettepanek vähendada I lisas esitatud kordaja väärtusi.

<sup>4</sup> Kompromiss võib sisaldada ka tehnilisi või vorminguga seotud parandusi.

2021/0210 (COD)

Ettepanek:

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

...,

**milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega 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 arvamust<sup>5</sup>,  
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>6</sup>,  
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt  
ning arvestades järgmist:

---

<sup>5</sup> ELT C ..., ..., lk ....

<sup>6</sup> ELT C ..., ..., lk ....

(1) Meretransport moodustab umbes 75 % ELi väliskaubandusest ja 31 % ELi sisekaubandusest. Samas moodustab laevaliiklus Euroopa Majanduspiirkonna sadamatesse või sadamatest umbes 11 % ELi transpordi CO<sub>2</sub> koguheitest ja 3–4 % ELi CO<sub>2</sub> koguheitest. Liikmesriikide sadamates läheb igal aastal laevale või tuleb laevalt 400 miljonit reisijat, sealhulgas umbes 14 miljonit kruiisilaevadel. Meretransport on seega Euroopa transpordisüsteemi oluline osa ja etendab Euroopa 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 laevakäitajad või sadamad seatakse ebasoodsasse olukorda võrreldes meretranspordisektoris või muudes transpordisektorites tegutsevate konkurentidega. See võib omakorda põhjustada meretranspordi konkurentsivõime vähenemist ning ühenduste kadumist kodanike ja ettevõtjate jaoks.

(2) Selleks et suurendada ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkuleppe<sup>7</sup> (edaspidi „Pariisi kokkulepe“) kohast liidu kliimakoostust, seatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määruses (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik (edaspidi „Euroopa kliimamäärus“),<sup>8</sup> eesmärgiks vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning saavutada 2050. aastaks liidu kliimanetraalsus. Lisaks on vaja mitmesuguseid täiendavaid poliitikavahendeid, et motiveerida säästvalt toodetud taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist, sealhulgas meretranspordisektoris. Vajalik tehnoloogia tuleb välja arendada ja kasutusele võtta 2030. aastaks, et pärast seda olla valmis palju kiiremateks muutusteks.

---

<sup>7</sup> ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.

<sup>8</sup> ELT L 243, 9.7.2021.

- (3) Seoses üleminekuga taastuvkütustele ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütustele ning asendusenergiaallikatele on oluline tagada ELi meretranspordituru nõuetekohane toimimine ja aus konkurents seoses laevakütustega, mis moodustavad märkimisväärse osa laevakäitajate kuludest. Liikmesriikide kütusenõuete erinevused võivad oluliselt mõjutada laevakäitajate majandustulemusi ja avaldada negatiivset mõju konkurentsile turul. Laevanduse rahvusvahelise iseloomu tõttu võivad laevakäitajad kergesti punkerdada kolmandates riikides ja kanda suurtes kogustes kütust. See võib põhjustada kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ja avaldada negatiivset mõju sektori konkurentsivõimele, kui taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kättesaadavusega liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates meresadamates ei kaasne nende kasutamise nõudeid, mida kohaldatakse kõigile liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvatele ja nendest väljuvatele laevakäitajatele. Käesolevas määruses tuleks seega sätestada meetmed, millega tagatakse, et taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutuselevõtt laevakütuste turul toimub ELi meretransporditurul ausa konkurentsi tingimustes.
- (4) Selleks et käesolev määrus mõjutaks kõiki tegevusi meretranspordisektoris, tuleks käesolevat määrust seega kohaldada sellest energiast poole suhtes, mida kasutab laev, mis teeb reise, mis algavad väljaspool liikmesriigi jurisdiktsiooni asuvast sadamast ja lõpevad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuulavas sadamas; 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 algavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast ja lõpevad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuulavas sadamas; ning energia suhtes, mida kasutatakse kai ääres liidu jurisdiktsiooni alla kuulavas sadamas. Sellise kohaldamisega tagatakse käesoleva määruse tõhusus, sealhulgas suurendades sellise raamistiku positiivset mõju keskkonnale. Samal ajal piirab selline raamistik kõrvalehoidmise eesmärgil toimuvate sadamakülastuste ohtu ja ohtu, et tegevuse 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 puhul ning laevade viibimise puhul nendes sadamates tagada meretranspordiettevõtjatele ja sadamatele võrdsed võimalused, kohaldades käesolevas määruses sätestatud ühtseid norme.

- (5) Käesolevas määruses sätestatud norme tuleks kohaldada mittediskrimineerival viisil kõigi laevade suhtes nende lipuriigist olenemata. Selleks et tagada kooskõla liidu ja rahvusvaheliste meretranspordialaste normidega, tuleks käesoleva määruse puhul keskenduda sellise kogumahutavusega laevadele, mille kogumahutavus on üle 5000 tonni, ning seda ei tuleks kohaldada sõjalaevade, mereväe abilaevade, kalapüügilaevade ja kalatöötlemislaevade, lihtsa ehitusega puitlaevade, mehaanilise jõuajamita laevade ega mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavate riiklike laevade suhtes. Kuigi viimati nimetatud laevad kogumahutavusega üle 5000 tonni moodustavad vaid ligikaudu 55 % kõigist laevadest, mis külastavad sadamaid vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, langeb nende arvele suur enamik merendussektori süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heitest. Komisjon peaks olukorda korrapäraselt uuesti hindama, eesmärgiga laiendada kohaldamisala lõpuks ka laevadele, mille kogumahutavus on alla 5000 tonni.
- (5a) Liikmesriigid, kelle territooriumil ei ole meresadamaid, kellel ei ole akrediteeritud tõendajaid ega nende lipu all sõitvaid laevu, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse, ja kes ei ole haldavad riigid käesoleva määruse tähenduses, ei peaks võtma meetmeid seoses käesolevas määruses selle kohta sätestatud nõuetega seni, kuni need tingimused on täidetud.
- (5b) Võttes arvesse liidu äärepoolseimate piirkondade erilisi iseärasusi ja piiranguid, eelkõige nende kõrvalist asukohta ja saarelist asendit, tuleks erilist tähelepanu pöörata sellele, et tagada nende juurdepääsetavus ja tõhus ühendatus meretranspordi abil. Sellepärast peaks käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluma üksnes pool energiast, mida kasutatakse reisidel, mis algavad äärepoolseimas piirkonnas asuvast külastatavast sadamast või lõpevad seal. Samadel põhjustel tuleks võimaldada ajutisi erandeid reiside puhul, mida tehakse kahe äärepoolseimas piirkonnas asuva külastatava sadama vahel, ning seoses energiaga, mida kasutatakse viibimise ajal vastavates äärepoolseimates piirkondades asuvates külastatavates sadamates.
- (5c) Selleks et võtta arvesse saarte eriolukorda, nagu on rõhutatud aluslepingu artiklis 174, ja vajadust säilitada saarte ja perifeersete piirkondade ühendus liidu keskregioonidega, tuleks võimaldada ajutisi erandeid reiside puhul, mida teevad reisilaevad, mis ei ole 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.

- (5d) Küprose ja teiste liikmesriikide vaheliste avaliku teenindamise kohustuste suhtes tuleks kehtestada ajutine erand. Küprose ja Mandri-Euroopa vaheline mereühendus on puudunud rohkem kui kaks aastakümnet. Tehakse jõupingutusi sellise ühenduse loomiseks avaliku teenindamise kohustuste raames, et tõhusalt reageerida pakilisele vajadusele osutada üldhuviteenust ja tagada ühendatus ning majanduslik, sotsiaalne ja territoriaalne ühtekuuluvus.
- (5e) Kuna käesolevast määrusest tulenevatele nõuetele mittevastavate laevade jaoks laevandusega seotud kulud suurenevad, tuleks käsitleda nõuete mittetäitmise ja käesoleva määruse sätetest kõrvalehoidmise riski, eelkõige konteineriveoga tegelevate liinilaevade segmendis. Liidu lähipiirkonna sadamate külastused, mis tehakse eesmärgiga piirata käesoleva määruse täitmisega kaasnevaid kulusid, mitte üksnes ei vähendaks oodatavat keskkonnakasu ja kahjustaks märkimisväärselt käesoleva määruse eesmärke, vaid võivad põhjustada lisaheidet tulenevalt pikema teekonna läbimisest käesoleva määruse kohaldamisest kõrvalehoidmise eesmärgil. Sellepärast on asjakohane jätta külastatava sadama kontseptsioonist välja teatavad liiduvälistes sadamates tehtavad peatused. See väljajätmine peaks eelkõige puudutama liidu lähipiirkonnas asuvaid sadamaid, kus kõrvalehoidmise risk on kõige suurem. Selle riski käsitlemiseks on proportsionaalne kehtestada kauguspiir 300 meremiili, mis tasakaalustab lisakoormust ja kõrvalehoidmise riski. Lisaks peaks külastatava sadama kontseptsioonist väljajätmine puudutama üksnes konteinerilaevu ja sadamaid, mille peamine tegevusala on konteinerite ümberlaadimine. Selliste vedude puhul kaasneb kõrvalehoidmise riskiga ka risk, et sõlmsadamateks saavad väljaspool liitu asuvad sadamad, mis süvendab kõrvalehoidmise mõju. Sellepärast ja kuna ülemaailmsel tasandil puudub selline IMO kohustuslik mehhanism taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste rahvusvahelistel reisidel kasutamise kohta, mille ambitsioonitase oleks sarnane käesolevas määruses sätestatud nõuetega võrreldes, ei tuleks konteinerilaevade poolt naabruses asuvates konteinerite ümberlaadimise sadamates tehtud peatusi käsitada peatustena külastatavates sadamates käesoleva määruse tähenduses. Meetme proportsionaalsuse ja võrdse kohtlemise tagamiseks tuleks võtta arvesse kolmandate riikide meetmeid, millel on käesoleva määrusega võrdväärne mõju.

- (5f) Jääoludes sõitmine ja jääklassi laevade tehnilised omadused põhjustavad meretranspordile lisakulusid, eelkõige Läänemere põhjapoolsetes osades, ja käesolev määrus võib neid veelgi suurendada. Neid jääklassi laevade lisakulusid, mis tulenevad sõitmisest jääoludes ja laevade tehnilistest omadustest, tuleks seega leevendada, et tagada teiste laevadega võrdsed võimalused. Selleks peaks ettevõtjatel nende jääklassi laevade puhul olema ajutiselt lubatud kohaldada laeva pardal kasutatava energia hulga kohandamist. Komisjon peaks sellise mehhanismi vajadust ja meetodikat uuesti hindama, eelkõige pidades silmas jääoludes sõitmise vahemaa ja jääoludes sõitmisega seotud lisaenergia kohta aru andmiseks vajalike andmete seire usaldusväärsust, pidades silmas selle meetme võimalikku pikendamist.
- (5g) Selleks et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning seeläbi soodustada selliste kõige säästvamate ja uuenduslikumate kütustehnoloogiate turu arengut ja turul kasutuselevõttu, millel on tulevikuvajadustele vastav kasvupotentsiaal, on vaja spetsiaalset stiimulit muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste jaoks, võttes arvesse selliste kütuste märkimisväärset CO<sub>2</sub> heite vähendamise potentsiaali ja 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 (eelkõige veevajaduse) seisukohast. Nende tootmiskulud on praegu siiski tavapäraste kütuste turuhinnast palju suuremad ja prognooside kohaselt see olukord keskpikas perspektiivis ei muutu. Sellepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada spetsiaalne ja ajutine kordaja, mis toetaks sellise tehnoloogia kasutuselevõttu.
- (6) Käesoleva määruse täitmise eest vastutav üksus peaks olema laevandusettevõtja, kes on määratluse järgi laevaomanik või mõni muu organisatsioon või isik, nagu juht või laevapereta prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest ning nõustunud sellise vastutuse võtmisega võtma üle kõik ülesanded ja kohustused, mis on kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga, mida rakendatakse liidus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 336/2006<sup>9</sup>. See määratlus põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu

---

<sup>9</sup> ELT L 64, 4.3.2006, lk 1.

määruse (EL) 2015/757<sup>10</sup> artikli 3 punktis d esitatud mõiste „ettevõtja“ määratlusel ning on kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 2016. aastal kehtestatud üleilmse andmekogumissüsteemiga.

- (6a) Kuigi ettevõtja peaks jääma vastutavaks käesoleva määruse kohaste seire- ja aruandluskohustuste täitmise ning heastavate karistuste maksmise eest kooskõlas põhimõttega „saastaja maksab“, ja et soodustada puhtamate kütuste kasutuselevõttu, võiks nõuetele vastavuse puudujäägi korral üksus, kes vastutab kütuse ostmise ja/või selliste käitamisega seotud otsuste tegemise eest, mis mõjutavad laeva kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust, viimasega sõlmitud lepingute alusel hüvitada või muul viisil kompenseerida ettevõtjale laeva käitamisest tulenevate heastavate karistuste kulud. Ettevõtja võib lepingu alusel taotleda, et tõendaja arvutaks välja karistussummad, mis vastavad laeva teise üksuse poolt käitamisele aruandeperioodil. Käesoleva määruse kohaldamisel mõistetakse laeva käitamise all veetava lasti, marsruudi ja laeva kiiruse kindlaksmääramist.
- (7) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtt nõuab kooskõlastatud lähenemisviisi, et ühitada pakkumist, nõudlust ja asjakohase jaotustaristu loomist. Kuigi praegune Euroopa õigusraamistik juba osaliselt käsitleb kütuse tootmist Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001<sup>11</sup> ning kütuse jaotamist Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL,<sup>12</sup> on vaja ka vahendit, mis võimaldaks suurendada nõudlust taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega laevakütuste järele.
- (8) Kuigi sellised vahendid nagu CO<sub>2</sub> hinnastamine või tegevuse CO<sub>2</sub>-mahukusega seotud eesmärgid edendavad energiatõhususe parandamist, ei ole need sobivad, et tuua lühikeses ja keskpikas perspektiivis kaasa märkimisväärset üleminekut taastuvkütustele ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütustele. Seepärast on vaja konkreetset regulatiivset lähenemisviisi taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega laevakütuste ning asendusenergiaallikate, nagu tuule- või elektrienergia kasutuselevõtu suhtes.

---

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

<sup>11</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, lk 82).

<sup>12</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

- (9) Poliitiline sekkumine taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste nõudluse ergutamiseks peaks olema eesmärgipõhine ja järgima tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet. Seega tuleks kehtestada piirangud laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukusele, ilma et oleks ette nähtud konkreetse kütuse või tehnoloogia kasutamist.
- (10) Edendada tuleks selliste taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste arendamist ja kasutuselevõttu, millel on suur potentsiaal säästvuse, turuvalmiduse ning innovatsiooni ja majanduskasvu saavutamiseks, et rahuldada tulevase vajadusi. See toetab uuenduslike ja konkurentsivõimeliste kütuste turgude loomist ning tagab säästvate laevakütuste piisava pakkumise lühikeses ja pikas perspektiivis, et aidata kaasa liidu transpordi CO<sub>2</sub> heite vähendamise eesmärkide saavutamisele, tugevdades samal ajal liidu jõupingutusi keskkonnakaitse kõrge taseme saavutamiseks. Selleks tuleks heaks kiita 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 selliste laevakütuste tootmiseks kõige turuvalmim tehnoloogia, eesmärgiga vähendada meretranspordi CO<sub>2</sub> heidet.
- (11) 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 bioloogilise mitmekesisuse 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 muutmine ka

bioloogilist mitmekesisust. See oht on eriti tõsine seoses tootmise võimaliku ulatusliku laienemisega, mille määrab nõudluse märkimisväärne suurenemine. 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 rolli maantee- ja raudteetranspordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkides, võttes arvesse nende väiksemat keskkonnakasu, väiksemat kasvuhoonegaaside heite vähendamise potentsiaali ja suuremaid säästvusega seotud probleeme.

- (12) Merendussektoris on nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste järele praegu väga väike, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest laevakütustest on fossiilset päritolu. Seetõttu vähendab see, et toidu- ja söödakultuuridel põhinevad kütused käesoleva määruse alusel välistatakse, miinimumini kõik riskid, mis võivad aeglustada transpordisektori CO<sub>2</sub> heite vähendamist, mis muudu võivad tekkida põllukultuuridel põhinevate biokütuste üleminekust maanteetranspordist merendussektorisse. 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. Sellest tulenevalt eeldavad kõikide toidu- ja söödakultuuridel põhinevate kütuste põhjustatud täiendavad kasvuhoonegaaside heited ja bioloogilise mitmekesisuse vähenemine, et nendel kütustel on samasugused heitekoefitsiendid kui kõige vähem soositud tootmisviisil saadud kütustel.
- (13) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamise ja kasutuselevõtuga seotud pikad teostusajad meretranspordis nõuavad kiiret tegutsemist ning selge ja prognoositava pikaajalise õigusraamistiku loomist, mis hõlbustaks kõigi asjaomaste sidusrühmade poolset kavandamist ja investeerimist. Selline õigusraamistik hõlbustab uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamist ja kasutuselevõttu meretranspordis ning soodustab sidusrühmade investeringuid. Sellises õigusraamistikus tuleks samuti kindlaks määrata laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärad kuni 2050. aastani. Need piirmäärad peaksid aja jooksul muutuma ambitsioonikamaks, et kajastada eeldatavat tehnoloogia arengut ning laevade taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste tootmise suurenemist.

- (14) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada meetodid ja valem, mida tuleks kohaldada laeva pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse arvutamiseks. See valem peaks põhinema laevade esitatud kütusekulul ja võtma arvesse tarbitud kütuste asjakohaseid heitekoefitsiente. Metoodikas tuleks arvesse võtta ka selliste asendusenergiaallikate kasutamist nagu tuul või elekter.
- (15) Selleks et saada terviklikum ülevaade erinevate energiaallikate keskkonnamõjust, tuleks kütuste kasvuhoonegaaside heidet hinnata kogu olelusringi (*well-to-wake*) hõlmava põhimõtte alusel, võttes arvesse energia tootmise, transpordi, jaotamise ja pardal kasutamise mõju. Selle eesmärk on ergutada tehnoloogiaid ja tootmisviise, mis annavad olemasolevate tavapäraste kütustega võrreldes väiksema kasvuhoonegaaside heite jalajälje ja tegelikku kasu.
- (16) Taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega laevakütuste toimet tuleks hinnata kogu olelusringi (*well-to-wake*) hõlmava põhimõtte alusel, kasutades selleks vaikimisi või tegelikke ja sertifitseeritud heitekoefitsiente, mis hõlmavad „allikast paagini“ (*well-to-tank*) ja „paagist pardani“ (*tank-to-wake*) heidet. Fossiilkütuste „allikast paagini“ heitekoefitsiendid ja „paagist pardani“ CO<sub>2</sub> heite koefitsiendid tuleks kindlaks määrata siiski üksnes käesolevas määruses sätestatud vaikimisi heitekoefitsientide kasutamiseiga.
- (17) Kõigi olulisimate kasvuhoonegaaside heidete (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O) suhtes on vaja terviklikku lähenemisviisi, et edendada selliste energiaallikate kasutamist, mis tagavad üldiselt kasvuhoonegaaside heite vähenemise. Selleks et kajastada metaani ja diämmastikoksiidi globaalse soojendamise potentsiaali, tuleks käesolevas määruses sätestatud piirmäärat väljendada seepärast „CO<sub>2</sub> ekvivalendina“.

- (18) 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 panust laeva energiabilansi kirjeldavaid ligikaudseid väärtusi.
- (19) Sadamates seisvate laevade tekitatud õhusaaste (vääveloksiidid, lämmastikoksiidid ja tahked osakesed) on rannikualadele ja sadamalinnadele suur probleem. Seepärast tuleks kehtestada konkreetsed ja ranged kohustused, et vähendada heidet, mis pärineb kai ääres sildunud laevadelt, mis tarbivad oma mootoritelt saadavat energiat.
- (20) Kaldaäärne elektritoide leevendab laevade tekitatud õhusaastet ja vähendab meretranspordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. Arvestades taastuvate energiaallikate osakaalu suurenemist ELi elektrivalikus, on kaldaäärse elektritoite näol tegemist üha keskkonnahoidlikuma energiaga, mis on laevadele kättesaadav. Kuigi direktiiviga 2014/94/EL on hõlmatud ainult kaldaäärse elektritoite ühenduspunkte käsitlev säte, on nõudlus selle tehnoloogia järele ja seega ka selle kasutuselevõtt jäänud piiratuks. Seepärast tuleks kehtestada konkreetsed normid, millega antakse luba kasutada kaldaäärset elektritoidet konteinerilaevade ja reisilaevade puhul, mis on laevakategooriad, mis määruse (EL) 2015/757 raames 2018. aastal kogutud andmete kohaselt tekitavad kai ääres sildununa kõige rohkem heiteid ühe laeva kohta.
- (21) Lisaks kaldaäärsele elektritoitele võivad samaväärset keskkonnakasu sadamas pakkuda muud tehnoloogiad. Kui on tõendatud, et alternatiivse tehnoloogia kasutamine on samaväärne kaldaäärse elektritoite kasutamisega, tuleks laev viimase kasutamise kohustusest vabastada.

- (22) Ankrukohas viibivate laevade puhul on testitud erinevaid kaldaäärse elektritoite projekte ja lahendusi, kuid praegu ei ole olemas ühtegi turuvalmis ja skaleeritavat tehnilist lahendust. Sel põhjusel tuleks kaldaäärse elektritoite kasutamise kohustust kohaldada esimeses järjekorras üksnes kai ääres sildunud laevade suhtes. Komisjon peaks olukorda siiski korrapäraselt uuesti hindama, eesmärgiga laiendada seda kohustust ankrukohas viibivatele laevadele, kui nõuetekohane tehnoloogia on piisavalt turuvalmis. Vahepeal peaks liikmesriikidel olema lubatud kehtestada selline kohustus ankrukohas viibivatele laevadele näiteks sadamates, mis on juba varustatud sellise tehnoloogiaga või mis asuvad piirkonnas, kus tuleks vältida igasugust saastet.
- (23) Erandeid kaldaäärse elektritoite kasutamise kohustusest tuleks teha ka mitmel objektiivsel põhjusel, mida peab tõendama külastatava sadama liikmesriigi pädev asutus või nõuetekohaselt volitatud üksus, asjakohasel juhul pärast konsulteerimist sadama pidajaga, ning neid erandeid tuleks kohaldada üksnes ohutuse või merel elu päästmise eesmärgil tehtavate plaaniväliste ja mittesüstemaatiliste sadamakülastuste puhul, laevade sellise lühiajalise kai ääres sildumise puhul, mis kestab vähem kui kaks tundi, mis on ühenduseks nõutav minimaalne aeg, kaldaäärse elektritoite puudumise või kokkusobimatuse korral, laeva pardal hädaolukordades energiatootmise korral ning hooldus- ja töökorrasoleku testide puhul.
- (24) Kaldaäärse elektritoite puudumise või kokkusobimatuse korral tehtavaid erandeid tuleks piirata, et pakkuda vajalikke stiimuleid kõnealusteks investeeringuteks ja vältida kõlvatut konkurentsi. Kuigi mõningad erandid peaksid olema võimalikud näiteks juhul, kui sadamakülastuste ajakavades toimuvad juhuslikud viimase minuti muutused ja kui külastatakse kokkusobimatute seadmetega sadamaid, peaksid sellised erandid sadamates, millel on vastavalt alternatiivkütuste taristu määrusele<sup>13</sup> kohustus pakkuda kaldaäärse elektritoite ühendusi, olema siiski piiratud. Laevakäitajad peaksid seega hoolikalt kavandama oma sadamakülastusi, et tagada, et sellel ajal, mil laevad on kai ääres sildunud, saavad nad oma tegevust teostada ilma õhusaasteaineid ja kasvuhoonegaase õhku paiskamata ning rannikualadel ja sadamalinnades keskkonda ohustamata.

---

<sup>13</sup> Täpne pealkiri lisatakse hiljem.

- (24b) Võttes arvesse kaldaäärse elektritoite kasutamise positiivset mõju kohalikule õhusaastele ja vajadust stimuleerida selle tehnoloogia kasutuselevõttu lühikeses perspektiivis, tuleks kaikohal tarnitud elektri tootmise CO<sub>2</sub>-mahukus võrdsustada nulliga. Komisjon peaks nägema ette võimaluse võtta kaldaäärse elektritoite kaudu tarnitud elektriga seotud kasvuhoonegaaside heidet arvesse hilisemas etapis.
- (25) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada kindel seire-, aruandlus- ja tõendamissüsteem, et teha kindlaks selle sätete järgimine. Sellist süsteemi tuleks kohaldada mittediskrimineerival viisil kõikidele laevadele ja nõuda kolmanda isiku poolset kontrollimist, et tagada kõnealuse süsteemi raames esitatud andmete täpsus. Käesoleva määruse eesmärgi saavutamise hõlbustamiseks tuleks vajaduse korral kasutada kõiki määruse (EL) 2015/757 kohaldamisel juba esitatud andmeid, et kontrollida käesoleva määruse järgimist, piiramaks ettevõtjate, tõendajate ja pädevate asutuste halduskoormust.
- (26) Ettevõtjad peaksid vastutama laevajuhtimise 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 tuuleenergiat toetavate tehnoloogiate olemasolu kohta, et tõendada vastavust käesoleva määrusega sätestatud laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärale. Selleks et hõlbustada nende seire- ja aruandluskohustuste täitmist ning tõendajate tõendamisprotsessi sarnaselt määrusele (EL) 2015/757, peaksid ettevõtjad kavandatava seiremeetodi dokumenteerima ja esitama seirekavas täiendavad üksikasjad käesoleva määruse normide kohaldamise kohta. Seirekava ja vajaduse korral selle hilisemad muudatused tuleks esitada hindamiseks tõendajale.

- (26b) Halduskoormuse piiramiseks tuleks laevandusettevõtjate jaoks võimaluse korral luua ainulaadne seire-, aruandlus- ja tõendamissüsteem, et rakendada kasvuhoonegaaside heite vähendamist laevanduses käsitlevaid Euroopa õigusnorme. 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.
- (27) Kütuste sertifitseerimine on oluline käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks ning selleks, et tagada merendussektoris eeldatavalt kasutatavate taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütustega seotud keskkonnaalane terviklikkus. Selline sertifitseerimine peaks toimuma läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse teel. Sertifitseerimise hõlbustamiseks ja halduskoormuse piiramiseks tuleks direktiivi (EL) 2018/2001 kohaselt määratletud biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste sertifitseerimisel lähtuda nimetatud direktiivis kehtestatud normidest. Sellist lähenemist sertifitseerimisele tuleks kohaldada ka väljaspool liitu punkerdatud kütuste suhtes, mida tuleks käsitada imporditud kütustena, sarnaselt direktiivile (EL) 2018/2001. Kui ettevõtjad kavatsesid kõnealuses direktiivis või käesolevas uues raamistikus sätestatud vaikeväärtustest kõrvale kalduda, tuleks seda teha üksnes juhul, kui väärtusi saab tõendada ühe direktiivi (EL) 2018/2001 alusel tunnustatud vabatahtliku kava abil („allikast paagini“ väärtuste puhul) või laborikatsete või heitkoguste otsese mõõtmisega („paagist pardani“).
- (28) Tõendamist viivad läbi tõendajad. Erapooletuse tagamiseks peaksid tõendajad olema sõltumatud ja pädevad juriidilised isikud, kelle on akrediteerinud riiklikud akrediteerimisasutused, mis on asutatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 765/2008<sup>14</sup>. Tõendajatel peaksid olema vahendid ja personal, mis vastavad selle laevastiku suurusele, mille kohta nad käesoleva määruse alusel tõendamist teostavad. Tõendamine peaks tagama ettevõtjate seire ja aruandluse täpsuse ja terviklikkuse ning käesoleva määruse järgimise.

---

<sup>14</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnustatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).

- (29) 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 nõuetele vastavuse bilansi seoses piirmääraga, sealhulgas nõuetele vastavuse ülejäägi või puudujäägi, samuti selle, kas on järgitud kaldaäärse elektritoite kasutamise kohustust. Selle teabe peaks tõendaja edastama asjaomasele ettevõtjale. Kui tõendaja on sama üksus kui tõendaja määruse (EL) 2015/757 tähenduses, võib selle teabe edastada koos kõnealuse määruse kohase kontrolliaruandega.
- (30) Komisjon peaks looma elektroonilise FuelEU andmebaasi ja tagama selle toimimise; andmebaasis registreeritakse iga laeva tulemusnäitajad ja see tagab nende vastavuse käesolevale määrusele. Seda 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 kõnealune elektrooniline andmebaas põhinema olemasoleval THETIS-MRV moodulil või tuleks võimaluse korral välja töötada selle ajakohastatud versioonina. Kõnealune elektrooniline andmebaas peaks samuti võimaldama määruse (EL) 2015/757 kohaldamisel kogutud teavet ja andmeid taaskasutada.
- (31) 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 alates järgmisest aastast. Kaldaäärse elektritoite kai ääres kasutamine on kohaliku õhukvaliteedi jaoks sadamalinnades ja rannikualadel väga oluline ning selle suhtes ei tohiks kohaldada samasuguseid paindlikkussätteid.
- (32) Selleks et vältida tehnoloogilist kinnistumist ja toetada jätkuvalt kõige tulemuslikumate lahenduste kasutuselevõttu, peaks ettevõtjatel olema lubatud ühendada erinevate laevade tulemusnäitajad. Sel eesmärgil võiks ühe laeva võimalikke paremaid tulemusi kasutada selleks, et kompenseerida teise laeva kehvemaid tulemusi, tingimusel et laevade kogumi vastavusbilanss on positiivne. See loob võimaluse premeerida nõuete ületäitmist ja motiveerib investeerima edumeelsematesse tehnoloogiatesse. Võimalus luua nõuetele vastavuse kogumeid peaks jääma vabatahtlikuks ja toimuma asjaomaste ettevõtjate nõusolekul.

- (33) Nõuetele vastavuse tunnistus (edaspidi „FuelEU vastavustunnistus“), mille on välja andnud tõendaja või asjakohasel juhul 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 kaldaäärse elektritoite kasutamise kohustust. Tõendaja või asjakohasel juhul haldava riigi pädev asutus peaksid FuelEU vastavustunnistuse väljastamise registreerima FuelEU andmebaasis.
- (34) Tõendajad peaksid kindlaks tegema nõuetele mittevastavate sadamakülastuste arvu selgete ja objektiivsete kriteeriumide alusel, võttes arvesse kogu asjakohast teavet, sealhulgas sadamas viibimise aega, igat liiki tarbitud energia hulka ning kõigi välistamistingimuste kohaldamist iga liidu sadamakülastuse kohta. Ettevõtjad peaksid selle teabe nõuetele vastavuse kontrollimiseks tõendajatele kättesaadavaks tegema.
- (35) Ilma et see piiraks võimalust täita nõuded paindlikkuse ja laevade kogumite loomise sätete kaudu, tuleks laevade suhtes, mis ei vasta pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmääradele, kohalda hoiatavat mõju avaldavat heastavat karistust, mis on proportsionaalne mittevastavuse ulatusega ja kaotab igasuguse nõuetele mittevastavusest tuleneva majandusliku eelise, säilitades seega sektoris võrdsed tingimused. Heastav karistus peaks põhinema nende taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kogusel ja kuludel, mida laevad oleksid pidanud kasutama käesoleva määruse nõuete täitmiseks.
- (36) Heastav karistus tuleks määrata ka iga nõuetele mittevastava sadamakülastuse eest. See heastav karistus peaks olema proportsionaalne elektri piisaval tasemel kasutamise kuludega, selle mõju peaks heidutama kasutamast saastavaid energiaallikaid ning see peaks võrduma kindla eurodes väljendatud summa ning kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudluse ja kaldaäärse elektritoite nõudeid rikkudes kai ääres seistud tundide ümardatud arvu korrutisega. Kuna liidus puuduvad täpsed andmed kaldaäärse elektritoite tarnimise kulude kohta, peaks see määr põhinema ELi keskmisel mittekodutarbijate elektrihinnal, mis korrutatakse kahega, et hõlmata muid teenuse osutamisega seotud tasusid, sealhulgas liitumiskulusid ja investeringute tagasiteenimise elemente.

- (37) Heastavatest karistustest haldavate riikide poolt saadud ja kogutud tulu tuleks kasutada selleks, et edendada taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste jaotamist ja kasutamist merendussektoris ning aidata laevandusettevõtjatel saavutada oma kliima- ja keskkonnanäesmärgid.
- (38) Käesoleva määrusega seotud kohustuste täitmine tuleks tagada olemasolevate vahenditega, sealhulgas nendega, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2009/16/EÜ<sup>15</sup> ja 2009/21/EÜ<sup>16</sup>. Lisaks peaksid liikmesriigid kehtestama normid käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavate tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste kohta. Selleks et vältida põhjendamatu või topelt karistamist samade rikkumiste eest, ei tohiks sellised karistused dubleerida heastavaid karistusi, 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.(38a) Selleks et vähendada laevandusettevõtjate halduskoormust, peaks käesoleva määruse täitmise järelevalve eest vastutama iga laevandusettevõtja puhul üks liikmesriik. Iga laevandusettevõtjaga seotud haldava riigi kindlaksmääramiseks tuleks kasutada HKSi direktiivi<sup>17</sup> sätteid. Haldaval riigil peaks olema lubatud viia läbi lisakontrolle kahe eelmise aruandeperioodi kohta seoses konkreetse laeva vastavusega käesolevale määrusele ning ta peaks samuti tagama, et heastavad karistused makstakse õigeaegselt.

---

<sup>15</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

<sup>16</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 132).

<sup>17</sup> Täpne pealkiri lisatakse hiljem.

- (39) Võttes arvesse, kui olulised võivad olla tõendajate poolt käesoleva määruse alusel võetud meetmete tagajärjed asjaomaste ettevõtjate jaoks, eelkõige seoses nõuetele mittevastavate sadamakülastuste kindlaksmääramisega, heastavate karistuste summade arvutamise 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, tuleks pädevate asutuste poolt käesoleva määruse alusel tehtud otsuste suhtes kohaldada asjaomase pädeva asutuse liikmesriigis kohtulikku kontrolli kooskõlas asjaomase liikmesriigi õigusega.
- (40) Selleks et säilitada käesoleva määruse tõhusa toimimise kaudu võrdsed võimalused, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta kogu kütuse olelusringi (*well-to-wake*) heitekoefitsientide loetelu, kehtestada normid laborikatsete ja heitkoguste otsese mõõtmise läbiviimiseks või viidates ISO asjakohastele katsestandarditele, kui sellised standardid on välja töötatud, heastava karistuse teguri kohandamiseks energiakulude arengu põhjal ning heastava karistuse arvulise teguri summa muutmiseks, 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 kokkuleppes<sup>18</sup> 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.

---

<sup>18</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (41) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>19</sup>. Kui komisjon kehtestab rakendusaktidega tehnoloogiate loetelu ja nõuetekohasuse kriteeriumid ning viisi, kuidas neid kasutatakse, et neid saaks pidada heitevabadeks tehnoloogiateks, standardsete seirekavade vormid, sealhulgas nende ühetaolise kohaldamise tehnilised normid, tõendamismõnede täpsema kirjelduse, lisameetodid ja -kriteeriumid tõendajate akrediteerimise jaoks, normid FuelEU andmebaasile juurdepääsu õiguste kohta ning FuelEU andmebaasi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused ning heastavate karistuste maksmise korra, peaks ta võtma arvesse võimalust määruse (EL) 2015/757 kohaldamisel kogutud teavet ja andmeid taaskasutada.
- (42) Võttes arvesse merendussektori rahvusvahelist mõõdet, tuleks eelistada üleilmset lähenemisviisi, mille eesmärk on piirata laevadel kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust, kuna see oleks suurema kohaldamisala tõttu tõhusam. Sellega seoses ja eesmärgiga hõlbustada rahvusvaheliste normide väljatöötamist IMO raames, peaks komisjon jagama IMO ja muude asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonidega asjakohast teavet käesoleva määruse rakendamise kohta ning esitama IMO-le asjakohaseid avaldusi. Kui käesoleva määruse seisukohalt olulistest küsimustes jõutakse kokkuleppele üleilmses lähenemisviisis, peaks komisjon käesoleva määruse läbi vaatama, et viia see vajaduse korral vastavusse rahvusvaheliste normidega.

---

<sup>19</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (43) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste ning asendusenergiaallikate kasutuselevõttu liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvatel 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 paremini saavutada liidu tasandil selliste ühtsete normide kehtestamisega, millega luuakse meretranspordiettevõtjatele majanduslikud stiimulid jätkata oma tegevust takistamatult, täites samas taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamise 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.

## I PEATÜKK

### ÜLDSÄTTED

#### *Artikkel 1*

#### **Eesmärgid ja otstarve**

Käesolevas määruses sätestatakse ühtsed normid, millega kehtestatakse järgmine:

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

et suurendada taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste ja asendusenergiaallikate järjepidevat kasutamist meretranspordis kogu liidus, tagades samal ajal selle sujuva toimimise ja vältides siseturu moonutusi.

#### *Artikkel 2*

#### **Kohaldamisala**

1. Käesolevat määrust kohaldatakse kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5000 tonni ja mille otstarve on reisijate või kauba vedu ärielistel eesmärkidel, olenemata laeva lipuriigist, seoses
  - a) energiaga, mida kasutatakse nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külalastatavas sadamast,
  - b) kogu energiaga, mida kasutatakse reisidel liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külalastatavast sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külalastatavasse sadamasse, ilma et see piiraks lõike 1 punkti b kohaldamist,
  - ba) poole energiaga sellest energiast, mida kasutatakse reisidel, mis algavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast äärepoolseimas piirkonnas asuvast külalastatavast sadamast või lõpevad seal,

- c) poole energiaga sellest energiast, mida kasutatakse reisidel, mis liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külastatavast sadamast väljuvad või sinna saabuvad, kui viimane või järgmine külastatav sadam kuulub kolmanda riigi jurisdiktsiooni alla.

Konteinerite ümberlaadimisega tegelevad naabersadamad, mis on konteinerilaevade puhul artikli 3 punktis i sätestatud külastatava sadama mõiste määratlusest välja jäetud, määratletakse vastavalt käesolevale lõikele. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikli 27 lõikega 3 vastu rakendusakte, et kehtestada konteinerite ümberlaadimisega tegelevate naabersadamate loetelu. Esimene loetelu kehtestatakse enne 31. detsembrist 2025 ja seda ajakohastatakse seejärel enne iga [teise] aasta 31. detsembrist. Kõnealustes rakendusaktides loetletakse väljaspool liitu, kuid vähem kui 300 meremiili kaugusel liidu territooriumist asuvad konteinerite ümberlaadimisega tegelevad naabersadamad, kus 20 jala pikkusel konteineril põhinevas standardühikus (TEU) väljendatud konteinerite ümberlaadimise osakaal ületab 65 % asjaomase sadama konteinerivedude kogumahust viimase 12kuulise perioodi jooksul, mille kohta on asjaomased andmed olemas. Käesoleva lõike kohaldamisel loetakse konteinerid ümberlaadituks, kui need lossitakse laevalt sadamasse ainsa eesmärgiga need teisele laevale laadida. Loetelu ei sisalda kolmandas riigis asuvaid sadamaid, mis kohaldavad tõhusalt meetmeid, mille ambitsioonitase on käesolevas määruses sätestatud nõuetega võrreldes võrdväärne.

1a. Liikmesriigid võivad hiljemalt kuni 31. detsembrini 2029 jätta lõike 1 punktide a ja b kohaldamisalast välja konkreetsed marsruudid ja sadamad seoses energiaga, mida kasutavad reisilaevad, mis ei ole 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 vastaval saarel asuvas külastatavas sadamas viibimise ajal. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nendest eranditest enne nende jõustumist ja komisjon avaldab need *Euroopa Liidu Teatajas*.

1b. Liikmesriigid võivad hiljemalt kuni 31. detsembrini 2029 jätta lõike 1 punktide a ja ba kohaldamisalast välja konkreetsed marsruudid ja sadamad seoses energiaga, mida kasutatakse kahe äärepoolseimas piirkonnas asuva külastatava sadama vaheliste reiside puhul, ning seoses energiaga, mida kasutatakse vastavates äärepoolseimates piirkondades asuvates külastatavates sadamates viibimise ajal. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nendest eranditest enne nende jõustumist ja komisjon avaldab need *Euroopa Liidu Teatajas*.

1c. Erandina ei kohaldata käesolevat määrust kuni 31. detsembrini 2029 reisilaevade suhtes, mis teevad reise Küprose ja teiste liikmesriikide vahel avaliku teenindamise kohustuse raames.

2. Käesolevat määrust ei kohaldata sõjalaevade, mereväe abilaevade, kalapüügi- või -töötlemislaevade, lihtsa ehitusega puitlaevade, mehaanilise jõuajamita laevade ega valitsusasutuste laevade suhtes, mida kasutatakse mittekaubanduslikel eesmärkidel.

### *Artikkel 3*

#### *Mõisted*

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „kasvuhoonegaaside heide“ – süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>), metaani (CH<sub>4</sub>) ja diämmastikoksiidi (N<sub>2</sub>O) heide atmosfääri;
- b) „biokütused“ – biokütused, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 33;
- c) „biogaas“ – biogaas, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 28;
- d) „ringlussevõetud süsinikupõhised kütused“ – ringlussevõetud süsinikupõhised kütused, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 35;
- dd) „jääludes sõitmine“ – jääklassi laeva sõitmine jääserva jääval merealal;
- e) „muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused“ – muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 36;
- ee) „jääserv“ – Maailma Meteoroloogiaorganisatsiooni 2014. aasta märtsis avaldatud merejää nomenklatuuri punktis 4.4 määratletud vaba vee ja igasuguse merejää (kinnis- või ajujää) vaheline piiriala teatud ajahetkel;
- f) „toidu- ja söödakultuurid“ – toidu- ja söödakultuurid, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 40;
- g) „heitevaba tehnoloogia“ – tehnoloogia, mille kasutamisel energia andmiseks ei paiska laevad atmosfääri järgmisi kasvuhoonegaase ega õhusaasteaineid: süsinikdioksiid (CO<sub>2</sub>),

metaan (CH<sub>4</sub>), diämmastikoksiid (N<sub>2</sub>O), vääveloksiid (SO<sub>x</sub>), lämmastikoksiid (NO<sub>x</sub>) ja tahked osakesed (PM);

- h) „asendusenergiaallikad“ – pardal toodetav taastuv tuule- või päikeseenergia või kaldaäärsest elektritoitest saadav elekter;
- i) „külastatav sadam“ – sadam, kus laev peatub kauba lastimiseks või lossimiseks või reisijate pealevõtmiseks või maale laskmiseks, võttes arvesse, et selliste peatuste hulka ei kuulu üksnes kütuse tankimise, varude täiendamise, meeskonna vahetamise, kuivdokki mineku või laeva ja/või selle seadmete remondi eesmärgil tehtavad peatused, abi vajava või ohus oleva laeva peatused sadamas, laevadevaheline reisijate või lasti üleandmine väljaspool sadamaid, üksnes ebasoodsate ilmastikutingimuste eest varjumise või vajaliku otsingu- ja päästetegevuse eesmärgil tehtavad peatused sadamas ning konteinerilaevade peatused konteinerite ümberlaadimisega tegelevas naabersadamas;
- j) „reis“ – reis, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2015/757 artikli 3 punktis c;
- j2) „äärepoolseim piirkond“ – ELi toimimise lepingu artiklis 349 loetletud ülemereterritoorium;
- k) „ettevõtja“ – ettevõtja, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2015/757 artikli 3 punktis d;
- l) „kogumahutavus“ – kogumahutavus, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2015/757 artikli 3 punktis e;
- m) „kai ääres seisev laev“ – kai ääres seisev laev, nagu see on määratletud määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis n;
- m2) „ankrukohas viibiv laev“ – kai ääres seisev laev, mis ei ole kai ääres sildunud;
- n) „energiakasutus pardal“ – megadžaulides (MJ) väljendatud energiahulk, mida laev kasutab käitursüsteemi jaoks ja pardal olevate seadmete käitamiseks merel või kai ääres;
- o) „pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukus“ – kasvuhoonegaaside heite kogus väljendatuna CO<sub>2</sub> ekvivalendi grammides, mis on kindlaks määratud kogu olelusringi jaoks pardal kasutatava energia MJ kohta;

- p) „kogu kütuse olelusringi hõlmav kasutamine (*well-to-wake*)“ – heite arvutamise meetod, milles võetakse arvesse energia tootmise, transpordi, jaotamise ja pardal kasutamise mõju kasvuhoonegaasidele, sealhulgas põlemise ajal;
- q) „heitekoefitsient“ – kasvuhoonegaasi keskmine heitemäär võrreldes lähtevoo tegevusandmetega, eeldades täielikku oksüdeerumist põlemisel ja täielikku muundumist kõigi teiste keemiliste reaktsioonide puhul;
- r) „kaldaäärne elektritoide“ – süsteem, mille abil varustatakse elektriga kai ääres seisvaid laevu madal- või kõrgepingelise vahelduv- või alalisvooluga, kaasa arvatud laeval ja kaldal olevad seadmed, kui nad toidavad vahetult laeva peajaotuskilpi, varustades energiaga hotelli, teeninduspunkte või laadides akusid;
- r2) „elektrienergia nõudlus kai ääres“ – kai ääres seisva laeva nõudlus elektrienergia järele, et rahuldada laeva pardal kõik elektripõhised energiavajadused;
- r3) „kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudlus“ – kai ääres seisva laeva elektrienergia kogunõudluse kõrgeim väärtus, mida väljendatakse kilovattides ning mis hõlmab hotelli ja lastikäitlemise koormust;
- s) „tõendaja“ – kontrolli teostav juriidiline isik, kelle riiklik akrediteerimisasutus on akrediteerinud vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008 ja käesolevale määrusele;
- u) „FuelEU vastavustunnistus“ – tõendaja poolt ettevõtjale konkreetse laeva kohta antud dokument, mis kinnitab, et kõnealune laev on täitnud teatava aruandeperioodi jooksul käesoleva määruse nõudeid;

- v) „reisilaev“ – laev, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2016/802 artikli 2 punktis i;
- v2) „kruisilaev“ – lastitekita reisilaev, mis on eranditult ette nähtud reisijate veoks ärilistel eesmärkidel ja pakub merereisi ajal ööbimisega majutust;
- w) „konteinerilaev“ – laev, mis on ette nähtud üksnes konteinerite veoks lastiruumis ja tekil;
- x) „nõuetele mittevastav sadamakülastus“ – sadamakülastus, mille jooksul laev ei vasta artikli 5 lõike 1 nõuetele ning mille suhtes ei kohaldata ühtegi artikli 5 lõikes 3 sätestatud erandit;
- y) „kõige vähem soositud tootmisviis“ – kõige rohkem süsinikdioksiidiheidet tekitav tootmisviis, mida kasutatakse mis tahes konkreetse kütuse puhul;
- z) „CO<sub>2</sub> ekvivalent“ – mõõtühik, mida kasutatakse CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O heite arvutamiseks nende globaalse soojendamise potentsiaali põhjal, teisendades CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O kogused samaväärseks süsinikdioksiidi kogusega, millel on samasugune globaalse soojendamise potentsiaal;
- aa) „vastavusbilanss“ – laeva poolt pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärade ületäitmise või alatäitmise näitaja, mis arvutatakse vastavalt III lisa A osale;
- bb) „nõuetele vastavuse ülejääk“ – positiivse väärtusega vastavusbilanss;
- cc) „nõuetele vastavuse puudujääk“ – negatiivse väärtusega vastavusbilanss;
- dd) „laevade kogumi vastavusbilanss“ – kõigi kogumisse kuuluvate laevade nõuetele vastavuse bilansside summa;
- ee) „sadama pidaja“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2017/352<sup>20</sup> artikli 2 punktis 5 määratletud avalik-õiguslik või eraõiguslik asutus;

---

<sup>20</sup> 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).

- ff) „haldav riik“ – laevandusettevõtjat haldav liikmesriik, nagu on määratletud ja kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3 punktides w ja gd, ilma et see piiraks vastutava pädeva asutuse valimist asjaomases liikmesriigis<sup>21</sup>;
- gg) „aruandeaasta“ – üheaastane periood, mis algab 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril, mille kohta tuleb esitada artiklis 14 osutatud aruanne;
- hh) „aruandeperiood“ – periood, mis algab aruandeaastale eelneva aasta 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril.

---

<sup>21</sup> Seda sätet võidakse veelgi ühtlustada, sõltuvalt sellest, milline on direktiivi 2003/87/EÜ muutmise üle peetavate läbirääkimiste tulemus.

## II PEATÜKK

### NÕUDED LAEVADE PARDAL KASUTATAVA ENERGIA KOHTA

#### 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 [X grammi CO<sub>2</sub> ekvivalenti MJ kohta]\* järgmise protsendi võrra:

22 % alates 1. jaanuarist 2025;

6 % alates 1. jaanuarist 2030;

13 % alates 1. jaanuarist 2035;

26 % alates 1. jaanuarist 2040;

59 % alates 1. jaanuarist 2045;

75 % alates 1. jaanuarist 2050.

*[\* Kontrollväärtus, mis arvutatakse seadusandliku menetluse hilisemas etapis, vastab laevade pardal 2020. aastal kasutatud energia keskmisele kasvuhoonegaaside heitemahukusele, mis määrati kindlaks määruse (EL) 2015/757 raames kontrollitud ja esitatud andmete põhjal ning kasutades käesoleva määruse I ja II lisas sätestatud meetodikat ja vaikeväärtusi.]*

---

<sup>22</sup> Palume tähele panna, et kõigi sümboleite miinusmärgid on välja jäetud.

3. Laeva pardal kasutatava energia kasvuhooonegaaside heitemahukus arvutatakse kasvuhooonegaaside heite kogusena energiaühiku kohta vastavalt I lisa sätestatud metoodikale.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks, et lisada võimalike uute energiaallikatega seotud kogu olulusringi hõlmavaid heitekoefitsiente või kohandada olemasolevaid heitekoefitsiente, et tagada kooskõla tulevaste rahvusvaheliste standardite või liidu õigusaktidega energeetika valdkonnas.

#### *Artikkel 5*

#### **Täiendavad nullheitega seotud nõuded kai ääres kasutatavale energiale**

1. Alates 1. jaanuarist 2030 ühendatakse liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas külastatavas sadamas kai ääres sildunud laev kaldaäärse elektritoitega, mida kasutatakse laeva elektrienergia nõudluse rahuldamiseks kai ääres seismise ajal.
2. Lõiget 1 kohaldatakse
  - a) konteinerilaevadele;
  - b) reisilaevadele.

3. Lõiget 1 ei kohaldata laevade suhtes,
- a) mis silduvad kai ääres vähem kui kaks tundi, arvatuna väljumise ja saabumise tunni alusel, mida seiratakse ja registreeritakse vastavalt artiklile 14;
  - b) mis kasutavad kai ääres sildumise ajal kõikjal oma elektrienergia nõudluse rahuldamiseks heitevaba tehnoloogiat;
  - c) mis on sunnitud tegema laeva kontrollile allumatute ettenägematute asjaolude tõttu plaanivälise ja mittesüsteemaatilise sadamakülastuse ohutuse või merel elu päästmise eesmärgil;
  - d) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna sadamas ei ole ühenduspunkte;
  - da) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna erandkorras on ohus elektrivõrgu stabiilsus, sest kaldaäärset elektritoidet ei ole piisavalt, et rahuldada laeva elektrienergia nõudlus kai ääres;
  - e) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna sadamas paiknev kaldarajatis ei ühildu pardal olevate kaldaäärse elektritoitega ühendamise seadmetega, tingimusel et pardal olevad kaldaäärse elektritoitega ühendamise seadmed on sertifitseeritud vastavalt alternatiivkütuste taristu määruse<sup>23</sup> II lisas sätestatud standarditele merelaevade kaldaäärse elektritoitega ühendamise süsteemide kohta;
  - f) mis vajavad piiratud aja jooksul energia tootmist pardal hädaolukordades, mis kujutavad otsest ohtu elule, laevale, keskkonnale või muudel vääramatul jõu põhjustel;
  - g) mis, olles ühendatud, vajavad rangelt piiratud aja jooksul energia tootmist pardal hoolduskatsete jaoks või toimivuskatsete läbiviimiseks pädeva asutuse ametniku või uuringut või kontrolli läbi viiva tunnustatud organisatsiooni esindaja taotlusel.

---

<sup>23</sup> Täpne pealkiri lisatakse hiljem.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikli 27 lõikega 3 vastu rakendusakte, et kehtestada käesoleva määruse ühetaoliseks rakendamiseks nende tehnoloogiate loetelu ja nõuetekohasuse kriteeriumid ning määrata kindlaks nende kasutamise viis, et neid saaks käsitada heitevaba tehnoloogiana artikli 3 punkti g tähenduses. Komisjon ajakohastab teaduse ja tehnika arengut silmas pidades korrapäraselt seda loetelu ja nõuetekohasuse kriteeriume, et hinnata, kas uusi tehnoloogiaid saab käsitada heitevaba tehnoloogiana käesoleva määruse tähenduses.
5. Laev, mis kavatseb kooskõlas lõike 3 punktiga b kasutada heitevaba tehnoloogiat kaldaäärse elektritoite asemel, peab sellest enne sadamasse sisenemist teavitama külalastatava sadama liikmesriigi pädevat asutust või muud nõuetekohaselt volitatud üksust.
- Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks esitatava teabe üksikasjad ja ajastuse. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
- 5a. Külalastatava sadama liikmesriigi pädev asutus või muu nõuetekohaselt volitatud üksus, olles vajaduse korral konsulteerinud sadama pidajaga, registreerib FuelEU andmebaasis viivitamata järgmise teabe:
- a) lõike 3 punktides a, b, c, d või e sätestatud erandite kohaldamine;
  - b) lõike 1 nõude kohaldamata jätmise laeva poolt, ilma et tema suhtes kohaldataks ühtegi lõikes 3 sätestatud erandit.
6. Alates 1. jaanuarist 2030 kohaldatakse alternatiivkütuste taristu määruse<sup>24</sup> artiklis 9 nimetatud sadamates, mis on varustatud teatava laevatüübi varustamiseks vajaliku kaldalt tuleva elektriga, lõike 3 punktides d ja e sätestatud erandeid seda tüüpi laeva suhtes kokku maksimaalselt viis korda ühe aruandeperioodi jooksul. Sadamakülastust ei arvestata käesoleva sätte järgimise eesmärgil, kui ettevõtja tõendab, et ta ei oleks saanud mõistlikul määral teada, et laeva ei saanud lõike 3 punktides d ja e osutatud põhjusel ühendada.

---

<sup>24</sup> Täpne pealkiri lisatakse hiljem.

7. Liikmesriik võib otsustada, et tema jurisdiktsioonis asuvas sadamas või sadama osades kehtivad ankrukohas viibivatele konteinerilaevadele või reisilaevadele samasugused kohustused, nagu on käesolevas määruses kehtestatud kai ääres sildunud laevade suhtes. Liikmesriik teatab oma otsusest komisjonile üks aasta enne selle kohaldamist, mis peab algama aruandeperioodi alguses. Komisjon avaldab teabe *Euroopa Liidu Teatajas* ja esitab asjaomaste sadamate ajakohastatud loetelu, mis peab olema kergesti kättesaadav.

### III PEATÜKK

#### ÜHISPÕHIMÕTTED JA SERTIFITSEERIMINE

##### *Artikkel 6*

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

1. Kooskõlas artiklitega 7–9 koguvad ettevõtjad iga neile kuuluva laeva kohta aruandeperioodi jooksul asjakohaseid andmeid 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 igal ajal olema täielikud ning hõlmama laeva pardal kasutatavat energiat nii merel kui ka kai ääres seismisel. Ettevõtjad rakendavad sobivaid meetmeid, et vältida andmelünkade tekkimist aruandeperioodil.
3. Seire ja aruandlus on järjepidev ja ajas võrreldav. Selleks kasutavad ettevõtjad samu seiremeetodeid ja andmekogumeid, mida võib muuta, kui tõendaja on muudatusi hinnanud. Ettevõtjad tagavad mõistlikkuse piires 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 vastavalt I lisale, ja tegevusandmeid läbipaistval ja nõuetekohasel viisil, paberil või elektroonilisel kujul, mis võimaldab tõendajal määrata kindlaks laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust.
5. Käesoleva määruse artiklites 7–9 ja 14 sätestatud seire- ja aruandlustegevuse puhul kasutatakse vajaduse korral määruse (EL) 2015/757 kohaldamiseks kogutud teavet ja andmeid.

## *Artikkel 7*

### **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 kontrollimiseks ja esitamiseks.
2. Käesoleva määruse kohaldamisalasse esimest korda pärast 31. augustit 2024 kuuluvate laevade kohta esitavad ettevõtjad tõendajale seirekava ilma liigse viivitusega ja mitte hiljem kui kaks kuud pärast seda, kui laev on külasthanud esimest korda liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvat sadamat.
3. Seirekava koosneb täielikust ja läbipaistvast dokumentatsioonist ning sisaldab vähemalt järgmisi üksikasju:
  - a) laeva identifitseerimisandmed ja tüüp, sealhulgas nimi, 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 5 kohaldamisalasse jäävate laevade puhul standardite ja omaduste kirjeldus nende seadmete kohta, mis võimaldavad ühendada laeva kaldaäärse elektritoitega, või heitevaba tehnoloogia kohta;
- d2) kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudluse väärtus, nagu on ette nähtud selle elektrikoormuse bilansis või elektrikoormuse uuringus, mida on kasutatud vastavuse tõendamiseks SOLASi konventsiooni 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 resolutsiooniga MEPC237(65). Kui laeval ei ole võimalik seda väärtust esitada, loetakse väärtuseks 25 % laeva peamootorite kestva koormuse maksimaalsest väljundvõimsusest, mis on kindlaks määratud MARPOLi konventsiooni alusel välja antud EIAPP sertifikaadis, või kui mootoritelt ei nõuta EIAPP sertifikaadi olemasolu, siis mootorite nimivõimsusest;
- e) pardal laevajuhtimise ajal ja kai ääres kasutatava(te) energiaallika(te) kirjeldus, mis vastab artiklites 4 ja 5 sätestatud nõuetele;
- f) selliste menetluste kirjeldus, mida kasutatakse laeva kütusekulu ning asendusenergiaallikate või heitevaba tehnoloogia abil saadud energia seireks;
- g) selliste menetluste kirjeldus, mida kasutatakse pardal kasutatava energia „allikast paagini“ ja „paagist pardani“ heitekoefitsientide seireks ja aruandluseks vastavalt artiklis 9 ning I ja II lisas osutatud meetoditele;
- h) reiside loendi terviklikkuse kontrolli menetluste kirjeldus;
- i) selliste menetluste kirjeldus, mida kasutatakse reisiga seotud tegevusandmete kindlaksmääramisel, sealhulgas menetlused, kohustused, valemid ja andmeallikad, mille abil määratakse kindlaks ja registreeritakse lähte- ja sihtsadama vahel merel veedetud aeg ning kai ääres viibimise aeg;

- j) aruandeperioodil seirekavas sisalduvate andmete ajakohastamiseks kasutatavate menetluste, süsteemide ja vastutusosalade kirjeldus;
  - k) andmelünkade täitmiseks kasutatavate asendusandmete kindlaksmääramise meetodi kirjeldus;
  - l) läbivaatusdokument, milles jäädvustatakse kõik läbivaatuse üksikasjad;
  - m) teave laeva jääklassi kohta, kui ettevõtja taotleb laeva jääklassist tuleneva lisaenergia väljaarvamist laeva pardal kasutatava energia hulgast;
  - n) selliste tõendatavate menetluste kirjeldus, mida kasutatakse kogu reisi jooksul ja jääoludes sõites läbitud vahemaa, jääoludes sõitmise kuupäeva, kellaaja ja kütusetarbimise seireks, kui ettevõtja taotleb jääoludes sõitmisest tuleneva lisaenergia väljaarvamist laeva pardal kasutatava energia hulgast.
4. Ettevõtjad kasutavad standardseid seirekava vorme. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks need vormid, sealhulgas nende ühtse kohaldamise tehnilised eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

#### *Artikkel 8*

#### **Seirekava muudatused**

1. Ettevõtjad kontrollivad regulaarselt ja vähemalt kord aastas, kas laeva seirekava vastab laeva tüübi ja talitluse eripäradele ning kas seal sisalduvaid andmeid on võimalik täiendada.
2. Ettevõtja muudab seirekava järgmistel juhtudel:
  - a) kui ettevõtja vahetub;

- b) kui kasutatakse uusi energiamuundamissüsteeme, uut liiki energiat, uusi süsteeme kaldaäärse elektritoitega ühendamiseks või uusi asendusenergiaallikaid või heitevaba tehnoloogiat;
- c) kui andmete kättesaadavus muutub uut tüüpi mõõteseadmete, uute proovivõtu- või analüüsimeetodite tõttu või muudel põhjustel, mis võib mõjutada kogutud andmete täpsust;
- d) kui kasutatud seiremeetodiga saadud andmed osutuvad valeks;
- e) kui tehakse kindlaks, et seirekava mõni osa ei vasta käesoleva määruse nõuetele ning tõendaja nõuab ettevõtjalt kava läbivaatamist.
3. Ettevõtjad teatavad tõendajatele liigse viivitusega kõigist seirekava muutmise ettepanekutest.

#### *Artikkel 9*

### **Kütuste sertifitseerimine ja heitekoefitsiendid**

1. Kui käesoleva määruse artikli 4 lõikes 1 osutatud eesmärkidel tuleb arvesse võtta biokütuseid, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuseid ja ringlussevõetud süsinikupõhiseid kütuseid, nagu need on määratletud direktiivis (EL) 2018/2001, kohaldatakse järgmisi eeskirju:
- 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) muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütustel ja ringlussevõetud süsinikupõhistel kütustel, mis ei vasta direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 25 lõikes 2 sätestatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävenditele, on samad heitekoefitsiendid kui seda liiki kütuste kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisil.

2. Ettevõtjad esitavad kütusemahuti saatelehtede alusel, mis on täidetud vastavalt I lisale, täpsed ja usaldusväärsed andmed biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste kasvuhoonegaaside heitemahukuse ja säästvusnäitajate kohta, mida on sertifitseeritud komisjoni poolt direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõigete 5 ja 6 kohaselt tunnustatud kavaga.
3. Fossiilkütuste puhul ei ole ettevõtjatel õigus kalduda kõrvale II lisas esitatud „allikast paagini“ heitekoefitsientide vaikeväärtustest. Biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste puhul on ettevõtjatel õigus kalduda kõrvale II lisas esitatud „allikast paagini“ heitekoefitsientide vaikeväärtustest, tingimusel et tegelikud väärtused tõendatakse kava kohaselt, mida komisjon tunnustab vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõigetele 5 ja 6.
4. Ettevõtjatel on õigus kalduda kõrvale II lisas määratletud „paagist pardani“ heitekoefitsientide vaikeväärtustest, välja arvatud fossiilkütuste „paagist pardani“ CO<sub>2</sub> heite koefitsientide puhul, tingimusel et tegelikud väärtused on tõendatud laborikatsete või heitkoguste otsese mõõtmisega.

## IV PEATÜKK

### TÕENDAMINE JA AKREDITEERIMINE

#### *Artikkel 10*

#### **Seirekava hindamine**

1. Tõendaja hindab seirekava vastavust artiklites 6–8 sätestatud nõuetele iga laeva puhul ja juhul, kui tõendaja on muutunud. Kui tõendaja hinnangus tuvastatakse mittevastavusi kõnealustele nõuetele, vaatab asjaomane ettevõtja seirekava läbi ja esitab selle siis enne aruandeperioodi algust tõendajale lõplikuks hindamiseks. Asjaomane ettevõtja lepib tõendajaga kokku vajaliku aja kõnealuste muudatuste tegemiseks. Kõnealune aeg ei ole mitte mingil juhul hilisem aruandeperioodi algusest.
  - 1a. Tõendaja hindab artikli 8 lõike 2 punktide b, c ja d kohase seirekava muudatusi. Pärast hindamist teatab tõendaja asjaomasele ettevõtjale, kas kõnealused muudatused vastavad artiklites 6–8 sätestatud nõuetele.
  - 1b. Tõendaja registreerib seirekava ja muudetud seirekava, kui seda on rahuldavalt hinnatud, FuelEU andmebaasis. Seirekava ja muudetud seirekava on haldavale riigile kättesaadavad.

#### *Artikkel 11*

#### **Tõendajate üldised kohustused ja tööpõhimõtted**

1. Tõendaja on ettevõtjast või laeva käitajast sõltumatu ning teeb käesoleva määruse kohaselt nõutavaid toiminguid avalikust huvist lähtudes. Seetõttu ei tohi tõendaja ega sama juriidilise isiku mingi osa olla ettevõtja ega laevakäitaja, laevandusettevõtte omanik ega nende omandis ning tõendajal ei tohi olla ettevõtjaga suhteid, mis võiksid 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 reisisel ja kai ääres;
  - b) esitatud kütusekulu andmete ning sellega seotud mõõtmiste ja arvutustega;
  - c) heitekoefitsientide valiku ja kasutamisega;
  - d) kaldaäärse elektritoite kasutamise või artikli 5 lõike 5 kohaselt sertifitseeritud erandite olemasoluga;
  - e) artikli 9 lõikes 2 ette nähtud teabega.
3. Lõikes 2 osutatud hindamine peab põhinema järgmistel kaalutlustel:
- a) esitatud andmed on kooskõlas laeva jälgimisandmetel ja omadustel (näiteks paigaldatud jõuseadme võimsus) põhinevate hinnanguliste andmetega;
  - b) esitatud andmed ei sisalda vasturääkivusi, eriti kui igale laevale ostetud aastast kütuse üldkogust võrreldakse reisisel kulunud summaarse kütusekuluga;
  - c) andmed on kogutud vastavalt kohaldatavatele eeskirjadele ning
  - d) asjaomased laevadokumendid on täielikud ja järjepidevad.

## Artikkel 12

### Tõendamismenetlused

1. Tõendaja teeb kindlaks seire ja aruandlusega seotud võimalikud riskid, võrreldes aruandes esitatud laeva pardal kasutatud energia hulka, liiki ja heitekoefitsiente hinnanguliste andmetega, mis põhinevad sellistel laeva jälgimisandmetel ja omadustel nagu paigaldatud jõuseadme võimsus. Oluliste kõrvalekallete leidmise korral teeb tõendaja täiendavaid analüüse.
2. Tõendaja teeb kindlaks eri arvutusetappidega seotud võimalikud riskid, vaadates läbi kõik 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 tõendamistegevust läbi viia. Kui see on vajalik esitatud andmete ja teabe usaldusväärsuse, usutavuse, täpsuse ja täielikkuse kindlakstegemiseks, viib tõendaja tõendamisprotsessi käigus läbi kontrollid. Kahtluse korral võib tõendaja teha kontrollkäike ettevõtja valdustesse või laeva pardale. Ettevõtja võimaldab tõendajal pääseda ettevõtja valdustesse või laeva, et hõlbustada tõendaja tõendamistegevust.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et veelgi täpsustada käesolevas määruses osutatud tõendamistegevuse norme, mis käsitlevad vähemalt järgmisi elemente<sup>25</sup>: tõendajate pädevus, ettevõtjate poolt tõendajatele esitatavad dokumendid, tõendajate poolt tehtav riskihindamine – sealhulgas kontrollid –, seirekava vastavuse hindamine, FuelEU aruande tõendamine, olulisuse tase, tõendajate piisav kindlus, väärkajastamised ja mittevastavused, tõendamisaruande sisu, soovitusel olukorra parandamiseks, valduste külastused ning ettevõtjate, tõendajate, pädevate asutuste ja komisjoni vaheline teabevahetus. Nendes rakendusaktides täpsustatud normid põhinevad artiklites 10–12 sätestatud

<sup>25</sup> Need elemendid sarnanevad seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse III lisa A osas sätestatud elementidega, kusjuures käesolev lõige on samaväärne seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 15 lõikega 5.

tõendamispõhimõtetele ning asjaomastel rahvusvaheliselt heakskiidetud standarditel. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

### *Artikkel 13*

#### **Tõendajate akrediteerimine**

1. Tõendaja akrediteerib käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate tegevuste jaoks riiklik akrediteerimisasutus vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008.
2. Kui käesolevas määruses ei ole sätestatud erisätteid tõendajate akrediteerimise kohta, kohaldatakse määruse (EÜ) nr 765/2008 asjaomaseid sätteid.
  - 2a. Tõendajatel peavad igal ajal olema vahendid ja inimressursid, mis vastavad selle laevastiku suurusele, mille suhtes nad käesoleva määruse alusel tõendamistegevust läbi viivad, ning neil peavad olema piisavad eksperditeadmised käesoleva määrusega nõutavate ülesannete täitmiseks. Nad peavad olema suutelised suunama oma vahendid ja inimressursid kõikidesse töökohtadesse, kui see on vajalik käesoleva määruse kohaste ülesannete täitmiseks.
  - 2b. Iga pädev asutus, kes tuvastab, et tõendaja tegevus ei vasta käesoleva määruse kohaldamisalale, 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.

3. Komisjonil on õigus võtta vastu rakendusakte, et kehtestada täiendavad meetodid ja kriteeriumid tõendajate akrediteerimiseks vähemalt järgmiste elementide kohta<sup>26</sup>: akrediteerimistaotlus käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate tegevuste jaoks, tõendajate hindamine riiklike akrediteerimisasutuste poolt, riiklike akrediteerimisasutuste teostatav järelevalve, et kinnitada akrediteeringu jätkumist, haldusmeetmed, mis võetakse vastu juhul, kui tõendaja ei vasta käesoleva määruse nõuetele, ning nõuded riiklikele akrediteerimisasutustele, et nad oleksid pädevad akrediteerima tõendajaid käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate tegevuste jaoks, sealhulgas viide harmoneeritud standarditele. Nendes rakendusaktides täpsustatud meetodid ja kriteeriumid põhinevad artiklites 10–12 sätestatud tõendamispõhimõtetel ning asjaomastel rahvusvaheliselt heakskiidetud standarditel. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

---

<sup>26</sup> Need elemendid sarnanevad seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse III lisa B osas sätestatud elementidega, kusjuures käesolev lõige on samaväärne seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 16 lõikega 3.

## V PEATÜKK

# NÕUETELE VASTAVUSE REGISTREERIMINE, TÕENDAMINE, ARUANDLUS JA HINDAMINE

### *Artikkel 14*

#### **Seire ja registreerimine**

1. Alates 1. jaanuarist 2025, pärast seda, kui tõendaja on artiklis 7 osutatud seirekava hinnanud, teostavad ettevõtjad alljärgneva teabe üle seiret ja registreerivad sellise teabe asjaomase seirekava alusel iga laeva puhul, mis saabub liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse või väljub sealt, ja iga reisi puhul, mis saabub liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse või väljub sealt:
  - a) lähtesadam ja sihtsadam koos väljumise ja saabumise kuupäeva ja kellaajaga ning kai ääres seismise ajaga;
  - b) iga laeva puhul, mille suhtes kohaldatakse artikli 5 lõiget 1, kaldaäärse elektritoitega ühendamine ja selle kasutamine või artikli 5 lõikes 3 loetletud mis tahes erandi kohaldamine, mis on kinnitatud vastavalt artiklile 5 (lõike 5b punkt a), kui see on asjakohane;
  - c) iga kai ääres seismisel ja merel tarbitud kütuseliigi kogus;
  - ca) kaldaäärse elektritoite kaudu laevale tarnitud elektrienergia kogus;
  - d) iga kai ääres seismisel ja merel tarbitava kütuseliigi puhul „allikast paagini“ heitekoefitsent, põletatud kütuse „paagist pardani“ heitekoefitsendid ja põletamat kütuse „paagist pardani“ heitekoefitsendid, mis on seotud erinevate kütusetarbijatega pardal, hõlmates kõiki kasvuhoonegaase;
  - e) kai ääres seismisel ja merel iga asendusenergiaallikast toodetud kütuseliigi kogus;
  - f) laeva jääklass, kui ettevõtja taotleb laeva jääklassist tuleneva lisaenergia väljaarvamist laeva pardal kasutatava energia hulgast. Jääklasside vahelise vastavuse kindlakstegemiseks kasutatakse HELCOMi soovitus 25/7;

- g) kuupäev, kellaaeg ja asukoht jääoludesse sisenemise ja sealt väljumise ajal, jääoludes sõitmise ajal tarbitud igat liiki kütuse kogus, jääoludes sõites läbitud vahemaa ja kogu reisi ajal läbitud vahemaa, kui ettevõtja taotleb jääoludes sõitmisest tuleneva lisaenergia väljaarvamist laeva pardal kasutatava energia hulgast.
2. Ettevõtjad registreerivad lõikes 1 loetletud teabe igal aastal läbipaistval viisil, mis võimaldab tõendajal kontrollida käesoleva määruse täitmist.
3. Ettevõtjad esitavad aruandeperioodi kohta tõendajale iga aruandeaasta 31. jaanuariks konkreetse laeva kohta koostatud FuelEU aruande, milles sisaldub kogu lõikes 1 osutatud teave ning artikli 6 lõikes 4 osutatud seireandmed ja dokumendid.
4. Laeva üleandmisel ühelt ettevõtjalt teisele:
- a) esitab eelmine ettevõtja tõendajale lõikes 1 osutatud teabe ajaperioodi kohta, mil tema vastutas laeva käitamise eest. Lõpliku üleandmise päevale võimalikult lähedasel ajal ning mitte hiljem kui üks kuu pärast seda kontrollib tõendaja, kes tegeles kõnealuse laeva puhul tõendamisega siis, kui selle käitamise eest vastutas eelmine ettevõtja, asjaomast teavet ning registreerib selle FuelEU andmebaasis kooskõlas artikliga 15; ning
- b) ilma et see piiraks punkti a kohaldamist, vastutab uus ettevõtja, kes vastutab laeva käitamise eest aruandeperioodi 31. detsembril, selle eest, et laev vastab artiklite 4 ja 5 nõuetele kogu aruandeperioodi jooksul, mil toimus üleandmine või mitu üleandmist.

## Artikkel 15

### Tõendamine ja arvutamine

1. Pärast artiklites 10–12 sätestatud tõendamist hindab tõendaja FuelEU aruande kvaliteeti, terviklikkust ja täpsust. Selleks kasutab tõendaja FuelEU andmebaasis sisalduvat teavet, sealhulgas teavet, mis on esitatud sadamakülastuste kohta vastavalt artiklile 5.
  - 1a<sup>27</sup>. Kui tõendaja järeldab tõendamisel tehtava hindamise käigus piisava kindlusega, et FuelEU aruanne ei sisalda olulisi väärkajastamisi, väljastab tõendaja ettevõtjale tõendamisaruanne, milles tõendatakse, et FuelEU aruanne vastab käesolevale määrusele. TõendamisaruanDES kirjeldatakse kõiki tõendaja tehtud tööga seotud üksikasju.
  - 1b<sup>28</sup>. Kui tõendamisel tehtava hindamise käigus tuvastatakse väärkajastamisi või käesolevale määrusele mittevastavust, peab tõendaja teavitama sellest aegsasti ettevõtjat. Seejärel parandab ettevõtja väärkajastamised või mittevastavused, et tõendamisprotsess oleks võimalik õigeaegselt lõpetada, ning esitab tõendajale muudetud FuelEU aruande ja mis tahes muu teabe, mis oli vajalik tuvastatud mittevastavuste kõrvaldamiseks. Tõendaja märgib oma tõendamisaruanDES, kas muudetud FuelEU aruanne on käesoleva määrusega kooskõlas. Kui väärkajastamisi või mittevastavusi, millest on teavitatud, ei ole parandatud ja need põhjustavad olulisi väärkajastamisi, esitab tõendaja ettevõtjale tõendamisaruanDE, milles märgitakse, et FuelEU aruanne ei vasta käesolevale määrusele.
2. Nõuetele vastava FuelEU aruande põhjal teeb tõendaja järgmist:
    - a) arvutab I lisa sätestatud meetodil välja asjaomase laeva pardal kasutatava energia iga-aastase keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse;

<sup>27</sup> See lõige on inspireeritud seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 13 lõikest 3, et parandada tõendamisprotsessi järjepidevust ja töökindlust.

<sup>28</sup> See lõige vastab algsele artikli 10 lõikele 3 ning selles on täiendavaid elemente seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse artikli 13 lõikest 4, et parandada tõendamisprotsessi järjepidevust ja töökindlust.

- b) arvutab III lisa A osas esitatud valemi abil välja laeva nõuetele vastavuse bilansi;
  - c) arvutab välja nõuetele mittevastavate sadamaküllastuste arvu eelmisel aruandeperioodil, sealhulgas kai ääres sildumise aja ja, kui see on asjakohane kooskõlas artikli 5 lõikega 7, ankrukohas oldud aja artikli 5 nõuetele mittevastavate sadamaküllastuste puhul.
3. Tõendaja esitab aruandeaasta 31. märtsiks ettevõtjale lõikes 2 osutatud teabe ja registreerib FuelEU andmebaasis nõuetele vastava FuelEU aruande, tõendamisaruaruande ja lõikes 2 osutatud teabe.

#### *Artikkel 15a*

#### **Pädeva asutuse tehtavad täiendavad kontrollid**

1. Igal ajal ja kahe eelmise aruandeperioodi kohta võib haldava riigi pädev asutus laevandusettevõtja mis tahes laeva puhul täiendavalt kontrollida järgmist:
  - a) artiklite 14 ja 15 kohaldamisel koostatud nõuetele vastav FuelEU aruanne;
  - b) artikli 15 kohaldamisel koostatud tõendamisaruanne;
  - c) tõendaja poolt artikli 15 lõike 2 kohaldamisel tehtud arvutused.
2. Ettevõtja esitab pädeva asutuse taotlusel kogu vajaliku teabe või kõik vajalikud dokumendid ning võimaldab kontrolli hõlbustamiseks juurdepääsu ettevõtja valdustele või laevale.
3. Pädev asutus annab välja täiendava kontrolliaruande, mis sisaldab, kui see on asjakohane, artikli 15a lõike 1 punkti c kohaldamisel tehtud ajakohastatud arvutusi, nõuetele vastavuse ülejäägi või nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi ajakohastatud summat ja heastava karistuse ajakohastatud summat.

4. Kui lõikes 3 osutatud aruandes leitakse väärkajastamisi, mittevastavusi või valesid arvutusi, mis toovad kaasa käesoleva määruse artiklites 4 või 5 sätestatud nõuetele mittevastavuse ja sellest tulenevalt heastava karistuse või juba tasutud heastava karistuse summa muutmise, teatab pädev asutus ettevõtjale heastava karistuse või muudetud heastava karistuse vastava summa. Liikmesriigid tagavad, et ettevõtja, kes vastutab laeva eest perioodil, mille suhtes kohaldatakse täiendavat kontrolli, tasub ühe kuu jooksul pärast asjaomasest karistusest teatamist heastava karistusega või muudetud heastava karistusega võrdse summa vastavalt artiklis 20 osutatud korrale.
5. Pädev asutus tühistab viivitamata FueIEU andmebaasis sellise laeva FueIEU vastavustunnistuse, mille puhul asjaomane ettevõtja ei ole lõikes 4 osutatud karistuste summasid õigeaks ajaks tasunud, ning teatab sellest aegsasti ettevõtjale. Ta annab vastavustunnistuse uuesti välja, kui heastava karistusega võrdne summa on makstud, tingimusel et ettevõtja täidab muid käesolevas määruses selle dokumendi omamiseks sätestatud tingimusi.
6. Lõiget 5 ei kohaldata laeva suhtes, mis on üle antud muule ühingule kui see, kes vastutas laeva käitamise eest lisakontrolliga hõlmatud ajavahemikul.
7. Käesolevas artiklis osutatud toimingud ja maksetõendid registreeritakse asjaomaste toimingute teostajate poolt viivitamata FueIEU andmebaasis.

## *Artikkel 15b*

### **Toetavad vahendid ja suunised**

Komisjon töötab välja asjakohased seirevahendid ning suunised ja riskipõhised sihipärased vahendid, et hõlbustada ja koordineerida käesoleva määrusega seotud tõendamise- ja jõustamistoiminguid. Võimaluse korral tehakse sellised suunised ja vahendid kättesaadavaks liikmesriikidele, tõendajatele ja riiklikele akrediteerimisasutustele, et jagada teavet ning tagada paremini käesoleva määruse tõhus jõustamine.

## *Artikkel 16*

### **FuelEU andmebaas ja aruandlus**

1. Komisjon töötab käesolevale määrusele vastavuse seire eesmärgil välja elektroonilise FuelEU andmebaasi ning tagab selle toimimise ja ajakohastamise. FuelEU andmebaasi kasutatakse selleks, et dokumenteerida tõendamistoimingud, laevade nõuetele vastavuse bilanss, sealhulgas artiklites 17 ja 18 sätestatud paindlikkusmehhanismide kasutamine, ning meetmed, mis on seotud artiklis 20 osutatud karistuste summade tasumisega ja FuelEU vastavustunnistuse väljastamisega. Andmebaas on kättesaadav ettevõtjatele, tõendajatele, pädevatele asutustele ja nõuetekohaselt volitatud üksustele, riiklikele akrediteerimisasutustele, Euroopa Meresõiduohutuse Ametile ja komisjonile, koos asjakohaste juurdepääsuõiguste ja funktsioonidega, mis vastavad nende vastavatele kohustustele käesoleva määruse rakendamisel.
  - 1a. Kõigist FuelEU andmebaasis registreeritud või muudetud elementidest teavitatakse neid pooli, kellele need on kättesaadavad.
2. Komisjon kehtestab rakendusaktidega normid juurdepääsuõiguste kohta ning FuelEU andmebaasi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, sealhulgas mis puudutab teavitamisalaseid norme ja filtreerimist. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

## Artikkel 17

### Nõuetele vastavuse ülejäägi ülekandmine ja laenamine aruandeperioodide vahel

1. Kui laeval tekib artikli 15 lõikes 2 osutatud teabest lähtuvalt aruandeperioodil nõuetele vastavuse ülejääk, võib ettevõtja selle kanda 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. Kui laeval tekkib artikli 15 lõikes 2 osutatud teabest lähtuvalt aruandeperioodil nõuetele vastavuse puudujääk, võib ettevõtja laenata vastava koguse nõuetele vastavuse eelnevat ülejääki järgmise aruandlusperioodi nõuetele vastavusest. Asjaomane nõuetele vastavuse eelnev ülejääk lisatakse aruandeperioodil laeva bilanssi ning nõuetele vastavuse eelnev ülejääk, mis on korrutatud 1,1ga arvatakse maha sama laeva järgmise aruandeperioodi bilansist. Nõuetele vastavuse eelnevat ülejääki ei tohi laenata:
  - a) koguse puhul, mis ületab artikli 4 lõikes 2 sätestatud piirmäära rohkem kui 2 %, korrutatuna laeva energiatarbimisega, mis on arvutatud vastavalt I lisale;
  - b) kahel järjestikusel aruandeperioodil.
3. Aruandeaasta 30. aprilliks registreerib ettevõtja nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi pärast tõendaja heakskiitu 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 ettevõtjale aruandeaasta 1. juuniks artikli 20 lõikes 1a nimetatud heastava karistuse summa, mida esialgu välditi kõnealuse nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi laenamisega ja mis on korrutatud 1,1ga.

## Artikkel 18

### Nõuetele vastavuse ühendamine

1. Kahe või enama laeva vastavusbilansse, mida arvutatakse artikli 15 lõike 2 rakendamisel, võib artikli 4 nõuete täitmiseks ühendada. Laeva vastavusbilanssi ei või sama aruandeperioodi jooksul lisada rohkem kui ühte kogumisse.
2. Selleks registreerib ettevõtja FuelEU andmebaasis järgmise teabe: kavatsus lisada laeva vastavusebilanss kogumisse, kogumi vastavusbilansi jaotus laevade vahel ning selle jaotuse tõendamiseks valitud tõendaja.
  - 2a. Kui kogumisse kuuluvad laevad on kahe või enama ettevõtja kontrolli all, peavad kõnealuse teabe, mis hõlmab laevade kogumi vastavusbilansi jaotust selle laevade vahel ja seda, milline tõendaja on valitud tõendama laevade kogumi vastavusbilansi jaotust laevade vahel, heaks kiitma kõik asjaomased ettevõtjad.
3. Kogum on kehtiv ainult juhul, kui kogumi vastavusbilanss on positiivne, kui artikli 15 lõike 2 rakendamisel arvutatud nõuetele vastavuse puudujäägiga laevadel ei ole pärast kogumisse koondatud nõuetele vastavuse jaotamist suuremat nõuete täitmise puudujääki ning kui artikli 15 lõike 2 rakendamisel arvutatud nõuetele vastavuse ülejäägiga laevadel ei ole pärast kogumisse koondatud nõuetele vastavuse jaotamist nõuetele vastavuse puudujääki.
4. Laeva ei lisata kogumisse, kui see ei täida artiklis 22 sätestatud kohustust.
5. Kui laevade kogumi vastavusbilansi tulemuseks konkreetse laeva puhul on nõuetele vastavuse ülejääk, kohaldatakse artikli 17 lõiget 1.
6. Artikli 17 lõiget 2 kogumisse kuuluva laeva suhtes ei kohaldata.

8. Valitud tõendaja registreerib aruandeaasta 30. aprilliks FuelEU andmebaasis kogumi lõpliku koosseisu ja igale konkreetsele laevale kogumi vastavusbilansist jaotatud osa.

### *Artikkel 19*

#### **FuelEU vastavustunnistus**

1. Tõendaja annab aruandeaasta 30. juuniks asjaomasele laevale FuelEU vastavustunnistuse tingimusel, et laeval ei ole nõuetele vastavuse puudujääki pärast artiklite 17 ja 18 võimalikku kohaldamist ega nõuetele mittevastavaid sadamakülastusi ning et laev täidab artiklis 22 sätestatud kohustust.
- 1a. Kui tasuda tuleb artikli 20 lõike 1a või artikli 20 lõike 2a kohaste heastavate karistuste summasid, annab haldava riigi pädev asutus aruandeaasta 30. juuniks asjaomasele laevale FuelEU vastavustunnistuse tingimusel, et heastava karistusega võrdne summa on tasutud.
2. FuelEU vastavustunnistus peab sisaldama järgmisi andmeid:
- 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.
3. FuelEU vastavustunnistus kehtib 18 kuud pärast aruandeperioodi lõppu, või kaotab kehtivuse, kui vahepeal antakse välja uus vastavustunnistus.

4. Tõendaja või asjakohasel juhul haldava riigi pädev asutus registreerivad FuelEU vastavustunnistuse väljastamise viivitamata FuelEU andmebaasis.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse FuelEU vastavustunnistuse näidised, sealhulgas elektroonilised vormid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

#### *Artikkel 20*

#### **Heastavad karistused**

1. Tõendaja registreerib enne aruandeaasta 1. maid artikli 15 lõike 2 kohaselt tehtud arvutuse alusel ning pärast artiklite 17 ja 18 kohaldamist, kui see on asjakohane, tõendatud laeva nõuetele vastavuse bilansi FuelEU andmebaasis.
  - 1a. Ettevõtja haldav riik tagab, et ettevõtja iga laeva puhul, millel on aruandeaasta 1. juunil nõuetele vastavuse puudujääk, tasub ettevõtja pärast pädeva asutuse poolset võimalikku kinnitust aruandeaasta 30. juuniks summa, mis on võrdne III lisa B osas esitatud valemi kohaldamisest tuleneva heastava karistusega. 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 heastavat karistust.
  - 1b. Ettevõtja haldav riik tagab, et ettevõtja iga laeva puhul, mis on artikli 17 lõikes 4 osutatud olukorras, tasub ettevõtja aruandeaasta 30. juuniks summa, mis on võrdne heastava karistusega, millest on kõnealuse artikli kohaselt teavitatud.
2. Tõendaja registreerib enne aruandeaasta 1. maid, vajaduse korral artikli 15 lõike 2 kohaselt tehtud arvutuse alusel, FuelEU andmebaasis nende tundide koguarvu, mille laev on sildunud kai ääres artiklis 5 sätestatud nõudeid rikkudes.

- 2a. Ettevõtja haldav riik tagab, et ettevõtja tasub iga oma laeva puhul, mis on teinud vähemalt ühe nõuetele mittevastava sadamakülastuse, pärast pädeva asutuse poolset võimalikku kinnitust aruandeaasta 30. juuniks summa, mis on võrdne heastava karistusega, mille summa saadakse, kui 1,5 eurot korrutatakse kai ääres seisva laeva kindlakstehtud elektrienergia kogunõudlusega ja nende tundide ümardatud koguarvuga, mil laev seisis kai ääres artiklis 5 sätestatud nõudeid rikkudes.
- 2b. Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada käesolevas määruses sätestatud heastavate karistuste summade kehtestamise, tasumise ja sissenõudmisega seotud kohustuste täitmine.
3. Käesolevas artiklis osutatud toimingud ja maksetõendid registreeritakse asjaomaste toimingute teostajate poolt viivitamata FuelEU andmebaasis.
- 3a. Ettevõtja vastutab heastavate karistuste summade tasumise eest, ilma et see piiraks võimalust sõlmida laeva kommertskäitajatega lepinguid, milles nähakse ette viimaste kohustus hüvitada ettevõtjale käesolevas artiklis osutatud heastavate karistuste summad, mis ettevõtja on tasunud, kui vastutus kütuse ostmise või laeva käitamise eest lasub kommertskäitajal. Käesoleva lõike kohaldamisel mõistetakse laeva käitamise all veetava lasti, marsruudi ja laeva kiiruse kindlaksmääramist.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, et kohandada selle lisa B osa tabelis numbriga 7 tähistatud lahtris kindlaks määratud koefitsienti, mida on kasutatud käesoleva artikli lõikes 1 osutatud valemis, võttes arvesse energiakulude arengut, ning selleks, et muuta käesoleva artikli lõikes 2a sätestatud numbrilist koefitsienti, mis põhineb liidu elektrienergia keskmiste kulude indekseerimisel.

5. Liikmesriigid peaksid tagama, et heastavatest karistustest saadud tulu või nende tuludega samaväärset rahasummat kasutatakse selleks, et toetada taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kiiret kasutuselevõttu ja kasutamist merendussektoris, soodustades suurema koguse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste tootmist merendussektori tarvis, hõlbustades sobivate punkerdamisrajatiste või elektrivõrguühenduste ehitamist sadamates ning toetades kõige uuenduslikumate tehnoloogiate väljatöötamist, katsetamist ja kasutuselevõttu laevastikus, et saavutada heite märkimisväärne vähendamine.

#### *Artikkel 22*

### **Kohustus omada kehtivat FueIEU vastavustunnistust**

1. Aruandeaasta 30. juuniks peab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvat sadamat külastavatel laevadel, mis saabuvad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse, asuvad seal või lahkuvad sealt ning mis on kõnealusel aruandeperioodil teinud reise, olema kehtiv FueIEU vastavustunnistus.
2. Asjaomasele laevale artikli 19 kohaselt väljastatud FueIEU vastavustunnistus tõendab vastavust käesolevale määrusele.

#### *Artikkel 23*

### **Täitmise tagamine**

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Need karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad kõnealused normid komisjonile [pp/kk/20xx] ning teavitavad komisjoni viivitamatult nende edasisest muutmisest.
2. Iga liikmesriik tagab, et tema jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas viibiva laeva, direktiivi 2009/16/EÜ kohane kontrollimine hõlmab selle kontrollimist, kas laeva pardal on kehtiv FueIEU vastavustunnistus.

3. Kui laev ei ole esitanud kehtivat FuelEU vastavustunnistust kahel või enamal järjestikusel aruandeperioodil ja kui muud täitmise tagamise meetmed ei ole 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 väljastada 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 sõidab liikmesriigi lipu all ja siseneb ühte tema sadamatest või kui selle puhul tuvastatakse nõuetele mittevastavus ajal, mil ta on ühes asjaomase liikmesriigi sadamatest, annab asjaomane liikmesriik pärast asjaomasele ettevõtjale märkuste esitamiseks võimaluse andmist korralduse laeva kinnipidamiseks, kuni ettevõtja täidab oma kohustused.
4. Kõnealuste kohustuste täitmise kinnitamiseks tuleb väljasaatmiskorralduse väljastanud pädevale riiklikule asutusele esitada kehtiv FuelEU vastavustunnistus. Käesolev lõige ei piira merehädas olevate laevade suhtes rakendatavate rahvusvahelise õiguse sätete kohaldamist.
5. Liikmesriigi sanktsioonidest konkreetse laeva vastu teatatakse FuelEU andmebaasi kaudu komisjonile, teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile.

## *Artikkel 24*

### **Õigus läbivaatamisele**

1. Ettevõtjatel on õigus taotleda neile käesoleva määruse alusel tõendaja poolt esitatud arvutuste ja meetmete läbivaatamist, sealhulgas artikli 19 lõike 1 kohane FuelEU vastavustunnistuse väljastamisest keeldumine. Läbivaatamise taotlus esitatakse ühe kuu jooksul pärast seda, kui tõendaja on teatanud arvutuse või meetme tulemusest selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus tõendaja on akrediteeritud.
3. Liikmesriigi pädeva asutuse poolt käesoleva määruse alusel tehtud otsused vaadatakse läbi kõnealuse pädeva asutuse liikmesriigi kohtus.

## *Artikkel 25*

### **Pädevad asutused**

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

## VI PEATÜKK

### DELEGEERITUD VOLITUSED JA RAKENDAMISVOLITUSED NING LÕPPSÄTTED

#### *Artikkel 26*

#### **Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 4 lõikes 4, artikli 9 lõikes 4 ja artikli 20 lõikes 4 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 9 lõikes 4 ja artikli 20 lõikes 4 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 iga liikmesriigi määratud ekspertidega kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega.
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 9 lõike 4 ja artikli 20 lõike 4 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 27*

#### **Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2099/2002) alusel<sup>29</sup>. 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.

---

<sup>29</sup> 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 28*

**Aruandlus ja läbivaatamine**

0. Ühe aasta jooksul pärast käesoleva määruse avaldamist esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles uuritakse käesoleva määruse ja määruse (EL) 2015/757 koosõla ja võimalikku kattumist. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse või määruse (EL) 2015/757 muutmiseks, et tagada ettevõtjatele ainulaadne seire-, aruandlus- ja tõendamissüsteem.
1. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule 31. detsembriks 2027 ja edaspidi iga viie aasta järel aruande käesoleva määruse toimimise hindamise tulemuste kohta, taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste tehnoloogia ja turu arengu kohta, heitevabade tehnoloogiate kohta meretranspordisektoris ning kaldaäärse (mis hõlmab ka ankrukohas viibimist) elektritoite puhul, ning selle kohta, milline on selle mõju liidu merendussektorile. Komisjon kaalub võimalikke muudatusi, muu hulgas seoses alljärgnevaga:
- 0) artiklis 2 osutatud käesoleva määruse geograafiline ja sisuline kohaldamisala;
  - a) artikli 4 lõikes 2 osutatud piirmäär, pidades silmas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määruses (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik, sätestatud eesmärkide täitmist;
  - b) laevatüübid ja laevade suurused, mille suhtes kohaldatakse artikli 5 lõiget 1, ning artikli 5 lõikes 1 osutatud kohustuste laiendamine ankrukohas viibivatele laevadele;
  - c) artikli 5 lõikes 3 loetletud erandid;
  - d) kaldaäärse elektritoite kaudu tarnitud elektrienergia arvessevõtmine ning I lisa määratletud, selle elektrienergiaga seotud „allikast paagini“ heitekoefitsent;
  - e) võimalus lisada erimehhanisme selliste kõige säästvamate ja uuenduslikumate kütusetehnoloogiate jaoks, millel on märkimisväärne CO<sub>2</sub> heite vähendamise potentsiaal, et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning soodustada selliste

kütuste, näiteks muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste turu arengut ja turul kasutuselevõttu;

- f) vastavusbilansi arvutamine laevade puhul, mis taotlevad sellise lisaenergia väljaarvamist, mis tuleneb jääoludes sõitmisest ja/või nende jääklassist, nagu on sätestatud III ja IV lisas, ning nende sätete võimalik pikendamine pärast 31. detsembrist 2029.

2. Kui Rahvusvaheline Mereorganisatsioon võtab vastu meretranspordi sektori ülemaailmse madala kasvuhoonegaaside heitega kütuste standardi, esitab komisjon viivitamata ja igal juhul hiljemalt 30. septembril 2028 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Selles aruandes analüüsib komisjon kõnealuse ülemaailmse meetme ambitsiooni, pidades silmas Pariisi kokkuleppe eesmärke ja selle üldist keskkonnaalast terviklikkust. Samuti analüüsib komisjon kõiki küsimusi, mis on seotud käesoleva määruse ja kõnealuse meetme vaheliste seoste ning nende omavahelise vastavusseviimisega, sealhulgas vajadusega vältida meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite hõlmatust kahe süsteemiga. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse muutmiseks kooskõlas liidu poolt kogu majanduse kasvuhoonegaaside heitega seoses võetud kohustustega ning eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnaalane terviklikkus ja tulemuslikkus.

#### *Artikkel 29*

#### **Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine**

Direktiivi 2009/16/EÜ IV lisas esitatud loetelusse lisatakse järgmine punkt: „51. FuelEU vastavustunnistus, mis on välja antud kooskõlas määrusega (EL) xxxx, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis“.

*Artikkel 30*

**Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*. Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2025, välja arvatud artiklite 7 ja 8 osas, mida kohaldatakse alates 31. augustist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

**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 heitemahukuse indeks	„allikast paagini“ (well-to-tank, WtT)	„paagist pardani“ (tank to wake, TtW)
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^n f_{fuel} \sum_j^m engine\ M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{slip,j}\right) \times (CO_{2eq,TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{slip,j} \times CO_{2eq\ TtW,slip,j}\right)\right]}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$

(valem 1)

kus järgmist valemit nimetatakse valemiks 2:

$$CO_{2eq,TtW,j} = \left( C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i \quad (\text{valem 2})$$

Mõiste	Selgitus
$i$	Aruandeperioodil laevale tarnitud kütuste indeks
$j$	Laeva pardal olevate kütust tarbivate üksuste indeks. Käesoleva määruse kohaldamisel on käsitletavateks kütust tarbivateks üksusteks peamootor(id), abimootor(id), katlad, kütuseelemendid ja jäätme põletusseadmed
$k$	Indeks, mis vastab kaldaäärse elektritoite ühenduspunktile
$n$	Aruandeperioodil laevale tarnitud kütuste koguarv
$c$	Kaldaäärse elektritoite ühenduspunktide koguarv
$m$	Kütust tarbivate üksuste koguarv
$M_{i,j}$	Kütust tarbiva üksuse $j$ tarbitud kütuse $i$ mass [gFuel]
$E_k$	Laevale tarnitud elektrenergia kaldaäärse elektritoite ühenduspunkti $k$ kohta [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	„Allikast paagini“ (well-to-tank, WtT) KHG heitekoefitsient kütuse $i$ jaoks [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	„Allikast paagini“ (well-to-tank, WtT) KHG heitekoefitsient, mis on seotud kaldaäärse elektritoite ühenduspunkti $k$ kaudu kai ääres seisvale laevale tarnitud elektriga [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Kütuse $i$ alumine kütteväärtus [MJ/gFuel]
$RWD_i$	Kui kütus $i$ on muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütus, võib ajavahemikul kuni 1. jaanuarini 2030 kohaldada preemiategurit 2, ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2030 kuni 1. jaanuarini 2035 preemiategurit 1,5. Vastasel korral $RWD_i = 1$ .

$C_{engineslipj}$	Põletamata kütuse koefitsient, protsendina kütust tarbivas üksuses $j$ tarbitud kütuse $i$ massist [%]. $C_{slip}$ hõlmab hajusheidet ja põletamata kütuse heidet
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2O,j}$	„Paagist pardani“ (tank-to-wake, TtW) KHG heitekoefitsiendid kütust tarbivas üksuses $j$ põletatud kütuse puhul [gKHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtW,j}$	„Paagist pardani“ (tank-to-wake, TtW) põletatud kütuse $i$ hajusheite CO <sub>2</sub> ekvivalendi heitekoefitsient kütust tarbivas üksuses $j$ [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = \left( C_{cfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{cfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{cfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_{sfN_2O,j}$	„Paagist pardani“ (tank-to-wake, TtW) KHG heitekoefitsiendid kütust tarbivas üksuses $j$ põletamata kütuse puhul [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	„Paagist pardani“ (tank-to-wake, TtW) põletamata kütuse $i$ hajusheite CO <sub>2</sub> ekvivalendi heitekoefitsient kütust tarbiva üksuse suhtes $j$ [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = \left( C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ kus: $C_{sf CO_2}$ , ja $C_{sf N_2O}$ puhul on väärtuseks määratud null.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2}$	CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> 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  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\,electricity,k}$  väärtuseks null.

Meetod [M<sub>i</sub>] määramiseks

Kütuse mass [M<sub>i</sub>] määratakse kindlaks, kasutades kogust, millest teatatakse kooskõlas määruse (EL) 2015/757 kohase aruandlusraamistikuga käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate reiside puhul, võttes aluseks ettevõtja valitud seiremeetodi.

Meetod WtT KHG heitekoefitsientide määramiseks

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

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

Fossiilkütuste puhul kasutatakse ainult II lisas esitatud vaikeväärtusi.

Biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste puhul võib artikli 9 lõike 3 kohaldamisel kasutada tegelikke väärtusi tingimusel, et need on sertifitseeritud vastavalt komisjoni poolt direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõigete 5 ja 6 kohaselt tunnustatud kavale.

#### Kütusemahuti saateleht (BDN)

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

Käesoleva määruse kohaldamisel:

**0)** 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<sub>2</sub>eq/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 CO<sub>2</sub>eq [gCO<sub>2</sub>eq/gFuelMJ] ja asjakohane sertifikaat kütuse tootmise viiside kohta;

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

#### Elektrienergia saateleht (EDN)

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

tarnija: nimi, aadress, telefon, e-post, esindaja;

vastuvõttev laev: IMO number (MMSI), laeva nimi, laeva tüüp, lipuriik, laeva esindaja;

sadam: nimi, asukoht (LOCODE), terminal/kai;

kaldaäärse elektritoite ühenduspunkt: ühenduspunkti andmed;

kaldaäärse elektritoite aeg: alguse/lõpetamise kuupäev ja kellaaeg;

tarnitud energia: tarnekohtale eraldatud võimsuse osa [kW] (vajadusel), elektritarbimine (kWh) arveldusperioodi jooksul, tippvõimsuse andmed (kui need on olemas);

voolumõõtmine.

Meetod TtW KHG heitekoefitsientide määramiseks

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

TtW KHG heitekoefitsientide ( $CO_{2eq,TtW,j}$ ) vaikeväärtused on esitatud II lisas.

Kooskõlas artiklis 7 osutatud seirekavaga ja tõendaja hinnangul võib artikli 9 lõike 4 kohaldamisel kasutada muid meetodeid, nagu vahetu  $CO_{2eq}$  mõõtmine või laborikatsed, kui see suurendab arvutamise üldist täpsust.

TtW hajusheite ja põletamata kütuse heite määramise meetod

Hajusheide ja põletamata kütuse heide kujutab endast heidet, 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 asendusenergiaallikatega seotud preemiategurite määramiseks

Kui pardale on paigaldatud asendusenergiaallikad, võib nende jaoks kasutada preemiategurit. Tuuleenergia puhul määratakse selline preemiategur järgmiselt:

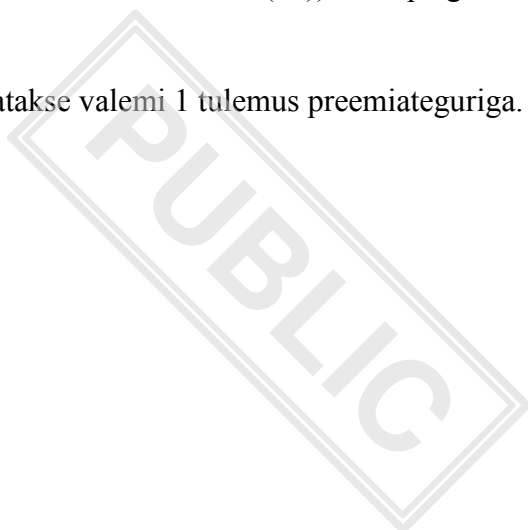
Tuulest saadud asendusenergia-preemiategur ( $f_{wind}$ )	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Mille puhul:

- $P_{Wind}$  on tuulega töötavate jõuseadmete olemasolev tegelik võimsus ja vastab näitajale  $f_{eff} * P_{eff}$ , mis on arvutatud vastavalt 2021. aasta suunistele, mis puudutavad innovatiivsete ja energiatõhususe käsitlemist saavutatud EEDI ja EEXI arvutamisel ja tõendamisel (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 tõukejõud ja vastab  $P_{ME}$ -le, nagu on määratletud 2018. aasta suunistes uute laevade saavutatud energiatõhususe indeksi (EEDI) arvutamise meetodi kohta (2018 guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships; muudetud IMO resolutsioon MEPC.308(73)) ja 2021. aasta suunistes, mis käsitlevad olemasolevate laevade saavutatud energiatõhususe indeksi (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),  $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$ .

Laeva KHG heitemahukuse indeksi arvutamiseks korrutatakse valemi 1 tulemus preemiateguriga.



**HEITEKOEFIITSIENTIDE VAIKEVÄÄRTUSED**

Käesoleva määruse I lisa osutatud kasvuhoonegaaside heitemahukuse indeksi kindlaksmääramiseks kasutatakse järgmises tabelis esitatud heitekoeffitsientide vaikeväärtusi, välja arvatud juhul, kui ettevõtjad kalduvad artikli 9 lõigete 3 ja 4 kohaldamisel nendest heitekoeffitsientide vaikeväärtusest kõrvale.

Tabelis sisalduvad tähised:

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. Kui konkreetse kütuseklassi puhul on sama veeru kõigi lahtrite puhul märgitud kas TBM või N/A, kasutatakse kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisi vaikeväärtust.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			„allikast paagini“ (well-to-tank, WTT)		„paagist pardani“ (tank to wake, TtW)			
Kütuseklass	Tootmisviis	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO <sub>2eq</sub> WTT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Kütust tarbiva üksuse klass	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>sltp</sub> % mootori tarbitud kütuse massist
Fossiilkütused	HFO  ISO 8217 kvaliteediklassid RME kuni RMK	0,0405	13,5	Kõik sise põlemismootorid (ALL ICEs)	3,114	0,00005	0,00018	-
	LSFO	0,0405	13,2 töötlemata	ALL ICEs	3,151	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)				
			13,7 segu					
	ULSFO	0,0405	13,2	ALL ICES	3,114	0,00005	0,00018	-
	VLSFO	0,041	13,2	ALL ICES	3,206	0,00005	0,00018	-
	LFO ISO 8217 kvaliteediklass id RMA kuni RMD	0,041	13,2	ALL ICES	3,151	0,00005	0,00018	-
	MDO MGO ISO 8217 kvaliteediklass id DMX kuni DMB	0,0427	14,4	ALL ICES	3,206	0,00005	0,00018	-
	Veeldatud maagaas (LNG)	0,0491	18,5	LNG otto (kahekütuselin e, keskmine kiirus)	2,750	0	0,00011	3,1
LNG otto (kahekütuselin e, aeglane kiirus)				1,7				
LNG diisel (kahekütuselin e, aeglane kiirus)				0,2				
LBSI				N/A				
	Veeldatud naftagaas (LPG)	0,046	7,8	ALL ICES	3,030 butaan 3,000 propaan	TBM	TBM	N/A
	H2 (maagaas)	0,12	132	Kütuseelemen did	0	0	-	=
				ICE	0	0	TBM	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			„allikast paagini“ (well-to-tank, WtT)	„paagist pardani“ (tank to wake, TtW)				
	NH3 (maagaas)	0,0186	121	Mootor puudub	0	0	TBM	-
	Metanool (maagaas)	0,0199	31,3	ALL ICES	1,375	TBM	TBM	-
Vedelad biokütused	Etanool Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid	Direktiivi (EL) 2018/2001 III lisas sätestatud väärtus	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	ALL ICES	1,913	TBM	TBM	-
	Biodiisel Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid			ALL ICES	2,834	TBM	TBM	-
	Hüdrogeenitu d taimeöli (HVO) Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid			ALL ICES	3,115	0,00005	0,00018	-
	Veeldatud biometaan transpordikütü sena (Bio-LNG) Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid			LNG otto (kahekütuselin e, keskmine kiirus)	2,750	0	0,00011	3,1
	LNG otto (kahekütuselin e, aeglane kiirus)			1,7				
	LNG diisel (kahekütuselin e)			0.2				
	LBSI			N/A				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			„allikast paagini“ (well-to-tank, WtT)	„paagist pardani“ (tank to wake, TtW)					
	Biometanool Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid			ALL ICES	1,375	TBM	TBM	-	
	Muud direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid			ALL ICES	3,115	0,00005	0,00018	-	
Gaasilised biokütused	Bio-H2 Direktiivi (EL) 2018/2001 kohased tootmisviisid	Direktiivi (EL) 2018/2001 III lisas sätestatud väärtus	N/A	Kütuseelemen- did	0	0	0	-	
				ICE	0	0	TBM		
Muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorain- est toodetud kütused (RFNBO)  - e-kütused	e-diisel	0,0427	N/A	ALL ICES	3,206	0,00005	0,00018	-	
	e-metanool	0,0199	N/A	All ICES	1,375	0,00005	0,00018	-	
	e-vedelgaas	0,0491	N/A	LNG otto (kahekütuselin- e, keskmine kiirus)	2,750	0	0,00011	3.1	
				LNG otto (kahekütuselin- e, aeglane kiirus)				1,7	
				LNG diisel (kahekütuselin- e)				0.2	
			LBSI				N/A		
e-vesinik	0,12	N/A	Kütuseelemen- did	0	0	0	-		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			„allikast paagini“ (well-to-tank, WtT)			„paagist pardani“ (tank to wake, TtW)		
				ICE	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Kütuseelemendid	0	N/A	TBM	N/A
				ICE	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	Elektrienergia	-	EL-I ENERGIAALL IKATE 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 tema tootmisviisid selles klassis.

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

Veerus 4 on esitatud WtT KHG heitekoefitsendid ühikutes [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]. Vedelate biokütuste puhul arvutatakse vaikeväärtused, kasutades direktiivi (EL) 2018/2001 V lisa C osas kõigi vedelate biokütuste, v.a veeldatud biogaasi, ja VI lisa B osas veeldatud biogaasi puhul sätestatud meetodika 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 (bio-LNG) kohta, ja VI lisa D osas veeldatud biogaasi kohta. *E* väärtusi tuleb siiski korrigeerida, lahutades asjaomasest väärtusest veerus 6 (*c<sub>f</sub>*CO<sub>2</sub>) ja veerus 3 (LCV) esitatud väärtuste suhtarvu. Seda nõutakse käesolevas määruse puhul, mis eraldab WtT ja TtW arvutused, et vältida heitkoguste topeltarvestust.

RFNBO puhul arvutatakse vaikeväärtused, kasutades direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 28 lõike 5 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktis sätestatud meetodikat<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Või muudetud direktiivi vastavate sätete alusel vastavalt kaasseadusandjate edusammudele.

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

Veerg 6 sisaldab CO<sub>2</sub> heitekoefitsienti  $C_f$  [gCO<sub>2</sub>/gfuel]. Kasutatakse määruses (EL) 2015/757 sätestatud heitekoefitsientide väärtusi. Kõigi kütuste puhul, mida ei ole nimetatud määruses (EL) 2015/757, on vaikeväärtused kindlaks määratud tabelis.

Veerg 7 sisaldab metaani heitekoefitsienti  $C_f$  [gCH<sub>4</sub>/gfuel]. Veeldatud maagaasi kütuste puhul on metaani  $C_f$  väärtuseks määratud null.

Veerg 8 sisaldab dilämmastikoksiidi heitekoefitsienti  $C_f$  [gN<sub>2</sub>O/gfuel].

Veerus 9 on kindlaks määratud kütuse osa, mis läheb kaotsi hajusheiteks ja põletamata kütuse heiteks ( $C_{slip}$ ), 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 hajusheite ja põletatud kütuse heite kogus väljendatud protsendina kasutatud kütuse massist (veerg 9). Tabelis esitatud  $C_{slip}$  väärtused arvutatakse mootori 50 % täiskoormuse juures.

Artikli 20 lõikes 1a sätestatud VASTAVUSBILANSI JA HEASTAVA KARISTUSE ARVUTAMINE

**A. LAEVA VASTAVUSBILANSI ARVUTAMISE VALEM**

Laeva vastavusbilansi arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

Vastavusbilanss [gCO <sub>2eq</sub> ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	---

kus

$gCO_{2eq}$	
GHGIE <sub>target</sub>	Käesoleva määruse artikli 4 lõike 2 kohane laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse (GHGIE) piirmäär
GHGIE <sub>actual</sub>	Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse aastane keskmine, mis on arvutatud asjaomase aruandeperioodi kohta

Kuni 31. detsembrini 2029 võib jääklassi IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva puhul ettevõtja taotleda jääoludes sõitmisest ja/või jääklassi IA või IA Super kuulumisest tuleneva lisaenergia väljaarvamist. Sellisel juhul asendatakse eespool esitatud vastavusbilansi arvutamisel  $M_i$  väärtused kütuse kohandatud massiga  $M_iA$ , mis on määratletud IV lisas, ning vastavusbilansi arvutamiseks kasutatav GHGIE<sub>actual</sub> väärtus arvutatakse uuesti vastavate  $M_iA$  väärtuste alusel.

**B. ARTIKLI 20 LÕIKES 1A SÄTESTATUD HEASTAVA KARISTUSE SUMMA ARVUTAMISE VALEM**

Artikli 20 lõikes 1a sätestatud heastava karistuse summa arvutatakse järgmiselt:

Heastav karistus =	$\frac{ (Compliance\ balance) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
--------------------	---

<b>1.</b> Heastav karistus	<b>2.</b> On eurodes
<b>3.</b> abs(Compliance balance)	<b>4.</b> On vastavusbilansi absoluutväärtus
<b>5.</b> 41000	<b>6.</b> On 1 tonn väga madala väävlisisaldusega kütteõli (VLSFO), mis vastab 41 000 MJ-le
<b>7.</b> 2400	<b>8.</b> On eurodes makstav summa VLSFO ekvivalenttonni kohta

## KÜTUSE KOHANDATUD MASSI ARVUTAMINE JÄÄOLUDES NAVIGEERIMISE PUHUL

Käesolevas lisas kirjeldatakse, kuidas arvutada järgmist:

- jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva tehnilistest omadustest tingitud lisaenergia
- lisaenergia, mida kasutab jääklassi IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jääklassi laev jääoludes sõitmise tõttu
- iga kütuse  $i$  kohandatud mass  $[M_i A]$  pärast lisaenergia mahaarvamist

**Jääklassist tingitud lisaenergia**

Jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva tehnilistest omadustest tingitud täiendav energiatarbimine 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 kõigi reise puhul tarbitud koguenergia ning  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  jääoludes sõitmisest tingitud täiendavat energiatarbimist.

Kõigi reise puhul tarbitud koguenergia arvutatakse järgmiselt:

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

kus  $M_{i, \text{voyages, total}}$  tähistab kütuse  $i$  massi, mis tarbiti kõigi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate reise puhul,  $LCV_i$  on kütuse  $i$  alumine kütteväärtus.

**Jääoludes sõitmisest tingitud lisaenergia**

Jääoludes sõitmisest tingitud täiendav energiatarbimine 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 sõitmisel tarbitud energiat ning  $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  jääoludes sõitmisel tarbitud kohandatud energiat.

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

Energia, mis tarbitakse reisel, mis hõlmavad sõitmist üksnes jäävabas vees, arvutatakse järgmiselt:

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

kus *Evoyages, ice conditions* tähistab energiat, mis tarbiti jääoludes sõitmisel, ja see arvutatakse järgmiselt:

$$Evoyages, ice conditions = \sum M_i voyages, ice conditions \times LCV_i$$

kus *M<sub>i</sub>, voyages, ice conditions* tähistab jääoludes sõitmisel tarbitud kütuse *i* massi.

Jääoludes tarbitud kohandatud energia arvutatakse järgmiselt:

$$Evoyages, ice conditions, adjusted = Dice conditions \times (E/D)_{open water}$$

kus:

*Dice conditions* tähistab käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva jääoludes sõitmise ajal läbitud vahemaa kogupikkust.

*(E/D)<sub>open water</sub>* on energiatarbimine jäävabas vees läbitud vahemaa kohta ja see arvutatakse järgmiselt:

$$(E/D)_{open water} = (Evoyages, total - Evoyages, ice conditions) / (D_{total} - Dice conditions)$$

kus:

*Evoyages, ice conditions* tähistab energiatarbimist jääoludes sõitmise ajal ning *D<sub>total</sub>* on aastane käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluv läbitud vahemaa kokku.

### Jääklassist ja jääoludes sõitmisest tingitud kogu jääga seotud lisaenergia

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

### Kohandatud mass [*M<sub>iA</sub>*]

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

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

Iga kütuse *i* puhul,  $E_{\text{additional ice}} \leq M_i * LCV_i$

Kütuse kohandatud mass [*M<sub>iA</sub>*] arvutatakse järgmiselt:

$$M_{iA} = M_i - E_{\text{additional ice}} / LCV_i$$