EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Meretranspordi osakaal ELi väliskaubanduse mahtudest on umbes 75 % ja ELi sisekaubanduse mahtudest 31 %, mistõttu on meretransport Euroopa transpordisüsteemi oluline osa ja etendab Euroopa majanduse jaoks olulist rolli. ELi sadamates läheb igal aastal laevale või tuleb laevalt umbes 400 miljonit reisijat, sealhulgas umbes 14 miljonit kruiisilaevadel. Meretranspordil on oluline roll saarte ja äärepoolsete merepiirkondade ühenduse tagamisel ülejäänud ühtse turuga[1]. Tõhusad meretranspordiühendused on olulised ELi kodanike liikuvuse, ELi piirkondade arendamise ja ELi majanduse kui terviku seisukohast.

Meretransport toimub avatud turgude ja rahvusvahelise konkurentsi keskkonnas. ELi-siseseid meretransporditeenuseid võivad osutada kõik ELi laevaomanikud ning ELi liikmesriikide vahelisi ning ELi liikmesriikide ja kolmandate riikide (ELi-välised riigid) vahelisi meretransporditeenuseid võivad osutada kõikide riikide ettevõtjad. ELi hästi toimiva meretransporditurg jaoks on otsustava tähtsusega laevakäitajate ja laevandusettevõtjate võrdsed võimalused.

Komisjon võttis 2020. aasta septembris vastu ettepaneku vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 %[2] ja juhtida EL vastutustundlikule teele, et saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevat heidet vähendada 2050. aastaks 90 %. Kõik transpordiliigid, sealhulgas meretransport, peavad aitama kaasa heite vähendamisele.

Rahvusvahelise meretranspordi CO_2 heite märkimisväärseks vähendamiseks on vaja kasutada nii vähem energiat (suurendades energiatõhusust) kui ka keskkonnasõbralikumaid energialiike (kasutades taastuvkütuseid ja vähese CO_2 heitega kütuseid). Teatises 2030. aasta kliimaeesmärgi kava kohta[3] selgitatakse, et *„Nii lennundus- kui ka merendussektor peavad suurendama jõupingutusi, et parandada õhusõidukite, laevade ja nende käitamise tõhusust ning suurendada säästvalt toodetud taastuvatest allikatest pärit kütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamist. Seda hinnatakse üksikasjalikumalt algatuste ReFuelEU Aviation ja FuelEU Maritime raames, mille eesmärk on suurendada säästvate alternatiivkütuste tootmist ja kasutuselevõttu nendes sektorites. Vajalik tehnoloogia tuleb välja arendada ja kasutusele võtta juba 2030. aastaks, et pärast seda olla valmis palju kiiremateks muutusteks.“*

Sõltuvalt 2030. aasta kliimaeesmärgi kava raames hinnatud poliitikastsenaariumidest ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia toetuseks peaksid taastuvkütused ja vähese CO_2 heitega kütused moodustama 2030. aastal rahvusvahelise meretranspordi kütuseliikide kombinatsioonist 6–9 % ja 2050. aastaks 86–88 %, et aidata saavutada kogu ELi majandust hõlmavate kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärke[4].

---

1 ELi transpordistatistika, statistika käsiraamat 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 final

3 COM(2020) 562 final

4 Stsenaariumis, mille kohaselt hinnatakse CO_2 hinnastamise ja reguleerivate meetmete kombinatsiooni (nn MIX), prognoositakse 2030. aastaks 7,5 % ja 2050. aastaks 86 % suurust osakaalu.

Ühises transpordipoliitikas märgitakse, et transpordisektoris peab taastuvate energiaallikate osakaal suurenema elektrifitseerimise, täiustatud biokütuste ning muude taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste arendamise kaudu, mis on osa terviklikust ja integreeritud lähenemisviisist, ning et CO_2 heite vähendamisel on otsustava tähtsusega vesinikupõhised sünteetilised kütused eriti lennundus- ja merendussektoris.

Samuti avaldatakse rahvusvahelisel tasandil meretranspordisektorile survet kasutada keskkonnasõbralikumaid kütuseid. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) võttis 2018. aastal vastu oma esialgse strateegia kasvuhoonegaaside heite vähendamise kohta laevanduses. IMO nimetab oma kindlaksmääratud võimalike lühiajaliste meetmete loetelus alternatiivsete vähese CO_2 heitega ja -heiteta kütuste kasutuselevõtu edendamist ning kaldalt tuleva elektriga varustamist.

Praegu sõltub merendussektori energiaallikate jaotus täielikult fossiilkütustest. Seda võib seletada ettevõtjatele pakutavate ebapiisavate stiimulitega heite vähendamiseks ning sellega, et kõnealuses sektoris puuduvad väljaarendatud, taskukohased ja üleilmselt kasutatavad tehnoloogilised alternatiivid fossiilkütustele. Neid probleeme põhjustavad ja võimendavad osaliselt mitmed turutõrked, sealhulgas

– kütuste pakkumise, jaotamise ja nõudluse vastastikune sõltuvus;

– teabe puudumine tulevaste regulatiivsete nõuete kohta;

– varade pikk eluiga (laevad ja punkerdamistaristu).

Algatuses „FuelEU Maritime“ pakutakse välja ühine ELi õigusraamistik, et suurendada taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste osakaalu rahvusvahelise meretranspordi energiaallikate kombinatsioonis, tekitamata tõkkeid ühtsele turule.

Kaalutlused ühtse turu võimalike takistuste, ettevõtjatevahelise konkurentsi moonutamise ja kaubateede ümbersuunamise kohta on eriti olulised kütusenõuete seisukohast, kuna kütusekulud moodustavad märkimisväärse osa laevakäitajate kuludest. Kütusekulude osakaal laevade tegevuskuludes võib ulatuda umbes 35 %-st väikese tankeri prahirahast ligikaudu 53 %-ni konteineri-/puistlastilaevade puhul. Seetõttu võivad laevakütuse hinnaerinevused oluliselt mõjutada laevakäitajate majandustulemusi.

Samal ajal on fossiilset päritolu tavapäraste laevakütuste ja vähese CO_2 heitega taastuvkütuste hinnaerinevus endiselt suur. Konkurentsivõime säilitamiseks, suunates samal ajal sektorit siiski vältimatu kütusepöörde poole, on vaja selgeid ja ühtseid kohustusi laevades vähese CO_2 heitega taastuvkütuste kasutamise vallas.

Õigusraamistiku suurem prognoositavus peaks ergutama tehnoloogia arengut ja kütusetootmist ning aitama sektoril avada praegust kumb-enne-olukorda taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste nõudluse ja pakkumise vahel. Kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohu vähendamiseks on vaja selgeid ja ühtseid kohustusi laevade energiakasutuse kohta meretranspordi rahvusvahelise iseloomu ja võimaluse tõttu punkerdada kütust väljaspool ELi. Meretranspordi piiriülese ja üleilmse mõõtme tõttu eelistatakse ühist merendusmäärust õigusraamistikule, kus nõutakse, et ELi liikmesriigid võtaksid ELi õigusaktid üle siseriiklikku õigusesse. See võib kaasa tuua erinevate nõuete ja eesmärkidega riiklike meetmete rägastiku.

• **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Algatus „FuelEU Maritime“ on osa meetmete kogumist, mille eesmärk on tegeleda meretranspordist pärit heitega, säilitades samal ajal võrdsed võimalused. See on täielikult

kooskõlas muude meetmetega, mis on esitatud paketi „Eesmärk 55“ osana, ning põhineb olemasolevatel poliitikavahenditel, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2015/757[5], millega luuakse ELi süsteem ELi sadamaid kasutavatelt suurtelt laevadelt pärit CO_2 heite ja muu asjakohase teabe seireks, aruandluseks ja kontrolliks.

Meetmete kogumit peetakse vajalikuks selleks, et käsitleda mitmesuguseid ja erinevaid turutõrkeid, mis takistavad leevendusmeetmete rakendamist merendussektoris. Lisaks algatusele „FuelEU Martime“, mille eesmärk on suurendada nõudlust taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste järele, teeb komisjon ettepaneku laiendada Euroopa heitkogustega kauplemise süsteemi[6] merendussektorile ja vaadata läbi energia maksustamise direktiiv[7]. Need kaks algatust peaksid tagama heitkoguste kulutõhusa vähendamise sektoris ning selle, et transpordi hind kajastaks mõju, mida need avaldavad keskkonnale, tervisele ja energiajulgeolekule.

Lisaks vaadatakse meetmepaketi raames läbi mitu teist direktiivi, sealhulgas järgmised:

– alternatiivkütuste taristu direktiiv (AFID)[8] ja

– taastuvenergia direktiiv (RED II)[9].

Lisaks nendele muudetud õigusaktidele käsitleb komisjon vajadust täiendavate teadusuuringute ja innovatsiooni meetmete järele, eelkõige programmi „Euroopa horisont“ raames välja pakutud tehnoloogiaplatvormi WATERBORNE heiteta veetranspordialase programmipartnerluse kaudu[10]. Samuti vaatab komisjon läbi suunised keskkonnakaitsele ja energeetikale antava riigiabi kohta[11] kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe poliitiliste eesmärkidega, mis peaks võimaldama piisavalt rahastust sektori rohepöördele (sealhulgas kaldaäärse laadimistaristu kasutuselevõtt), vältides samas konkurentsi moonutamist.

Kavandatavaid meetmeid põhjalikumalt vaadeldes ei ole IMO ega ELi tasandil praegu olemas mehhanismi, mis võimaldaks kõrvaldada negatiivset välismõju (heite kaudsed kulud, mida muidu arvesse ei võeta) sektoris. See takistab ettevõtjatel võtta oma tegevus- ja investeerimisvalikutes arvesse oma tegevuse sotsiaalseid kulusid seoses kliimamuutuste ja õhusaastega. Majandusalases kirjanduses on märgitud, et hinnakujunduse mehhanismid on vahendid, mille abil saab väliskulusid „sisestada“. Peamised näited oleksid väliskulude tasandil kehtestatud maks või piiramise ja kauplemise vahend, näiteks ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis piirab üldisi heitkoguseid ja võimaldab turul kindlaks määrata nende sobiva hinna. Mõlemaid kirjeldatakse kui turupõhiseid meetmeid.

Kuigi heitkogustega kauplemisega võib saavutada kulutõhusalt kasvuhoonegaaside heite vähendamise ning anda ühtse hinnasignaali, mis mõjutab ettevõtjate, investorite ja tarbijate otsuseid, ei käsitleta selles piisavalt kõiki tõkkeid, mis takistavad vähese CO_2 heitega või heitevabade lahenduste kasutuselevõttu.

Vaja on täiendavaid poliitikameetmeid, et tagada võrdsete võimaluste säilitamine, samas kõrvaldades takistused keskkonnahoidlikusse energiatehnoloogiasse ja -taristusse

---

5 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).

6 Direktiiv 2003/87/EÜ.

7 Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ

8 Direktiiv 2014/94/EL

9 Direktiiv (EL) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

11 Komisjoni teatis – (2014/C 200/01)

investeerimiselt, vähendades seeläbi heitkoguste vähendamise kulusid ja täiendades ELi heitkogustega kauplemise süsteemi meetmeid. See on eriti oluline, et toetada selliseid leevendusmeetmeid nagu taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamine meretranspordisektoris, millel on suur potentsiaal vähendada heitkoguseid tulevikus, kuid millega kaasnevad praegu suured heite vähendamise kulud ja konkreetsed turutõkked.

Kuigi ELi heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamine merendussektorile hoogustab veelgi energiatõhususe parandamist ning vähendab lõhet tavapäraste ja vähese heitega tehnoloogiate vahel, sõltub selle võime toetada taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste tehnoloogiate kiiret kasutuselevõttu merendussektoris tugevalt selle tegelikust hinnatasemest, mis tõenäoliselt ei jõua selle eesmärgi saavutamiseks lühikeses ja keskpikas perspektiivis piisavale tasemele.

Samamoodi ei ole kütuse*tarneid* (RED II) ja *-taristut* (AFID) käsitlevad õigusaktid avaldanud märkimisväärset mõju taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutuselevõtule merendussektoris ning neid tuleb täiendada meetmetega, mis suudavad luua *nõudluse* taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste järele. Lisaks sellele ei oleks RED II läbivaatamisel võimalik käsitleda suurt ohtu, mida kujutab laevandussektorile punkerdamine väljaspool ELi.

Praegu puudub ELi õigusraamistik, mis käsitleks konkreetselt taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamist meretranspordis. Selle algatuse eesmärk on täita see lünk, suurendades nõudlust taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste järele meretranspordis, säilitades samal ajal võrdsed võimalused ning hästi toimiva ELi laevakütuste ja meretranspordi turu.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva algatuse eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamist ELi meretranspordis, säilitades samal ajal võrdsed võimalused nii merel kui ka kai ääres, ning aidata kaasa ELi ja rahvusvaheliste kliima- ja keskkonnaeesmärkide saavutamisele. Mitmekesisema kütusevaliku ning suurema hulga taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kättesaadavuse tagamine on väga oluline, et kindlustada sektori panus Euroopa kliimaneutraalsuse ambitsiooni 2050. aastaks, nagu on sätestatud Euroopa rohelises kokkuleppes. Samal ajal on oluline diferentseeritud lähenemine taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamisele laevajuhtimise ajal ja sadamates, et võtta arvesse erinevat mõju õhusaastele, mis toob kaasa rangemad nõuded laevadele sadamates ja tehnoloogiate (rohkem võimalusi laevadele sadamates) erineva kättesaadavuse.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Algatuse eesmärk on säilitada ühenduvuse kõrge tase ning merendussektori konkurentsivõime, suurendades samal ajal selle jätkusuutlikkust. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikega 2 antakse liidule õigus kehtestada meretransporti käsitlevad asjakohased sätted.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Meretransport on oma olemuselt rahvusvaheline sektor. Euroopas toimub ligikaudu 75 % seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemis teatatud reisidest Euroopa Majanduspiirkonnas (EMP) (mida võib seetõttu pidada ELi-sisese liikluse analoogiks) ning hinnanguliselt vaid umbes 9 %

liiklusest moodustavad kohalikud reisid (sama ELi liikmesriigi sadamate vahel). Sektori piiriülene mõõde on seetõttu oluline ja nõuab kooskõlastatud tegevust ELi tasandil.

Ilma ELi tasandi meetmeteta võib ELi liikmesriikide piirkondlike või riiklike nõuete paljusus põhjustada selliste tehniliste lahenduste väljatöötamise, mis ei pruugi tingimata omavahel sobida. Mitmed ELi liikmesriigid töötavad juba välja riiklikke merendusstrateegiaid, mis hõlmavad konkreetseid lähenemisviise laevadelt pärit heitele ja eelkõige alternatiivkütuste kasutuselevõtule[12], mis võib tekitada soovimatut mõju ja turumoonutusi. Kuna käesoleva ettepaneku raames tuvastatud probleemsed tegurid ei erine liikmesriigiti oluliselt ning arvestades sektori tegevuse piiriülest mõõdet, on neid küsimusi kõige parem käsitleda ELi tasandil. ELi meetmed võivad samuti inspireerida ja sillutada teed selliste tulevaste meetmete väljatöötamiseks, mis kiirendavad alternatiivkütuste kasutuselevõttu üleilmsel tasandil[13].

Varasemad ELi meetmed kasvuhoonegaaside küsimustes on juba ergutanud IMOt vastavalt reageerima, nimelt ajendas ELi vastuvõetud määrus laevade kasvuhoonegaaside heite seire, aruandluse ja kontrolli kohta IMOt võtma kohe pärast seda kasutusele sarnase kohustusliku üleilmse kasvuhoonegaaside andmekogumissüsteemi. ELi liikmesriikide kooskõlastatud lähenemine kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise arengule IMOs on viimasel ajal taganud kohustuslike energiatõhususe rakendusmeetmete lisamise IMO lühiajalistesse kasvuhoonegaaside vähendamise meetmetesse. IMO liikmesriikide oluliselt suure rühma ühise seisukoha tutvustamine IMO foorumitel tähendab, et ELil võib olla oluline mõju IMO arutelude suunale ja tulemustele.

- **Proportsionaalsus**

Kõnealuse algatuse rakendamine ELi tasandil on vajalik selleks, et saavutada mastaabisääst taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutuselevõtul meretranspordis, vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ning tagada võrdsed võimalused ELi sadamaid külastavate ettevõtjate ja ELi sadamate jaoks. Näiteks võivad riiklikul tasandil kehtestatud kohustused seoses taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamisega suunata liikluse teiste liikmesriikide konkureerivatesse sadamatesse ja moonutada konkurentsi. Seega on vaja ühtlustamist ELi tasandil, et tagada võrdsed võimalused kõigile merendusvaldkonna osalistele (eelkõige ettevõtjatele, sadamatele ja kütusetarnijatele).

- **Vahendi valik**

Mõju hindamisel tehti kindlaks, et eesmärkide saavutamiseks on vaja siduvaid regulatiivseid meetmeid. Määrus on kõige sobivam vahend, et tagada kavandatud meetmete ühtne rakendamine, vähendades samal ajal konkurentsimoonutuste ohtu ühtsel turul, mis võib tuleneda erinevustest selles, kuidas ELi liikmesriigid võtavad nõudeid üle siseriiklikku õigusesse. Kuna üleminek taastuvkütustele ja vähese CO_2 heitega kütustele nõuab kütusetarnijatelt märkimisväärseid investeeringuid, kütuse jaotamise süsteemi ning tugevat ja selget nõudluse hoogustamist, on hädavajalik, et õigusaamistikus kehtestataks kõigile investoritele kogu ELis ühtsed, pikaajalised ja kindlad eeskirjad. Eriti oluline on vältida erinevate meetmete kogumi loomist riiklikul tasandil, mis juhtub, kui neid rakendatakse sektoriülese direktiivi alusel.

---

[12] See hõlmab riiklikke kavasid, mida töötavad praegu välja Madalmaad, Rootsi ja Itaalia nn DEASP-suunistena („Guidelines for Energy and Environmental Planning Documents of the Port System Authorities“). ELi-välised liikmesriigid, nagu Ühendkuningriik ja Norra, on samuti koostanud oma kavad. Siinkohal on oluline neid mainida, sest nende eesmärgid võivad mõjutada mereliiklust ELi ja EList.

[13] Praegu on need loetletud IMO strateegias kasvuhoonegaaside heite vähendamise kohta laevanduses võimalike keskpikkade meetmete hulgas, st meetmed, mille IMO peab heaks kiitma aastatel 2023–2030.

Ettepanek on oma olemuselt väga tehniline ning väga tõenäoliselt tuleb seda korrapäraselt muuta, et see kajastaks tehnilist ja õiguslikku arengut. Selleks on kavandatud ka hulk rakendusmeetmeid. Neis keskendutakse eeskätt tehnilistele kirjeldustele, mida on vaja funktsionaalsete nõuete täitmiseks.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Kuna tegemist on uue ettepanekuga, ei ole hindamist ega toimivuskontrolli tehtud.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon suhtles aktiivselt sidusrühmadega ja konsulteeris nendega põhjalikult mõju hindamise käigus. Sidusrühmade arvamusi hakati koguma pärast esialgse mõjuhinnangu avaldamist (märts ja aprill 2020). Kokku saadi 81 vastust, millest lähtuti koostamisprotsessis ja mis aitasid lähenemisviisi täpsustada ning teha paremini kindlaks tõkkeid, mis takistavad taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste praegust kasutamist merendussektoris.

Ettepaneku ettevalmistamise käigus korraldati ka muid konsultatsioone.

– Avatud avalik konsultatsioon, mille komisjon korraldas 2. juulist 2020 kuni 10. septembrini 2020. Kokku saadi 136 vastust, mis olid pärit mitmelt sidusrühmalt. Vastused saadi laevaomanikelt ja haldajatelt (40), energiatootjatelt ja kütusetarnijatelt (37), lähimerevedude korraldajatelt (25), riiklikelt ametiasutustelt (15), huviorganisatsioonidelt (14), sadamate pidajatelt ja juhtidelt (13), sadamaterminali käitajatelt või teistelt sadamateenuste osutajatelt (13), teadus- ja innovatsiooniasutustelt (12), siseveeteede sektorilt (11), laevaehitajatelt ja laevavarustuse tootjatelt (10), piirkondlikelt või kohalikelt ametiasutustelt (9), logistikatarnijatelt, lastisaajatelt ja -omanikelt (9), tehnilistelt standardiorganisatsioonidelt ja klassifikatsiooniühingutelt (2), investeerimis- ja rahastamisasutustelt (2) ning teistelt (17[14]).

– Mõjuhinnangut toetava uuringu eest vastutava konsultandi korraldatud sihipärane konsulteerimine sidusrühmadega, mis kestis 18. augustist 2020 kuni 18. septembrini 2020 ja oli suunatud Euroopa säästva laevanduse foorumi (ESSF) ekspertidele. Konsultant korraldas ka 10. juulist 2020 kuni 1. detsembrini 2020 mitmeid intervjuusid sidusrühmadega, sealhulgas tööstusharu esindajate ja riiklike ametiasutustega.

– Sidusrühmade ümarlaud, mille komisjon korraldas 18. septembril 2020 koos Euroopa säästva laevanduse foorumi[15] (ESSF) ja Euroopa sadamafoorumi[16] (EPF) liikmetega.

– Regulaarsed eksperdirühmade koosolekud, mis toimusid Euroopa säästva laevanduse foorumi alternatiivse energia töörühma raames.

Sidusrühmade esitatud teave oli väga oluline selleks, et komisjonil oleks võimalik viimistleda poliitikavariantide ülesehitust ning hinnata nende majanduslikku, sotsiaalset ja

14 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation

15 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869

16 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542

keskkonnamõju, neid võrrelda ja määrata kindlaks, milline poliitikavariant võiks suurendada kasu/kulude suhet ühiskonnas.

Konsultatsioonide käigus selgus, et kõik sidusrühmad on ühel meelel selles, et oluline on käsitleda taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutuselevõttu meretranspordis, samuti mõju hindamise käigus kindlaks tehtud konkreetseid probleeme.

Konsultatsioonide tulemused kinnitasid, et kõik viis ettepaneku mõju hindamise raames kindlaks tehtud tegurit on asjakohased. Tulemused näitavad, et erinevad sidusrühmad on ühel meelel, et kõige olulisemad takistused on suured kütuse- ja investeerimiskulud ning ebakindlus investorite jaoks. Poliitiliste eesmärkide seisukohast on sidusrühmade jaoks kõige olulisem poliitiline eesmärk *„tagada suurem kindlus tegutsevate laevade kliima- ja keskkonnanõuete osas”*.

Kõik sidusrühmad eelistasid ka eesmärgipõhist poliitikat normatiivsele poliitikale, mis on kooskõlas ka enamiku sidusrühmade väljendatud poliitilise nõudega, milleks on tehnoloogianeutraalsus. Poliitikameetmetest sai sidusrühmade suurima toetuse selge regulatiivne kava praeguse laevakütuse CO_2 heite vähendamiseks. Meetmete geograafilise ulatuse puhul ei tõusnud esile ühtki ilmselget eelistust. Kui jutt käib keskkonnamõju mõõtmisest ja sellest, kuidas tuleks heide lisada poliitikaraamistikku, eelistab enamik sidusrühmi kogu kütuse olelusringi (*well-to-wake*) hõlmavat lähenemisviisi, sest selles võetakse arvesse mitte ainult heiteid, mis tulenevad kütuse põletamisest laeva pardal, vaid ka kütuste tootmise, transpordi ja jaotamise käigus tekkivaid heiteid. Sadamakai ääres seisvate laevade puhul leidis suurem osa sidusrühmadest, et nõuded kaldaäärse elektritoite kohta on asjakohased ja vajalikud CO_2 heite vähendamise eesmärkide saavutamiseks.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Et toetada selle ettepaneku aluseks olevat mõjuhinnangut, viis välistöövõtja läbi vastava uuringu. Uuringut alustati 2020. aasta juulis ja viidi lõpule 2021. aasta märtsis. Uuring andis komisjoni talitustele väärtuslikku teavet, eelkõige selleks, et töötada välja poliitikavariandid, hinnata mõningast eeldatavat mõju ning koguda kokku otseselt mõjutatud sidusrühmade seisukohad. Komisjoni talitused tuginesid ka Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) toetusele käesoleva algatusega seotud tehnilistes aspektides.

- **Mõjuhinnang**

Käesoleva algatuse poliitikameetmete väljatöötamisel on arvesse võetud mõju hindamise tulemusi. Mõjuhinnang [SWD(2021) 635] sai komisjoni õiguskontrollikomiteelt positiivse hinnangu [SEC(2021) 562]. Komitee esitas oma arvamuses mitmeid soovitusi mõjuhinnangus esitatud argumentide kohta. Neid soovitusi on arvesse võetud ning mõjuhinnangu 1. lisas on antud kokkuvõtlik ülevaade nende rakendamise kohta.

Mõjuhinnangu raames on püstitatud eesmärkide saavutamiseks kaalutud kolme poliitikavarianti. Kõigil kolmel variandil on kaks põhiomadust:

(1) regulatiivne olemus õiguskindluse tagamiseks ning

(2) keskendumine nõudluse aspektidele, et ergutada taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste tootmist ja kasutuselevõttu, tegeleda kumb-enne-olukorraga ning vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumist.

Poliitikavariantides pakuti kohustuse väljatöötamiseks erinevaid viise ning variandid erinesid eelkõige oma lähenemisviisi poolest tehnoloogia valikule ja nõutava tulemuslikkuse saavutamise viisile.

Poliitikavariant 1 on kavandatud normatiivse lähenemisviisina, kus nõutakse konkreetsete kütuste/kütuseliikide osakaalu kasutamist. See tähendab, et reguleerimisasutus valib tehnoloogia. Poliitikavariandid 2 ja 3 on mõlemad eesmärgipõhised lähenemisviisid, kus nõutakse pardal kasutatava energia puhul aasta keskmise maksimaalse kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäära järgimist. See jätab tehnoloogia valiku tegemise turuosalistele. Poliitikavariant 3 sisaldab ka mehhanisme, mille abil premeeritakse eesmärkide ületajaid, et soodustada edumeelsemate, heiteta tehnoloogiate arendamist (heiteta tehnoloogiate ühiskasutamine ja levitamine), mis vähendavad nii õhusaasteaineid kui ka kasvuhoonegaase. Kõikide variantide puhul on vaja, et kõige rohkem saastavad laevad (konteineri- ja reisilaevad) kasutaksid sadamates kaldaäärset elektritoidet (või samaväärset heiteta tehnoloogiat).

Pärast hindamist on eelistatud poliitikavariant 3, kuna see loob parima tasakaalu eesmärkide ja üldiste rakenduskulude vahel. See ei vasta mitte ainult paindlikkuse vajadustele, mida sidusrühmad (eelkõige ettevõtjad ja sadamad) on konsultatsiooni käigus rõhutanud, vaid vähendab ka tehnoloogia kinnistumise ohtu [ja soodustab kõige edumeelsemate tehnoloogiate varajast kasutuselevõttu].

Taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste suurem kaasatus laevakütuste valikusse toob kaasa kasvuhoonegaaside heite ja vähemal määral ka õhusaasteainete heite olulise vähenemise. Sellega seotud väliskulude kokkuhoid oleks 2021.–2050. aastal võrreldes lähtetasemega nüüdisväärtuse summas hinnanguliselt 10 miljardit eurot õhusaaste puhul ja 138,6 miljardit eurot kliimamuutuste puhul. Need on arvutatud mõjuhinnangus taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste modelleeritud prognoositud laialdasema kasutuselevõtu põhjal. Laevakäitajad peaksid eeldatavalt säästma kokku umbes 2,3 miljardit eurot tänu vähenenud tegevuskuludele (hooldus, meeskond jne). Selle vähenemise taga on mõnevõrra väiksem meretranspordi aktiivsus võrreldes lähtetasemega. Täiendav märgatav mõju on seotud täiustatud kütuste ja käitamistehnoloogiate kasutamisega ning kaudselt nende mõjuga innovatsioonile. Algatusega loodetakse suurendada kütuseelementide jõul (18,9 %) ja elektrilise käitamissüsteemiga töötavate laevade osakaalu laevastikus (5,4 %) aastaks 2050 (võrreldes lähtestsenaariumiga, mille puhul neid tehnoloogiaid ei kasutata).

Kavandatava sekkumise peamised kulud kannavad laevakäitajad ja need ulatuvad 89,7 miljardi euroni. See tuleneb suurenenud kapitalikuludest (25,8 miljardit eurot) ja kütusekuludest (63,9 miljardit eurot). Sadamate kaudsed kulud on seotud vajaliku punkerdamistaristu loomisega ja need on hinnanguliselt 5,7 miljardit eurot. Laevakäitajate halduskulud on hinnanguliselt 521,7 miljonit eurot, mis on seotud nõuetele vastavuse kavade ja iga-aastase energiaaruande jaoks andmete kogumise, esitamise ja kontrollimisega, auditite ja kontrollide käigus tehtava koostöö ning meeskonna koolitamisega. Täiendavad 1,8 miljonit eurot on määratud sadamatele suuniste kehtestamiseks, et tagada taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste ohutu käitlemine. Konkreetseid kütuse sertifitseerimisega seotud kulusid ei olnud võimalik kindlaks määrata. Riigiasutuste täitmise tagamise kulud on eeldatavasti piiratud (1,5 miljonit eurot) ja keskendutakse vajalike IT-aruandlusvahenditega varustamisele. Eelistatud variandis nähakse ette algatuse kehtivusaja jooksul netokasu 58,4 miljardi euro ulatuses.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Eelistatud variant mõjutab komisjoni eelarvet. IT-teenuste ja -süsteemide arendamise eeldatavad kulud on kuni 0,5 miljonit eurot. See põhineb teabesüsteemi THETIS-MRV kuludel ja ELi õigusakte toetavatest THETIS-ELi moodulitest saadud kogemustel. Selliste IT-arenduskulude suurus on hinnanguliselt 300 000 eurot. Eelistatud poliitikavariant vajaks ka täiendavaid funktsioone, et toetada laevade kogumite loomist nõuetele vastamiseks. Selle täiendava vahendi maksumus on hinnanguliselt 200 000 eurot. Infotehnoloogia arendamise ja hangetega seotud valikud peab eelnevalt heaks kiitma Euroopa Komisjoni infotehnoloogia ja küberturvalisuse nõukogu.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Komisjon jälgib käesoleva ettepaneku edenemist, mõju ja tulemusi mitme seire-/kontrollimehhanismi kaudu. Komisjon hindab edusamme ettepaneku konkreetsete eesmärkide saavutamisel, eelkõige ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi raames igal aastal kogutud andmete kaudu.

Teabenõudeid (aruanded, uuringute vastused) kaalutakse hoolikalt, et sidusrühmadele ei tekitataks lisakoormust uute ebaproportsionaalsete aruandlusnõuete loomisega.

Viis aastat pärast seadusandliku ettepaneku rakendamise alguskuupäeva hindab komisjon eeskirju, et kontrollida, kas algatuse eesmärgid on saavutatud. Hindamise tulemusi võetakse arvesse tulevastes otsustusprotsessides, et tagada seatud eesmärkide saavutamiseks vajalikud kohandused.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artiklis 1 kirjeldatakse kavandatava määruse reguleerimiseset; määruses sätestatakse eeskirjad, mille abil vähendatakse ELi liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvate, seal viibivate või sealt väljuvate laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust, edendatakse taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste harmoonilist arengut ja järjepidevat kasutamist kogu liidus, ilma et loodaks tõkkeid ühisturul, ning meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamist.

Artiklis 2 sätestatakse määruse kohaldamisala.

Artiklis 3 esitatakse mitu mõistet.

Artikliga 4 kehtestatakse laeva pardal kasutatava energia iga-aastase kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäär.

Artikliga 5 kehtestatakse nõuded kaldaäärse elektritoite või heitevabade energiaallikate kasutamiseks konkreetsete laevatüüpide puhul ning loetletakse võimalikud erandid.

Artiklis 6 sätestatakse nõuetele vastavuse järelevalve ühispõhimõtted.

Artiklis 7 sätestatakse, mida tuleks seirekavadesse lisada.

Artiklis 8 loetletakse olukorrad, kus seirekava tuleks muuta.

Artiklis 9 kehtestatakse põhimõtted, mis on seotud biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste sertifitseerimisega.

Artiklis 10 sätestatakse tõendajate tõendamistegevuse ulatus.

Artiklis 11 sätestatakse tõendajate üldised kohustused ja tööpõhimõtted.

Artiklis 12 sätestatakse peamised põhimõtted, mida tuleb tõendamismenetluste käigus järgida.

Artiklis 13 sätestatakse eeskirjad tõendajate akrediteerimiseks käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate tegevuste puhul.

Artiklis 14 määratakse kindlaks parameetrid, mida ettevõtjad peaksid nõuete täitmise tõendamiseks jälgima ja registreerima.

Artiklis 15 sätestatakse tõendajate ülesanne seoses ettevõtjate esitatud teabega.

Artikliga 16 luuakse nõuetele vastavuse andmebaas ja sätestatakse aruandluse peamised parameetrid.

Artikliga 17 nähakse ette paindlikkussätted, mis võimaldavad ettevõtjatel nõuetele vastavuse tagamiseks vastavuse ülejäägi teatavate piirangutega üle kanda või laenata.

Artiklis 18 sätestatakse peamised põhimõtted ja menetlused nõuetele vastavuse bilansi võimalikuks ühendamiseks.

Artiklis 19 sätestatakse FuelEU vastavussertifikaadi väljaandmise tingimused.

Artiklis 20 kehtestatakse karistused, mida tuleb rakendada, kui nõudeid ei ole täidetud.

Artiklis 21 sätestatakse karistuste määramise põhimõtted, et toetada taastuvkütuseid ja vähese CO_2 heitega kütuseid merendussektoris.

Artikliga 22 kehtestatakse laevade kohustus omada kehtivat FuelEU vastavussertifikaati.

Artiklis 23 sätestatakse laevade kontrollimise eeskirjad.

Artiklis 24 sätestatakse õigus vaadata läbi ettevõtjaid mõjutavaid otsuseid.

Artiklis 25 nõutakse käesoleva määruse kohaldamise ja täitmise tagamise eest vastutavate pädevate asutuste määramist.

Artikliga 26 kehtestatakse tingimused komisjonile käesoleva määruse alusel volituste delegeerimiseks.

Artikliga 27 kehtestatakse komiteemenetlus, mille alusel komisjon saab kasutada õigust võtta vastu rakendusaktid.

Artiklis 28 nõutakse, et komisjon esitaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule vähemalt iga viie aasta järel aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.

Artikliga 29 muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, et lisada FuelEU vastavussertifikaat selle IV lisasse.

Artiklis 30 sätestatakse käesoleva määruse jõustumise ja kohaldamise kuupäev.

I lisas esitatakse valemid ja metoodika, mille alusel määratakse kindlaks laeva pardal kasutatava energia keskmine kasvuhoonegaaside heitemahukus aastas.

II lisas esitatakse vaikeväärtuste loetelu, mida saab kasutada I lisas kirjeldatud valemis kasutatud heitekoefitsientide kindlaksmääramisel.

III lisas esitatakse loetelu heiteta tehnoloogiatest, mida saab kasutada kai ääres alternatiivina kaldaäärsele elektritoitele, ning konkreetsed kriteeriumid nende kasutamiseks.

IV lisas määratakse kindlaks sadama pidaja poolt välja antavate sertifikaatide minimaalsed elemendid, kui laevad ei saa õigustatud põhjustel kasutada kaldaäärset elektritoidet.

V lisas esitatakse laeva nõuetele vastavuse bilansi ja mittevastavuse korral kohaldatava karistuse määramise valemid.

2021/0210 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO_2 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[17],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[18],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Meretransport moodustab umbes 75 % ELi väliskaubandusest ja 31 % ELi sisekaubandusest. Samas moodustab laevaliiklus Euroopa Majanduspiirkonna sadamatesse või sadamatest umbes 11 % ELi transpordi CO_2 koguheitest ja 3–4 % ELi CO_2 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. Meretransporditurul 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 esinemisel võivad nad seada laevakäitajad või sadamad ebasoodsasse olukorda võrreldes konkurentidega meretranspordisektoris või muudes transpordisektorites. See võib omakorda põhjustada meretranspordi konkurentsivõime vähenemist ning ühenduse kadumist kodanike ja ettevõtjate jaoks.

(2) Selleks et suurendada Pariisi kokkuleppe kohast liidu kliimakohustust ja kehtestada meetmed, mida tuleb võtta, et saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus, ning muuta poliitiline kohustus juriidiliseks kohustuseks, võttis komisjon vastu (muudetud) ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimaseadus)[19], samuti teatise „Euroopa 2030. aasta kliimaeesmärgi

[17] ELT C …, …, lk ….
[18] ELT C …, …, lk ….
[19] COM(2020) 563 final

suurendamine“[20]. See hõlmab ka eesmärki vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Seetõttu on vaja mitmesuguseid täiendavaid poliitikavahendeid, et motiveerida säästvalt toodetud taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamist meretranspordisektoris. Vajalik tehnoloogia tuleb välja arendada ja kasutusele võtta 2030. aastaks, et pärast seda olla valmis palju kiiremateks muutusteks.

(3) Seoses üleminekuga taastuvkütustele ja vähese CO_2 heitega kütustele ning asendusenergiaallikatele on oluline tagada ELi meretransporditurul nõuetekohane toimimine ja aus konkurents laevakütuste puhul, mis moodustab märkimisväärse osa laevakäitajate kuludest. Liidu 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 negatiivset mõju sektori konkurentsivõimele, kui taastuvkütuste ja vähese CO_2 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 sätestada meetmed, millega tagatakse, et taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutuselevõtt laevakütuste turul toimub ausa konkurentsi tingimustes ELi meretransporditurul.

(4) Selleks et käesolev määrus mõjutaks kõiki meretranspordisektori tegevusi, on asjakohane, et see hõlmaks osa liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sadama ja kolmanda riigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sadama vahelistest reisidest. Seega tuleks käesolevat määrust kohaldada sellest energiast poole suhtes, mida kasutab väljaspool liikmesriigi jurisdiktsiooni asuvast sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse saabuv laev; sellest energiast poole suhtes, mida kasutab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast väljaspool liikmesriigi jurisdiktsiooni asuvasse sadamasse saabuv laev; kogu energia suhtes, mida kasutab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse saabuv reisilaev, ning energia suhtes, mida kasutatakse kai ääres liidu jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas. Kui hõlmatakse osa energiast, mida laev kasutab nii saabuvatel kui ka väljuvatel reisidel liidu ja kolmandate riikide vahel, tagatakse käesoleva määruse tõhusus, sealhulgas suurendades sellise raamistiku positiivset mõju keskkonnale. Samal ajal piirab selline raamistik kõrvalehoidmise eesmärgil toimuvate sadamakülastuste ohtu ja ohtu, et ümberlaadimistegevus viiakse väljapoole liitu. Selleks et tagada mereliikluse sujuv toimimine, võrdsed võimalused meretranspordiettevõtjatele ja sadamatele ning vältida moonutusi siseturul, tuleks kõigile liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatest sadamatest saabuvatele või väljuvatele reisidele ning laevade viibimisele nendes sadamates kohaldada käesolevas määruses sisalduvaid ühtseid eeskirju.

(5) Käesolevas määruses sätestatud eeskirju tuleks kohaldada mittediskrimineerival viisil kõigi laevade suhtes nende lipuriigist olenemata. Selleks et tagada kooskõla liidu ja rahvusvaheliste meretranspordialaste eeskirjadega, ei tuleks käesolevat määrust kohaldada sõjalaevade, mereväe abilaevade, kalapüügilaevade ja kalatöötlemislaevade ega mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavate riiklike laevade suhtes.

[20] COM(2020) 562 final

(6) Käesoleva määruse täitmise eest vastutav isik või organisatsioon 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. See määratlus põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757[21] artikli 3 punktis d esitatud „ettevõtja“ määratlusel ning on kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 2016. aastal kehtestatud üleilmse andmekogumissüsteemiga. Vastavalt põhimõttele „saastaja maksab“ võib laevandusettevõtja lepingulise kokkuleppe alusel pidada käesoleva määruse kohaste nõuetele vastavuse kulude eest vastutavaks üksust, kes vastutab otseselt otsuste eest, mis mõjutavad laeva poolt kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust. See üksus oleks tavaliselt see, kes vastutab laeva kütuse, marsruudi ja kiiruse valiku eest.

(7) Halduskoormuse vähendamiseks, eelkõige väiksemate ettevõtjate puhul, ei tuleks käesolevat määrust kohaldada lihtsa ehitusega puitlaevade ja mehaanilise jõuajamita laevade suhtes ning selles tuleks keskenduda laevadele, mille kogumahutavus on üle 5 000 tonni. Kuigi viimati nimetatud laevad moodustavad kõigist Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 alusel sadamaid külastavatest laevadest vaid ligikaudu 55 %, langeb nende arvele 90 % merendussektori süsinikdioksiidi (CO_2) heitest.

(8) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtt nõuab kooskõlastatud lähenemisviisi, et ühitada pakkumist, nõudlust ja asjakohase jaotustaristu loomist. Kuigi praegune Euroopa õigusraamistik käsitleb juba osaliselt kütuse tootmist Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001[22] ning selle jaotamist Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL[23], on vaja ka vahendit, mis võimaldaks suurendada nõudlust taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega laevakütuste järele.

(9) Kuigi sellised vahendid nagu CO_2 hinnastamine või tegevuse CO_2-mahukusega seotud eesmärgid edendavad energiatõhususe parandamist, ei ole need sobivad, et tuua lühikeses ja keskpikas perspektiivis kaasa märkimisväärset üleminekut taastuvkütustele ja vähese CO_2 heitega kütustele. Seepärast on vaja konkreetset regulatiivset lähenemisviisi, mis on ette nähtud taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega laevakütuste ning asendusenergiaallikate, nagu tuule- või elektrienergia kasutamisele.

(10) Poliitiline sekkumine taastuvkütuste ja vähese CO_2 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.

(11) Edendada tuleks selliste taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste arendamist ja kasutuselevõttu, millel on suur potentsiaal säästvuse, turuvalmiduse ning innovatsiooni

---

21 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).

22 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).

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

ja majanduskasvu saavutamiseks, et rahuldada tulevasi 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_2 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 need on praegu kõige turuvalmim tehnoloogia, mille abil saab vähendada CO_2 heidet meretranspordis juba lähitulevikus.

(12) 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 turbamaad, 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 peaks edendama sööda- ja toidukultuuridel põhinevaid kütuseid. 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.

(13) Merendussektoris peab see lähenemisviis olema siiski rangem. 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_2 heite vähendamist, mis muidu 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 võimalikult suure nõudluse tekkimist, soodustades nende kasutamist käesoleva määruse alusel. Sellest tulenevalt eeldavad kõikide sööda- ja toidukultuuridel põhinevate kütuste põhjustatud täiendavad kasvuhoonegaaside heited ja bioloogilise mitmekesisuse vähenemine, et nendel

kütustel on samasugused heitekoefitsiendid kui kõige vähem soositud tootmisviisil saadud kütustel.

(14) 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. Selge ja stabiilne pikaajaline õigusraamistik hõlbustab uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamist ja kasutuselevõttu meretranspordis ning soodustab sidusrühmade investeeringuid. Sellises raamistikus tuleks 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_2 heitega kütuste tootmise suurenemist.

(15) 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 kõnealuste kütuste asjakohaseid heitekoefitsiente. Metoodikas tuleks arvesse võtta ka selliste asendusenergiaallikate kasutamist nagu tuul või elekter.

(16) 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.

(17) Taastuvkütuste ja vähese CO_2 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 tõhusust tuleks siiski hinnata üksnes käesolevas määruses sätestatud heitekoefitsientide abil.

(18) Kõigi olulisimate kasvuhoonegaaside heidete (CO_2, CH_4 ja N_2O) puhul on vaja terviklikku lähenemisviisi, et edendada selliste energiaallikate kasutamist, mis tagavad üldiselt kasvuhoonegaaside heite vähenemise. Selleks et kajastada metaani ja dilämmastikoksiidi globaalse soojendamise potentsiaali, tuleks käesolevas määruses sätestatud piirmäära väljendada seepärast „CO_2 ekvivalendina“.

(19) Taastuvate energiaallikate ja alternatiivsete jõuallikate, nagu tuule- ja päikeseenergia kasutamine vähendab oluliselt kogu laevaenergia kasutamisest 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 energiabilanssi kirjeldavaid ligikaudseid väärtusi.

(20) Laevade tekitatud õhusaaste (vääveloksiidid, lämmastikoksiidid ja tahked osakesed) kai ääres on rannikualadele ja sadamalinnadele oluline probleem. Seepärast tuleks kehtestada konkreetsed ja ranged kohustused, et vähendada heidet, mis pärineb kai ääres seisvatelt laevadelt, mis tarbivad sadamas viibimise ajal oma mootoritelt saadavat energiat. Määruse (EL) 2015/757 raames 2018. aastal kogutud andmete kohaselt on reisilaevad ja konteinerilaevad need laevakategooriad, mis tekitavad kõige rohkem heiteid ühe laeva kohta kai ääres. Sellest tulenevalt tuleks esmajärjekorras käsitleda kõnealuste laevakategooriate heiteid.

(21) 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 kättesaadav kai ääres seisvatele laevadele. Kuigi direktiiviga 2014/94/EL (alternatiivkütuste taristu direktiiv) on hõlmatud ainult kaldaäärse elektritoite ühenduspunkte käsitlev säte, on nõudlus selle tehnoloogia järele ja seega ka selle kasutuselevõtt jäänud piiratuks. Seepärast tuleks kehtestada konkreetsed eeskirjad, millega antakse luba kasutada kaldaäärset elektritoidet kõige rohkem saastavate laevade puhul.

(22) Lisaks kaldaäärsele elektritoitele võivad samaväärset keskkonnakasu sadamas pakkuda muud tehnoloogiad. Kui alternatiivse tehnoloogia kasutamine on tõendatult sama mis kaldaäärse elektritoite kasutamine, tuleks laev viimase kasutamisest vabastada.

(23) Erandeid kaldaäärse elektritoite kasutamisest tuleks teha ka mitmel objektiivsel põhjusel, mida kinnitab külastatava sadama pidaja ja mis piirduvad plaaniväliste sadamakülastustega ohutuse või merel elu päästmise eesmärgil, laevade viibimiseks kai ääres lühiajaliselt ehk vähem kui kaks tundi, kuna see on ühenduseks ja energia tootmiseks laeva pardal hädaolukordades minimaalselt vajalik aeg.

(24) Erandeid kaldaäärse elektritoite puudumise või kokkusobimatuse korral tuleks piirata pärast seda, kui laeva ja sadama käitajatel on olnud piisavalt aega vajalike investeeringute tegemiseks, et pakkuda vajalikke stiimuleid kõnealusteks investeeringuteks ja vältida kõlvatut konkurentsi. Alates 2035. aastast peaksid laevakäitajad hoolikalt kavandama oma sadamakülastusi, et nad saaksid oma tegevust teostada ilma kai ääres õhusaasteaineid ja kasvuhoonegaase õhku paiskamata ning rannikualadel ja sadamalinnades keskkonda ohustamata. Säilitada tuleb piiratud arv erandeid kaldaäärse elektritoite puudumise või kokkusobimatuse korral, et võimaldada juhuslikke viimase minuti muudatusi sadamakülastuste ajakavades ja kokkusobimatute seadmetega külastatavates sadamates.

(25) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada kindel seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem, 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 merendusasutuste halduskoormust.

(26) Ettevõtjad peaksid vastutama laevajuhtimise ajal ja kai ääres 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 tõendajate seire- ja aruandluskohustuste täitmist ning tõendamisprotsessi sarnaselt määrusele (EL) 2015/757, peaksid ettevõtjad kavandatava seiremeetodi dokumenteerima ja esitama seirekavas täiendavad üksikasjad käesoleva määruse eeskirjade kohaldamise kohta. Seirekava ja vajaduse korral selle hilisemad muudatused tuleks esitada tõendajale.

(27) Kütuste sertifitseerimine on oluline käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks ning selleks, et tagada merendussektoris eeldatavalt kasutatavate taastuvkütuste ja vähese CO2 heitega kütustega seotud keskkonnaalane terviklikkus. Selline sertifitseerimine

peaks toimuma läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse teel. Sertifitseerimise hõlbustamiseks ja halduskoormuse vähendamiseks tuleks biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhise kütuse sertifitseerimisel lähtuda direktiivis (EL) 2018/2001 kehtestatud eeskirjadest. Sellist sertifitseerimismeetodit tuleks kohaldada ka väljaspool liitu punkerdatud kütuste suhtes, mida tuleks käsitada imporditud kütustena, sarnaselt direktiivile (EL) 2018/2001. Kui ettevõtjad kavatsevad kõnealuses direktiivis või 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) Akrediteeritud tõendajate tehtav tõendamine peaks tagama ettevõtjate seire ja aruandluse täpsuse ja terviklikkuse ning käesoleva määruse järgimise. 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[24].

(29) Tõendajad peaksid ettevõtjate kontrollitud 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, et on järgitud nõudeid kasutada kai ääres kaldaäärset elektritoidet. Selle teabe peaks tõendaja edastama asjaomasele ettevõtjale. Kui tõendaja on sama kui tõendaja määruse (EL) 2015/757 tähenduses, võib sellest teavitada koos kõnealuse määruse kohase tõendamisaruandega. Seejärel peaks asjaomane ettevõtja esitama vastava teabe komisjonile.

(30) Komisjon peaks looma elektroonilise andmebaasi ja tagama selle toimimise; andmebaas registreerib iga laeva tegevuse ja tagab selle vastavuse käesolevale määrusele. Selleks et hõlbustada aruannete esitamist ning piirata ettevõtjate, tõendajate ja muude kasutajate halduskoormust, peaks kõnealune elektrooniline andmebaas põhinema olemasoleval THETIS-MRV moodulil ning võtma arvesse võimalust taaskasutada määruse (EL) 2015/757 kohaldamisel kogutud teavet ja andmeid.

(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. Kuna kaldaäärset elektritoidet kasutatakse kai ääres, mis on kohaliku õhu kvaliteedi jaoks sadamalinnades ja rannikualadel väga oluline, ei tohiks selle suhtes kohaldada samasuguseid paindlikkussätteid.

(32) Selleks et vältida tehnoloogilist kinnistumist ja toetada jätkuvalt kõige tulemuslikumate lahenduste kasutuselevõttu, peaks ettevõtjatel olema lubatud ühendada erinevate laevade tulemusnäitajad ja kasutada ühe laeva võimalikult paremaid tulemusi, et kompenseerida teise laeva kehvemaid tulemusi. See loob võimaluse premeerida nõuete ületäitmist ja motiveerib investeerima edumeelsematesse

[24] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008).

tehnoloogiatesse. Võimalus luua nõuetele vastavuse kogumeid peaks jääma vabatahtlikuks ja toimuma asjaomaste ettevõtjate nõusolekul.

(33) Nõuetele vastavuse tunnistust (edaspidi „FuelEU vastavussertifikaat“), mille tõendaja on välja andnud käesoleva määrusega kehtestatud menetluste kohaselt, tuleks hoida laeva pardal tõendina selle kohta, et laev vastab pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmääradele koos nõuetega kaldaäärse elektritoite kasutamise kohta kai ääres. Tõendajad peaksid teatama kõnealuste tunnistuste väljastamisest.

(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, kohaldatakse laevade suhtes, mis ei vasta pardal kasutatava energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmääradele, hoiatavat mõju avaldavat karistust. Karistus peaks olema proportsionaalne mittevastavuse ulatusega ja kaotama igasuguse mittevastavusest tuleneva majandusliku eelise, säilitades seega sektoris võrdsed tingimused. See peaks põhinema selle taastuvkütuse ja vähese CO_2 heitega kütuse kogusel ja kuludel, mida laevad oleksid pidanud kasutama määruse nõuete täitmiseks.

(36) Iga nõuetele mittevastava sadamakülastuse eest määratud karistus peaks olema proportsionaalne elektri kasutamise kuludega ja piisav, et pärssida saastavamate energiaallikate kasutamist. Karistus peaks põhinema laeva pardale paigaldatud energiaseadmel, mille võimsust väljendatakse megavattides, korrutatuna fikseeritud trahviga eurodes iga tunni kohta, mil laev kai ääres peatub. 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 investeeringute tagasiteenimise elemente.

(37) Trahvidest saadavat tulu tuleks kasutada selleks, et edendada taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste jaotamist ja kasutamist merendussektoris ning aidata laevandusettevõtjatel saavutada oma kliima- ja keskkonnaeesmärke. Selleks tuleks need tulud eraldada direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõikes 8 osutatud innovatsioonifondile.

(38) Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga seotud kohustuste täitmine tuleks tagada olemasolevate vahenditega, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ[25] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/21/EÜ[26] alusel. Tunnistus, mis kinnitab laeva vastavust käesoleva määruse nõuetele, tuleks lisada direktiivi 2009/16/EÜ IV lisas osutatud tunnistuste ja dokumentide loetelusse.

(39) Võttes arvesse, kui olulised võivad olla tõendajate poolt käesoleva määruse alusel võetud meetmete tagajärjed asjaomaste ettevõtjate jaoks, eelkõige seoses nõuetele

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

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

mittevastavate sadamakülastuste kindlaksmääramisega, trahvisummade arvutamisega ja FuelEU vastavussertifikaadi 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 põhiõigust tõhusale õiguskaitsevahendile, tuleks pädevate asutuste ja sadama pidajate poolt käesoleva määruse alusel tehtud otsuste suhtes kohaldada 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, kohaldatavate heiteta tehnoloogiate loetelu või nende kasutamise kriteeriume, kehtestada eeskirjad laborikatsete ja heitkoguste otsese mõõtmise läbiviimiseks, karistusteguri kohandamiseks, tõendajate akrediteerimiseks ja trahvide maksmise korra kehtestamiseks. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes 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, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(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[27]. Kui komisjon kehtestab rakendusaktidega standardsed seirekavade vormid, sealhulgas nende ühtse kohaldamise tehnilised eeskirjad, peaks ta võtma arvesse võimalust taaskasutada määruse (EL) 2015/757 kohaldamisel kogutud teavet ja andmeid.

(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 hõlbustamaks rahvusvaheliste eeskirjade väljatöötamist Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO), 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 olulistes küsimustes jõutakse kokkuleppele üleilmses lähenemisviisis, peaks komisjon käesoleva määruse läbi vaatama, et viia see vajaduse korral vastavusse rahvusvaheliste eeskirjadega.

(43) Taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste ning asendusenergiaallikate kasutuselevõtt laevadel, mis kõikjal liidus saabuvad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse, viibivad nendes sadamates või väljuvad nendest sadamatest, ei ole eesmärk, mida liikmesriigid saaksid piisaval määral saavutada, ilma

[27] 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).

et nad riskiksid siseturu jaoks tõkete tekitamise ning sadamate ja laevandusettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamisega. Seda eesmärki on võimalik paremini saavutada, kehtestades liidu tasandil ühtsed eeskirjad, mis loovad laevandusettevõtjatele majanduslikke stiimuleid jätkata oma tegevust takistamatult, täites samas taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamise kohustusi. Seega võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Eesmärgid ja otstarve

Käesolevas määruses sätestatakse ühtsed eeskirjad, millega kehtestatakse järgmine:

a) liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse saabuva, seal viibiva või sealt väljuva laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäär ning

b) kohustus kasutada liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas kaldaäärset elektritoidet või heiteta tehnoloogiat,

et suurendada taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste ja asendusenergiaallikate järjepidevat kasutamist kogu liidus, tagades samal ajal mereliikluse sujuva toimimise ja vältides siseturu moonutusi.

Artikkel 2

Kohaldamisala

Käesolevat määrust kohaldatakse kõikide laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5 000 tonni, olenemata nende lipuriigist, seoses

a) energiaga, mida kasutatakse nende viibimisel liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas külastatavas sadamas,

b) kogu energiaga, mida kasutatakse reisidel liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast külastatavast sadamast liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse, ja

c) sellest energiast poole suhtes, 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.

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_2), metaani (CH_4) ja dilämmastikoksiidi (N_2O) 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;

(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;

(f) „toidu- ja söödakultuurid“ – toidu- ja söödakultuurid, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 40;

(g) „heiteta tehnoloogia“ – III lisa nõuetele vastav tehnoloogia, mille puhul laevad ei paiska atmosfääri järgmisi kasvuhoonegaase ega õhusaasteaineid: süsinikdioksiid (CO_2), metaan (CH_4), dilämmastikoksiid (N_2O), vääveloksiidid (SO_x), lämmastikoksiidid (NO_x) ja tahked osakesed (PM);

(h) „asendusenergiaallikad“ – pardal toodetav taastuv tuule- või päikeseenergia või kaldaäärsest elektritoitest saadav elekter;

(i) „külastatav sadam“ – külastatav sadam, nagu see on määratletud määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis b;

(j) „reis“ – reis, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2015/757 artikli 3 punktis c;

(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;

(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_2 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;

(s) „tõendaja“ – kontrolli teostav juriidiline isik, kelle riiklik akrediteerimisasutus on akrediteerinud vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008 ja käesolevale määrusele;

(t) „aruandeperiood“ – aruandeperiood, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2015/757 artikli 3 punktis m;

(u) „FuelEU vastavussertifikaat“ – tõendaja poolt ettevõtjale konkreetse laeva kohta antud sertifikaat, mis kinnitab, et kõnealune laev on täitnud teatava aruandeperioodi jooksul käesoleva määruse nõudeid;

(v) „reisilaev“ – enam kui 12 reisija vedamiseks mõeldud laev, sealhulgas kruiisilaevad, kiirreisilaevad ning laevad, mis on ehitatud nii, et maantee- või raudteesõidukid saavad ise laevale ja laevalt maha sõita;

(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_2 ekvivalent“ – mõõtühik, mida kasutatakse CO_2, CH_4 ja N_2O heite arvutamiseks nende globaalse soojendamise potentsiaali põhjal, teisendades CH_4 ja N_2O 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 V lisale;

(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 artikli 2 punktis 5 määratletud avalik-õiguslik või eraõiguslik asutus[28].

II PEATÜKK

NÕUDED LAEVADE PARDAL KASUTATAVA ENERGIA KOHTA

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

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_2 ekvivalenti MJ kohta]* järgmise protsendi võrra:

   – -2 % 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 kõnealuse määruse I lisas sätestatud metoodikat ja vaikeväärtusi.]*

3. Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukus arvutatakse kasvuhoonegaaside heite kogusena energiaühiku kohta vastavalt I lisas sätestatud metoodikale.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks, et lisada võimalike uute energiaallikatega seotud kogu olelusringi 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 seisev laev kaldaäärse elektritoitega ja seda kasutatakse kai ääres seismise ajal kõikide energiavajaduste rahuldamiseks.

2. Lõiget 1 kohaldatakse

   (a) konteinerilaevadele;

   (b) reisilaevadele.

3. Lõiget 1 ei kohaldata laevade suhtes,

   (a) mis seisavad kai ääres vähem kui kaks tundi, arvutatuna väljumise ja saabumise tunni alusel, mida kontrollitakse vastavalt artiklile 14;

   (b) mis kasutavad heiteta tehnoloogiat, nagu on sätestatud III lisas;

   (c) mis on sunnitud tegema plaanivälise sadamakülastuse ohutuse või merel elu päästmise eesmärgil;

(d) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna sadamas ei ole ühenduspunkte;

(e) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna sadamas paiknev kaldarajatis ei ühildu pardal olevate kaldaäärse elektritoitega ühendamise seadmetega;

(f) mis vajavad piiratud aja jooksul energia tootmist pardal hädaolukordades, mis kujutavad otsest ohtu elule, laevale, keskkonnale või muudel vääramatu jõu põhjustel.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, et lisada kohaldatavate heiteta tehnoloogiate loetellu viited uutele tehnoloogiatele või nende kasutamise kriteeriumid, kui neid uusi tehnoloogiad võib pidada teaduse ja tehnika arengu valguses samaväärseks kõnealuses lisas loetletud tehnoloogiatega.

5. Külastatava sadama pidaja otsustab, kas lõikes 3 sätestatud erandeid kohaldatakse, ning annab välja sertifikaadi või keeldub selle väljastamisest kooskõlas IV lisas sätestatud nõuetega.

6. Alates 1. jaanuarist 2035 ei või lõike 3 punktides d ja e loetletud erandeid kohaldada konkreetse laeva suhtes kokku rohkem kui viis korda ühe aruandeaasta 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 põhjustel ühendada.

7. Lõike 3 punktis f osutatud hädaolukorrad, mille tõttu on vaja kasutada pardageneraatoreid, dokumenteeritakse laeval ja esitatakse sadama pidajale.

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 liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas lõppenud või sealt alanud reiside kohta.

2. Seire ja aruandlus peavad 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, säilitavad, koostavad, analüüsivad ja dokumenteerivad seireandmeid, sealhulgas kasutatud eeldusi, võrdlusaluseid, heitekoefitsiente ja

tegevusandmeid, läbipaistval ja nõuetekohasel viisil, mis võimaldab tõendajal määrata kindlaks laeva pardal kasutatud 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 viivituseta ja mitte hiljem kui kaks kuud pärast seda, kui laev on külastanud 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) kirjeldus selle kohta, et laevale on paigaldatud sertifitseeritud seadmed, mis võimaldavad ühendada selle kaldaäärse elektritoitega kindlaksmääratud pingel ja sagedusel, kaasa arvatud standardis IEC/IEEE 80005-1 (kõrgepinge) ja IEC/IEEE 80005-3 (madalpinge) määratletud seadmed, või III lisas täpsustatud asendusenergiaallikad või heiteta tehnoloogia;

   (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 heiteta tehnoloogia abil saadud energia seireks vastavalt III lisale;

   (g) II lisas osutatud kogu olelusringi (*well-to-wake*) hõlmavad heitekoefitsiendid;

   (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 vastutusalade kirjeldus;

(k) andmelünkade täitmiseks kasutatavate asendusandmete kindlaksmääramise meetodi kirjeldus;

(l) läbivaatusdokument, milles jäädvustatakse kõik läbivaatuse üksikasjad.

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, sealhulgas asendusenergiaallikaid või heiteta tehnoloogiat, nagu on sätestatud III lisas;

(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 viivituseta kõigist seirekava muutmise ettepanekutest.

4. Tõendaja hindab käesoleva artikli lõike 2 punktides b, c ja d osutatud seirekava muudatusi. Pärast hindamist teatab tõendaja asjaomasele ettevõtjale, kas kõnealused muudatused vastavad artikli 6 nõuetele.

Artikkel 9

Biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud vedelate ja gaasiliste transpordikütuste ning ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste sertifitseerimine

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) direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 29 sätestatud kasvuhoonegaaside heite vähendamise kriteeriumidele vastavate biokütuste ja biogaasi kasvuhoonegaaside heitekoefitsiendid määratakse kindlaks kõnealuses direktiivis sätestatud meetodite abil;

(b) direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 27 lõikes 3 sätestatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävendile vastava muust kui bioloogilise

päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhise kütuse kasvuhoonegaaside heitekoefitsiendid määratakse kindlaks kõnealuses direktiivis sätestatud meetodite abil;

(c) biokütustel ja biogaasil, mis ei vasta punktile a või mida toodetakse toidu- ja söödakultuuridest, on samad heitekoefitsiendid kui seda liiki kütuse kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisil;

(d) muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütustel ja ringlussevõetud süsinikupõhistel kütustel, mis ei vasta punktile b, on samad heitekoefitsiendid kui seda liiki kütuste kõige vähem soositud fossiilkütuste tootmise viisil.

2. Ettevõtjad esitavad biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste kasvuhoonegaaside heitemahukuse ja säästvusnäitajate kohta täpsed ja usaldusväärsed andmed, mida on tõendatud komisjoni poolt direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõigete 5 ja 6 kohaselt tunnustatud kavaga.

3. Ettevõtjatel on õigus kalduda kõrvale „paagist pardani“ (*tank-to-wake*) heitekoefitsientide puhul kehtestatud vaikeväärtustest, tingimusel et tegelikud väärtused tõendatakse laborikatsetega või heitkoguste otsese mõõtmisega. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades laborikatsete ja heitkoguste otsese mõõtmise eeskirjad.

IV PEATÜKK

TÕENDAMINE JA AKREDITEERIMINE

Artikkel 10

Tõendamine

1. Tõendaja hindab seirekava vastavust artiklites 6–9 sätestatud nõuetele. 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.

2. Tõendaja hindab esitatud teabe vastavust artiklites 6–9 ning I, II ja III lisas sätestatud nõuetele enne artikli 15 lõikes 2 osutatud toimingute tegemist.

3. Kui tõendamisel tehtava hindamise käigus tuvastatakse valeteavet või käesoleva määruse nõuetele mittevastavust, peab tõendaja teavitama sellest aegsasti ettevõtjat. Seejärel peab kõnealune ettevõtja valeteabe parandama või kõrvaldama nõuetele mittevastavused, et tõendamisprotsessi saaks õigeaegselt lõpule viia.

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 ja täpsust, eelkõige seoses

   (a) kütusekulu määramise ja asendusenergiaallikate kasutamisega laevareisidel;

   (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.

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 reisidel 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. Asjaomane ettevõtja annab tõendajale lisateavet, mis võimaldab viimasel tõendamismenetlusi teostada. Tõendaja võib tõendamisprotsessi käigus teha kontrolle, et teha kindlaks esitatud andmete ja teabe usaldusväärsus.

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.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades tõendajate akrediteerimise jaoks lisameetodeid ja -kriteeriume. Nendes delegeeritud õigusaktides täpsustatud

meetodid põhinevad artiklites 10 ja 11 sätestatud tõendamispõhimõtetel ning asjaomastel rahvusvaheliselt heakskiidetud standarditel.

V PEATÜKK

NÕUETELE VASTAVUSE REGISTREERIMINE, TÕENDAMINE, ARUANDLUS JA HINDAMINE

Artikkel 14

Seire ja registreerimine

1. Artiklis 7 osutatud seirekava alusel ja pärast seda, kui tõendaja on kõnealust kava hinnanud, registreerivad ettevõtjad iga laeva kohta, mis saabub liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse või väljub sealt, ja iga reisi kohta liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse külastatavasse sadamasse või sealt väljuva reisi kohta järgmise teabe:

   (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 lõike 1 nõuet, kaldaäärse elektritoitega ühendamine ja kasutamine või mõne artikli 5 lõikes 3 loetletud erandi olemasolu;

   (c) iga kai ääres seismisel ja merel tarbitud kütuseliigi kogus;

   (d) iga kai ääres seismisel ja merel tarbitava kütuseliigi kogu olelusringi (*well-to-wake*) hõlmavad heitekoefitsiendid, mis jagunevad „allikast paagini“, „paagist pardani“ ja hajusheideteks, mis hõlmavad kõiki asjaomaseid kasvuhoonegaase;

   (e) kai ääres seismisel ja merel iga asendusenergiaallikast toodetud kütuseliigi kogus.

2. Ettevõtjad registreerivad lõikes 1 loetletud teabe ja andmed igal aastal läbipaistval viisil, mis võimaldab tõendajal kontrollida käesoleva määruse täitmist.

3. Ettevõtjad esitavad tõendajale iga aasta 30. märtsiks lõikes 1 osutatud teabe.

Artikkel 15

Tõendamine ja arvutamine

1. Pärast artiklites 10–12 sätestatud tõendamist hindab tõendaja ettevõtja poolt artikli 14 lõike 3 kohaselt esitatud teabe kvaliteeti, terviklikkust ja täpsust.

2. Tõendaja arvutab lõike 1 kohaselt tõendatud teabe alusel

   (a) asjaomase laeva pardal kasutatava energia keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse aastas I lisas sätestatud meetodi abil;

   (b) laeva nõuetele vastavuse bilansi V lisas esitatud valemi abil;

   (c) nõuetele mittevastavate sadamakülastuste arvu eelmisel aruandeperioodil, sealhulgas igal nõuetele mittevastaval sadamakülastusel kai ääres seismise aja;

   (d) artikli 20 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvisumma.

3. Tõendaja teatab ettevõtjale lõikes 2 osutatud teabe.

Artikkel 16

Nõuetele vastavuse andmebaas ja aruandlus

1. Komisjon töötab välja elektroonilise nõuetele vastavuse andmebaasi ning tagab selle toimimise ja ajakohastamise, et jälgida artiklite 4 ja 5 järgimist. Nõuetele vastavuse andmebaasi eesmärk on pidada arvestust laevade nõuetele vastavuse bilansi ning artiklites 17 ja 18 sätestatud paindlikkusmehhanismide kasutamise kohta. See on kättesaadav ettevõtjatele, tõendajatele, pädevatele asutustele ja komisjonile.

2. Komisjon kehtestab rakendusaktidega eeskirjad juurdepääsuõiguste kohta ning nõuetele vastavuse andmebaasi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Ettevõtja kannab nõuetele vastavuse andmebaasi iga aasta 30. aprilliks iga oma laeva kohta artikli 15 lõikes 2 osutatud teabe, mille on kindlaks teinud tõendaja, koos teabega, mis võimaldab identifitseerida laeva, ettevõtja ja hindamise teinud tõendaja isiku.

Artikkel 17

Nõuetele vastavuse ülejäägi ülekandmine ja laenamine aruandeperioodide vahel

1. Kui laeval tekib aruandeperioodil nõuetele vastavuse ülejääk, võib ettevõtja selle kanda sama laeva vastavusbilanssi järgmiseks aruandeperioodiks. Pärast tõendaja heakskiitu registreerib ettevõtja nõuetele vastavuse ülejäägi ülekandmise järgmisele aruandeperioodile nõutele vastavuse andmebaasis. Ettevõtja ei tohi pärast FuelEU vastavussertifikaadi väljaandmist nõuetele vastavuse ülejääki enam üle kanda.

2. Kui laeval tekib aruandeperioodil nõuetele vastavuse puudujääk, võib ettevõtja laenata vastava koguse järgmise aruandeperioodi nõuetele vastavusest. Nõuetele vastavuse eelnev ülejääk lisatakse aruandeperioodil laeva bilanssi ja arvatakse maha sama laeva järgmise aruandeperioodi bilansist. Järgmisel aruandeperioodil maha arvatud kogus võrdub nõuetele vastavuse eelneva ülejäägiga, mis on korrutatud teguriga 1,1. 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. Aruandeperioodile järgneva aasta 30. aprilliks kannab ettevõtja nõuetele vastavuse eelneva ülejäägi pärast tõendaja heakskiitu nõuetele vastavuse andmebaasi.

Artikkel 18

Nõuetele vastavuse ühendamine

1. Kahe või enama laeva vastavusbilansse, mida tõendab sama tõendaja, võib artikli 4 nõuete täitmiseks ühendada. Laeva vastavusbilanssi ei või sama aruandeperioodi jooksul lisada rohkem kui ühte kogumisse.

2. Aruandeperioodile järgneva aasta 30. märtsiks teatab ettevõtja tõendajale kavatsusest lisada laeva nõuetele vastavuse bilanss vahetult enne eelnevat aruandeperioodi kogumisse. Kui kogumisse kuuluvad laevad on kahe või enama ettevõtja kontrolli all, esitavad nad tõendajale ühisteatise.

3. Tõendaja registreerib kogumi nõuetele vastavuse andmebaasis aruandeperioodile järgneva aasta 30. aprilliks. Kogumi koosseis ei tohi pärast kõnealust kuupäeva muutuda.

4. Käesoleva artikli lõike 1 kohase nõuetele vastavuse kogumi puhul ja artikli 15 lõike 2 punkti b kohaldamisel võib ettevõtja otsustada, kuidas jaotada kogumi kogu nõuetele vastavuse bilanss iga laeva kohta, tingimusel et järgitakse kogumi nõuetele vastavuse bilanssi. Kui kogumisse kuuluvad laevad on kahe või enama ettevõtja kontrolli all, jaotatakse kogumi nõuetele vastavuse bilansi kogujääk vastavalt ühisteatises täpsustatud meetodile.

5. Kui kogumi keskmise nõuetele vastavuse bilansi tulemuseks on nõuetele vastavuse ülejääk konkreetse laeva puhul, kohaldatakse artikli 17 lõiget 1.

6. Artikli 17 lõiget 2 ei kohaldata kogumisse kuuluva laeva suhtes.

7. Ettevõtja ei tohi laeva nõuetele vastavuse bilanssi kogumisse lisada pärast seda, kui on välja antud FuelEU vastavussertifikaat.

Artikkel 19

FuelEU vastavussertifikaat

1. Tõendaja annab aruandeperioodile järgneva aasta 30. juuniks asjaomasele laevale FuelEU vastavussertifikaadi tingimusel, et laeval ei ole pärast artiklite 17 ja 18 võimalikku kohaldamist nõuetele vastavuse puudujääki ning nõuetele mittevastavaid sadamakülastusi.

2. FuelEU vastavussertifikaat 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) sertifikaadi väljastamise kuupäev, kehtivusaeg ja käsitletud aruandeperiood.

3. FuelEU vastavussertifikaat kehtib 18 kuud pärast aruandeperioodi lõppu.

4. Tõendaja teatab komisjonile ja lipuriigile viivitamata FuelEU vastavussertifikaadi väljastamisest.

5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse FuelEU vastavussertifikaadi näidised, sealhulgas elektroonilised näidised. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

Artikkel 20

Karistused

1. Kui aruandeperioodile järgneva aasta 1. mail on laeval nõuetele vastavuse puudujääk, peab ettevõtja maksma trahvi. Tõendaja arvutab trahvisumma V lisas esitatud valemi alusel.

2. Ettevõtja maksab trahvi iga nõuetele mittevastava sadamakülastuse eest. Tõendaja arvutab trahvisumma, korrutades 250 euro suuruse summa laeva pardale paigaldatud energiaseadme võimsusega megavattides ja kai ääres seistud täistundide arvuga.

3. Olenemata artikli 19 lõikest 1 annab tõendaja välja FuelEU vastavussertifikaadi, kui käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvid on makstud. Käesolevas artiklis osutatud meetmed ja artikli 21 kohased rahaliste maksete tõendid kantakse FuelEU vastavussertifikaadile.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks, et kohandada käesoleva artikli lõikes 1 osutatud valemit, ning käesoleva artikli lõikes 2 sätestatud kindlaksmääratud trahvisumma muutmiseks, võttes arvesse energiakulude arengut.

Artikkel 21

Trahvide määramine taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste toetamiseks

1. Artikli 20 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvid määratakse selleks, et toetada ühisprojekte, mille eesmärk on taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kiire kasutuselevõtt merendussektoris. Trahvide alusel kogutud vahenditest rahastatavad projektid soodustavad suurema koguse taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste tootmist merendussektoris, hõlbustavad sobivate punkerdamisrajatiste või elektrivõrguühenduste ehitamist sadamates ning toetavad kõige uuenduslikumate Euroopa tehnoloogiate väljatöötamist, katsetamist ja kasutuselevõttu laevastikus, et saavutada heite märkimisväärne vähendamine.

2. Lõikes 1 osutatud trahvidest saadud tulud tuleb eraldada direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõikes 8 osutatud innovatsioonifondile. Need tulud moodustavad sihtotstarbelise välistulu vastavalt finantsmääruse artikli 21 lõikele 5 ja neid rakendatakse vastavalt innovatsioonifondi suhtes kohaldatavatele eeskirjadele.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust seoses artikli 20 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvide maksmise korraga.

Artikkel 22

Kohustus hoida pardal kehtivat FuelEU vastavussertifikaati

1. Liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvat sadamat külastavatel laevadel peab olema pardal kehtiv FuelEU vastavussertifikaat.

2. Asjaomasele laevale artikli 19 kohaselt väljastatud FuelEU vastavussertifikaat 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 mis tahes kontrollimine vastavalt direktiivile 2009/16/EÜ hõlmab kehtiva FuelEU vastavussertifikaadi olemasolu kontrolli laeva pardal.

3. Kui laev ei ole esitanud kehtivat FuelEU vastavussertifikaati kahel või enamal järjestikusel aruandeperioodil ja kui muud täitmise tagamise meetmed ei ole taganud nõuete täitmist, võib külastatava sadama liikmesriigi pädev asutus pärast asjaomasele ettevõtjale märkuste esitamiseks võimaluse andmist väljastada väljasaatmiskorralduse. Liikmesriigi pädev asutus teatab väljasaatmiskorraldusest komisjonile, teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile. Iga 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, 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 vastavussertifikaat. Käesolev lõige ei piira merehädas olevate laevade suhtes rakendatavate rahvusvahelise õiguse sätete kohaldamist.

5. Liikmesriigi sanktsioonidest konkreetse laeva vastu teatatakse komisjonile, teistele liikmesriikidele ja asjaomasele lipuriigile.

Artikkel 24

Õigus läbivaatamisele

1. Ettevõtjatel on õigus taotleda, et vaadatakse läbi tõendaja poolt neile käesoleva määruse alusel esitatud arvutused ja meetmed, sealhulgas artikli 19 lõike 1 kohase FuelEU vastavussertifikaadi väljastamisest keeldumine.

2. Läbivaatamise taotlus esitatakse ühe kuu jooksul pärast seda, kui tõendaja on teatanud arvutuse või meetme tulemusest selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus tõendaja on akrediteeritud. Pädeva asutuse otsuse suhtes tuleb kohaldada kohtulikku kontrolli.

3. Käesoleva määruse alusel sadama pidaja poolt tehtud otsuste suhtes tuleb kohaldada kohtulikku kontrolli.

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 6, artikli 5 lõikes 4, artikli 9 lõikes 3, artikli 13 lõikes 3, artikli 20 lõikes 4 ja artikli 21 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artikli 4 lõikes 7, artikli 5 lõikes 4, artikli 9 lõikes 3, artikli 13 lõikes 3, artikli 20 lõikes 4 ja artikli 21 lõikes 3 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 7, artikli 5 lõike 4, artikli 9 lõike 3, artikli 13 lõike 3, artikli 20 lõike 4 ja artikli 21 lõike 3 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 vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. 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[29]) alusel. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4. Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetlusega, lõpetatakse kõnealune menetlus ilma tulemust saavutamata, kui komitee eesistuja arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul nii otsustab.

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.

[29] 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

1. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. jaanuariks 2030 aruande käesoleva määruse toimimise ning meretranspordi taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste tehnoloogia ja turu arengu ning selle liidu merendussektorile avalduva mõju hindamise tulemuste kohta. Komisjon kaalub järgmisi võimalikke muudatusi:

   (a) artikli 4 lõikes 2 osutatud piirmäär;

   (b) laevatüübid, mille suhtes kohaldatakse artikli 5 lõiget 1;

   (c) artikli 5 lõikes 3 loetletud erandid.

Artikkel 29

Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine

Direktiivi 2009/16/EÜ IV lisas esitatud loetelusse lisatakse järgmine punkt: „51. FuelEU vastavussertifikaat, mis on välja antud kooskõlas määrusega (EL) xxxx, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamist meretranspordis“.

Artikkel 30

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*. Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2025.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*