EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

FuelEU Maritime'i määruse ning ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse koostoime ja ühtlustamise kohta

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

FuelEU Maritime'i määruse ning ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse koostoime ja ühtlustamise kohta

I. Sissejuhatus

EL on vastu võtnud mitmesuguseid õigusakte, millega edendatakse merendussektori süsinikuheite vähendamist. Nende õigusaktide eesmärk on suurendada vähese süsinikuheitega ja kestlike kütuste ja tehnoloogiate kasutamist ELi sadamaid külastavatel laevadel. Käesolevas aruandes keskendutakse peamiselt kahele järgmisele õigusaktile.

1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805,[1] mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (edaspidi „FuelEU Maritime'i määrus“), jõustus 12. oktoobril 2023 ja on olnud täielikult kohaldatav alates 1. jaanuarist 2025. Selle määruse kohaselt tuleb järk-järgult vähendada suurte laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukust ning alates 2030. aastast peab valitud Euroopa sadamates olema tagatud kaldaelektri toide.

2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrusega (EL) 2015/757,[2] mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (edaspidi „seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus“), on ette nähtud, et Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) sadamaid külastavate suurte laevade puhul tuleb tagada kasvuhoonegaaside heite seire ning esitada igal aastal kasvuhoonegaaside heitkoguseid käsitlevad kontrollitud andmed ja muud andmed energiatõhususe kohta. Seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus vaadati 2023. aastal läbi – pärast seda, kui ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS)[3] laiendati meretranspordi heitkogustele.

FuelEU Maritime'i määruse artikli 30 lõike 1 kohaselt peab Euroopa Komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles uuritakse kõnealuse määruse ning seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse vastastikust mõju ja ühtlustamist.

Seepärast on komisjon teinud FuelEU Maritime'i määruse, seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse ning nendega seotud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide esimese võrdleva analüüsi. Arvesse on võetud ka nende õigusaktide tegelikul rakendamisel saadud esialgseid kogemusi.

Pidades silmas, et seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega on ette nähtud raamistik ELi HKSi direktiivi[4] merendusalaste elementidega seotud andmete seireks, aruandluseks ja kontrollimiseks, käsitletakse käesolevas aruandes ka selle direktiivi osi, kui see on asjakohane.

2024. aasta jaanuaris laiendati ELi HKS merendussektorile. Sellest ajast alates peavad laevandusettevõtjad ostma ja tagastama ELi HKSi lubatud heitkoguse ühikuid iga tonni teatatud CO_2 (või CO_2 ekvivalendi) heite eest, mis kuulub ELi HKSi süsteemi kohaldamisalasse.

FuelEU Maritime'i määruse koostamisel, seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse läbivaatamisel 2023. aastal ning Euroopa Parlamendi ja nõukoguga peetud läbirääkimistel tehti jõupingutusi, et viia need kaks õigusakti võimalikult suures ulatuses vastavusse ja luua raamistik, millega tagatakse nõuete ühtlustatud täitmine reguleeritud üksuste, tõendajate ja liikmesriikide haldavate asutuste puhul.

Need kaks määrust on omavahel tihedalt seotud, sest FuelEU Maritime'i määruse kohaselt tuleks selle määruse järgimise kontrollimiseks vajaduse korral kasutada kõiki seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel esitatud andmeid, et piirata ettevõtjate, tõendajate ja pädevate asutuste halduskoormust.

Nende kahe määruse seire-, aruandlus- ja kontrolliaspektid on siiski erinevad, kuna komisjon koostas FuelEU Maritime'i määruse, seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse läbivaatamise ning merendussektori ELi HKSi lisamisega seotud ettepanekud ning pidas vastavad läbirääkimised Euroopa Parlamendi ja nõukoguga eraldiseisvalt, ehkki teatavate ajaliste kattuvustega.

Seetõttu tuleks neid õigusakte täiendavalt uurida ja analüüsida, et:

- saada ülevaade määruste põhisätete vahelistest erinevustest ja lahknevustest;
- hinnata probleeme, mis tulenevad kohustusest järgida üheaegselt mõlemat määrust, ning
- pakkuda välja viisid, kuidas viia õigusaktid omavahel paremini vastavusse ja parandada järjepidevust.

Järelduste eesmärk on anda ülevaade haldusnõuete ühtlustamise võimalustest, et täita ELi konkurentsivõime kompassiga ette nähtud kohustusi seoses haldustoimingute üldise lihtsustamisega.

Määruste kohaldamisala

Suuruse künnised

Mis puudutab analüüsitud määruste kohaldamisalasse kuuluvate laevade suurust, siis kohaldatakse FuelEU Maritime'i määrust laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 5 000 ja mille otstarve on reisijate või kauba vedu ärieesmärkidel. Sarnaselt on seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses sätestatud, et seda kohaldatakse laevade suhtes, mille kogumahutavus on vähemalt 5 000, ning alates 1. jaanuarist

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, ELT L 123, 19.5.2015, lk 55–76, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/957, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et hõlmata meretransporditegevusi ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga ning näha ette täiendavate kasvuhoonegaaside heitkoguste ja täiendavate laevatüüpide tekitatud heite seire, aruandlus ja kontroll, ELT L 130, 16.5.2023, lk 105–114, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ, ELT L 275, 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

2025 üldkaubalaevade suhtes, mille kogumahutavus on alla 5 000, kuid mitte alla 400, ning avamerelaevade suhtes, mille kogumahutavus on vähemalt 400 ja mis kuuluvad ühte määruse[5] I lisas loetletud kategooriasse.

Geograafiline kohaldamisala

Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohane aruandlus hõlmab kõigi ELi-siseste ja -väliste rahvusvaheliste reiside (reisid ELi ja kolmandate riikide sadamate vahel) ning laeva ELi sadamates toimuva tegevuse kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heidet. FuelEU Maritime'i määruse kohane aruandlus on sama ulatusega, kuid selleks, et õiglaselt kajastada ELi heite osakaalu, tuleb arvesse võtta ainult poolt (50 %) ELi-väliste rahvusvaheliste reiside kütusekulust / kasutatud energiast. Sama reeglit kohaldatakse ELi HKSi direktiivi alusel.

FuelEU Maritime'i määruses käsitletakse ELi ja mis tahes ELi liikmesriigi äärepoolseimate piirkondade vahelisi reise samamoodi nagu rahvusvahelisi reise EMP-välistesse riikidesse / EMP-välistest riikidest (seega võetakse nende puhul arvesse 50 % kütusekulust / kasutatud energiast). Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel käsitatakse selliseid reise ELi-siseste reisidena (seega võetakse arvesse 100 % heitkogustest). ELi HKSi direktiivi kohaselt ei ole laevandusettevõtjad 2030. aasta detsembrini aga kohustatud maksma heite eest, mis tuleneb reisidest liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva sadama ja samas liikmesriigis asuva sadama vahel, sealhulgas reisid sadamate vahel sama liikmesriigi äärepoolseima piirkonna piires ja reisid sama liikmesriigi äärepoolseimate piirkondade sadamate vahel [vt erandeid käsitlev jagu allpool].

Määrustega hõlmatud heide

Kütustest tuleneva heite arvestamisel hõlmavad ELi HKSi direktiiv ning seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus kasvuhoonegaaside otsest (väljalasketoru) heidet, mida nimetatakse töötlemisjärgses etapis tekkivaks ehk nn paagist pardani heiteks. See tuleneb sellest, et kütuse tootmisega seonduv töötlemiseelses etapis tekkiv ehk nn allikast paagini heide on juba hõlmatud muude HKSi sektoritega ning kui neid arvestataks laevandussektorile eraldatavate LHÜde osana, võib see põhjustada topeltväljaandmist, -kauplemist ja -nõudeid. FuelEU Maritime'i määrus hõlmab nii allikast paagini kui ka paagist pardani heidet, et võtta arvesse eri energiaallikate koguheidet.

FuelEU Maritime'i määruses, seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses ning ELi HKSi direktiivis tuginetakse taastuvate lähteainete kütusteks muundamisel taastuvenergia direktiivis[6] sätestatud säästlikkuse kriteeriumidele, sealhulgas kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävenditele ja asjakohasele sertifitseerimissüsteemile. FuelEU Maritime'i määruse alusel on sobivate kütuste valik veelgi väiksem – välja on jäetud toidu- ja söödakultuuridest saadud lähteained. Nendest lähteainetest toodetud kütuseid peetakse FuelEU Maritime'i määruse alusel fossiilkütusteks.

Energiaallikad

FuelEU Maritime'i määrus hõlmab olukordi, kus laevad kasutavad peale kütuste muid energiaallikaid (näiteks kaldaäärsest elektritoitest saadav elekter ja tuuleenergia), mida ei saa reiside ajal jälgida, kuid mis mõjutavad laeva energiakasutust ja seega süsinikuheite vähendamise eesmärkide saavutamist; seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus neid olukordi aga ei hõlma. Seepärast on kaldaäärsest elektritoitest saadava elektri ja tuuleenergia puhul FuelEU Maritime'i määruse järgimiseks vaja täiendavat seiret või arvutusi.

Erandid

Kohaldamisalaga seoses on FuelEU Maritime'i määruse ja ELi HKSi direktiiviga lubatud erandite vahel erinevusi.

Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka ELi HKSi direktiivi kohaselt tohivad liikmesriigid kohaldada erandeid juhul, kui tegemist on reisilaevade reisidega saartele, mille alaliste elanike arv on väiksem kui 200 000. Siiski esineb teatavaid erinevusi. HKSi puhul võidakse erandeid kohaldada reiside suhtes, mis toimuvad taotleva liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sellise saare sadama, millel puudub maantee- või raudteeühendus mandriga ja millel on vähem kui 200 000 alalist elanikku, ja sama liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sadama vahel. FuelEU Maritime'i määruse alusel võidakse erandeid kohaldada reiside suhtes, mida teevad muud reisilaevad kui kruiisilaevad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva külastatava sadama ja sama liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sellise külastatava sadama vahel, mis asub vähem kui 200 000 alalise elanikuga saarel. Neid erandeid kohaldatakse ka asjaomaste laevade sadamasisesele tegevusele, mis on seotud erandiga hõlmatud reisidega.

Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka ELi HKSi direktiivi kohaselt võivad liikmesriigid teha erandeid reisilaevadele ja ELi HKSi direktiivi puhul parvlaevadele, mis teevad piiriüleseid reise teatavate reisidega seotud avaliku teenindamise kohustuste või avaliku teenindamise lepingute alusel.

Samuti võivad liikmesriigid teha FuelEU Maritime'i määruse kohaldamisest erandeid reisilaevadele, mis osutavad avaliku teenindamise kohustuste või avaliku teenindamise lepingute alusel mereveoteenuseid riigi mandriosas asuvate sadamate ning saartel või Ceuta ja Melilla linnades asuvate sadamate vahelistel marsruutidel. ELi HKSi direktiiviga ei ole selliseid erandeid ette nähtud.

FuelEU Maritime'i määruse kohaselt võivad liikmesriigid kehtestada erandeid äärepoolseimates piirkondades asuvate sadamate vahel toimuvatele reisidele. ELi HKSi direktiivi kohaselt kehtib 2030. aasta lõpuni automaatne (st teatamine pole vajalik) ajutine erand reisidele, mis toimuvad liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva sadama ja samas liikmesriigis asuva sadama vahel, sealhulgas samas äärepoolseimas piirkonnas ja sama liikmesriigi teises äärepoolseimas piirkonnas asuvate sadamate vahel.

Kõigi eespool nimetatud erandite puhul on FuelEU Maritime'i määruses ja ELi HKSi direktiivis sätestatud erinevad lõppkuupäevad. Esimese määruse kohaselt tohib erandeid kohaldada 31. detsembrini 2029, teise määruse kohaselt aga 31. detsembrini 2030.

Sätted jääklassi ja jääs navigeerimise kohta

Nii FuelEU Maritime'i määrus, seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus kui ka ELi HKSi direktiiv sisaldavad sätteid laeva jääklassi ja jääs navigeerimise kohta, kuigi erineval kujul. Selleks et vähendada jääklassiga laevadega seotud lisakulusid, võimaldab FuelEU

[5] Komisjoni 16. oktoobri 2024. aasta delegeeritud määrus (EL) 2024/3214, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/757 seoses avamerelaevade kasvuhoonegaaside heite seire ja kestlike kütuste suhtes nullmäära kohaldamisega,

ELT L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] 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 82–209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

Maritime'i määrus ettevõtjatel taotleda, et laeva jääklassi ja jääoludes navigeerimise tõttu kasutatavat lisaenergiat ei võetaks arvesse vastavusbilansi arvutamisel. ELi HKSi direktiivi kohaselt võivad laevandusettevõtjad 31. detsembrini 2030 tagastada jääklassiga laevade tekitatud kõigist tõendatud heitkogustest 5 % vähem lubatud heitkoguse ühikuid.

Konteinerite ümberlaadimisega tegelevad naabersadamad

Selleks et vähendada kõrvalehoidmise eesmärgil toimuvate sadamakülastuste ja ümberlaadimistoimingute üleviimise ohtu, on nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka ELi HKSi direktiivi kohaselt nõutav, et komisjon kehtestaks konteinerite ümberlaadimisega tegelevate naabersadamate loetelu ja ajakohastaks seda. Nendes sadamates tehtavad peatused ei kuulu seire, aruandluse ja kontrolli kontekstis termini „külastatav sadam“ määratluse alla. Kõnealuste sadamate kindlakstegemise kriteeriumid on FuelEU Maritime'i määruses ja ELi HKSi direktiivis identsed. Loetelude ajakohastamise ajakavad ei ole aga vastavusse viidud. Seetõttu võivad andmete erinevused põhjustada erinevusi kohaldatavates loeteludes.

<u>Järeldused</u>

- Enamik määruste kohaldamisalaga seotud erinevusi on Euroopa Parlamendi ja nõukogu tehtud valikuid arvestades põhjendatud. Kohaldamisala mis tahes kohandusi – näiteks seoses laevatüübiga – tuleks täiendavalt uurida, pidades silmas kasu, mida eespool kirjeldatud õigusnormide kooskõla suurendamine võiks tuua.
- Uurida võiks võimalust ühtlustada pardal kasutatavate kütuste sobivust ning heitkoguste ja kasvuhoonegaaside heitemahukuse kindlaksmääramist eespool kirjeldatud õigusnormide alusel.
- Rakendamise hõlbustamiseks tasuks uurida, kas FuelEU Maritime'i määruse ja ELi HKSi direktiivi alusel kohaldatavate eranditega seotud sätteid saaks veelgi ühtlustada. Seejuures tuleks siiski arvesse võtta, et need erinevused on kaasseadusandjate tehtud konkreetsed valikud.
- Konteinerite ümberlaadimisega tegelevate naabersadamate loetelu läbivaatamise ajakava võiks ühtlustada, et rakendamist lihtsustada.

II. Vastutavad üksused

FuelEU Maritime'i määruses, ELi HKSi direktiivis ning seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses on kindlaks määratud nende rakendamise eest vastutavad asutused. Kõnealused määratlused on sarnased, kuid mitte identsed, mistõttu võivad laevandusettevõtjad otsustada, et ühelt poolt ELi HKSi määruse ning seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse ning teisalt FuelEU Maritime'i määruse täitmise eest vastutavad erinevad üksused.

FuelEU Maritime'i määruse kohaselt peab vastutav üksus alati olema ISM-ettevõtja, st juriidiline isik, kes haldab laeva kooskõlas laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga (ISM-koodeks). Olenevalt lepingutest ja töökorraldusest peaks ISM-ettevõtja olema kas laevaomanik või mõni muu organisatsioon või isik (v.a laevaomanik), kes on nõustunud üle võtma kõik ISM-koodeksiga kehtestatud kohustused ja kogu vastutuse. Kui laevaomanik vastutab oma laeva vastavuse eest ISM-koodeksile, on ta ühtaegu nii ISM-ettevõtja kui ka FuelEU Maritime'i määruse täitmise eest vastutav üksus. Kui laevaomanik on delegeerinud ISM-koodeksi järgimise kohustused mis tahes muule organisatsioonile või isikule (kes on nõustunud need kohustused üle võtma), saab sellest organisatsioonist või isikust ISM-ettevõtja ja FuelEU Maritime'i määruse täitmise eest vastutav üksus.

Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt peab nii ELi HKSi direktiivi kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse järgimise eest vastutama sama üksus. ELi HKSi direktiivi ning seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt võib konkreetse laeva heitega seotud nõuetele vastavuse eest vastutav üksus olla kas laevaomanik (st registreeritud omanik) või ISM-ettevõtja. Kui ISM-ettevõtja on laevaomanikust eraldiseisev üksus, peavad registreeritud omanik ja ISM-ettevõtja omavahel lepinguliselt kokku leppima selles, kes ELi HKSi direktiivi ning seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusest tulenevate kohustuste täitmise eest vastutab. Kui registreeritud omanik ja ISM-ettevõtja ei ole sõnaselget otsust teinud, käsitatakse ELi HKSi direktiivis ning seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses sätestatud kohustuste täitmise eest vastutava üksusena registreeritud omanikku.

Vastutavad ametiasutused

FuelEU Maritime'i määruse kohaselt määratakse teatava ettevõtja puhul määruse täitmise tagamise eest vastutav haldav riik kindlaks samade normide alusel, mida kohaldatakse ELi HKSi direktiivi kohaselt vastutava haldava asutuse kindlaksmääramisel laevandusettevõtja puhul. Võttes aga arvesse, et teatavates olukordades ei pruugi laeva puhul ühelt poolt FuelEU Maritime'i määruse ning teiselt poolt seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse ning ELi HKSi direktiivi järgimise eest vastutada sama ettevõtja (vt eespool), on võimalik, et sama laeva haldavad kaks eri liikmesriiki, üks seoses FuelEU Maritime'i määrusega ning teine seoses ELi HKSi direktiivi ning seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega.

Ühes liikmesriigis võivad olla määratud erinevad asutused, kes vastutavad ühelt poolt FuelEU Maritime'i määruse ning teisalt seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse ning ELi HKSi direktiivi järgimise haldamise eest, kuid liikmesriik saab otsustada, kas parem oleks anda see vastutus ühele asutusele.

<u>Järeldused</u>

- FuelEU Maritime'i määruse, ELi HKSi direktiivi ning seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaseid vastutavaid üksusi tuleks täiendavalt uurida, et teha kindlaks, kas reguleeritud üksuse mõiste ühtlustatud tõlgendus ja määratlus aitaks tagada täiendava lihtsustamise ja kellel sellest kasu oleks. Selles kontekstis tuleks arvestada, et ELi HKSi direktiivis käsitletakse nõuetele vastavust ettevõtja tasandil, samal ajal kui FuelEU Maritime'i määruses on sätestatud laevadega seotud kohustused.

III. Seire, registreerimine ja aruandlus

Seirekavad

Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt peavad ettevõtjad esitama tõendajale iga oma laeva kohta seirekava, mis sisaldab aruandlusnõuete täitmiseks vajalikku teavet. Kuna nõuded on erinevad, peavad käitajad esitama kaks eraldi seirekava – ühe vastavalt seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusele ning teise vastavalt FuelEU Maritime'i määrusele. Kaks kava on sarnase ülesehitusega ja neid saab koostada IT-süsteemis THETIS MRV. Pärast kahe seirekava esitamist läbivad need eraldi töövooprotsessid.

Praktikas on THETIS MRV laevandusettevõtjate jaoks ühtne kontaktpunkt, mis võimaldab esitada vastastikku täiendaval viisil andmeid nii seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse / ELi HKSi direktiivi kui ka FuelEU Maritime'i määruse alusel. Kõiki seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel kogutud ja registreeritud andmeid kasutatakse FuelEU Maritime'i määruse alusel tehtavates arvutustes, tingimusel et FuelEU Maritime'i määruse kohane tõendaja need kinnitab, kui tõendaja ei ole sama mis seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel. Samu meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrolliandmeid saab kasutada ka asjakohaste andmete koondamiseks, et esitada ettevõtja tasandi aruandeid ELi HKSi direktiivi alusel.

Aruandlus üksikreiside lõikes

Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt kogutakse andmeid põhimõtteliselt üksikreiside lõikes. Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt ei ole aga kohustuslik esitada andmeid üksikreiside lõikes, mis tähendab, et ettevõtjad võivad esitada nõutavad andmed igal aastal koondandmetena. Praktikas saab süsteemis THETIS MRV seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohased andmed vabatahtliku valikuna registreerida ja esitada ka üksikreiside kaupa.

Erandid üksikreisipõhisest seirest

Erandi korras võivad ettevõtjad seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt teatavate laevade kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heite andmeid koguda üksnes aasta lõikes. Erandit kohaldatakse laevade suhtes, mis teevad üksnes ELi-siseseid reise ja reiside arv on aastas üle 300. FuelEU Maritime'i määruses ei ole selliseid erandeid sätestatud.

Kütuse-/energiakasutuse jaotus geograafiliste piirkondade kaupa

FuelEU Maritime'i määruse kohaselt saab kogu aruandeperioodi jooksul kasutatud kütuse tasuta jaotada / ümber jaotada läbitud vahemaa ELi-sisesele või ELi-välisele osale, olenemata sellest, kas kütust/energiat konkreetsel reisil tegelikult kasutati. Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse ning ELi HKSi direktiivi kohaselt tuleb asjaomase kütuseliigi andmed esitada vastavalt selle konkreetse reisi liigile, mille jooksul kütust tarbiti. See mõjutab kõige väiksema kasvuhoonegaaside heitemahukusega kütuste (ja ELi HKSi direktiivi puhul nullmääraga kütuste) jaotust.

Järeldused

- Süsteemis THETIS MRV kasutatavad IT-lahendused vähendavad kahe eraldi seirekava esitamisega kaasnevat koormust. Sellegipoolest võiks uurida, kas kaks seirekava oleks võimalik ühendada ning kas see võiks aruandlust veelgi lihtsustada.
- Sadamates ja reiside ajal kasutatava energiaga seotud aruandlusnõuded on erinevad. Lisaks ei sisalda FuelEU Maritime'i määrus erinevalt seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusest erandeid, mis võimaldaksid teatavatel laevadel koguda kütusekulu ja heite andmeid aastapõhiselt, mitte üksikreiside lõikes. Kaaluda saaks võimalust viia need elemendid veelgi paremini vastavusse.

IV. Kontrollimine

FuelEU Maritime'i määruse alusel kohaldatav kontrollisüsteem põhineb suuresti seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel loodud süsteemil, kuid on teatavaid erinevusi, mida analüüsitakse allpool.

Tõendajate üldised kohustused ja tööpõhimõtted ning kontrollimenetlused

Tõendajate kohustused ja põhimõtted ning kontrollimenetlused, mis on sätestatud FuelEU Maritime'i määruse ning seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel vastu võetud rakendusaktides ja delegeeritud õigusaktides, on suures osas vastavusse viidud[7]. Üks erinevus on see, et erinevalt seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusest on FuelEU Maritime'i määrusega ette nähtud, et tõendaja vahetumisel peab uus tõendaja seirekavasid uuesti hindama.

Akrediteerimine

Tehnilised kirjeldused, mis käsitlevad norme seoses tõendajate akrediteerimisega seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse ning algatust „FuelEU Maritime“ käsitleva määruse alusel, on sätestatud delegeeritud õigusaktides[8]. Nende õigusaktide sätted on identsed või suures osas sarnased.

Järeldused

- Nii FuelEU Maritime'i määruses kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses on sätestatud kontrollimise ja tõendajate akrediteerimisega seotud normid, mida on omakorda täpsustatud eraldi delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides. Normide erinevused on minimaalsed ja tulenevad peamiselt sellest, et tõendajatel on eri õigusaktide alusel erinevad töövood ja rollid.

V. Nõuete täitmise tagamine

Väljasaatmiskorraldus/kinnipidamine

Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt võivad liikmesriigid anda välja väljasaatmiskorralduse, kui laeva puhul ei ole täidetud aruandekohustusi vähemalt kahe järjestikuse aruandeperioodi jooksul. Lipuriik ei tohi siiski keelata oma lipu all sõitvatel laevadel sadamasse siseneda.

Kohustus omada kehtivat nõuetele vastavuse tunnistust

---

[7] Komisjoni 26. juuli 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/2027 tõendamistoimingute kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, *ELT L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj*; komisjoni 20. oktoobri 2023. aasta delegeeritud määrus (EL) 2023/2917, milles käsitletakse tõendamistoiminguid, tõendajate akrediteerimist ja seirekavade heakskiitmist haldavate asutuste poolt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli, ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2016/2072, *ELT L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*.

[8] Komisjoni 9. septembri 2024. aasta delegeeritud määrus (EL) 2025/192 tõendajate akrediteerimise menetluste kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ, *ELT L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj*; komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2023/2917, viidatud eespool.

FuelEU Maritime'i määruse kohaselt peab ka nende laevade pardal, mis ei ole aruandeperioodi jooksul teinud selle määruse kohaldamisalasse kuuluvaid reise, kontrolliperioodil olema kehtiv vastavustunnistus (ettevõtjale konkreetse laeva kohta antud dokument, mis kinnitab, et kõnealune laev on täitnud teatava aruandeperioodi jooksul FuelEU Maritime'i määruse nõuded). Seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega on kehtestatud kohustus hoida kehtivat nõuetele vastavuse tunnistust pardal üksnes laevade puhul, mis on aruandeperioodil teinud selle määruse kohaldamisalasse kuuluvaid reise. Mitteaktiivsete laevade puhul (st seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaldamisalasse kuuluv tegevus puudub) ei ole selle määruse kohaselt keelatud esitada kehtiva nõuetele vastavuse tunnistuse saamiseks sellist tõendatud heitearuannet, milles süsinikuheiteks on märgitud null.

Lipuriigi kohustus

Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt peab iga liikmesriik võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et tema lipu all sõitvad laevad täidavad seire- ja aruandlusnõudeid. Seevastu FuelEU Maritime'i määruse kohaselt ei ole liikmesriigid kohustatud oma lipu all sõitvaid laevu kontrollima.

FuelEU vastavustunnistuse väljastamine

Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt vastutab nõuetele vastavuse tunnistuse väljastamise eest põhimõtteliselt tõendaja. FuelEU Maritime'i määruse alusel peab dokumendi aga väljastama haldava riigi pädev asutus, kui määratud on FuelEU sanktsioon. Lisaks on pädeval asutusel FuelEU Maritime'i määruse alusel võimalik varem välja antud vastavustunnistused tagasi võtta, kui esitatud andmetes avastatakse väärkajastamisi või nõuetele mittevastavusi; seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses ei ole sellist võimalust ette nähtud.

Kontrollid

Nii FuelEU Maritime'i määrus kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus sisaldavad nõuet, et sadamariigi kontrolli eest vastutavate asutuste (kooskõlas direktiiviga 2009/16/EÜ[9]) tehtavad kontrollid hõlmaksid nõuetele vastavuse tunnistuse olemasolu kontrolli.

Karistused

Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama eraldi normid karistuste kohta, mida kohaldatakse määruste rikkumise korral.

Järeldused

- Nii FuelEU Maritime'i määruse kui ka seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohased nõuete täitmise tagamist käsitlevad normid on suunatud laevale ning sisaldavad mitmesuguseid identseid või sarnaseid sätteid, kuid on teatavaid erinevusi. Kaaluda võiks võimalust kehtestada nõuete täitmise tagamiseks ühine kord, et ühtlustada teatavaid tegevusi ja vähendada liikmesriikide ametiasutuste koormust.

VI. Nõuetele vastavusega seotud kohustuste täitmise aeg

Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses ning FuelEU Maritime'i määruses sätestatud nõuetele vastavusega seotud kohustuste võrdlusest nähtub, et kaks määrust on ajakava poolest kooskõlas.

Kui tulevikus tehakse otsus kasutada nende kahe määruse jaoks üht terviklikku seirekava, tuleks ajakavasid teatavates punktides ühtlustada. Näiteks praegu tuleb laevade puhul, mis külastavad liikmesriigi sadamat esimest korda pärast 31. augustit 2024, esitada seirekava vastavalt FuelEU Maritime'i määrusele hiljemalt kahe kuu jooksul pärast esimest sadamakülastust, kuid vastavalt seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusele mitte hiljem kui kolm kuud pärast seda, kui laev on vastavat liikmesriigi sadamat esimest korda külastanud.

Kontrolliperioodi 31. jaanuariks tuleb tõendajale esitada FuelEU aruanne ja kontrolliperioodi 31. märtsiks on tõendaja kohustatud registreerima tõendatud FuelEU aruande FuelEU andmebaasis. Seire-, aruandlus- ja kontrollimääruses on seevastu sätestatud, et olenevalt vastutava haldava asutuse normidest tuleb tõendatud heitearuanne esitada asjaomastele asutustele ajavahemikus kontrolliperioodi 28. veebruarist 31. märtsini. Iga haldav asutus otsustab ise, mis kuupäeval ta selle ajavahemiku jooksul aruande esitab.

Järeldused

- Ajakavad ja menetlused, mida tuleb järgida kahe määruse nõuete täitmiseks, on sarnaselt struktureeritud, kuid tähtajad ja kohustuste sõnastus on erinevad. Kaaluda võiks seire ja aruandluse edasist ühtlustamist.

VII. Üldised järeldused

Võrdlusest nähtub, et kuigi FuelEU Maritime'i määrus, seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus ning ELi HKSi direktiiv on paljudes aspektides juba hästi vastavusse viidud, saaks õigusaktide eelseisva läbivaatamise käigus veel vähendada olemasolevaid lahknevusi, et lihtsustada rakendamist ning vähendada käitajate, tõendajate ja liikmesriikide halduskoormust.

Suurimat kasu annaks ühtse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi loomine, mis toetaks nii FuelEU Maritime'i määrust kui ka ELi HKSi direktiivi ning tagaks, et ettevõtjad saavad kasutada seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel kogutud, kontrollitud ja esitatud andmeid ELi HKSi direktiivi ja FuelEU Maritime'i määruse nõuete täitmiseks.

Selline seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusel põhinev süsteem peaks i) hõlmama kõiki ELi HKSi direktiivi ja FuelEU Maritime'i määruse kohaseid seirenõudeid, ii) vähendama nõuete lahknevusi ja ebakõlasid, iii) tagama aruandlusdokumentide (st seirekavad, heitearuanded) ühtlustamise ja võimaluse korral koondamise ühele kordumatule vormile, iv) looma ühtse ainulaadse kontrolli- ja akrediteerimisraamistiku ning v) ühtlustama reguleeritud üksuse mõistet seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse, FuelEU Maritime'i määruse ja ELi HKSi direktiivi alusel.

[9] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, ELT L 131, 28.5.2009, lk 57–100, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kõrval võiks edaspidi kaaluda ka võimalust ühtlustada FuelEU Maritime'i määrust ja ELi HKSi direktiivi muudes valdkondades, nagu geograafilise kohaldamisalaga seotud erandid, laevatüübid, energia ja heite hõlmatus, jääoludes navigeerimine ja nõuete täitmise tagamise meetmed. Nende sätete suurema kooskõla saavutamine oleks siiski keerulisem ülesanne kui seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemide vastavusse viimine; lisaks on kaasseadusandjate valikuid arvesse võttes õiguspäraseid põhjuseid, miks olemasolevad erinevused säilitada.

Kõik eespool osutatud küsimustega seotud muudatused tuleks kooskõlastada ja nende puhul tuleks arvesse võtta kolmes õigusaktis tehtavate muudatuste mõju. Samal ajal tuleks võimaliku läbivaatamise käigus uurida edasise ühtlustamise võimalusi ning selle majanduslikku, keskkonnaalast ja sotsiaalset mõju, pidades silmas eesmärki säilitada liidu kliimameetmete, sealhulgas liidu õiguslikult siduvate kohustuste keskkonnaalane terviklikkus ja tõhusus.