

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

P9_TA(2022)0367

Säästvad laevakütused (algatus „FuelEU Maritime“) *I**

Euroopa Parlamendi 19. oktoobril 2022. aastal vastu võetud muudatusettepanekud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)) ⁽¹⁾

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

(2023/C 149/13)

Muudatusettepanek 1**Ettepanek võtta vastu määrus****Põhjendus 1***Komisjoni ettepanek*

- (1) Meretransport moodustab umbes 75 % ELi väliskaubandusest ja 31 % ELi sisekaubandusest. ***Samas moodustab laevaliiklus Euroopa Majanduspiirkonna sadamatesse või sadamatest umbes 11 % ELi transpordi CO₂ koguheitest ja 3–4 % ELi CO₂ koguheitest.*** Liikmesriikide sadamates läheb igal aastal laevale või tuleb laevalt 400 miljonit reisijat, sealhulgas umbes 14 miljonit kruiisilaevadel. Meretransport on seega Euroopa transpordisüsteemi oluline osa ja etendab Euroopa majanduse jaoks olulist rolli. Meretransporditurul valitseb tugev konkurents liidus ja väljaspool seda tegutsevate ettevõtjate vahel, mistõttu on võrdsed võimalused hädavajalikud. Meretranspordituru ja seal tegutsevate ettevõtjate stabiilsus ja heaolu sõltuvad selgest ja ühtlustatud poliitikaraamistikust, mille kohaselt meretranspordiettevõtjad, sadamad ja teised sektori osalised saavad tegutseda võrdsete võimaluste alusel. Turumoonutuste 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.

Muudatusettepanek

- (1) Meretransport moodustab umbes 75 % ELi väliskaubandusest ja 31 % ELi sisekaubandusest. 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 ***globaalsed*** võrdsed võimalused hädavajalikud. Meretranspordituru ja seal tegutsevate ettevõtjate stabiilsus ja heaolu sõltuvad selgest ja ühtlustatud poliitikaraamistikust, mille kohaselt meretranspordiettevõtjad, sadamad ja teised sektori osalised saavad tegutseda võrdsete võimaluste alusel. Turumoonutuste esinemisel võivad nad seada laevakäitajad või sadamad ebasoodsasse olukorda võrreldes konkurentidega meretranspordisektoris või muudes transpordisektorites. See võib omakorda põhjustada meretranspordi konkurentsivõime vähenemist, ***töökohtade kadu*** ning ühenduse kadumist kodanike ja ettevõtjate jaoks.

⁽¹⁾ Asi saadeti vastavalt kodukorra artikli 59 lõike 4 neljandale lõigule vastutavale komisjonile tagasi institutsioonidevahelisteks läbirääkimisteks (A9-0233/2022).

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 2
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (1a) Merendussektor annab tööd kahele miljonile eurooplasele ning toob majandusele kasu 149 miljardit eurot. Iga laevandustööstuses saadud miljoni euro kohta saadakse ELi majanduse teistes sektorites 1,8 miljonit eurot ^(1a).

- ^(1a) Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu aruanne „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (ELi laevandustööstuse majanduslik väärtus), 2020.

Muudatusettepanek 3
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (1b) Meretransport on kõige keskkonnahoidlikum transpordiliik, mille kasvuhoonegaaside heitkogused on veetud kauba tonni kohta tunduvalt madalamad kui muude transpordiliikide puhul ^(1a). Samas moodustab laevaliiklus Euroopa Majanduspiirkonna sadamatesse või sadamatest umbes 11 % ELi transpordi CO₂ koguheitest ja 3–4 % ELi CO₂ koguheitest. Kui ei võeta edasisi meetmeid, siis meretranspordi CO₂ heitkogused suurenevad. Kõik majandussektorid peavad kasvuhoonegaaside heite kiirele vähendamisele kaasa aitama, et saavutada hiljemalt 2050. aastaks kasvuhoonegaaside netonullheide, nagu on sätestatud määruuses (EL) 2021/1119. Seetõttu on oluline, et liit seaks ambitsioonika plaani merendussektori kiireks ökoloogiliseks üleminekuks, miks aitaks ka säilitada ja veelgi edendada tema ülemaailmselt juhtpositsiooni roheliste tehnoloogiate, teenuste ja lahenduste vallas ning hoogustaks veelgi seotud väärtusahelates töökohtade loomist, säilitades samal ajal konkurentsivõime.

- ^(1a) Euroopa Keskkonnaameti uuring, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 4
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

- (2) Selleks et suurendada Pariisi kokkuleppe kohast liidu kliimakoostust 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 **suurendamine**“⁽²⁰⁾. See hõlmab ka eesmärgi vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. **Seetõttu** on vaja mitmesuguseid täiendavaid poliitikavahendeid, et **motiveerida** säästvalt toodetud taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutamist **meretranspordisektoris**. **Vajalik** tehnoloogia **tuleb välja arendada ja kasutusele võtta** 2030. aastaks, et pärast seda **olla valmis palju kiiremateks muutusteks**.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562.

Muudatusettepanek

- (2) Selleks et suurendada Pariisi kokkuleppe kohast liidu kliimakoostust ja kehtestada meetmed, mida tuleb võtta, et saavutada **hiljemalt** 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 **suurendamine**“⁽²⁰⁾. See hõlmab ka eesmärgi vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. **Sellest tulenevalt** on vaja mitmesuguseid täiendavaid poliitikavahendeid, et **edendada ja kiirendada meretranspordisektoris** **kuuluvate** säästvalt toodetud taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste **ulatuslikku tootmist ja kasutamist, järgides samal ajal tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet**. **Vajaliku tehnoloogia arendust ja kasutuselevõttu tuleks toetada võimalikult kiiresti ning see peab toimuma** 2030. aastaks, et **valmistuda palju kiiremateks muutusteks** pärast seda. **Samuti on oluline edendada innovatsiooni ja toetada teadusuuringuid, mis on seotud kujunemisjärgus ja tulevase innovatsiooniga, nagu kujunemisjärgus alternatiivkütused, ökodisain, bioressursipõhised materjalid, tuuleenergiat põhinevad jõuallikad ja tuuleenergiat toetavad jõuseadmed**.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 5
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (2a) *Veeldatud maagaasil on tõenäoliselt meretranspordis üleminekuroll, mis võimaldab järkjärgulist üleminekut heitevabadele alternatiividele, eriti kui praegu puudub majanduslikult elujõuline heitevaba jõuseadme tehnoloogia. Teatistes aruka ja säästva liikuvuse strateegia kohta juhitakse tähelepanu sellele, et heiteta merelaevad saavad turuvalmiks 2030. aastaks. Arvestades laevade pikka kasutusiga, peaks laevastiku ümberkujundamine toimuma järk-järgult. Selliste transpordikütuste nagu veeldatud maagaasi CO₂ heidet tuleb üha rohkem vähendada, segades neid näiteks veeldatud biometaaniga (bio-LNG) või taastuvate ja vähese CO₂ heitega sünteetiliste gaasiliste e-kütustega (e-gaas).*

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 6
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

- (3) Seoses üleminekuga taastuvkütustele ja vähese CO₂ heitega kütustele ning asendusenergiaallikatele on oluline tagada ELi meretranspordituru 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 CO₂ 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 määruks tuleks sätestada meetmed, millega tagatakse, et taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutuselevõtt laevakütuste turul toimub ausa konkurentsi tingimustes ELi meretransporditurul.

Muudatusettepanek

- (3) Seoses üleminekuga taastuvkütustele ja vähese CO₂ heitega kütustele ning asendusenergiaallikatele on oluline tagada ELi meretranspordituru nõuetekohane toimimine ja aus konkurents laevakütuste puhul, mis moodustab märkimisväärse osa laevakäitajate kuludest – **tavaliselt 35 % kuni 53 % kaubaveohindadest. Seetõttu peavad poliitikameetmed olema kulutõhusad ja nende eesmärk peab olema saavutada võimalikult suur CO₂ heite vähendamine võimalikult väikeste kuludega.** 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, **mis omakorda võib vähendada ka liidu sadamate konkurentsivõimet võrreldes liiduväliste sadamatega.** See võib põhjustada kasvuhoonegaaside heite **ja äritegevuse** ülekandumist **ning** negatiivset mõju sektori konkurentsivõimele, kui taastuvkütuste ja vähese CO₂ 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 määruks tuleks sätestada meetmed, millega tagatakse, et taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutuselevõtt laevakütuste turul toimub ausa konkurentsi tingimustes ELi meretransporditurul, **millega laevandusettevõtjatele jäetakse väiksemate kuludega heitkoguste vähendamise võimalus. Sellise võimaluse olemasolu on oluline, et tagada Euroopa laevandussektori konkurentsivõime ning Euroopa sadamaid ja maailmakaubandust ühendavate logistiliste marsruutide asjakohasus.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 7
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (3a) Merendussektorit iseloomustab väga tugev rahvusvaheline konkurents. Suured erinevused lipuriikide halduskoormuse vahel on süvendanud ebasoovitavaid tavaid, näiteks laevade ümberregistreerimist. Sektori globaalne olemus rõhutab lipu suhtes neutraalse lähenemisviisi ja soodsa regulatiivse keskkonna tähtsust, mis on uute investeeringute ligimeelitamise ning Euroopa sadamate, laevaomanike ja käitajate konkurentsivõime tagamise eeltingimus.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 8
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

- (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 kuuluvast 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.

Muudatusettepanek

- (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 kuuluvast 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. Selline raamistik **peaks piirama** 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. **Komisjon peaks looma seiresüsteemi, et hinnata kasvuhoonegaaside heite ja äritegevuse ülekandumist ning võimalikke kõrvalehoidmistavasid, ning koostama loetelu võimalikest äritegevustest, mis ei kuulu naabruses asuvate ELi sadamakülastuste käigus toimuva olulise äritegevuse alla. Seda tehes peaks komisjon juhul, kui teatatakse märkimisväärselt kasvuhoonegaaside heite ja äritegevuse ülekandumisest ning maksudest kõrvalehoidmisest, pakkuma välja meetmeid nende probleemide lahendamiseks.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 9
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (4a) Võttes arvesse asjaolu, et käesolev määrus tekitab sektorile nõuete täitmisega seotud lisakulusid, on vaja võtta kompenseerivaid meetmeid, et vältida regulatiivse koormuse kogutaseme tõusu. Seepärast peaks komisjon enne käesoleva määruse kohaldamist esitama ettepanekud käesoleva määrusega kehtestatud regulatiivse koormuse kompenseerimiseks, muutes või tunnistades kehtetuks muude liidu õigusaktide sätteid, mis tekitavad merendussektoris regulatiivset koormust.

Muudatusettepanek 10
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (4b) Selleks et tagada vajalik õiguslik ja investeeringute kindlus, peaks käesolev määrus olema tihedalt kooskõlas määrusega XXXX-XXX (alternatiivkütuste taristu määrus), direktiiviga 2003/87/EÜ (ELi HKS), direktiiviga XXXX-XXX (taastuvenergia direktiiv) ja direktiiviga 2003/96/EÜ (energia maksustamise direktiiv). Sellise vastavusse viimise tulemuseks peaks olema laevandussektori ühtne õigusraamistik, mis aitab märkimisväärselt suurendada säästvate alternatiivkütuste tootmist, tagab vajaliku taristu kasutuselevõtu ja stimuleerib nende kütuste kasutamist pidevalt kasvavas laevade osakaalus. Selleks et tagada üldine kooskõla liidu kliima-, konkurentsivõime ja kestliku majanduskasvu eesmärkidega, tuleks nende õigusaktide üldist, kombineeritud ja kumulatiivset kliima- ja majanduslikku mõju põhjalikult ja pidevalt hinnata.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 11
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (4c) *Sadamate kohustusele tagada kaldaäärne elektritoide peaks kaasnema laevade vastav kohustus liituda laadimistaristuga, mis on ette nähtud selle energiavarustuse tagamiseks kai ääres olles, et tagada selle taristu tõhusus ja vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumise ohtu. Lisaks tuleks direktiivi XXXX-XXXX (energia maksustamise direktiiv) muutmise kaudu teha jõupingutusi, et vähendada maismaal maksustamisega seotud kulusid, vabastades alaliselt sadamas seisvatele laevadele tarnitava elektrienergia maksustamisest.*

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 12
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (5a) Kuna käesolevast määrusest tulenevatele nõuetele mittevastavate laevade jaoks laevandusega seotud kulud suurenevad, tuleks käsitleda nõuete mittetäitmise ja käesoleva määruse sätetest kõrvalehoidmise riski, eelkõige konteineriveoga tegelevate liinilaevade segmendis. Liidu lähipiirkonna sadamate külastused, mis tehakse eesmärgiga piirata käesoleva määruse täitmisega kaasnevaid kulusid, mitte üksnes ei vähendaks oodatavat keskkonnakasu ja kahjustaks märkimisväärselt käesoleva määruse eesmäärke, vaid võivad põhjustada lisaheidet tulenevalt pikema teekonna läbimisest käesoleva määruse kohaldamisest kõrvalehoidmise eesmärgil. Sellepärast on asjakohane jätta külastatava sadama kontseptsioonist välja teatavad liiduvälised sadamates tehtavad peatused. See väljajätmine peaks eelkõige puudutama liidu lähipiirkonnas asuvaid sadamaid, kus kõrvalehoidmise risk on kõige suurem. Selle riski käsitlemiseks on proportsionaalne kehtestada kauguspiir 300 meremiili, mis tasakaalustab lisakoormust ja kõrvalehoidmise riski. Lisaks peaks külastatava sadama kontseptsioonist väljajätmine puudutama üksnes konteinerilaevu ja sadamaid, mille peamine tegevusala on konteinerite ümberlaadimine. Selliste vedude puhul kaasneb kõrvalehoidmise riskiga ka risk, et sõlmsadamateks saavad väljaspool liitu asuvad sadamad, mis süvendab kõrvalehoidmise mõju. Sellepärast ja kuna ülemaailmsel tasandil puudub selline IMO kohustuslik mehhanism taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste rahvusvahelistel reisidel kasutamise kohta, mille ambitsioonitase oleks sarnane käesolevas määru-ses sätestatud nõuetega võrreldes, ei tuleks konteinerilaevade poolt naabruses asuvates konteinerite ümberlaadimise sadamates tehtud peatusi käsitada peatustena külastatavates sadamates käesoleva määru-se tähenduses. Tagamaks, et meede on proportsionaalne taotletavate eesmärkidega ja tagab võrdse kohtlemise, tuleks arvesse võtta kolmandates riikides võetavaid meetmeid, millel on käesoleva määrusega samaväärne mõju.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 13
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (5b) Selleks et võtta arvesse saarte eriolukorda, nagu on rõhutatud aluslepingu artiklis 174, ja vajadust säilitada saarte ja perifeersete piirkondade ühendus liidu keskregioonidega, tuleks võimaldada ajutisi erandeid reiside puhul, mida teevad reisilaevad, mis ei ole kruisilaevad, liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva külastatava sadama ja sama liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva sellise külastatava sadama vahel, mis asub saarel, mille püsielanike arv on väiksem kui 200 000.

Muudatusettepanek 14
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (5c) Võttes arvesse liidu äärepoolseimate piirkondade eripära, eelkõige nende kaugust ja saarelist asendit, ning nende piirkondade suhtes kohaldatavaid piiranguid, tuleks erilist tähelepanu pöörata nende piirkondade juurdepääsetavuse säilitamisele ja võimalusele nendega tõhusalt ühendada meretranspordi abil. Sellespärast peaks käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluma üksnes pool energiast, mida kasutatakse reisidel, mis algavad äärepoolseimas piirkonnas asuvast külastatavast sadamast või lõpevad seal. Samadel põhjustel tuleks võimaldada ajutisi erandeid reiside puhul, mida tehakse kahe äärepoolseimas piirkonnas asuva külastatava sadama vahel, ning seoses energiaga, mida kasutatakse viibimise ajal vastavates äärepoolseimates piirkondades asuvates külastatavates sadamates.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 15
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (5d) *Et tagada laevadele, sealhulgas jääga kaetud vetes sõitmiseks ehitatud laevadele võrdsed võimalused teel liikmesriikide sadamatesse, sadamate või sadamate vahel, tuleks kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise arvutamisel, samuti määruse (EL) 2015/757 alusel jälgitavates ja esitatud andmetes võtta laevapõhiselt arvesse konkreetset teavet laeva jääklassi ja selle jääl sõitmise kohta.*

Muudatusettepanek 16
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (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.

⁽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).

- (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.

⁽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).

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 17
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

- (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 (CO₂) heitest.

Muudatusettepanek

- (7) Halduskoormuse vähendamiseks, eelkõige väiksemate ettevõtjate puhul, ei tuleks käesolevat määrust kohaldada lihtsa ehitusega puitlaevade 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 (CO₂) heitest.

Muudatusettepanek 18
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

- (7a) **Käesoleva määruse jätkuva tõhususe tagamiseks peaks komisjon jälgima selle toimimist, viies läbi mõjuhin-nangud kogumahutavuse piirmäära ja käesoleva mää-rusega hõlmatud laevatüüpide kohta. Komisjon peaks eelkõige otsustama, kas väiksemate laevade ja täienda-vate laevatüüpide hõlmamiseks käesoleva määruse kohaldamisalaga on kaalukaid põhjusi. Komisjon peaks eelkõige arvesse võtma selliseid kaalutlusi nagu asja-kohaste andmete kättesaadavus, kasvuhoonegaaside heite võimalik vähendamine ja kohaldamisala laienda-mise tõhusus kliimamõju seisukohast, halduskoormuse ulatus ning selle rahalised ja sotsiaalsed tagajärjed.**

Muudatusettepanek

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 19
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

- (9) Kuigi sellised vahendid nagu CO₂ hinnastamine või tegevuse CO₂-mahukusega seotud eesmärgid edendavad energiatõhususe parandamist, ei ole need sobivad, et tuua lühikeses ja keskpikas perspektiivis kaasa märkimisväärsed üleminekut taastuvkütustele ja vähese CO₂ heitega kütustele. Seepärast on vaja konkreetset regulatiivset lähenemisviisi, mis on ette nähtud taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega laevakütuste ning asendusenergiaallikate, nagu tuule- või elektrienergia kasutamisele.

Muudatusettepanek

- (9) Kuigi sellised vahendid nagu CO₂ hinnastamine või tegevuse CO₂-mahukusega seotud eesmärgid edendavad energiatõhususe parandamist, ei ole need sobivad, et tuua lühikeses ja keskpikas perspektiivis kaasa märkimisväärsed üleminekut taastuvkütustele ja vähese CO₂ heitega kütustele. Seepärast on vaja konkreetset regulatiivset lähenemisviisi, mis on ette nähtud taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega laevakütuste ning asendusenergiaallikate, nagu tuule- või elektrienergia kasutamisele. ***Seda lähenemisviisi tuleks rakendada eesmärgipõhisel, tehnoloogianeutraalsel ja kulutõhusal viisil.***

Muudatusettepanek 20
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

- (10) Poliitiline sekkumine taastuvkütuste ja vähese CO₂ 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.

Muudatusettepanek

- (10) Poliitiline sekkumine taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste nõudluse ergutamiseks peaks olema eesmärgipõhine ja järgima tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet. Seega tuleks kehtestada ***kooskõlas Pariisi kokkuleppe eesmärkidega ambitsioonikad*** piirangud laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukusele, ilma et oleks ette nähtud konkreetse kütuse või tehnoloogia kasutamist.

Muudatusettepanek 21
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (10a) ***Tuleks luua sihtotstarbeline ookeanifond, mille eesmärk on suunata HKS-i raames enampakkumisest saadud tulu tagasi merendussektoris. Ookeanifondist eraldatavaid vahendeid tuleks kasutada selliste projektide ja investeeringute toetamiseks, mis on seotud laevade ja sadamate energiatõhususe suurendamisega, innovatiivsete tehnoloogiate ja taristuga meretranspordisektori CO₂ heite vähendamiseks, säästvate alternatiivkütuste tootmise ja kasutuselevõttuga ning heitevabade käitamistehnoloogiate arendamisega.***

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 22
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek

- (11) Edendada tuleks selliste taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste arendamist ja kasutuselevõttu, millel on suur potentsiaal säästvuse, turuvalmiduse ning innovatsiooni 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 CO₂ 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 CO₂ heidet meretranspordis juba lähitulevikus.

Muudatusettepanek

- (11) Edendada tuleks selliste taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste arendamist ja kasutuselevõttu **ning käitamistehnoloogiaid**, millel on suur potentsiaal säästvuse, turuvalmiduse ning innovatsiooni 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 CO₂ 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 CO₂ heidet meretranspordis juba lähitulevikus.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 23
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (11a) Selleks et soodustada tulevaste vajaduste rahuldamiseks kasvupotentsiaaliga kõige säästvamate ja uuenduslikumate kütusetehnoloogiate varajast väljatöötamist ja kasutuselevõttu, on muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütustele vaja sihtotstarbelist stiimulit. Sellel kütuseliigil on suur potentsiaal kasutada mere punkrikütuste kombinatsioonis taastuvenergiat. Pidades silmas muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste märkimisväärselt suuremaid tootmiskulusid lühikeses ja keskpikas perspektiivis, on oluline tagada teatav nõudlus, mis toetab investeeringuid sellisesse kütuseliiki. Käesoleva määrusega kehtestatakse meetmete kombinatsioon, et tagada säästvate muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutuselevõtu toetamine. Need hõlmavad a) kordajat kuni 2035. aastani, et premeerida ettevõtjaid, kes otsustavad valida need kütused, hoolimata nende suhteliselt kõrgest hinnast, ja b) alates 2030. aastast kindlaksmääratud minimaalset muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste osakaalu kütuseliikide jaotuses. Selleks et hõlbustada muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste minimaalse osakaalu järgimist, tuleks kohaldada käesoleva määruse artiklite 17 ja 18 kohaseid paindlikkusmeetmeid. Ettevõtjad võivad lepingu alusel panna kütuse-tarnijad vastutama käesoleva määruse kohaste nõuete täitmisega seotud kulude eest, kui muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuseid ei tarnita kokkulepitud tingimustel.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 24
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

- (13) Merendussektoris peab see lähenemisviis olema siiski rangem. Merendussektoris on nõudlus toidu- ja sööda-kultuuridel 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 CO₂ heite vähendamist, mis muidu võivad tekkida põllukultuuridel põhinevate biokütuste üleminekust maanteetranspordist merendussektoris. 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.

Muudatusettepanek

- (13) Merendussektoris peab see lähenemisviis olema siiski rangem. Merendussektoris on nõudlus toidu- ja sööda-kultuuridel 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 CO₂ heite vähendamist, mis muidu võivad tekkida põllukultuuridel põhinevate biokütuste üleminekust maanteetranspordist merendussektoris. 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.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 25
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

- (14) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamise ja kasutuselevõttuga 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 investeringuid. 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 CO₂ heitega kütuste tootmise suurenemist.

Muudatusettepanek

- (14) Uute kütuste ja energialahenduste väljatöötamise ja kasutuselevõttuga seotud pikad teostusajad meretranspordis, **samuti laevade pikk keskmine eluiga, mis tavaliselt jääb 25 ja 30 aasta vahele**, 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 investeringuid. Sellises raamistikus tuleks kindlaks määrata laevade pardal, **nii merel kui kai ääres** 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 CO₂ heitega kütuste tootmise suurenemist. **Et tagada õiguskindlus ja anda sektorile piisavalt aega pikaajaliseks kavandamiseks ja valmistumiseks ning et vältida varade raiskamise ohtu, peaks käesoleva määruse tulevased võimalikud läbivaatamised olema piiratud ulatusega ja nõuete olulist muutmist tuleks vältida.**

Muudatusettepanek 26
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

- (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**.

Muudatusettepanek

- (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 **pardal toodetud tuule- või päikeseenergia, või kai ääres antav elektrienergia**.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 27
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek

- (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.

Muudatusettepanek

- (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, **võttes arvesse kütuse olelusringi eri etappide jalajälge**. Selle eesmärk on ergutada tehnoloogiaid ja tootmisviise, mis annavad olemasolevate tavapäraste kütustega võrreldes väiksema kasvuhoonegaaside heite jalajälje ja tegelikku kasu.

Muudatusettepanek 28
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek

- (17) **Taastuvkütuste ja vähese CO₂ 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.**

Muudatusettepanek

- (17) **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.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 29
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

- (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 konkreetseid eeskirjad, millega antakse luba kasutada** kaldaäärset elektritoidet kõige **rohkem saastavate laevade puhul.**

Muudatusettepanek

- (21) Kaldaäärne elektritoide leevendab laevade **kai ääres** tekitatud õhusaastet ja vähendab meretranspordist **kai ääres** tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. Arvestades taastuvate **ja fossiilkütusevabade** 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. **Selleks et tagada õhusaaste vähenemine kai ääres ning kaldaäärse elektritoite taristu majanduslik elujõulisus ja investeringutasuvus, tuleks kehtestada erieeskirjad, millega kohustatakse** kaldaäärset elektritoidet **kasutama** kõige saastavamatel laevadel olukordades, kus selline kasutamine vähendaks heitkoguseid mõistlike kuludega.

Muudatusettepanek 30
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek

- (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.

Muudatusettepanek

- (22) Lisaks kaldaäärsele elektritoitele võivad samaväärset keskkonnakasu sadamas pakkuda **heiteta** tehnoloogiad. Kui alternatiivse tehnoloogia kasutamine on **õhusaaste ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise osas** tõendatult sama mis kaldaäärse elektritoite kasutamine, tuleks laev viimase kasutamisest vabastada.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 31
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 23

Komisjoni ettepanek

- (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.

Muudatusettepanek

- (23) Erandeid kaldaäärse elektritoite kasutamisest tuleks teha ka mitmel objektiivsel põhjusel, mida kinnitab külastatava sadama pidaja, **terminali käitaja ja/või pädev asutus, sõltuvalt eri liikmesriikide sadamate juhtimismudelitest. Need erandid peaksid piirduma** 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. **Kui sadamaga ühendatud kohaliku võrgu vähese võimsuse tõttu ei ole võimalik tagada piisavat elektrit kaldal, ei tohiks seda käsitada ei sadama ega laevaoomaniku või -käitaja suutmatusega täita käesoleva määruse nõudeid, kui võrguettevõtja tõendab tõendajatele nõuetekohaselt, et kohalik võrguvõimsus ei ole piisav.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 32
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek

- (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 kõlbatut 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.

Muudatusettepanek

- (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 kõlbatut konkurentsi. **Et tagada täielik koostalitlusvõime, peaksid sadamad varustama oma kaid ja laevaomanikud oma laevad elektriseadmetega, mis vastavad kohaldatavatele standarditele.** Alates 2035. aastast peaksid laevakäitajad hoolikalt kavandama oma **külastusi üleeuroopalise transpordivõrgusadamatesse, mis on hõlmatud määrusega XXXX-XXX (alternatiivkütuste taristu määrus)**, et nad saaksid oma tegevust teostada ilma kai ääres õhusaasteaineid ja kasvuhoonegaase õhku paiskamata ning rannikualadel ja sadamalinnades keskkonda ohustamata. Säilitada **tuleks** piiratud arv erandeid kaldaäärse elektritoite puudumise või kokkusobimatuse korral, et võimaldada juhuslikke viimase minuti muudatusi sadamakülastuste ajakavades ja kokkusobimatute seadmetega külastatavates sadamates. **Selleks et vähendada varade kasutuskõlbmatuks muutumise riski, kaldaäärse elektritoite taristu kokkusobimatust pardal ja kai ääres ning alternatiivkütuste nõudluse ja pakkumise tasakaalustamatust, tuleks korraldada asjaomaste sidusrühmade vahelisi sagedasi konsultatiivkohtumisi, et arutada nõudeid ja tulevasi kavasid ning teha nende kohta otsuseid.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 33
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (24a) Määruses XXXX-XXX (alternatiivkütuste infrastruktuuri määrus) sätestatud kaldaäärse elektritoite pakkumise eesmärkide puhul võetakse arvesse teenindatavate laevade liike ja meresadamate vastavat liiklusmahtu. Nõuet, et laevad peavad kai ääres olles olema ühendatud kaldaäärse elektritoitega, ei tuleks kohaldada laevade suhtes, mis külastavad sadamaid, mille suhtes ei kohaldata kaldaäärse elektritoite nõuet, välja arvatud juhul, kui kaldaäärne elektritoide on sadamasse paigaldatud ja külastatava sadama kai ääres kättesaadav. Kui laev külastab üleeuroopalise transpordivõrgu välist sadamat, kus kaldaäärne elektritoide on kättesaadav, peaks laeva sellega ühendama.

Muudatusettepanek 34
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (24b) Isegi kui kaldaäärne elektritoide on oluline vahend õhusaasteainete kohalike heitkoguste vähendamiseks, sõltub selle potentsiaal kasvuhoonegaaside vähendamisel täielikult kaablite kaudu saadetakse energiatüüpide jaotusest. Et realiseerida kaldaäärse elektritoite kogu kliima- ja keskkonnapotentsiaal, peaksid liikmesriigid suurendama elektrivõrkude võimsust ja ühenduvust ning jätkama oma energiaallikate jaotuse kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamist, et tagada sadamatele taskukohane, planeeritav ja fossiilkütusevaba elekter.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 24 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (24c) *Käesoleva määruse rakendamisel tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta sadamate erinevaid juhtimismudeleid kogu liidus, eelkõige seoses kohustusega väljastada tunnistus, millega vabastatakse laev kaldaäärse elektritoitega ühendamise kohustusest.*

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 24 d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (24d) *Sadamate ja laevade käitajate vaheline koordineerimine on äärmiselt oluline, et tagada sadamas sujuv ühenduskord kaldal asuva elektritoitega. Laevade käitajad peaksid teavitama külastatavaid sadamaid oma kavatsusest võtta kaldal asuvat elektrit ning oma võimsusvajadusest asjaomase sadamakülastuse ajal, eelkõige juhul, kui see ületab selle laevakategooria hinnangulist vajadust.*

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 25

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (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, töendajate ja merendusasutuste halduskoormust.

- (25) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada kindel **ja läbi-paistev** 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, töendajate ja merendusasutuste halduskoormust.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 38
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 26

Komisjoni ettepanek

- (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 piirmääradele. 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.

Muudatusettepanek

- (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 **ja** tuuleenergiat toetavate tehnoloogiate **tehniliste kirjelduste kohta või mis tahes muu alternatiivse energiaallika pardaloleku** kohta, et tõendada vastavust käesoleva määrusega sätestatud laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmääradele. 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.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 39
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 27

Komisjoni ettepanek

- (27) Kütuste sertifitseerimine on oluline käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks ning selleks, et tagada merendussektoris eeldatavalt kasutatavate taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütustega seotud keskkonnavalade 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 käsitleda 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“).

Muudatusettepanek

- (27) Kütuste **tugev** sertifitseerimine **ja järelvalve** on oluline käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks ning selleks, et tagada merendussektoris eeldatavalt kasutatavate taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütustega seotud keskkonnavalade 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 käsitleda 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 heitkoguste otsese mõõtmisega („paagist pardani“).

Muudatusettepanek 40
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 27 a (uus)

Komisjoni ettepanek

- (27a) Kütuste omadusi käsitleva teabe usaldusväärsus ja täpsus on oluline käesoleva määruse jõustamiseks. Kütusetarnijaid, kes on tõendatult esitanud eksitavat või ebatäpset teavet nende tarnitud kütuste kasvuhoo- negaaside heitemahukuse kohta, tuleks karistada. Kütusetarnijad, kes on korduvalt esitanud vale- või eksitavat teavet, tuleks direktiivis (EL) 2018/2001 (taastuvenergia direktiiv) sätestatud sertifitseerimissüsteemidest välja arvata. Sellisel juhul tuleks kõiki selles rajatistes punkerdatud kütuseid käsitleda samade heitekoefitsientidega kui kõige ebasoodsamal fossiilkütusel.

Muudatusettepanek

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 41
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek

- (28) Akrediteeritud töendajate tehtav töendamine peaks tagama ettevõtjate seire ja aruandluse täpsuse ja terviklikkuse ning käesoleva määruse järgimise. Erapooletuse tagamiseks peaksid töendajad 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⁾.

-
- ⁽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, lk 30).

Muudatusettepanek

- (28) Akrediteeritud töendajate tehtav töendamine peaks tagama ettevõtjate seire ja aruandluse täpsuse ja terviklikkuse ning käesoleva määruse järgimise. Erapooletuse **ja tõhususe** tagamiseks peaksid töendajad olema sõltumatud ja pädevad juriidilised isikud, kelle on akrediteerinud **ja kelle tegevust jälgivad** riiklikud akrediteerimisasutused, mis on asutatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 765/2008 ⁽²⁴⁾.

-
- ⁽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, lk 30).

Muudatusettepanek 42
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 31 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (31a) *Ettevõtjad ja kütusetarnijad võiksid lepingu alusel kokku leppida vastastikustes kohustustes toota, tarnida ja osta eelnevalt kindlaks määratud kogustes teatavaid kütuseid. Sellised lepingulised kokkulepped võiksid hõlmata ka vastutust ja kehtestada tingimused rahalise hüvitise maksmiseks juhtudel, kui kütused ei ole kokkulepitud kujul kättesaadavad.*

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 43
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 36

Komisjoni ettepanek

- (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.

Muudatusettepanek

- (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 **viimasel** keskmisel mittekodutarbijate elektrihinnal, mis korrutatakse kahega, et hõlmata muid teenuse osutamisega seotud tasusid, sealhulgas liitumiskulusid ja investeeringute tagasiteenimise elemente.

Muudatusettepanek 44
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 37

Komisjoni ettepanek

- (37) **Trahvidest saadavat** tulu tuleks **kasutada selleks, et edendada taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste jaotamist ja kasutamist merendussektoris ning aidata laevandusettevõtjatel saavutada oma kliima- ja keskkonnanäesmärged**. Selleks tuleks need tulud eraldada direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõikes 8 osutatud **innovatsioonifondile**.

Muudatusettepanek

- (37) **Trahvide maksmisest saadav** tulu tuleks **eraldada merendussektorile ja seda tuleks kasutada selle CO₂ heite vähendamiseks, sealhulgas alternatiivkütuste arendamise, tootmise ja kasutuselevõtu, alternatiivkütuste taristu ja kaldaäärse elektritoite taristu ning uute uuenduslike tehnoloogiate toetamiseks**. Selleks tuleks need tulud eraldada direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 3**gab** osutatud **ookeanifondile**.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 45
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 39

Komisjoni ettepanek

- (39) Võttes arvesse, kui olulised võivad olla tõendajate poolt käesoleva määruse alusel võetud meetmete tagajärjed asjaomaste ettevõtjate jaoks, eelkõige seoses nõuetele mittevastavate sadamakülastuste kindlaksmääramisega, trahvisummade **arvutamise** 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.

Muudatusettepanek

- (39) Võttes arvesse, kui olulised võivad olla tõendajate poolt käesoleva määruse alusel võetud meetmete tagajärjed asjaomaste ettevõtjate jaoks, eelkõige seoses nõuetele mittevastavate sadamakülastuste kindlaksmääramisega, **andmete kogumise** trahvisummade **arvutamiseks** 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.

Muudatusettepanek 46
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 40

Komisjoni ettepanek

- (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 olemusringi (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.

Muudatusettepanek

- (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 olemusringi (well-to-wake) heitekoefitsientide loetelu, kohaldatavate heiteta tehnoloogiate loetelu või nende kasutamise kriteeriume, kehtestada eeskirjad **tegelike „allikast paagini“ heidete sertifitseerimiseks, eeskirjad** 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.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 47
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 42

Komisjoni ettepanek

- (42) Võttes arvesse merendussektori rahvusvahelist mõõdet, tuleks eelistada üleilmset lähenemisviisi, mille eesmärk on piirata laevadel kasutatava energia kasvuhooonegaaside 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.

Muudatusettepanek

- (42) Võttes arvesse merendussektori rahvusvahelist mõõdet, tuleks eelistada üleilmset lähenemisviisi, mille eesmärk on piirata laevadel kasutatava energia kasvuhooonegaaside heitemahukust, kuna see oleks suurema kohaldamisala tõttu **oluliselt** 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, **jätkates ELi jõupingutusi edendada ambitsioonikaid merendussektori heite vähendamise eesmärgi rahvusvahelisel tasandil**. Kui käesoleva määruse seisukohalt olulistes küsimustes jõutakse kokkuleppele üleilmses lähenemisviisis, peaks komisjon käesoleva määruse läbi vaatama, et viia see vastavusse rahvusvaheliste eeskirjadega.

Muudatusettepanek 48
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 42 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (42a) Selleks et tagada rahvusvahelisel tasandil võrdsed tingimused ning maksimeerida taastuvkütuseid ja vähese CO₂ heitega kütuseid käsitlevate õigusaktide keskkonnamõju, peaksid komisjon ja liikmesriigid edendama IMO ja muudes rahvusvahelistes organisatsioonides taastuvkütuste usaldusväärseid sertifitseermis- ja seiresüsteeme.

Muudatusettepanek 49
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 42 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (42b) Komisjon peaks tagama meretranspordisektori koostöö- ja parimate tavade vahetamise vahendite rakendamise ja kättesaadavuse, nagu on määratletud parema õigusloome suunistes ^(1a).

^(1a) Euroopa Komisjon, Brüssel, komisjoni talituste 3. novembri 2021. aasta töödokument „Parema õigusloome suunist“ (SWD(2021)0305).

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 50
Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 43

Komisjoni ettepanek

- (43) Taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste ning asendusedenergiaallikate kasutuselevõtt laevadel, mis kõikjal liidus saavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse, viibivad nendes sadamates või väljuvad nendest sadamatest, ei ole eesmärk, mida liikmesriigid saaksid piisaval määral saavutada, ilma et nad riskiksid siseturu jaoks tõkete tekitamise ning sadamate ja laevandusettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamise. 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 CO₂ 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,

Muudatusettepanek

- (43) Taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste ning asendusedenergiaallikate **arendamine ja ulatuslik** kasutuselevõtt laevadel, mis kõikjal liidus saavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse, viibivad nendes sadamates või väljuvad nendest sadamatest, ei ole eesmärk, mida liikmesriigid saaksid piisaval määral saavutada, ilma 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 CO₂ 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,

Muudatusettepanek 51
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt a

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 52
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

- b) kohustus kasutada liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluv sadamas kaldaäärset elektritoidet või heiteta tehnoloogiat.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – viimane osa

Komisjoni ettepanek

et suurendada taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste ja asendusedenergiaallikate järjepidevat kasutamist kogu liidus, tagades samal ajal mereliikluse sujuva toimimise ja vältides siseturu moonutusi.

Muudatusettepanek

Selle eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste ja asendusedenergiaallikate järjepidevat kasutamist *meretranspordis* kogu liidus *kooskõlas liidu eesmärgiga saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsus ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega*, tagades samal ajal mereliikluse sujuva toimimise, *luues merendustööstusele arenguvõimalusi* ja vältides siseturu moonutusi.

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 1 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ba) poole energiaga sellest energiast, mida kasutatakse reisidel, mis algavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvast äärepoolseimas piirkonnas asuvast külastatavast sadamast või lõpevad seal, ja

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 57
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt c

Komisjoni ettepanek

- 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.

Muudatusettepanek

- 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.

Muudatusettepanek 58
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 59
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 2 a (uus)

*Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek*

Komisjon võtab 31. detsembriks 2025 vastu rakendusakti, millega kehtestatakse loetelu naabruses asuvatest konteinerite ümberlaadimise sadamatest, mis ei kuulu käesolevas määruses sätestatud konteinerlaevade külastatavate sadamate määratluse alla.

Seejärel võtab komisjon vähemalt iga kahe aasta järel vastu rakendusaktid, millega ajakohastatakse loetelu naabruses asuvatest konteinerite ümberlaadimise sadamatest, mis ei kuulu käesolevas määruses sätestatud konteinerlaevade külastatavate sadamate määratluse alla.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Kõnealustes rakendusaktides loetletakse väljaspool liitu, kuid vähem kui 300 meremiili kaugusel liidu territooriumist asuvad konteinerite ümberlaadimisega tegelevad naabersadamad, kus 20 jala pikkusel põhinevate konteinerite ümberlaadimise osakaal ületab 65 % asjaomase sadama konteinervedude kogumahust viimase 12-kuulise perioodi jooksul, mille kohta on asjaomased andmed olemas.

Kõnealuse loetelu kohaldamisel loetakse konteinerid ümberlaadituks, kui need lossitakse laevalt sadamasse ainsa eesmärgiga need teisele laevale laadida. Siia ei kuulu kolmandas riigis asuvad sadamad, mis kohaldavad tõhusalt meetmeid, mis on sama ambitsioonikad kui käesolevas määruses sätestatud nõuded.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõik 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid võivad seoses energiaga, mida kasutatakse reisidel, mida teevad reisilaevad, mis ei ole kruisilaevad, liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva külastatava sadama ja sama liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluva vähem kui 100 000 püsielanikuga saarel asuva külastatava sadama vahel, ning seoses energiaga, mida kasutatakse viibimise ajal vastava saare külastatavas sadamas, vabastada konkreetsed marsruudid ja sadamad lõike 1 punktide a ja b kohaldamisest. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nendest eranditest enne nende jõustumist ja komisjon avaldab need Euroopa Liidu Teatajas. Selliseid erandeid ei kohaldata pärast 31. detsembrit 2029.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 61**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 2 – lõik 2 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid võivad seoses energiaga, mida kasutatakse kahe äärepoolseimas piirkonnas asuva külastatava sadama vahelisel reisirajal, ning seoses energiaga, mida kasutatakse viibimise ajal vastavates äärepoolseimates piirkondades asuvates külastatavates sadamates, vabastada konkreetsed marsruudid ja sadamad lõike 1 punktide a ja ba kohaldamisest. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nendest eranditest enne nende jõustumist ja komisjon avaldab need Euroopa Liidu Teatajas. Selliseid erandeid ei kohaldata pärast 31. detsembrist 2029. Miski ei takista liikmesriikidel, nende piirkondadel ja territooriumidel otsustada seda erandit mitte kohaldada või lõpetada mis tahes erandi kohaldamine enne 31. detsembrist 2029.

Muudatusettepanek 62**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 2 – lõik 2 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid võivad seoses energiaga, mida kasutatakse avaliku teenindamise lepingu alusel sooritatavatel reisirajal või nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 kohaselt avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvate laevadega tehtavatel reisirajal, vabastada teatavad marsruudid lõike 1 kohaldamisest. Liikmesriigid teavitavad komisjoni sellistest eranditest enne nende jõustumist ja komisjon avaldab need Euroopa Liidu Teatajas. Selliseid erandeid ei kohaldata pärast 31. detsembrist 2029.

Muudatusettepanek 63**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 2 – lõik 2 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komisjon jälgib pidevalt käesoleva määruse mõju lasti ümbersuunamisele, eelkõige naaberriikide ümberlaadimissadamate kaudu. Kui komisjon tuvastab liidu sadamatele avalduva olulise negatiivse mõju, esitab ta Euroopa Parlamendile ja nõukogule seadusandlikud ettepanekud käesoleva määruse muutmiseks. Eelkõige analüüsib komisjon käesoleva määruse mõju äärepoolseimatele piirkondadele ja saartele ning esitab vajaduse korral ettepanekud käesoleva määruse kohaldamisala muutmiseks.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt h

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

h) „asendusenergiaallikad“ – pardal toodetav **taastuenergia** või kaldaäärsest elektritoitest saadav elekter;

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt h a (uus)

Komisjoni ettepanek

ha) „**tuuleenergial põhinev jõuallikas**“ või „**osaliselt tuuleenergial põhinev jõuallikas**“ – mis tahes liiki laeva liikuma panev esmane või täiendav jõuallikas, mis kasutab laeva sõitmisel saadavat tuuleenergiat;

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt i

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

i) „külastatav sadam“ – sadam, **kus laev peatub oma kaubast suure osa lastimiseks või lossimiseks või reisijate pealevõtmiseks või maale laskmiseks; ja sellest tulenevalt ei hõlma see üksnes kütuse tankimise, varude täiendamise, meeskonna vahetamise, kuivdokki mineku või laeva ja/või selle seadmete remondi eesmärgil tehtavaid peatuseid, abi vajava või merehätta sattunud laeva peatuseid sadamas, laevade vahelist reisijate või lasti üleandmist väljaspool sadamaid, üksnes ebasoodsate ilmastikutingimuste eest varjumise või vajaliku otsingu- ja päästetegevuse eesmärgil tehtavaid peatuseid sadamas ega konteinerilaevade peatuseid naabruses asuvas konteinerite ümberlaadimise sadamas;**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt m

Komisjoni ettepanek

(m) „kai ääres seisev laev“ – kai **ääres seisev laev, nagu see on määratletud määruse (EL) 2015/757 artikli 3 punktis n**;

Muudatusettepanek

m) „kai ääres seisev laev“ – **laev, mis on kindlalt kinnitatud kai äärde liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvas sadamas lasti pealevõtmiseks, lasti mahalaadimiseks, reisijate pardale minekuks ja sealt lahkumiseks või seisuajaks, sh ajal, mil laeva ei lastita ega tehta reisijatega seotud toiminguid**;

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt n

Komisjoni ettepanek

(n) „energiakasutus pardal“ – megadžaulides (MJ) väljendatud energiahulk, mida laev kasutab käitursüsteemi jaoks ja pardal olevate seadmete käitamiseks merel või kai ääres;

Muudatusettepanek

n) „energiakasutus pardal“ – megadžaulides (MJ) väljendatud energiahulk, mida laev kasutab käitursüsteemi jaoks ja pardal olevate seadmete käitamiseks merel või kai ääres **ning mille hulka ei arvata IA või IA Super jääklassi või samaväärse jääklassi laeva tehnilistest omadustest tingitud täiendavat energiat ega täiendavat energiat, mida kasutab IC, IB, IA või IA Super jääklassi või samaväärse jääklassi laev jääoludes sõitmise tõttu**;

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt q a (uus)

Komisjoni ettepanek

qa) „jääklass“ – **laevale lipuriigi pädeva asutuse või selle riigi tunnustatud organisatsiooni poolt antud tähis, mis näitab, et laev on projekteeritud navigeerimiseks merejää tingimustes**;

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt q b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

qb) „jääludes sõitmine“ – jääklassi laeva sõitmine jääserva jääval merealal;

Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt q c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

qc) „jääserv“ – vaba vee ja igasuguse merejää (kinnis- või ajujää) vaheline piiriala teatud ajahetkel;

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – punkt r

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(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;

r) „kaldaäärne elektritoide“ – süsteem, mille abil varustatakse elektriga kai ääres seisvaid laevu madal- või kõrgepingelise vahelduv- või alalisvooluga, kaasa arvatud laeval ja kaldal olevad **kinnitatud, ujuvad ja mobiilsed** seadmed, **mis** toidavad laeva peajaotuskilpi, varustades energiaga hotelli, teeninduspunkte või laadides akusid;

Muudatusettepanek 73

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõige 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

— **-13** % alates 1. jaanuarist 2035;— **-20** % alates 1. jaanuarist 2035;

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 74
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 – taane 4

Komisjoni ettepanek— **-26** % alates 1. jaanuarist 2040;*Muudatusettepanek*— **-38** % alates 1. jaanuarist 2040;

Muudatusettepanek 75
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 – taane 5

Komisjoni ettepanek— **-59** % alates 1. jaanuarist 2045;*Muudatusettepanek*— **-64** % alates 1. jaanuarist 2045;

Muudatusettepanek 76
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 – taane 6

Komisjoni ettepanek— **-75** % alates 1. jaanuarist 2050.*Muudatusettepanek*— **-80** % alates 1. jaanuarist 2050.

Muudatusettepanek 77
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 2 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

[* 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.]

Muudatusettepanek

[* Kontrollväärtus, mis arvutatakse seadusandliku menetluse hilisemas etapis, vastab **liidu** 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.]

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 78

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

3. Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukus arvutatakse kasvuhoonegaaside heite kogusena energiaühiku kohta vastavalt I lisas sätestatud metoodikale. **Jääklassi laevade suhtes kohaldatakse paranduskoefitsienti, mille tulemusel arvatakse maha jääoludes sõitmisest tingitud suurem kütusetarbimine.**

Muudatusettepanek 79

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Heitekoefitsientide arvutamise aluseks on käesoleva määruse II lisas sätestatud vaikeväärtused. Kui on olemas tegelikud väärtused, mida on tõendatud sertifitseerimise või heitkoguste otsese mõõtmisega, võib kasutada neid tegelikke väärtusi.

Muudatusettepanek 80

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks, et lisada võimalike uute energiaallikatega seotud kogu olelusringi hõlmavaid heitekoefitsiente, kohandada olemasolevaid heitekoefitsiente, et tagada kooskõla tulevaste rahvusvaheliste standardite või liidu õigusaktidega energeetika valdkonnas, **ning tagada, et need on parimate kättesaadavate teaduslike ja tehniliste teadmiste kohaselt kütuse olelusringi kõigis etappides tegelike heitkoguste suhtes võimalikult representatiivsed.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 81**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 4 – lõige 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Sadamavaldatakse, terminalikäitajate, laevaomanike, laevakäitajate, kütusetarnijate ja muude asjaomaste sidusrühmade vahel korraldatakse konsultatsioone, et tagada koostöös seoses üksikutes sadamates kavandatud ja kasutuselevõetud alternatiivkütuste tarnimisega ning neid sadamaid külastavate laevadelt oodatava nõudlusega.

Muudatusettepanek 82**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 4a**Muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamine**

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, tuginedes vajaduse korral direktiiviga XXXX [taastuvenergia direktiiv] kehtestatud arvestusühikute vahetamise mehhanismile, et tagada muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kättesaadavus nende territooriumil asuvates sadamates.

2. Alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2034 kasutatakse I lisa valemi 1 nimetajas kordajat „2“ pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse arvutamiseks, et premeerida ettevõtjaid muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise eest.

3. Alates 1. jaanuarist 2030 peab vähemalt 2 % aasta keskmisest laeva pardal kasutatavast energiast tulema artikli 9 lõike 1 punktile b vastavate muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamisest.

4. Kuni 31. detsembrini 2034 ei kohaldata lõiget 3 ettevõtjate ja nende tütarettevõtjate suhtes, kes käitavad kõige rohkem kolme artikli 2 lõikes 1 sätestatud kohaldamisalasse kuuluvat laeva.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5. Hiljemalt aastaks 2028 hindab komisjon lõikes 3 sätestatud kohustust, et seda kohandada, kui

- on tõsiseid probleeme seoses muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste tootmisvõimsuse, kättesaadavuse või hinnaga või
- muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kulud on oluliselt vähenenud ja nende kättesaadavus on geograafiliselt ulatuslik ning liidu kliimaeesmärkide saavutamiseks on vaja suurendada alamkvote.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sellise hindamise kriteeriumid ning kohandada artikli 4a lõikes 3 ja V lisas sätestatud kohustusi, kui seda lõike 5 kohase hindamise alusel vajalikuks peetakse.

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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.

1. Alates 1. jaanuarist 2030 ühendatakse **määruse XXXX-XXX (alternatiivkütuste taristu määrus) artikliga 9 hõlmatud** külastatavas sadamas kai ääres seisev laev kaldaäärse elektritoitega ja seda kasutatakse kai ääres seismise ajal kõikide **elektrienergiavajaduste** rahuldamiseks. **Kui TEN-T-väline sadam on vabatahtlikult paigaldanud kaldaäärse elektritoite, peavad seda sadamat külastavad laevad, mille pardal on kaldaäärse elektritoitega ühilduvad seadmed, ühendama end kaldaäärse elektritoitega, kui need on külastatava kai ääres olemas.**

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 3 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

b) mis kasutavad heiteta tehnoloogiat, nagu on sätestatud III lisas, **tingimusel et sellega saavutatakse pidevalt heitkoguste sama suur vähenemine kui oleks saavutatud kaldaäärse elektritoite süsteemi kasutamisega;**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 85**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 5 – lõige 3 – punkt d***Komisjoni ettepanek*

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

Muudatusettepanek

- d) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna sadamas ei ole ühenduspunkte, **sealhulgas (ajutise) võrguvõimsuse puudumise tõttu, sealhulgas kai ääres seisvate laevade (hooaja) tippvõimsuse nõudluse tõttu;**

Muudatusettepanek 86**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 5 – lõige 3 – punkt e***Komisjoni ettepanek*

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

Muudatusettepanek

- e) mida ei saa ühendada kaldaäärse elektritoitega, kuna sadamas paiknev kaldarajatis ei ühildu pardal olevate kaldaäärse elektritoitega ühendamise seadmetega, **tingimusel et pardal oleval kaldaäärse elektritoitega ühendamise seadmed on sertifitseeritud vastavalt määruse XXXX-XXX (alternatiivkiutuste taristu määrus) II lisas sätestatud standarditele merelaevade kaldaäärse elektritoitega ühendamise süsteemide kohta;**

Muudatusettepanek 87**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 5 – lõige 3 a (uus)***Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek*

- 3a. Laevakäitajad teavitavad eelnevalt sadamaid, mida nad plaanivad külastada, oma kavatsusest ühendada laev kaldaäärse elektritoitega või oma kavatsusest kasutada käesoleva määruse III lisas määratletud heiteta tehnoloogiat. Vajaduse korral märgivad laevakäitajad ära ka elektrikoguse, mida nad selle külastuse ajal eeldatavasti vajavad, ning teavitavad pardal olevatest elektriseadmetest.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 88
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

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 tehnoloogiaid võib pidada teaduse ja tehnika arengu valguses samaväärseks kõnealuses lisas loetletud tehnoloogiatega.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 89
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

5. Külastatava sadama pidaja **või vajaduse korral terminali käitaja või pädev asutus** otsustab, kas lõikes 3 sätestatud erandeid kohaldatakse, ning annab välja sertifikaadi või keeldub selle väljastamisest kooskõlas IV lisas sätestatud nõuetega.

Muudatusettepanek 90
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

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.**

Muudatusettepanek

välja jäetud

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 91
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 7 a (uus)

*Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek*

7a. Sadamavaldajate, terminalikäitajate, laevaomanike, laevakäitajate, kaldaäärse elektritoite pakkujate, võrguettevõtjate ja muude asjaomaste sidusrühmade vahel korraldatakse konsultatsioone, et tagada koostöö seoses üksikutes sadamates kavandatud ja kasutuselevõetud kaldaäärse elektritoite taristuga ning neid sadamaid külastavatelt laevadelt oodatava nõudlusega.

Muudatusettepanek 92
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõige 4

*Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek*

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.

4. Ettevõtjad koguvad, säilitavad, koostavad, analüüsivad ja dokumenteerivad seireandmeid, sealhulgas kasutatud eeldusi, võrdlusaluseid, heitekoefitsiente ja tegevusandmeid, **ning muud käesoleva määruse järgimiseks vajalikku teavet** läbipaistval ja nõuetekohasel viisil, mis võimaldab tõendajal määrata kindlaks laeva pardal kasutatud energia kasvuhoonegaaside heitemahukust.

Muudatusettepanek 93
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 3 – punkt e

*Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek*

(e) pardal laevajuhtimise ajal ja kai ääres kasutatava(te) energiaallika(te) kirjeldus, mis vastab artiklites 4 ja 5 sätestatud nõuetele;

e) pardal laevajuhtimise ajal ja kai ääres kasutatava(te) energiaallika(te) kirjeldus, mis vastab artiklites 4 ja 5 **ning lisas I ja III** sätestatud nõuetele;

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 94

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 3 – punkt k

Komisjoni ettepanek

(k) andmelünkade täitmiseks kasutatavate asendusandmete kindlaksmääramise meetodi kirjeldus;

Muudatusettepanek

k) andmelünkade täitmiseks **või andmevigade tuvastamiseks ja parandamiseks** kasutatavate asendusandmete kindlaksmääramise meetodi kirjeldus;

Muudatusettepanek 95

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Kui laeva jääklassi tõttu vajalik lisaenergia tuleb laeva pardal kasutatava energia arvutamisel välja jätta, peab seirekava sisaldama ka järgmist:

a) teave laeva jääklassi kohta;

b) kogu reisi jooksul läbitud vahemaa jälgimise korra kirjeldus; ning

c) jääoludes sõitmisel jääoludes sõitmise kuupäev ja kellaaeg, kütusekulu ning asendusenergiaallikatest või III lisas määratletud heitevabast tehnoloogiast saadav energia jääoludes sõitmisel.

Muudatusettepanek 96

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

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, **parandada või ajakohastada.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 97

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

2. Ettevõtja muudab seirekava järgmistel juhtudel:

Muudatusettepanek

2. Ettevõtja muudab seirekava **põhjemdamatu viivituse** järgmistel juhtudel:

Muudatusettepanek 98

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – punkt e a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ea) kui andmeliinkade vältimise ja andmevigade tuvastamise meetodid on osutunud andmete kindluse ja läbipaistvuse tagamisel ebapiisavaks.

Muudatusettepanek 99

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 100

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

3. Ettevõtjatel on õigus kalduda kõrvale „paagist pardani“ (tank-to-wake) heitekoefitsientide puhul kehtestatud vaikeväärtustest, tingimusel et tegelikud väärtused tõendatakse heitkoguste otsese mõõtmisega **kooskõlas kehtivate sertifitseerimis- ja tõendamiskavadega, mis on sätestatud direktiivis (EL) 2018/2001 ja direktiivis (EL) XXXX/XXXX (gaasidirektiiv)**. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades heitkoguste otsese mõõtmise eeskirjad.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 101
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 9a**Muude kütuste sertifitseerimine**

1. Ettevõtjatel on õigus kalduda kõrvale „allikast paagini“ (well-to-tank) heitekoefitsientide puhul kehtestatud vaikeväärtustest kõigi muude kütuste puhul, tingimusel et tegelikud väärtused määratakse kindlaks sertifitseerimise või heitkoguste otsese mõõtmisega.
2. Ettevõtjatel on õigus kalduda kõrvale „paagist pardani“ (tank-to-wake) heitekoefitsientide puhul kehtestatud vaikeväärtustest kõigi muude kütuste puhul, tingimusel et tegelikud väärtused tõendatakse heitkoguste otsese mõõtmisega.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades eeskirjad tegelike „allikast paagini“ heitkoguste sertifitseerimiseks ja heitkoguste otsese mõõtmise eeskirjad.

Muudatusettepanek 102
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 10 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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.

1. Tõendaja hindab seirekava vastavust artiklites 6–9 sätestatud nõuetele. Kui tõendaja hinnangus tuvastatakse mittevastavusi kõnealustele nõuetele, vaatab asjaomane ettevõtja seirekava **põhjendamatu viivituse** 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.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 103**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 10 – lõige 3***Komisjoni ettepanek*

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.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 104**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 11 – lõige 2 – punkt d***Komisjoni ettepanek*

(d) kaldaäärse elektritoite kasutamise või artikli 5 lõike 5 kohaselt sertifitseeritud erandite olemasoluga.

Muudatusettepanek

d) kaldaäärse elektritoite kasutamise või artikli **5 lõikes 3 loetletud ja artikli 5** lõike 5 kohaselt sertifitseeritud erandite olemasoluga.

Muudatusettepanek 105**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 11 – lõige 3 – punkt d***Komisjoni ettepanek*

(d) asjaomased laevadokumendid on täielikud ja järjepidevad.

Muudatusettepanek

d) asjaomased laevadokumendid on täielikud, **läbipaistvad** ja järjepidevad.

Muudatusettepanek 106**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 12 – lõige 1***Komisjoni ettepanek*

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.

Muudatusettepanek

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. **Kui leitakse olulisi lahknevusi, mis võiksid kahjustada käesoleva määruse eesmärkide saavutamist**, teeb tõendaja täiendavaid analüüse.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 107

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Tõendaja akrediteerib käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate tegevuste jaoks riiklik akrediteerimisasutus vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008.

Muudatusettepanek

1. Tõendaja akrediteerib käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate tegevuste jaoks riiklik akrediteerimisasutus vastavalt määrusele (EÜ) nr 765/2008. **Riiklik akrediteerimisasutus esitab komisjonile korrapäraselt akrediteeritud tõendajate nimekirja koos kõigi asjakohaste kontaktandmetega.**

Muudatusettepanek 108

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Riiklikud akrediteerimisasutused tagavad, et tõendaja

- a) omab laevandusalaseid teadmisi;**
- b) omab igal ajal märkimisväärset tehnilist ja abipersonali, mis vastab tema kontrollitavate laevade arvule;**
- c) suudab vastavalt vajadusele määrata igale töökohale vahendid ja töötajad, mis vastavad käesoleva määruse V peatükis loetletud mitmesugustele ülesannetele.**

Muudatusettepanek 109

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 13 – lõige 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1b. Võimalike huvide konfliktide välistamiseks ei sõltu tõendaja oma tulude osas olulisel määral ühest ettevõtjast.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 110**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 13 – lõige 3***Komisjoni ettepanek*

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.

Muudatusettepanek

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades tõendajate akrediteerimise jaoks lisameetodeid ja -kriteeriume **ning muid reegleid, et tagada tõendajate sõltumatus ja erapooletus**. Nendes delegeeritud õigusaktides täpsustatud meetodid põhinevad artiklites 10 ja 11 sätestatud tõendamispõhimõtetel ning asjaomastel rahvusvaheliselt heakskiidetud standarditel.

Muudatusettepanek 111**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 14 – lõige 1 – punkt c***Komisjoni ettepanek*

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

Muudatusettepanek

c) iga kai ääres seismisel ja merel tarbitud kütuseliigi **kogus, sealhulgas kai ääres navigeerimiseks võetud elektrienergia** kogus;

Muudatusettepanek 112**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 14 – lõige 1 – punkt d***Komisjoni ettepanek*

(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;

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 113**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 14 – lõige 1 – punkt e***Komisjoni ettepanek*

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

Muudatusettepanek

e) kai ääres seismisel ja merel iga asenduseenergiaallikast toodetud kütuseliigi kogus, **sealhulgas kütused, elekter ning tuule- ja päikeseenergia**.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 114

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 14 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Kui laeva jääklassist tulenevat lisaenergiat ei loeta laeva pardal kasutatava energia hulka, peab seirekava sisaldama järgmist:

- a) laeva jääklass;
- b) jääoludes sõitmise kuupäev ja kellaaeg;
- c) jääoludes sõitmisel tarbitud iga kütuseliigi kogus;
- d) jääoludes sõitmisel tarbitud iga asendusenergiaallikast toodetud kütuseliigi kogus;
- e) jääoludes sõitmisel läbitud vahemaa;
- f) reisi ajal läbitud vahemaa;
- g) merel tarbitud iga kütuseliigi kogus ja
- h) merel iga asendusenergiaallikast toodetud kütuseliigi kogus.

Muudatusettepanek 115

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 14 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

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

Muudatusettepanek 116

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 15 – lõige 2 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ca) koondab artikli 14 lõike 3 kohaselt esitatud teabe ja esitab selle liikmesriigi pädevale asutusele.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 117**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 15 – lõige 2 – punkt d**

Komisjoni ettepanek

*Muudatusettepanek**(d) artikli 20 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvisumma.**välja jäetud***Muudatusettepanek 118****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 15 – lõige 3a (uus)**

Komisjoni ettepanek

*Muudatusettepanek**3a. Tõendaja esitatud teabe põhjal arvutab liikmesriigi pädev asutus artikli 20 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvisumma ning teatab sellest ettevõtjale.***Muudatusettepanek 119****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 15 – lõige 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

*Muudatusettepanek**4a. Laevandusettevõtjale määratud haldav asutus on*

- a) liikmesriigis registreeritud laevandusettevõtja puhul liikmesriik, kus laevandusettevõtja on registreeritud;*
- b) liikmesriigis registreerimata laevandusettevõtja puhul liikmesriik, kus kõnealusel laevandusettevõtjal on viimase kahe seireaasta jooksul olnud suurim hinnanguline arv sadamakülastusi seoses reisidega, mis kuuluvad artiklis 2 sätestatud kohaldamisalasse;*
- c) laevandusettevõtja puhul, mis ei ole liikmesriigis registreeritud ega ole eelnend kahel seireaastal teinud ühtegi artiklis 2 sätestatud kohaldamisalasse kuuluvat reisi, on haldavaks asutuseks liikmesriik, kust laevandusettevõtja alustas artiklis 2 sätestatud kohaldamisalasse kuuluvat esimest reisi;*

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 120**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 16 – lõige 1***Komisjoni ettepanek*

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 paindlikkuse mehhanismide kasutamise kohta. See on kättesaadav ettevõtjatele, tõendajatele, pädevatele asutustele ja komisjonile.

Muudatusettepanek

1. Komisjon töötab välja elektroonilise nõuetele vastavuse andmebaasi, **mis integreeritakse määruse (EL) 2015/757 kohaselt loodud süsteemi THETIS-MRV**, ning tagab selle toimimise ja ajakohastamise, et jälgida artiklite 4 ja 5 järgimist. Nõuetele vastavuse andmebaasi eesmärk on pidada arvestust laevade nõuetele vastavuse bilansi, **artikli 5 lõikes 3 sätestatud erandite kasutamise** ning artiklites 17 ja 18 sätestatud paindlikkuse mehhanismide kasutamise **ja artikli 20 kohaselt määratud karistuste** kohta. See on kättesaadav ettevõtjatele, tõendajatele, pädevatele asutustele ja komisjonile.

Muudatusettepanek 121**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 16 – lõige 1 a (uus)***Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek*

1a. Ettevõtjatel on lubatud kanda üle nõuetele vastavuse ülejääki täielikult taastuvenergial (nt tuule- või päikese-energia) töötavalt laevadelt, mille suhtes ei kohaldata käesolevat määrust, kui neid laevu ei kasutata üksnes vaba aja veetmiseks.

Muudatusettepanek 122**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 16 – lõige 3***Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek*

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.

3. Ettevõtja kannab nõuetele vastavuse andmebaasi iga aasta 30. aprilliks iga oma laeva kohta artikli 15 lõikes 2 osutatud teabe, mille on kindlaks teinud **ja arvutanud** tõendaja, **artiklites 17 ja 18 sätestatud paindlikkuse mehhanismide kasutamise, artikli 5 lõike 3 alusel kohaldatud iga-aastased erandid, kui neid on**, koos teabega, mis võimaldab identifitseerida laeva, ettevõtja ja hindamise teinud tõendaja isiku.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 123**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 17 – lõige 1***Komisjoni ettepanek*

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 nõuetele vastavuse andmebaasis. Ettevõtja ei tohi pärast FuelEU vastavussertifikaadi väljaandmist nõuetele vastavuse ülejääki enam üle kanda.

Muudatusettepanek

1. Kui laeval tekib **artikli 15 lõikes 2 osutatud teabest lähtuvalt** aruandeperioodil nõuetele vastavuse ülejääk **seoses kasvuhoonegaaside heitemahukuse või muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise kvoodiga, millele on osutatud vastavalt artikli 4 lõikes 2 ja artikli 4a lõikes 3**, võib ettevõtja selle kanda sama laeva vastavusbilanssi järgmiseks aruandeperioodiks. Pärast tõendaja heakskiitu registreerib ettevõtja nõuetele vastavuse ülejäägi ülekandmise järgmisele aruandeperioodile nõuetele vastavuse andmebaasis. Ettevõtja ei tohi pärast FuelEU vastavussertifikaadi väljaandmist nõuetele vastavuse ülejääki enam üle kanda. **Järgmise aruandeperioodi kasutamata nõuetele vastavuse ülejääk kehtib kolm aastat.**

Muudatusettepanek 124**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 18 – lõige 1***Komisjoni ettepanek*

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.

Muudatusettepanek

1. Kahe või enama laeva vastavusbilansse **seoses kasvuhoonegaaside heitemahukuse ja muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise kvoodiga, millele on osutatud vastavalt artikli 4 lõikes 2 ja artikli 4a lõikes 3**, mida tõendab sama tõendaja, võib **artiklite 4 ja 4a** nõuete täitmiseks ühendada. Laeva vastavusbilanssi ei või sama aruandeperioodi jooksul lisada rohkem kui ühte kogumisse.

Muudatusettepanek 125**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 20 – lõige 1***Komisjoni ettepanek*

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

Muudatusettepanek

1. Kui aruandeperioodile järgneva aasta 1. mail on laeval nõuetele vastavuse puudujääk, peab ettevõtja maksma **heastava** trahvi. **Liikmesriigi pädev asutus** arvutab **tõendaja esitatud teabe alusel** trahvisumma V lisas esitatud **valemite** alusel **seoses kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärade ja, kui see on kohaldatav, muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise kvoodiga, millele on osutatud vastavalt artikli 4 lõikes 2 ja artikli 4a lõikes 3.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 126

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 20 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

2. Ettevõtja maksab trahvi iga nõutele mittevastava sadamakülastuse eest. **Liikmesriigi pädev asutus arvutab** tõendaja **esitatud teabe alusel** trahvisumma, korrutades 250 euro suuruse summa **2022. aasta hindades** laeva pardale paigaldatud energiaseadme võimsusega megavattides ja kai ääres seistud täistundide arvuga. **Selle arvutamisel hinnatakse, et kaldaäärse elektritoitega ühendamiseks on vaja kaks tundi ja see aeg lahutatakse vaikumisi kai ääres seistud täistundide arvust, et võtta arvesse kaldaäärse elektritoitega ühendamiseks vajalikku aega.**

Muudatusettepanek 127

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 20 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

3a. Ettevõtja haldav riik tagab, et ettevõtja iga laeva puhul, millel on aruandeaasta 1. juunil nõutele vastavuse puudujääke, tasub ettevõtja pärast pädeva asutuse poolset võimalikku kinnitust aruandeaasta 30. juuniks summa, mis on võrdne V lisa B osas esitatud valemite kohaldamisest tuleneva karistusega.

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 128

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 20 – lõige 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

3b. Kui ettevõtja sõlmib kommertskäitajaga lepingu, milles täpsustatakse, et kõnealune käitaja vastutab kütuse ostmise ja laeva käitamise eest, määravad ettevõtja ja kõnealune käitaja lepingulise kokkuleppega kindlaks, et viimane vastutab käesolevas artiklis osutatud karistustest tulenevate kulude tasumise eest. Käesoleva lõike kohaldamisel tähendab laeva käitamine veetava lasti, teekonna, marsruudi ja/või laeva kiiruse kindlaksmääramist.

Muudatusettepanek

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 129
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 20 – lõige 3 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3c. Kui ettevõtja või kommertskäitaja sõlmib kütusetarnijaga lepingu, mille kohaselt viimane vastutab konkreetsete kütuste tarnimise eest, sisaldab leping sätteid, millega nähakse ette kütusetarnija kohustus maksta ettevõtjale või kommertskäitajale hüvitist käesolevas artiklis osutatud karistuste eest, kui kütuseid ei tarnita kokkulepitud tingimustel. Käesoleva lõike kohaldamisel peavad nimetatud lepingute alusel tarnitavad kütused vastama artikli 9 lõike 1 punkti b sätetele.

Muudatusettepanek 130
Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 20 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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.**

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 **niipea, kui energiakulude areng kahjustab kehtestatud karistuste hoiatavat mõju. Mis puudutab käesoleva artikli lõikes 1 osutatud valemit, peab sellest tulenev trahv olema suurem selle taastuvkütuse ja vähese CO₂ heitega kütuse kogusest ja kuludest, mida laevad oleksid kasutanud, kui nad oleksid käesoleva määruse nõudeid täitnud.**

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 131

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 21 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Artikli 20 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvid määratakse selleks, et toetada ühisprojekte, mille eesmärk on taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kiire kasutuselevõtt merendussektoris. Trahvide alusel kogutud vahenditest rahastatavad projektid soodustavad suurema koguse taastuvkütuste ja vähese CO₂ 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.

Muudatusettepanek

1. Artikli 20 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvid määratakse selleks, et toetada ühisprojekte, mille eesmärk on taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kiire kasutuselevõtt merendussektoris. Trahvide alusel kogutud vahenditest rahastatavad projektid soodustavad suurema koguse taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste tootmist **merendussektori jaoks**, hõlbustavad sobivate punkerdamisrajatiste või elektrivõrguühenduste ehitamist sadamates **või vajaduse korral tekiehitiste kohandamist** ning toetavad kõige uuenduslikumate Euroopa tehnoloogiate väljatöötamist, katsetamist ja kasutuselevõttu laevastikus, et saavutada heite märkimisväärne vähendamine.

Muudatusettepanek 132

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 21 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

2. Lõikes 1 osutatud trahvidest saadud tulud **eraldatakse** direktiivi 2003/87/EÜ **artiklis 3gab osutatud ookeanifondile**. **Need tulud on ette nähtud merendussektorile ja aitavad kaasa selle CO₂ heite vähendamisele**. Need tulud moodustavad sihtotstarbelise välistulu vastavalt finantsmääruse artikli 21 lõikele 5 ja neid rakendatakse vastavalt **ookeanifondi** suhtes kohaldatavatele eeskirjadele.

Muudatusettepanek 133

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 24 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

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

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 134**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 26 – lõige 2***Komisjoni ettepanek*

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].

Muudatusettepanek

2. Artikli 4 lõikes **4**, **artikli 4a lõikes** 6, artikli 5 lõikes 4, artikli 9 lõikes 3, artikli **9a 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].

Muudatusettepanek 135**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 26 – lõige 3***Komisjoni ettepanek*

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.

Muudatusettepanek

3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artikli **4 lõikes 4**, **artikli 4a lõikes 6**, artikli 5 lõikes 4, artikli 9 lõikes 3, artikli **9a 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.

Muudatusettepanek 136**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 26 – lõige 6***Komisjoni ettepanek*

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.

Muudatusettepanek

6. Artikli **4 lõike 4**, **artikli 4a lõike 6**, artikli 5 lõike 4, artikli 9 lõike 3, artikli **9a 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 **vastuväidet** või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita **vastuväidet**. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 137

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 28 – lõige - 1 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-1. Komisjon koostab 1. jaanuariks 2024 aruande käesoleva määruse sotsiaalse mõju kohta. See aruanne sisaldab prognoosi käesoleva määruse mõju kohta tööhõive- ja koolitusvajadustele aastani 2030 ja aastani 2050.

Muudatusettepanek 138

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 28 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Komisjon esitab **Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. jaanuariks 2030** aruande käesoleva määruse toimimise ning meretranspordi taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste tehnoloogia ja turu arengu ning selle liidu merendussektorile avalduva mõju hindamise tulemuste kohta. Komisjon kaalub järgmisi võimalikke muudatusi:

1. Komisjon esitab **1. jaanuariks 2027** ja **seejärel iga viie aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule** aruande käesoleva määruse toimimise ning meretranspordi taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste tehnoloogia ja turu arengu ning selle liidu merendussektorile avalduva mõju hindamise tulemuste kohta. **Aruandes pööratakse erilist tähelepanu käesoleva määruse panusele liidu üldiste ja sektoripõhiste kliimaeesmärkide saavutamisse, nagu on määratletud Euroopa kliimamääruses, ning liidu taastuenergia ja energiatõhususe eesmärkide saavutamisse. Samuti hinnatakse aruandes käesoleva määruse mõju ühtse turu toimimisele, merendussektori konkurentsivõimele, kaubaveohindadele ning kasvuhoonegaaside heite ja äritegevuse ülekandumise ulatusele. Samal ajal hindab komisjon ka käesoleva määruse mõju ülemaailmsele kasvuhoonegaaside heite vähendamisele transpordisektoris ning ülemaailmsete ja piirkondlike kaubavoogude arengule.** Komisjon kaalub järgmisi võimalikke muudatusi:

Muudatusettepanek 139

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 28 – lõige 1 – punkt a a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

aa) käesoleva määruse kohaldamisala seoses järgmisega:

- artikli 2 lõikes 1 osutatud kogumahutavuse künnise langetamine 400 tonnile;
- artikli 2 punktis c osutatud kolmandatesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate laevade poolt kasutatud energia osakaalu suurendamine;

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 140**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 – punkt a b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ab) – II lisas esitatud vaikeväärtused, tuginedes kõige täpsematele kättesaadavatele teaduslikele teadmistele ja tõenditele;

Muudatusettepanek 141**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 – punkt a c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ac) – käesoleva määrusega hõlmatud saasteainete loetelu, eelkõige võimalus lisada musta süsiniku heitkogused;

Muudatusettepanek 142**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

b) *laevatüüpid*, mille suhtes kohaldatakse artikli 5 lõiget 1, *laiendamine*;

Muudatusettepanek 143**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 – punkt c a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ca) I lisas sätestatud meetoodika.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 144**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Selleks et tagada eesmärgipõhine ja tehnoloogianeutraalne lähenemisviis, tuleks käesolev määrus läbi vaadata ja vajaduse korral seda muuta, kuna uued kasvuhoonegaaside vähendamise tehnoloogiad, nagu CO₂ kogumine pardal, uued taastuvkiütused ja vähese CO₂ heitega kiütused ning uued käitusmeetodid, nagu tuulemootorid, muutuvad tehniliselt ja majanduslikult küpseks. Komisjon hindab pidevalt erinevate kasvuhoonegaaside heite vähendamise tehnoloogiate küpsust ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule selle kohta esimese ülevaate 1. jaanuariks 2027.

Muudatusettepanek 145**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1b. Komisjon jälgib pidevalt liidu laevandusettevõtjatele kättesaadavaks tehtud alternatiivkiütuste kogust ning esitab oma järeldused Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. jaanuariks 2027 ning seejärel iga viie aasta tagant kuni 2050. aastani. Kui nende kiütuste tarnimine ei vasta laevandusettevõtjate nõudlusele, mis on vajalik käesolevas määruses sätestatud kohustuste täitmiseks, peaks komisjon tegema ettepaneku meetmete kohta, millega tagada, et liidu laevakütuse tarnijad teevad liidu sadamaid külastavatele laevandusettevõtjatele kättesaadavaks piisavas koguses alternatiivkiütuseid.

Muudatusettepanek 146**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1c. Kui Rahvusvaheline Mereorganisatsioon võtab vastu käesoleva määruse tasemele vastavad ülemaailmsed kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärad, teeb komisjon ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks, et tagada täielik kooskõla rahvusvahelise kokkuleppega.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 147**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1d. Komisjon esitab 1. jaanuariks 2027 ja igal viiendal aastal kuni 2050. aastani Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande õigusaktide paketi „Eesmärk 55“^(1a) makromajandusliku koondmõju põhjaliku hindamise tulemuste kohta. Aruandes keskendutakse sellele, milline mõju avaldub liidu konkurentsivõimele, töökohtade loomisele, kaubaveohindadele, kodumajapidamiste ostujõule ja kasvuhooonegaaside heite ülekandumise ulatusele.

^(1a) Komisjoni 14. juuli 2021. aasta teatis (COM(2021) 0550).

Muudatusettepanek 148**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28 – lõige 1 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1e. Komisjon kaalub käesoleva määruse võimalikku muutmist, eesmärgiga saavutada õigusnormide lihtsustamine. Komisjon ja pädevad asutused kohanduvad pidevalt halduskorra parimate tavade ja võtavad kõik meetmed, et käesoleva määruse täitmise tagamist lihtsustada, viies seejuures laevaomanike, käitajate, sadamate ja tõendajate halduskoormuse miinimumini.

Muudatusettepanek 149**Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 28a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 28a**Kompenseeriv regulatiivse koormuse vähendamine**

Kooskõlas oma teatisega põhimõtte „üks sisse, üks välja“ kohta esitab komisjon 1. jaanuariks 2024 ettepanekud käesoleva määrusega kehtestatud regulatiivse koormuse kompenseerimiseks, muutes või tühistades muude liidu õigusaktide sätteid, mis tekitavad merendussektorile regulatiivset koormust.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 150
Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – valem 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 151
Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – tabel 1 – rida 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

n fuel	Aruandeperioodil laevale tarnitud kütuste arv
---------------	--

Muudatusettepanek 152
Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – tabel 1 – rida 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

MULTi	Muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuse suhtes kohaldatav kordaja
--------------	--

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 153**Ettepanek võtta vastu määrus****I lisa – tabel 1 – rida 19 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Mi, j A

Põletusseadmes j oksüdeeritud konkreetse kütuse i kohandatud mass [kütuse g] jääklassi IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jääklassi ^(1a) laeva puhul jääoludes sõitmise tõttu ning jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva tehniliste omaduste tõttu. Kohandatud massi Mi, j A kasutatakse vajaduse korral valemis 1 massi Mi, j asemel.

^(1a) Lisateavet jääklasside vahelise vastavuse kohta vt HELCOMi soovitusel 25/7: <http://www.helcom.fi>.

Muudatusettepanek 154**Ettepanek võtta vastu määrus****I lisa – lõik 4 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Fossiilkütuste puhul kasutatakse II lisa esitatud vaikeväärtusi.

Muudatusettepanek

Fossiilkütuste puhul kasutatakse II lisa esitatud vaikeväärtusi, **välja arvatud juhul, kui sertifitseerimise või heitkoguste otsese mõõtmisega on võimalik saada tegelikud väärtused.**

Muudatusettepanek 155**Ettepanek võtta vastu määrus****I lisa – lõik 4 – alalõik 1 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

Käesoleva määruse kohaldamisel võetakse valemi 1 lugejas oleva liikme $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ k väärtuseks null.

Muudatusettepanek

Käesoleva määruse kohaldamisel võetakse valemi 1 lugejas oleva liikme $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ k väärtuseks null.

Mõiste MULT väärtuseks valemi 1 nimetajas määratakse kooskõlas artikli 9 lõike 1 punktiga b artikli 4a lõikes 2 osutatud muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuse kordaja väärtus. Kõigi muude kütuste puhul määratakse kordajaks üks.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 156
Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 5

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Kütuse mass $[M_i]$ määratakse kindlaks, kasutades kogust, millest teatatakse kooskõlas määruse (EL) 2015/757 kohase aruandlusraamistikuga käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate reiside puhul, võttes aluseks ettevõtja valitud seiremeetodi. **Jääklassi IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva puhul võib kütuse massi $[M_i]$ asemel kasutada kütuse kohandatud massi $[M_{iA}]$. Kohandatud mass $[M_{iA}]$ on määratletud Va lisas.**

Muudatusettepanek 157
Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – lõik 12

Komisjoni ettepanek

Kooskõlas artiklis 6 osutatud nõuetele vastavuse kavaga ja tõendaja hinnangul võib kasutada muid meetodeid, nagu vahetu CO_{2eq} mõõtmine **või laborikatsed**, kui see suurendab arvutamise üldist täpsust.

Muudatusettepanek

Kooskõlas artiklis 6 osutatud nõuetele vastavuse kavaga ja tõendaja hinnangul võib kasutada muid meetodeid, nagu vahetu CO_{2eq} mõõtmine, kui see suurendab arvutamise üldist täpsust.

Muudatusettepanek 158
Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – tabel

Komisjoni ettepanek

Kütuseklass	WtT	TtW
Fossiilkütus	Vaikeväärtusi kasutatakse vastavalt käesoleva määruse tabelile 1	Kütuste jaoks, mille kohta selline koefitsient on esitatud, kasutatakse seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse (MRV-määruse) CO_2 koefitsiente Kõigi muude heitekoefitsientide puhul võib kasutada käesoleva määruse tabelis 1 esitatud vaikeväärtusi; teise võimalusena: sertifitseeritud väärtusi, mis saadakse laborikatsete või otsese heitkoguste mõõtmise teel

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Kütuseklass	WtT	TtW
Säästvad taastuvkütused (Vedelad biokütused, gaasilised biokütused, e-kütused)	Taastuenergia direktiivis (RED II) toodud CO _{2eq} väärtusi (põlemist arvestamata) võib kasutada kõigi kütuste puhul, mille tootmisviisid on nimetatud selles direktiivis; teise võimalusena: võib kasutada taastuenergia direktiivis (RED II) heakskiidetud sertifitseerimissüsteemi	Võib kasutada heitekoefitsientide vaikeväärtusi vastavalt käesoleva määruse tabelile 1; teise võimalusena: sertifitseeritud väärtusi, mis on saadud laborikatsete või otseste heitkoguste mõõtmise teel.
Muu (sealhulgas elekter)	Taastuenergia direktiivis (RED II) toodud CO _{2eq} väärtusi (põlemist arvestamata) võib kasutada kõigi kütuste puhul, mille tootmisviisid on nimetatud selles direktiivis; teise võimalusena: võib kasutada taastuenergia direktiivis (RED II) heakskiidetud sertifitseerimissüsteemi	Võib kasutada heitekoefitsientide vaikeväärtusi vastavalt käesoleva määruse tabelile 1; teise võimalusena: sertifitseeritud väärtusi, mis on saadud laborikatsete või otseste heitkoguste mõõtmise teel.

Muudatusettepanek

Kütuseklass	WtT	TtW
Fossiilkütus	Vaikeväärtusi kasutatakse vastavalt käesoleva määruse tabelile 1, välja arvatud juhul, kui sertifitseerimise või heitkoguste otseste mõõtmisega on võimalik saada tegelikud väärtused	Kütuste jaoks, mille kohta selline koefitsient on esitatud, kasutatakse seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse (MRV-määruse) CO ₂ koefitsiente Kõigi muude heitekoefitsientide puhul võib kasutada käesoleva määruse tabelis 1 esitatud vaikeväärtusi; teise võimalusena: sertifitseeritud väärtusi, mis on saadud heitkoguste otseste mõõtmise teel
Säästvad taastuvkütused (Vedelad biokütused, gaasilised biokütused, e-kütused)	Taastuenergia direktiivis (RED II) toodud CO _{2eq} väärtusi (põlemist arvestamata) võib kasutada kõigi kütuste puhul, mille tootmisviisid on nimetatud selles direktiivis; teise võimalusena: võib kasutada taastuenergia direktiivis (RED II) heakskiidetud sertifitseerimissüsteemi või heitkoguste otsest mõõtmist	Võib kasutada heitekoefitsientide vaikeväärtusi vastavalt käesoleva määruse tabelile 1; teise võimalusena: sertifitseeritud väärtusi, mis on saadud heitkoguste otseste mõõtmise teel.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Kütuseklass	WtT	TtW
Muu (sealhulgas elekter)	Taastuenergia direktiivis (RED II) toodud CO_{2eq} väärtusi (põlemist arvestamata) võib kasutada kõigi kütuste puhul, mille tootmisviisid on nimetatud selles direktiivis; teise võimalusena: voib kasutada taastuenergia direktiivis (RED II) heakskiidetud sertifitseerimissüsteemi või heitkoguste otsesest mõõtmist	Võib kasutada heitekoefitsientide vaikeväärtusi vastavalt käesoleva määruse tabelile 1; teise võimalusena: sertifitseeritud väärtusi, mis on saadud heitkoguste otsese mõõtmise teel.

Muudatusettepanek 159

Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud **süsinikukütuste** heitekoefitsiendid määratakse kindlaks direktiivi (EL) 2018/2001 lisa 5 osas C sätestatud meetodite kohaselt.

Muudatusettepanek

Biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud **süsinikupõhiste kütuste** heitekoefitsiendid määratakse kindlaks direktiivi (EL) 2018/2001 lisa 5 osas C sätestatud meetodite kohaselt.

Mis tahes kütuste heitekoefitsiendid võib teise võimalusena kindlaks määrata tegelike sertifitseeritud väärtuste või heitkoguste otsese mõõtmise teel saadud väärtuste põhjal.

Muudatusettepanek 160

Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – tabel

Komisjoni ettepanek

Veeldatud biogaas Peamised tooted / jäätmel / lähteainete segu	0,05	Viide direktiivile (EL) 2018/2001.	Vedelgaasi-ottomootor (kahekütuseline, keskmine kiirus)	2,755 MEPC245 (66), Määrus (EL) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
			Vedelgaasi-ottomootor (kahekütuseline, aeglane kiirus)				1,7
			Vedelgaasi-dieselmootor (kahekütuseline)				0,2
			LBSI				Puudub

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek

Veeldatud biogaas Peamised tooted / jäätmed / lähteainete segu	0,05	Viide direktiivile (EL) 2018/2001.	Vedelgaasi-ottomootor (kahekü- tuseline, keskmine kiirus)	2,755 MEPC245 (66), Määrus (EL) 2015/757	0	0,00011	3,1
			Vedelgaasi-ottomootor (kahekü- tuseline, aeglane kiirus)				1,7
			Vedelgaasi-diiselmootor (kahe- kütuseline)				0,2
			LBSI				Puu- dub

Muudatusettepanek 161

Ettepanek võtta vastu määrus

II lisa – lõik 8

Komisjoni ettepanek

Veerus 4 on esitatud CO_{2eq} heite väärtused ühikutes gCO_{2eq}/MJ. Fossiilkütuste puhul kasutatakse **ainult** tabelis esitatud vaikeväärtusi. Kõigi muude kütuste jaoks (välja arvatud sõnaselgelt märgitud juhtudel) arvutatakse väärtused, kasutades direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud meetodeid või vaikeväärtusi, millest lahutatakse põlemisel tekkivad heitkogused, eeldades kütuse täielikku oksüdeerumist ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Siin viidatakse **direktiivile** (EL) 2018/2001 V lisa C osa punkti 1 alapunkti a mõistele e_u „kasutatavast kütusest tulenev heitkogus“.

Muudatusettepanek

Veerus 4 on esitatud CO_{2eq} heite väärtused ühikutes gCO_{2eq}/MJ. Fossiilkütuste puhul kasutatakse tabelis esitatud vaikeväärtusi, **välja arvatud juhul, kui sertifitseerimise või heitkoguste otsese mõõtmisega on võimalik saada tegelikud väärtused**. Kõigi muude kütuste jaoks (välja arvatud sõnaselgelt märgitud juhtudel) arvutatakse väärtused, kasutades direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud meetodeid või vaikeväärtusi, millest lahutatakse põlemisel tekkivad heitkogused, eeldades kütuse täielikku oksüdeerumist ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Viidatakse **direktiivi** (EL) 2018/2001 V lisa C osa punkti 1 alapunkti a mõistele e_u „kasutatavast kütusest tulenev heitkogus“.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek 162
Ettepanek võtta vastu määrus
III lisa – tabel – rida 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Mis tahes muu heitevaba energiaallikas

Mis tahes tehnoloogia, millega saavutatakse heitkoguste sama suur või suurem vähenemine kui oleks saavutatud kaldaäärse elektritoite kasutamisega.

Muudatusettepanek 163
Ettepanek võtta vastu määrus
V lisa

Komisjoni ettepanek

V LISA

Artikli 20 lõikes 1 sätestatud VASTAVUSBILANSI JA **TRAHVI** ARVUTAMINE

Laeva vastavusbilansi arvutamise valem

Laeva vastavusbilansi arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

Vastavusbilanss $[gCO_{2eq}/MJ]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i \right]$
kus	
gCO_{2eq}	CO ₂ ekvivalentkogused grammides
$GHGIE_{target}$	Käesoleva määruse artikli 4 lõike 2 kohane laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäär
$GHGIE_{actual}$	Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse aastane keskmine, mis on arvutatud asjaomase aruandeperioodi kohta

Artikli 20 lõikes 1 sätestatud **trahvi** arvutamise valemArtikli 20 lõikes 1 sätestatud **trahvisumma** arvutatakse järgmiselt:

Trahv =	$(Vastavusbilanss / GHGIE_{actual}) \times MJ$ ja VLSFO tonnide vaheline teisendustegur (41,0 MJ/kg) x 2 400 eurot
----------------	---

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Muudatusettepanek

V LISA

ARTIKLI 20 LÕIKES 1 SÄTESTATUD VASTAVUSBILANSI JA HEASTAVA KARISTUSE ARVUTAMINE

A. Laeva vastavusbilansi arvutamise valem

a) Vastavusbilanss seoses laeva kasvuhoonegaaside heitemahukusega, võttes arvesse artikli 4 lõiget 2

Laeva vastavusbilansi arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

Vastavusbilanss $[gCO_{2eq}/M]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
-----------------------------------	---

kus

gCO_{2eq}	CO ₂ ekvivalentkogused grammides
$GHGIE_{target}$	Käesoleva määruse artikli 4 lõike 2 kohane laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäär
$GHGIE_{actual}$	Laeva pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse aastane keskmine, mis on arvutatud asjaomase aruandeperioodi kohta

b) Vastavusbilanss seoses muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise kvoodiga, võttes arvesse artikli 4a lõiget 3

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\% RFNBO_{quota} - \% RFNBO_{actual})$
-------------------------	--

kus

CB_RFNBO	Vastavusbilanss seoses muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise kvoodiga RFNBO _{quota} , võttes arvesse artikli 4a lõiget 3
$\% RFNBO_{quota}$	Käesoleva määruse artikli 4a lõike 3 kohane aasta keskmise laeva pardal kasutatava energia muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise kvoot RFNBO _{quota}
$\% RFNBO_{actual}$	Aasta keskmise laeva pardal kasutatava energia teatatud osakaal protsentides, mis saadakse artikli 9 lõike 1 punktile b vastavate muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamisest

B. Artikli 20 lõikes 1 sätestatud karistuse summa arvutamise valem

a) Heastav karistus seoses laeva kasvuhoonegaaside heitemahukuse vastavusbilansiga, võttes arvesse artikli 4 lõiget 2

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

V LISA

ARTIKLI 20 LÖIKES 1 SÄTESTATUD VASTAVUSBILANSI JA HEASTAVA KARISTUSE ARVUTAMINE

Artikli 20 lõikes 1 sätestatud **karistuse summa** arvutatakse järgmiselt:

Karistuse summa =	$(\text{Vastavusbilanss} / \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \text{MJ}$ ja VLSFO tonnide vaheline teisendustegur (41,0 MJ)/kg) x 2 400 eurot
--------------------------	---

b) Heastav karistus seoses muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste kasutamise kvoodiga, võttes arvesse artikli 4a lõiget 3

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

Heastav karistus (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{CB_RFNBO}) \times \text{Pd} \times 3$
-----------------------------------	--

kus

Heastav karistus	eurodes
abs(CB_RFNBO)	On muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste vastavusbilansi absoluutväärtus
Pd	Hinnaerinevus muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuste ja laeval kasutamiseks sobiva fossiilkütuse vahel

Muudatusettepanek 164

Ettepanek võtta vastu määrus

V a lisa (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Va LISA

KÜTUSE KOHANDATUD MASSI JA LISAENERGIA ARVUTAMINE

Esiteks kirjeldatakse selles lisa, kuidas arvutada kütuse kohandatud mass, kasutades jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi (^{1a}) laeva tehnilistest omadustest tingitud lisaenergiat ning lisaenergiat, mida kasutab jääklassi IC, IB, IA või IA Super või samaväärse jääklassi laev jääoludes sõitmise tõttu. Teiseks kirjeldatakse selles, kuidas arvutada täiendavad energiad.

Kohandatud mass [Mj A]

Kütuse kohandatud mass [Mi A] arvutatakse jääoludes sõitmisel kasutatava lisaenergia ja jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva tehniliste omaduste tõttu kasutatava lisaenergia alusel. Ettevõtja võib valida, millisele kütusele i lisaenergia jaotatakse. Välja valitud kütus i peab olema üks kütustest, mida laeval on aruandeperioodil tarbitud. Energiakogus, mis vastab tarbitud kütuse i massile, võib olla väiksem kui lisaenergia kogus.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

Kütuse i kohandatud mass $[M_i A]$ arvutatakse järgmiselt:

$$M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice class}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

kus $M_i \text{ total}$ tähistab kütuse i kogumassi, $M_i \text{ additional due to ice class}$ tähistab jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva täiendavast energiatarbimisest tingitud kütuse massi ja $M_i \text{ additional due to ice conditions}$ tähistab jääoludes sõitmisest tingitud täiendavast energiatarbimisest tingitud kütuse massi.

Kütuse i mass, mis vastab jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva tehnilistest omadustest tingitud täiendavale energiatarbimisele, arvutatakse järgmiselt:

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

kus $E_{\text{additional due to ice class}}$ tähistab jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva tehnilistest omadustest tingitud täiendavat energiatarbimist ja LCV_i on kütuse i alumine kütteväärtus.

Samamoodi arvutatakse jääoludes sõitmisest tingitud täiendavast energiatarbimisest tingitud kütuse mass:

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

kus $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ tähistab jääoludes sõitmisest tingitud täiendavat energiatarbimist.

Jääklassist ja jääoludes sõitmisest tingitud lisaenergia

Jääklassi IA või IA Super või samaväärse jääklassi laeva tehnilistest omadustest tingitud täiendav energiatarbimine arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

kus $E_{\text{voyages, total}}$ tähistab kõigi reiside puhul tarbitud koguenergiat ning $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ jääoludes sõitmisest tingitud täiendavat energiatarbimist.

Kõigi reiside puhul tarbitud koguenergia arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{ voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}}, \quad (\text{Ax.5})$$

kus $M_{i, \text{ voyages, total}}$ tähistab kütuse i massi, mis tarbiti kõigi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate reiside puhul, LCV_i on kütuse i alumine kütteväärtus ja $E_{\text{elect., voyages, total}}$ kõigi reiside puhul tarbitud laevale tarnitud elektrikogus.

Kõigi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate reiside puhul tarbitud kütuse i mass $M_{i, \text{ voyages, total}}$ arvutatakse järgmiselt:

$$M_{i, \text{ voyages, total}} = M_{i, \text{ voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{ voyages from MS}} + M_{i, \text{ voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

kus $M_{i, \text{ voyages between MS}}$ tähistab kõigi liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvate sadamate vahel tehtud reiside ajal tarbitud kütuse koondmassi, $M_{i, \text{ voyages from MS}}$ kõigi liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatest sadamatest väljunud reiside ajal tarbitud kütuse koondmassi ja $M_{i, \text{ voyages to MS}}$ liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse suunduvate reiside ajal tarbitud kütuse koondmassi. Laevale tarnitud tarbitud elektrikoguse $E_{\text{elect., voyages total}}$ saab arvutada samal viisil.

Jääoludes sõitmisest tingitud täiendav energiatarbimine arvutatakse järgmiselt:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}, \quad (\text{Ax.7})$$

kus $E_{\text{voyages, open water}}$ tähistab jäävabas vees sõitmisel tarbitud energiat ning $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ jääoludes sõitmisel tarbitud kohandatud energiat.

Kolmapäev, 19. oktoober 2022

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

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}, \quad (\text{Ax.8})$$

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

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}, \quad (\text{Ax.9})$$

kus $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ tähistab jääoludes sõitmisel tarbitud kütuse i massi ja $E_{\text{elect., voyages, total}}$ tähistab laevale tarnitud elektrikogust, mis tarbiti jääoludes sõitmisel.

Jääoludes sõitmise puhul arvutatakse tarbitud kütuse i mass järgmiselt:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

kus $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond}}$ tähistab jääklassi laeval liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvate sadamate vahel jääoludes sõitmisel tarbitud kütuse koondmassi, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ jääklassi laeval kõigi liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatest sadamatest väljunud reise ajal jääoludes sõitmisel tarbitud kütuse koondmassi ja $M_{i, \text{voyages to MS}}$ jääklassi laeval liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse suunduvate reise ajal jääoludes sõitmisel tarbitud kütuse koondmassi. Laevale tarnitud tarbitud elektrikoguse $E_{\text{ice conditions}}$ saab arvutada samal viisil.

Jääoludes tarbitud kohandatud energia arvutatakse järgmiselt:

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}, \quad \left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} \quad (\text{Ax.11})$$

kus $D_{\text{ice conditions}}$ on jääoludes sõitmisel läbitud vahemaa ja $\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}$ on energiatarbimine jäävabas vees läbitud vahemaa kohta.

Jääoludes sõitmisel läbitud vahemaa $D_{\text{ice conditions}}$ arvutatakse järgmiselt:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

kus $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ tähistab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvate sadamate vahel jääoludes sõitmisel läbitud koondvahemaad, $D_{\text{voyages from MS}}$ kõigi liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatest sadamatest väljunud reise ajal jääoludes sõitmisel läbitud koondvahemaad ja $D_{\text{voyages to MS}}$ liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse suunduvate reise ajal jääoludes sõitmisel läbitud koondvahemaad.

Viimane arvutatakse järgmiselt:

$$\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

kus $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ tähistab energiatarbimist jääoludes sõitmisel ja D_{total} kogu aastas läbitud vahemaad.

Kogu aastas läbitud vahemaa arvutatakse järgmiselt:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

kus $D_{\text{voyages between MS}}$ tähistab liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvate sadamate vahel läbitud koondvahemaad, $D_{\text{voyages from MS}}$ kõigi liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatest sadamatest väljunud reise ajal läbitud koondvahemaad ja $D_{\text{voyages to MS}}$ liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse suundunud reise ajal läbitud koondvahemaad.

^(1a) Lisateavet jääklasside vahelise vastavuse kohta vt HELCOMi soovitusel 25/7: <http://www.helcom.fi>.