



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

*Istuntoasiakirja*

**A7-0080/2014**

31.1.2014

**\*\*\*I**  
**MIETINTÖ**

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta  
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Theodoros Skylakakis

### ***Menettelyjen symbolit***

- \* Kuulemismenettely
- \*\*\* Hyväksyntämenettely
- \*\*\*I Tavallinen lainsäätämisyjärjestys (ensimmäinen käsittely)
- \*\*\*II Tavallinen lainsäätämisyjärjestys (toinen käsittely)
- \*\*\*III Tavallinen lainsäätämisyjärjestys (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

### ***Tarkistukset säädösesitykseen***

#### **Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset**

Poistettava teksti merkitään vasempaan palstaan *lihavoidulla kursivilla*. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin *lihavoidulla kursivilla*. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan *lihavoidulla kursivilla*.

Tarkistuksen tunnistetietojen ensimmäisellä ja toisella rivillä ilmoitetaan käsiteltävänä olevan säädösesityksen kohta, jota tarkistetaan. Jos tarkistus koskee olemassa olevaa säädöstä, jota säädösesityksellä muutetaan, tunnistetietojen kolmannella rivillä ilmoitetaan muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus.

#### **Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset**

Uusi teksti merkitään *lihavoidulla kursivilla*. Poistettava teksti merkitään symbolilla ¶ tai yliviivauksella. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään siten, että uusi teksti *lihavoidaan ja kursivoidaan* ja korvattava teksti poistetaan tai viivataan yli. Parlamentin yksiköiden tekemiä lopullisen tekstin teknisiä muutoksia ei merkitä.

## SISÄLTÖ

	<b>Sivu</b>
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI 5	
PERUSTELUT .....	47
TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO .....	50
LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO .....	70



## LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

**(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)**

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2013)0480),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan sekä 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0201/2013),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
  - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 16. lokakuuta 2013 antaman lausunnon<sup>1</sup>,
  - on kuullut alueiden komiteaa,
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,
  - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan ja liikenne- ja matkailuvaiokunnan lausunnot (A7-0080/2014),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
  2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
  3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

---

<sup>1</sup> Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

## Tarkistus 1

### Ehdotus asetukseksi Otsikko

*Komission teksti*

Ehdotus  
EUROOPAN PARLAMENTIN JA  
NEUVOSTON ASETUS  
meriliikenteen *hiilidioksidipäästöjen*  
tarkkailusta, raportoinnista ja  
todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o  
525/2013 muuttamisesta

*Tarkistus*

Ehdotus  
EUROOPAN PARLAMENTIN JA  
NEUVOSTON ASETUS  
meriliikenteen *kasvihuonekaasupäästöjen*  
tarkkailusta, raportoinnista ja  
todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o  
525/2013 muuttamisesta

## Tarkistus 2

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 a) Meriliikenteen hiilidioksidin (CO<sub>2</sub>)  
päästöt ja muut päästöt, kuten typen  
oksidien (NO<sub>x</sub>), rikkioksidien (SO<sub>x</sub>),  
metaanin (CH<sub>4</sub>), hiukkasten (PM) ja  
mustan hiilen (BC) päästöt, vaikuttavat  
maapallon ilmastoon ja ilmanlaatuun.*

## Tarkistus 3

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 b) Kansainvälinen merenkulku on  
ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly  
unionin sitoumukseen  
kasvihuonekaasujen vähentämisestä.  
Tähän asetukseen liitetyn  
vaikutustentarvionnin mukaan unionia  
koskevat kansainvälisen merenkulun*

*hiilidioksidipäästöt nousivat 48 prosentilla vuosina 1990–2008.*

#### **Tarkistus 4**

##### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 c kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 c) Koska tieteellinen käsitys meriliikenteen muusta kuin hiilidioksidipäästöjen aiheuttamasta vaikutuksesta maapallon ilmastoon kehitty nopeasti, kyseisestä vaikutuksesta olisi tehtävä tämän asetuksen puitteissa säännöllisesti ajantasainen arviointi. Komission olisi arviointiensa perusteella ja ihmisen toiminnasta aiheutuvia muita kuin CO<sub>2</sub>-päästöjä koskevasta kokonaisvaltaisesta menettelytavasta 14. syyskuuta 2011 annettu Euroopan parlamentin päätöslauselma huomioon ottaen analysoitava politiikkojen ja politiikkojen ja toimenpiteiden vaikutuksia, jotta näitä päästöjä voidaan vähentää.*

#### **Tarkistus 5**

##### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 d kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 d) Komission olisi ryhdyttävä toimiin säännelläkseen myös muita toimintoja, jotka johtavat kasvihuonekaasupäästöihin ja ilmansaasteisiin, joita tämä asetus ei kata, eli jäähdytysaineiden käyttöä kalastusaluksissa ja haihtumispäästöjä polttoaineiden ja irtolastien lastauksesta ja purkamisesta (esimerkiksi VOC- ja hiukkaspäästöt).*

## Tarkistus 6

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 e kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 e) Vuonna 2011 julkaistussa komission valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma” todetaan, että meriliikenteen päästöjä olisi vuoteen 2050 mennessä vähennettävä 40 prosentilla (jos mahdollista, 50 prosentilla) vuoden 2005 tasoista erityisesti soveltamalla käyttäjä maksaa – ja saastuttaja maksaa – periaatetta.*

## Tarkistus 7

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 f kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 f) Euroopan parlamentin päätöslauselmassa aiheesta ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (2011/2096(INI)) kehotetaan vähentämään meriliikenteen hiilidioksidi- ja saastepäästöjä unionin laajuisesti ja yhtenäisesti 30 prosentilla, mitä IMO:n sopimukset energiatehokkuutta mittaavasta suunnitteluindeksistä ja laivojen energiatehokkuuden hallintaohjelmasta osaltaan edistävät.*



## Tarkistus 8

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

#### *Komission teksti*

(3) IMO:n tietojen mukaan alusten energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää **jopa 75** prosentilla toteuttamalla operatiivisia toimenpiteitä ja soveltamalla saatavilla olevia teknologioita; huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina, sillä polttoainekustannusten aleneminen takaa, että mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin.

#### *Tarkistus*

(3) IMO:n tietojen mukaan alusten energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää **25–75** prosentilla toteuttamalla operatiivisia toimenpiteitä ja soveltamalla saatavilla olevia teknologioita; huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina **ja siten sellaisina, että ne voivat tuottaa alalle nettohyötyä**, sillä polttoainekustannusten aleneminen takaa, että mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin.

## Tarkistus 9

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 kappale

#### *Komission teksti*

(4) Paras vaihtoehto merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi unionin tasolla on **luoda hiilidioksidipäästöjen** tarkkailu-, raportointi- ja **todentamisjärjestelmä, joka perustuu alusten polttoainekulutukseen; tämä järjestelmä olisi** ensimmäinen vaihe monivaiheisessa lähestymistavassa, jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen.

#### *Tarkistus*

(4) Paras vaihtoehto merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi unionin tasolla on **toteuttaa markkinapohjainen toimi, eli päästöjen hinnoittelu tai niistä perittävä maksu, joka edellyttää alusten polttoainekulutukseen perustuvan kasvihuonekaasupäästöjen** tarkkailu-, raportointi- ja **todentamisjärjestelmän luomista. Tällaisia päästöjä koskevien tietojen keruu on** ensimmäinen vaihe monivaiheisessa lähestymistavassa, **jota voidaan perustella näiden päästöjen vähentämisen välttämättömyydellä ja** jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen. **Päästötietojen**

*Julkinen saatavuus auttaa osaltaan poistamaan markkinaesteitä, jotka estävät ottamasta käyttöön alan päästöjä vähentäviä ja kustannuksia säästäviä toimia.*

## Tarkistus 10

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 kappale

#### *Komission teksti*

(6) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen olisi sovellettava vaiheittaista lähestymistapaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa pannaan täytäntöön luotettava **hiilidioksidipäästöjen** tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja myöhemmässä vaiheessa **asetetaan näille päästöille hinta**. Tällainen lähestymistapa helpottaa yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisellä tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

#### *Tarkistus*

(6) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen olisi sovellettava vaiheittaista lähestymistapaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa pannaan täytäntöön luotettava **meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen** tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja myöhemmässä vaiheessa **otetaan käyttöön uusia politiikan välineitä, kuten näiden päästöjen hinnoittelu tai niistä perittävä maksu**. Tällainen lähestymistapa helpottaa yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisellä tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

## Tarkistus 11

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 7 kappale

#### *Komission teksti*

(7) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käyttöönoton myötä päästöjen odotetaan **vuoteen 2030**

#### *Tarkistus*

(7) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käyttöönoton myötä päästöjen odotetaan vähenevän,

***menessä vähenevän jopa kahdella prosentilla verrattuna tilanteeseen, jossa lisätoimia ei toteuteta, ja kokonaisnettokustannusten jopa 1,2 miljardilla eurolla, koska järjestelmä*** auttaa poistamaan markkinaesteet, erityisesti ne, jotka johtuvat alusten tehokkuutta koskevien tietojen puutteesta. Kuljetuskustannusten alenemisen odotetaan helpottavan kansainvälistä kauppaa. Vankka tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on lisäksi kaikkien markkinapohjaisten toimien ***ja tehokkuusvaatimusten*** ennakkoehto niin unionissa kuin maailmanlaajuisestikin. Se myös tuottaa luotettavia tietoja, joiden avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista.

koska ***järjestelmä*** auttaa poistamaan markkinaesteet. Kuljetuskustannusten alenemisen odotetaan helpottavan kansainvälistä kauppaa. Vankka tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on lisäksi kaikkien markkinapohjaisten toimien ***tai muiden sellaisten toimien*** ennakkoehto, ***joilla pyritään luomaan nykyistä parempi perusta saastuttaja maksaa -periaatteelle*** niin unionissa kuin maailmanlaajuisestikin. ***Merenkulun kansainvälinen luonne huomioon ottaen maailmanlaajuisesti sovittu menettely olisi suotavin ja tehokkain menetelmä vähentää kansainvälisen meriliikenteen päästöjä.*** Se myös tuottaa luotettavia tietoja, joiden avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista.

## Tarkistus 12

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 kappale

#### *Komission teksti*

(8) Tarkkailun kannalta merkityksellisinä olisi pidettävä kaikkia unionin sisäisiä matkoja sekä kaikkia sellaisia matkoja, jotka saapuvat viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan tai lähtevät unionin satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan. Tarkkailun olisi katettava myös kaikki unionin satamissa aiheutuvat ***hiilidioksidipäästöt***, mukaan lukien ne, jotka aiheutuvat, kun alus on kiinnityspaikassa tai liikkuu satama-alueella, varsinkin, jos käytettävissä on erityisiä toimenpiteitä niiden vähentämiseksi ja välttämiseksi. Näitä säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin

#### *Tarkistus*

(8) Tarkkailun kannalta merkityksellisinä olisi pidettävä kaikkia unionin sisäisiä matkoja sekä kaikkia sellaisia matkoja, jotka saapuvat viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan tai lähtevät unionin satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan. Tarkkailun olisi katettava myös kaikki unionin satamissa aiheutuvat ***kasvihuonekaasupäästöt***, mukaan lukien ne, jotka aiheutuvat, kun alus on kiinnityspaikassa tai liikkuu satama-alueella, varsinkin, jos käytettävissä on erityisiä toimenpiteitä ***ja vaihtoehtoista teknologiaa, kuten maasähkön käyttöön tarvittavia infrastruktuureja***, niiden

riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat.

vähentämiseksi ja välttämiseksi. Näitä säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat.

### *Perustelu*

*Satamakaupungeissa alusten päästöt muodostavat merkittävän osan kaupungin saasteista. Kytkemällä alukset sähköverkkoon laiturissa ne voisivat sammuttaa moottorinsa, jolloin voitaisiin poistaa osa ympäristöhaitoista. Tällainen tekniikka on jo täysin kehittynyt, ja siihen sisältyy merkittäviä ympäristöhyötyjä sekä teollisia mahdollisuuksia.*

## **Tarkistus 13**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(8 a) Jäsenvaltioiden ulkopuolella tapahtuvan kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailun maantieteellinen laajuus ja tarve sekä eri puolilla maailmaa rekisteröityjen laivayhtiöiden osallistuminen huomioon ottaen komission olisi ilmoitettava kolmansille maille tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä hyvissä ajoin ja asianmukaisella tavalla, jotta varmistetaan mahdollisimman suuri kansainvälinen hyväksyntä.***

## **Tarkistus 14**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(10) Luotettavan ja aluskohtaisen unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi perustuttava päästöjen laskemiseen sen perusteella,

(10) Luotettavan ja aluskohtaisen unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi perustuttava päästöjen laskemiseen sen perusteella,

miten paljon alus kuluttaa polttoainetta matkoilla, jotka lähtevät unionin satamista ja saapuvat unionin satamiin, koska alusten suuren tankkikapasiteetin vuoksi polttoainemyyntiä koskevien tietojen perusteella ei voida tehdä riittävän tarkkoja arvioita polttoainekulutuksesta tällä erityisellä soveltamisalalla.

miten paljon alus kuluttaa polttoainetta, *tai todellisten päästöjen huolelliseen raportointiin* matkoilla, jotka lähtevät unionin satamista ja saapuvat unionin satamiin, koska alusten suuren tankkikapasiteetin vuoksi polttoainemyyntiä koskevien tietojen perusteella ei voida tehdä riittävän tarkkoja arvioita polttoainekulutuksesta tällä erityisellä soveltamisalalla.

#### *Perustelu*

*Alukset, joissa käytetään jatkuvaa tarkkailua, saavat tarkkoja tietoja päästöistään, eikä niiden pitäisi joutua muuttamaan järjestelmää takaisin polttoaineen käyttöön perustuvaan tarkkailuun.*

## **Tarkistus 15**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 11 kappale**

#### *Komission teksti*

(11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi katettava myös muut *ilmaston kannalta merkittävät* tiedot, *joiden avulla* voidaan *määrittää alusten energiatehokkuus tai* analysoida tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä. *Tämä soveltamisala myös* saattaa *unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän* samaan linjaan niiden kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä, ja auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet.

#### *Tarkistus*

(11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi katettava myös muut *oleelliset* tiedot, *jotta* voidaan analysoida tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä, saattaa *järjestelmä* samaan linjaan niiden *IMO:ssa tehtyjen* kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä, ja auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet.

## Tarkistus 16

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

#### *Komission teksti*

(12) Jotta voidaan **vähentää minimiin alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille, varsinkin pienille ja keskisuurille yrityksille, aiheutuva hallinnollinen rasite ja optimoida** unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän **kustannus-hyötysuhde vaarantamatta tavoitetta, jonka mukaan järjestelmän olisi katettava selkeä enemmistö meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevia** sääntöjä olisi sovellettava **ainoastaan suurien päästöjen aiheuttajiin. Sen jälkeen, kun unionin satamiin saapuvien ja niistä lähtevien alusten kokoja ja päästöjä oli analysoitu yksityiskohtaisesti ja objektiivisesti, kynnysarvoksi valittiin 5 000 bruttonnin (BT) vetoisuus Vetoisuudeltaan yli 5 000 BT:n alusten osuus unionin satamissa käyvistä aluksista on noin 55 prosenttia ja asiaan liittyvistä päästöistä noin 90 prosenttia.** Tällä syrjimättömällä kynnysarvolla varmistettaisiin, että järjestelmä kattaa **kaikkein merkittävimmät** päästöjen aiheuttajat. **Tätä pienempi kynnysarvo lisäisi hallinnollista rasitetta, kun taas suurempi kynnysarvo kattaisi pienemmän joukon päästöjä ja siten heikentäisi järjestelmän ympäristötehokkuutta.**

## Tarkistus 17

#### *Tarkistus*

(12) Jotta voidaan **varmistaa** unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän **yhdenmukaisuus voimassa olevan kansainvälisen oikeuden ja erityisesti MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI kanssa, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän** sääntöjä olisi sovellettava **aluksiin, joiden vetoisuus on vähintään 400 bruttonnia.** Tällä syrjimättömällä kynnysarvolla, **jota olisi sovellettava aiheuttaen mahdollisimman vähän hallinnollista rasitetta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille, varmistettaisiin, että järjestelmä kattaa kaikki merkittävät** päästöjen aiheuttajat, **luotaisiin yhtäläiset toimintaolosuhteet ja edistettäisiin kehitystä kohti tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevaa kansainvälistä sopimusta.**

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 13 kappale**

*Komission teksti*

*(13) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituvaa hallinnollista rasitetta voidaan vähentää edelleen, tarkkailua koskevien sääntöjen painopisteenä olisi oltava hiilidioksidi, koska se on selkeästi suurin meriliikenteen päästämä kasvihuonekaasu: sen osuus alan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on jopa 98 prosenttia.*

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

**Tarkistus 18**

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 16 kappale**

*Komission teksti*

*(16) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää ei tässä vaiheessa pitäisi soveltaa hiilidioksidin lisäksi muihin kasvihuonekaasuihin, lyhytvaikutteisiin ilmastomuutosta aiheuttaviin yhdisteisiin eikä ilman epäpuhtauksiin, jotta voidaan välttää vaatimukset sellaisten mittauslaitteiden asentamisesta, jotka eivät ole riittävän luotettavia eivätkä kaupallisesti saatavilla, mikä puolestaan voisi heikentää unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanoa.*

*Tarkistus*

*(16) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä antaa mahdollisuuden varmistaa merenkulkualalla muiden alojen kanssa yhdenmukainen sääntely. Siksi on tarpeen, että typen oksidien tarkkailu, joka sisältyy myös MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI, sisällytetään unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään.*

**Tarkistus 19**

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)**

**(16 a) MARPOL-yleissopimukseen sisältyy energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) pakollinen soveltaminen uusiin aluksiin ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelman (SEEMP) käyttö maailman kaikissa aluksissa.**

## **Tarkistus 20**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 18 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(18) Akkreditoitujen todentajien suorittamalla todentamisella olisi varmistettava, että tarkkailusuunnitelmien ja päästöselvitysten tiedot ovat oikeat ja täyttävät tässä asetuksessa asetetut vaatimukset. Todentamisen yksinkertaistamisen kannalta on tärkeää, että todentajat tarkistavat tietojen luotettavuuden vertailemalla raportoituja tietoja arvioihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin. Komissio voisi huolehtia näiden arvioiden saataville asettamisesta. Todentajien olisi oltava riippumattomia ja päteviä luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä ja sellaisten kansallisten akkreditointielinten akkreditoimia, jotka on perustettu tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/9319 kumoamisesta 9 päivänä heinäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 nojalla.

(18) Akkreditoitujen todentajien suorittamalla todentamisella olisi varmistettava, että tarkkailusuunnitelmien ja päästöselvitysten tiedot ovat oikeat ja täyttävät tässä asetuksessa asetetut vaatimukset. ***Näin ollen pätevyysvaatimukset ovat todentajalle oleellisia, jotta se voi suorittaa todentamistehtävät tämän asetuksen mukaisesti.*** Todentamisen yksinkertaistamisen kannalta on tärkeää, että todentajat tarkistavat tietojen luotettavuuden vertailemalla raportoituja tietoja arvioihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin. Komissio voisi huolehtia näiden arvioiden saataville asettamisesta. Todentajien olisi oltava riippumattomia ja päteviä luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä ja sellaisten kansallisten akkreditointielinten akkreditoimia, jotka on perustettu tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/9319 kumoamisesta 9 päivänä heinäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston



---

<sup>19</sup> EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30.

---

<sup>19</sup> EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30.

## Tarkistus 21

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 25 kappale

#### *Komission teksti*

(25) Jotta voidaan hyödyntää parhaita saatavilla olevia käytäntöjä ja tieteellistä näyttöä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat alusten *hiilidioksidipäästöjen* tarkkailuun ja raportointiin liittyvien tiettyjen teknisten näkökohtien uudelleentarkastelua sekä päästöselvitysten todentamista ja todentajien akkreditointia koskevien säännösten täsmentämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

#### *Tarkistus*

(25) Jotta voidaan hyödyntää parhaita saatavilla olevia käytäntöjä ja tieteellistä näyttöä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat alusten *kasvihuonekaasupäästöjen* tarkkailuun ja raportointiin liittyvien tiettyjen teknisten näkökohtien uudelleentarkastelua sekä päästöselvitysten todentamista ja todentajien akkreditointia koskevien säännösten täsmentämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

## Tarkistus 22

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 26 kappale

#### *Komission teksti*

(26) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset automaattisten

#### *Tarkistus*

(26) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset automaattisten

järjestelmien ja vakiomuotoisten sähköisten lomakkeiden käytölle raportoituessa päästöjä ja muita *ilmaston kannalta* merkittäviä tietoja komissiolle ja valtioille, joita asia koskee, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä tarvittavaa toimivaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>23</sup> mukaisesti.

---

<sup>23</sup> EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49

järjestelmien ja vakiomuotoisten sähköisten lomakkeiden käytölle raportoituessa päästöjä ja muita merkittäviä tietoja komissiolle ja valtioille, joita asia koskee, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä tarvittavaa toimivaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>23</sup> mukaisesti.

---

<sup>23</sup> EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49

## Tarkistus 23

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 27 kappale

#### *Komission teksti*

(27) Ehdotetun toimen tavoitetta, joka on alusten *hiilidioksidipäästöjen* tarkkailu, raportointi ja todentaminen ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa näiden päästöjen vähentämiseksi, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi vaan se voidaan toimen laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin unionin tasolla. Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

#### *Tarkistus*

(27) Ehdotetun toimen tavoitetta, joka on alusten *kasvihuonekaasupäästöjen* tarkkailu, raportointi ja todentaminen ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa näiden päästöjen vähentämiseksi *ja komission valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma” asetettujen tavoitteiden saavuttaminen*, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi vaan se voidaan toimen laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin unionin tasolla. Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden

saavuttamiseksi.

## Tarkistus 24

### Ehdotus asetukseksi 1 artikla

#### *Komission teksti*

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttöalueella sijaitseviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa oleskelevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien **hiilidioksidipäästöjen** ja muiden **ilmaston kannalta** merkittävien tietojen täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen **hiilidioksidipäästöjä** voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla.

#### *Tarkistus*

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttöalueella sijaitseviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa oleskelevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien **kasvihuonekaasupäästöjen** ja muiden merkittävien tietojen täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen **kasvihuonekaasupäästöjä** voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla.

## Tarkistus 25

### Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Tätä asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan yli **5 000** bruttotonnin aluksiin niiden päästöjen osalta, jotka ovat vapautuneet alusten tekemillä matkoilla viimeisimmästä käyntisatamasta jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käyntisatamaan sekä oleskelun aikana jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

#### *Tarkistus*

1. Tätä asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan yli **400** bruttotonnin aluksiin niiden päästöjen osalta, jotka ovat vapautuneet alusten tekemillä matkoilla viimeisimmästä käyntisatamasta jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käyntisatamaan sekä oleskelun aikana jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

## Tarkistus 26

### Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. Tätä asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, **kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin**, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, eikä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin.

#### *Tarkistus*

2. Tätä asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, eikä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin.

## Tarkistus 27

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – a alakohta

#### *Komission teksti*

a) 'päästöillä' hiilidioksidin vapautumista ilmakehään 2 artiklassa tarkoitetuista aluksista;

#### *Tarkistus*

a) 'päästöillä' hiilidioksidin **ja typhen oksidien** vapautumista ilmakehään 2 artiklassa tarkoitetuista aluksista;

## Tarkistus 28

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – e alakohta

#### *Komission teksti*

e) 'todentajalla' oikeushenkilöä, joka suorittaa todentamistoiminnot ja jonka kansallinen akkreditointielin on akkreditoinut Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008<sup>26</sup> ja tämän asetuksen nojalla;

#### *Tarkistus*

e) 'todentajalla' oikeushenkilöä, joka suorittaa todentamistoiminnot ja jonka kansallinen akkreditointielin on akkreditoinut Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008<sup>26</sup> ja tämän asetuksen nojalla **tai jonka alusten päästöjen seurantaa koskevasta mallintamisjärjestelmästä vastaava elin on akkreditoinut**;

*Perustelu*

*Liittämällä virasto yhdeksi todentajista asetuksella annetaan alusten omistajille mahdollisuus käyttää mallinnusta päästöjen tarkkailussa.*

**Tarkistus 29**

**Ehdotus asetukseksi  
3 artikla – g alakohta**

*Komission teksti*

g) 'muilla **ilmaston kannalta** merkittävillä tiedoilla' tietoja, jotka koskevat alusten **polttoainekulutusta, liikennesuoritetta** ja energiatehokkuutta sekä joiden avulla voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja **arvioida alusten suoritusta**;

*Tarkistus*

g) 'muilla merkittävillä tiedoilla' tietoja, jotka koskevat alusten **polttoainekulutuksesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä, purjehditun matkan pituutta, mahdollisuutta maasähkön käyttöön** ja energiatehokkuutta sekä joiden avulla voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja **ilmoittaa merenkulun suoritus**;

**Tarkistus 30**

**Ehdotus asetukseksi  
3 artikla – j alakohta**

*Komission teksti*

j) 'maltillisella' sitä, että määritellään tietyt oletusarvot sen varmistamiseksi, ettei vuosittaisia päästöjä aliarvioida eikä kuljetun matkan pituutta **tai kuljetetun lastin määrää** yliarvioida;

*Tarkistus*

j) 'maltillisella' sitä, että määritellään tietyt oletusarvot sen varmistamiseksi, ettei vuosittaisia päästöjä aliarvioida eikä kuljetun matkan pituutta yliarvioida;

## Tarkistus 31

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – k alakohta

*Komission teksti*

*k) 'hiilidioksiditonneilla' hiilidioksidin metrisiä tonneja;*

*Tarkistus*

*Poistetaan.*

## Tarkistus 32

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – l a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*l a) 'laiturissa olevalla aluksella' alusta, joka ovat turvallisesti kiinnitettyinä tai ankkuroituna unionin satamassa, kun sitä lastataan, puretaan tai kun se odottaa satamassa, mukaan luettuna aika, jolloin se ei osallistu lastinkäsittelyoperaatioihin;*

## Tarkistus 33

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – l b alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*l b) 'jääluokituksella' hallinnon tai hallinnon hyväksymän organisaation alukselle myöntämää merkintää, jolla osoitetaan, että alus on suunniteltu liikennöimään jääoloissa.*

## Tarkistus 34

### Ehdotus asetukseksi 4 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Yhtiöiden on 2–6 kohdan mukaisesti tarkkailtava polttoaineen määrää ja tyyppiä, jonka kukin alus kuluttaa **kalenterivuoden** aikana **kussakin** jäsenvaltion lainkäyttövaltaan **kuuluvassa satamassa ja kunkin sellaisen matkan aikana, joka saapuu** jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai **lähtee** tällaisesta satamasta, ja raportoitava niistä.

#### *Tarkistus*

1. Yhtiöiden on 2–6 kohdan mukaisesti tarkkailtava polttoaineen määrää ja tyyppiä, jonka kukin alus kuluttaa **raportointikauden** aikana **kaikissa** jäsenvaltion lainkäyttövaltaan **kuuluvissa satamissa ja kaikilla matkoilla, jotka saapuvat** jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai **lähtevät** tällaisesta satamasta, ja raportoitava niistä.

## Tarkistus 35

### Ehdotus asetukseksi 4 artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava **kaikki** polttoaineiden poltosta peräisin olevat päästöt. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

#### *Tarkistus*

2. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava polttoaineiden poltosta peräisin olevat **hiilidioksidipäästöt ja typen oksidien** päästöt **aluksen ollessa merellä ja sen ollessa laiturissa**. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

## Tarkistus 36

### Ehdotus asetukseksi 4 artikla – 6 a kohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**6 a. Yhtiöiden on otettava huomioon asetuksen 13 artiklan nojalla annettujen todentamisraporttien sisältämät**

*suositukset suorittamassaan tarkkailussa  
ja raportoinnissa.*

### **Tarkistus 37**

#### **Ehdotus asetukseksi 5 artikla**

##### *Komission teksti*

Edellä 4 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi yhtiöiden on määritettävä päästönsä ja muut *ilmaston kannalta* merkittävät tiedot kunkin sellaisen aluksensa osalta, jonka vetoisuus on yli **5 000** BT, jollakin liitteessä I esitetyistä menetelmistä.

##### *Tarkistus*

Edellä 4 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi yhtiöiden on määritettävä päästönsä ja muut merkittävät tiedot kunkin sellaisen aluksensa osalta, jonka vetoisuus on yli **400** BT, jollakin liitteessä I esitetyistä menetelmistä.

### **Tarkistus 38**

#### **Ehdotus asetukseksi 5 artikla – 1 a kohta (uusi)**

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

*Jos saadaan aikaan meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen seuraamista koskeva kansainvälinen sopimus, komissio tarkastelee uudelleen liitteessä I kuvatut menetelmät ja komissiolle siirretään valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, jotka tarvittaessa koskevat muutoksia kyseiseen liitteeseen, jotta voidaan määritellä virtausmittarit sovellettavia polttoprosesseja varten ja suorat päästömittaukset.*

### **Tarkistus 39**



**Ehdotus asetukseksi**  
**6 artikla – 1 kohta**

*Komission teksti*

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta 2017 toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla vetoisuudeltaan yli **5 000** bruttotonnin alustensa päästöjä ja muita **ilmaston kannalta** merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.

*Tarkistus*

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta 2017 toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla vetoisuudeltaan yli **400** bruttotonnin alustensa päästöjä ja muita merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.

**Tarkistus 40**

**Ehdotus asetukseksi**  
**6 artikla – 3 kohta – a alakohta**

*Komission teksti*

a) aluksen tunnistetiedot ja tyyppi, mukaan lukien aluksen nimi, Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antama tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama sekä aluksen omistajan nimi;

*Tarkistus*

a) aluksen tunnistetiedot ja tyyppi, mukaan lukien aluksen nimi, Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antama tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama, **aluksen jääluokitus** sekä aluksen omistajan nimi;

**Tarkistus 41**

**Ehdotus asetukseksi**  
**6 artikla – 3 kohta – c alakohta**

*Komission teksti*

c) kuvaus aluksella olevista päästölähteistä, **kuten pääkoneista, apukoneista, kattiloista ja suojakaasulaitteistosta sekä käytetyistä** polttoainetyypeistä;

*Tarkistus*

c) kuvaus aluksella olevista **seuraavista** päästölähteistä **ja niihin liittyvistä** polttoainetyypeistä:

**i) pääkone(et)**

**ii) apukone(et)**

**iii) kattila(t)**

*iv) suojakaasulait(t)e(et);*

## Tarkistus 42

**Ehdotus asetukseksi  
6 artikla – 3 kohta – d alakohta**

*Komission teksti*

d) kuvaus menettelyistä, järjestelmistä ja vastuista, jotka liittyvät päästölähdeluettelon ajantasaistamiseen **tarkkailuvuoden** aikana, jotta voidaan varmistaa aluksen päästöjen tarkkailun ja raportoinnin aukottomuus;

*Tarkistus*

d) kuvaus menettelyistä, järjestelmistä ja vastuista, jotka liittyvät päästölähdeluettelon ajantasaistamiseen **tarkkailuajanjakson** aikana, jotta voidaan varmistaa aluksen päästöjen tarkkailun ja raportoinnin aukottomuus;

## Tarkistus 43

**Ehdotus asetukseksi  
6 artikla – 3 kohta – h alakohta – ii alakohta**

*Komission teksti*

***ii) tarvittaessa menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kuljetetut tavarat ja matkustajien lukumäärä,***

*Tarkistus*

***Poistetaan.***

## Tarkistus 44

**Ehdotus asetukseksi  
6 artikla – 3 kohta – h a alakohta (uusi)**

*Komission teksti*

***h a) tarvittaessa menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kokonaismatka ja aika, joka on kulunut matkalla jään halki;***

*Tarkistus*

## Tarkistus 45

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 3 kohta – j alakohta

*Komission teksti*

*j) päivä, jona tarkkailusuunnitelmaa muutettiin viimeksi.*

*Tarkistus*

*Poistetaan.*

## Tarkistus 46

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 3 kohta – j a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*j a) tarkistusasiakirja, johon merkitään kaikki tehtyjä tarkistuksia koskevat tiedot;*

## Tarkistus 47

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 4 kohta

*Komission teksti*

4. Yhtiöiden on käytettävä tarkkailusuunnitelmia, jotka perustuvat vakionuotoisiin asiakirjamalleihin. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tarkkailusuunnitelmien asiakirjamalleja **koskevat tekniset säännöt annetaan täytäntöönpanosäädöksillä. Komissio hyväksyy nämä täytäntöönpanosäädökset tämän asetuksen 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.**

*Tarkistus*

4. Yhtiöiden on käytettävä tarkkailusuunnitelmia, jotka perustuvat vakionuotoisiin asiakirjamalleihin. ***Siirretään komissiolle valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä*** edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tarkkailusuunnitelmien asiakirjamalleja ***koskevien teknisten sääntöjen määrittämiseksi. Näiden asiakirjamallien on oltava mahdollisimman yksinkertaisia, eivätkä ne saa aiheuttaa tarpeetonta byrokratiaa.***

## Tarkistus 48

### Ehdotus asetukseksi

## 7 artikla – 2 kohta – johdantokappale

*Komission teksti*

Yhtiön on muutettava tarkkailusuunnitelmaa, **kun**

*Tarkistus*

Yhtiön on muutettava tarkkailusuunnitelmaa **missä tahansa a–e alakohtan mukaisessa tilanteessa. Tarkkailusuunnitelmaa muutetaan ainoastaan tällaisten tilanteiden seurauksena syntyneiden erityismuutosten osalta.**

## Tarkistus 49

**Ehdotus asetukseksi  
7 artikla – 2 kohta – a alakohta**

*Komission teksti*

a) aluksen omistaja vaihtuu;

*Tarkistus*

a) aluksen omistaja,  
**vaatimustenmukaisuusasiakirjan haltija tai aluksen lippu** vaihtuu;

## Tarkistus 50

**Ehdotus asetukseksi  
8 artikla – 1 a kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**Seuranta voidaan keskeyttää sellaisina ajanjaksoina, joiden aikana alus on mukana hätätilanteissa, kuten hengenpelastustoimissa.**

## Tarkistus 51

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – b alakohta**

*Komission teksti*

b) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin **ja määrä** yhteensä **ja eriteltynä päästöjen valvonta-alueilla ja**

*Tarkistus*

b) kunkin kulutetun polttoainetyypin **määrä ja** päästökerroin yhteensä;

*niiden ulkopuolella käytettyyn polttoaineeseen;*

#### **Tarkistus 52**

##### **Ehdotus asetukseksi 9 artikla – c alakohta**

*Komission teksti*

c) päästetty hiilidioksidi;

*Tarkistus*

c) päästetty hiilidioksidi **ja päästetyt typen oksidit**;

#### **Tarkistus 53**

##### **Ehdotus asetukseksi 9 artikla – f alakohta**

*Komission teksti*

*f) kuljetettu lasti;*

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

#### **Tarkistus 54**

##### **Ehdotus asetukseksi 9 artikla – f a alakohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**f a) energiatehokkuus sellaisena kuin se on määritelty liitteessä II;**

#### **Tarkistus 55**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – g alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**g) liikennesuorite.**

**Poistetaan.**

**Tarkistus 56**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – g a alakohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**g a) niiden ajanjaksojen alku- ja loppupäivämäärä, joiden aikana seuranta oli keskeytettynä hätätilanteen, kuten hengenpelastustoimien, takia, ja kyseisten ajanjaksojen kuvaus;**

**Tarkistus 57**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – 1 a kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**Syvän meren merenkulussa, jossa poiketaan useissa eri EU:n satamissa, Euroopan alueella tapahtuvaa matkaosuutta pidetään yhtenä matkana.**

**Tarkistus 58**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – 1 b kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**Ensimmäisestä kohdasta poiketen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin aluksiin, jotka suorittavat päivittäin useita matkoja, ei sovelleta matkakohtaista**

## Tarkistus 59

### Ehdotus asetukseksi 10 artikla

#### *Komission teksti*

#### **10 artikla**

#### Vuosikohtainen tarkkailu

Yhtiön on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyn tarkkailusuunnitelman perusteella tarkkailtava kunkin aluksen ja kunkin kalenterivuoden osalta liitteessä II olevan A osan mukaisesti seuraavia muuttujia:

- a) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin **ja määrä** yhteensä **ja eriteltynä päästöjen valvonta-alueilla ja niiden ulkopuolella käytettyyn polttoaineeseen**;
- b) vapautunut hiilidioksidi yhteensä;
- c) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välillä;
- d) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista, jotka ovat lähteneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista;
- e) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista, jotka ovat saapuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin;
- f) hiilidioksidipäästöt, jotka ovat aiheutuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa kiinnityspaikoissa;
- g) kuljetun matkan kokonaispituus;

#### *Tarkistus*

#### **10 artikla**

#### Vuosikohtainen tarkkailu

Yhtiön on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyn tarkkailusuunnitelman perusteella tarkkailtava kunkin aluksen ja kunkin kalenterivuoden osalta liitteessä II olevan A osan mukaisesti seuraavia muuttujia:

- a) kunkin kulutetun polttoainetyypin **määrä ja** päästökerroin yhteensä;
- b) vapautunut hiilidioksidi **ja vapautuneet typen oksidit** yhteensä;
- c) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt **ja typen oksidien päästöt** kaikista matkoista jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välillä;
- d) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt **ja typen oksidien päästöt** kaikista matkoista, jotka ovat lähteneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista;
- e) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt **ja typen oksidien päästöt** kaikista matkoista, jotka ovat saapuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin;
- f) hiilidioksidipäästöt **ja typen oksidien päästöt**, jotka ovat aiheutuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa kiinnityspaikoissa;
- g) kuljetun matkan kokonaispituus;

h) merellä vietetty kokonaisaika;

h) merellä **ja laiturissa** vietetty kokonaisaika;

**i) liikennesuorite yhteensä;**

j) keskimääräinen energiatehokkuus.

j) keskimääräinen energiatehokkuus.

## Tarkistus 60

### Ehdotus asetukseksi

#### 11 artikla – 3 kohta – a alakohta – iii a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**iii a) aluksen jääluokitus,**

## Tarkistus 61

### Ehdotus asetukseksi

#### 11 artikla – 3 kohta – a alakohta – iv alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

iv) aluksen tekninen tehokkuus (*tarvittaessa energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi tai arvioitu indeksiarvo IMO:n päätöslauselman MEPC.215 (63) mukaisesti*),

iv) **varmennettu** aluksen tekninen tehokkuus **ilmaistuna energiatehokkuutta mittaavalla suunnitteluindeksillä (EEDI), mikäli sitä voidaan soveltaa kyseiseen alustyyppiin,**

## Tarkistus 62

### Ehdotus asetukseksi

#### 11 artikla – 3 kohta – a alakohta – ix alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

ix) yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero, **faksinumero** ja sähköpostiosoite; sekä

ix) yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero ja sähköpostiosoite; sekä



## Tarkistus 63

### Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 3 kohta – c a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*c a) yksityiskohtaiset tiedot ajanjaksoista, joiden aikana seuranta on keskeytetty hätätilanteiden tai hengenpelastustoimien takia.*

## Tarkistus 64

### Ehdotus asetukseksi 13 artikla – 5 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

5. Todentajan on erityisesti varmistettava, että päästöselvitykseen sisällytetyt päästöt ja muut *ilmaston kannalta* merkittävät tiedot on määritetty 8, 9 ja 10 artiklan sekä 6 artiklassa tarkoitetun tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Todentajan on myös varmistettava, että raporteissa esitetyt päästöt ja muut *ilmaston kannalta* merkittävät tiedot ovat johdonmukaisia niiden tietojen kanssa, jotka on laskettu muiden lähteiden perusteella liitteiden I ja II mukaisesti.

5. Todentajan on erityisesti varmistettava, että päästöselvitykseen sisällytetyt päästöt ja muut merkittävät tiedot on määritetty 8, 9 ja 10 artiklan sekä 6 artiklassa tarkoitetun tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Todentajan on myös varmistettava, että raporteissa esitetyt päästöt ja muut merkittävät tiedot ovat johdonmukaisia niiden tietojen kanssa, jotka on laskettu muiden lähteiden perusteella liitteiden I ja II mukaisesti.

## Tarkistus 65

### Ehdotus asetukseksi 13 artikla – 7 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*7 a. Jos todentaja on tunnistanut joitakin alueita, joilla yritys voisi parantaa suoritustaan päästöjen tarkkailun ja raportoinnin yhteydessä sekä parantaa*

*tarkkailun ja raportoinnin tarkkuutta ja tehokkuutta, se sisällyttää todentamisraporttiin parannusehdotuksia.*

## **Tarkistus 66**

### **Ehdotus asetukseksi 15 artikla – 1 kohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*1. Todentajan on kartoitettava riskit, joita tarkkailu- ja raportointiprosessiin voi liittyä, vertailemalla ilmoitettuja päästöjä arvioituihin tietoihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistä koskeviin tietoihin ja ominaispürteisiin, kuten asennettuun konetehtoon. Jos merkittäviä poikkeuksia havaitaan, todentajan on tehtävä lisäanalyysyjä.*

*Poistetaan.*

*Perustelu*

*Kuvatulla tarkistusmenettelyllä olisi tarjottava yrityksille valinnanmahdollisuus tarkkailla aluksen päästöjä, ja sen vuoksi sen poistamista ehdotetaan.*

## **Tarkistus 67**

### **Ehdotus asetukseksi 19 artikla – 3 a kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*3 a. Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) tekemien käyntien ja tarkastusten aikana satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanon seuraamiseksi EMSA seuraa myös, miten jäsenvaltioiden viranomaiset soveltavat 1, 2 ja 3 kohtaa, ja raportoi asiasta komissiolle;*

## Perustelu

EMSA tekee jo nyt 4–6 vierailua jäsenvaltioihin joka vuosi arvioidakseen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan säädöksen täytäntöönpanoa.

### Tarkistus 68

#### Ehdotus asetukseksi 20 artikla – 1 kohta

##### *Komission teksti*

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. ***Säädettyjen*** seuraamusten on oltava ***vähintään yhtä tiukkoja kuin ne, joista säädetään kansallisessa kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa lainsäädännössä ja joita sovelletaan liikenteenharjoittajien raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisen tapauksessa, sekä*** tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2017 annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.

### Tarkistus 69

#### Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 1 kohta

##### *Komission teksti*

1. Komissio julkaisee vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 11

##### *Tarkistus*

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2017 annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.

artiklan mukaisesti raportoidut päästöt ja *tiedot siitä, noudattaako yhtiö 11 ja 17 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivaatimuksia.*

11 artiklan mukaisesti raportoidut, *yhdistetyt vuotuiset päästöt kunnioittaen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/4/EY<sup>1a</sup> 3 ja 4 artiklan mukaista kaupallisten tietojen luottamuksellisuutta oikeutetun taloudellisen edun suojelemiseksi.*

---

<sup>1a</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/4/EY, annettu 28 päivänä tammikuuta 2003, ympäristötiedon julkisesta saatavuudesta (EUVL L 41, 14.2.2003, s. 26).*

## Tarkistus 70

### Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 2 kohta – a alakohta

#### *Komission teksti*

a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero *ja* rekisteröinti- tai kotisatama);

#### *Tarkistus*

a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama *ja jääloukka*);

## Tarkistus 71

### Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 2 kohta – c alakohta

#### *Komission teksti*

c) aluksen tekninen *suorituskyky* (tarvittaessa energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi *tai arvioitu indeksiarvo*);

#### *Tarkistus*

c) aluksen tekninen *tehokkuus* (tarvittaessa *kyseiseen alustyyppiin sovellettava* energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi);

## Tarkistus 72

**Ehdotus asetukseksi  
21 artikla – 2 kohta – d alakohta**

*Komission teksti*

d) vuosittaiset hiilidioksidipäästöt;

*Tarkistus*

d) vuosittaiset hiilidioksidipäästöt **ja typen oksidien päästöt**;

**Tarkistus 73**

**Ehdotus asetukseksi  
21 artikla – 2 kohta – g alakohta**

*Komission teksti*

**g) keskimääräinen vuosittainen polttoainekulutus ja keskimääräiset vuosittaiset kasvihuonekaasupäästöt kuljettua pituutta ja kuljetettua lastia kohden matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;**

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

**Tarkistus 74**

**Ehdotus asetukseksi  
21 artikla – 2 kohta – h alakohta**

*Komission teksti*

**h) vuosittainen merellä vietetty kokonaisaika matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;**

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

**Tarkistus 75**

**Ehdotus asetukseksi  
21 artikla – 3 kohta**

*Komission teksti*

3. Komissio julkaisee vuosikertomuksen

*Tarkistus*

3. Komissio julkaisee vuosikertomuksen

meriliikenteen päästöistä ja muista  
*ilmaston kannalta* merkittävistä tiedoista.

meriliikenteen päästöistä ja muista  
merkittävistä tiedoista.

## Tarkistus 76

### Ehdotus asetukseksi 22 artikla – 3 kohta

#### *Komission teksti*

3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä *meriliikenteen* kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja *voi tarvittaessa ehdottaa siihen muutoksia.*

#### *Tarkistus*

3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä *meriliikenteen* kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja *varmistaa IMO:n vahvistamien asiaankuuluvien kansainvälisten sääntöjen noudattamisen.*

## Tarkistus 77

### Ehdotus asetukseksi 23 artikla

#### *Komission teksti*

#### 23 artikla

#### Säädösvallan siirtäminen

Siirretään komissiolle **24 artiklassa säädetyin edellytyksin ja siinä laajuudessa kuin se koskee tämän asetuksen muita kuin olennaisia osia** valta antaa delegoituja säädöksiä liitteiden I ja II täydentämiseksi ja muuttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon saatavilla oleva **tuorein** tieteellinen näyttö, **aluksissa säilytettävät** asiaa **koskevat tiedot, asiaa koskevat kansainväliset säännöt ja kansainvälisellä tasolla hyväksytyt vaatimukset, tarkoituksena** määrittää **kaikkein** tarkimmat ja tehokkaimmat päästöjentarkkailumenetelmät sekä

#### *Tarkistus*

#### 23 artikla

#### Säädösvallan siirtäminen

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä liitteiden I ja II täydentämiseksi ja muuttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon saatavilla oleva tieteellinen näyttö, **sekä liitteiden mukauttamiseksi IMO:n vahvistamiin asiaa koskeviin kansainvälisiin sääntöihin tarkoituksena varmistaa kansainvälisten sääntöjen noudattaminen**, määrittää **kaikkien** tarkimmat ja tehokkaimmat päästöjentarkkailumenetelmät sekä tarkentaa päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä vaadittuja tietoja. **Tämä valta siirretään komissiolle**

tarkentaa päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä vaadittuja tietoja.

*24 artiklassa säädetyin edellytyksin vain siinä laajuudessa kuin se koskee tämän asetuksen muita kuin olennaisia osia.*

## Tarkistus 78

### Ehdotus asetukseksi 24 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Siirretään 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä *komissiolle viideksi vuodeksi 1 päivästä heinäkuuta 2015.*

#### *Tarkistus*

1. Siirretään *komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 1 a kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa sekä* 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. *Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.*

## Tarkistus 79

### Ehdotus asetukseksi 24 artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 23 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten

#### *Tarkistus*

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa *5 artiklan 1 a kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa sekä 15, 16 ja* 23 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä

pätevyyteen.

mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

## Tarkistus 80

### Ehdotus asetukseksi 24 artikla – 4 kohta

#### *Komission teksti*

4. Edellä olevan 23 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

#### *Tarkistus*

4. Edellä olevan **5 artiklan 1 a kohdan, 6 artiklan 4 kohdan sekä 15, 16 ja 23** artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

## Tarkistus 81

### Ehdotus asetukseksi 26 artikla – 2 kohta Asetus (EU) N:o 525/2013 21 a artikla – 1-3 kohta

#### *Komission teksti*

2. Lisätään 21 a artikla seuraavasti:  
”21 a artikla  
Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen raportointi  
(1) Jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle kunakin vuonna (vuosi X)

#### *Tarkistus*

2. Lisätään 21 a artikla seuraavasti:  
”21 a artikla  
Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen raportointi  
(1) Jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle kunakin vuonna (vuosi X)



viimeistään 15 päivänä tammikuuta vuoden X-2 osalta meriliikenteen **hiilidioksidipäästöt** asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla.

(2) Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä [tämän asetuksen 25 artikla] mukaisesti, jotta voidaan täsmentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailua ja raportointia koskevat vaatimukset asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla, ja ottaa tarvittaessa huomioon UNFCCC:n tai Kioton pöytäkirjan taikka niistä johtuvien tai niitä seuraavien sopimusten elinten tekemät asiaankuuluvat päätökset taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön yhteydessä hyväksytyt päätökset.

(3) Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan rakenne, muoto ja menettely, joiden mukaan jäsenvaltiot toimittavat meriliikenteen **hiilidioksidipäästöt** asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään [26 artiklan 2 kohdassa] tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

## Tarkistus 82

### Ehdotus asetukseksi

#### 26 artikla – 2 kohta

Asetus (EU) N:o 525/2013

21 a artikla – 3 a kohta (uusi)

*Nykyinen teksti*

viimeistään 15 päivänä tammikuuta vuoden X-2 osalta meriliikenteen **hiilidioksidin ja typen oksidien päästöt** asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla.

(2) Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä [tämän asetuksen 25 artikla] mukaisesti, jotta voidaan täsmentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen **ja typen oksidien päästöjen** tarkkailua ja raportointia koskevat vaatimukset asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla, ja ottaa tarvittaessa huomioon UNFCCC:n tai Kioton pöytäkirjan taikka niistä johtuvien tai niitä seuraavien sopimusten elinten tekemät asiaankuuluvat päätökset taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön yhteydessä hyväksytyt päätökset.

(3) Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan rakenne, muoto ja menettely, joiden mukaan jäsenvaltiot toimittavat meriliikenteen **hiilidioksidin ja typen oksidien päästöt** asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään [26 artiklan 2 kohdassa] tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

*Tarkistus*

**(3 a) Komissio arvioi joka toinen vuosi meriliikennealan yleistä vaikutusta maapallon ilmastoon, myös muista kuin hiilidioksidipäästöistä aiheutuvia tai muita vaikutuksia, jäsenvaltioiden 7 artiklan mukaisesti toimittamien ja/tai asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX**

*mukaisesti toimitettujen päästötietojen perusteella, ja parantaa tätä arviointia viittaamalla tieteen edistymiseen ja meriliikennetietoihin.*

### Tarkistus 83

**Ehdotus asetukseksi**  
**Liite I – B osa – 3 kohta – d a alakohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*d a) Mallinnus aluksen liikkumista koskevien tietojen ja aluskohtaisten tietojen avulla.*

### Tarkistus 84

**Ehdotus asetukseksi**  
**Liite I – B osa – 3 a kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Mitä tahansa edellä esitettyjen menetelmien yhdistelmää, jonka todentaja on hyväksynyt, voidaan käyttää, jos se parantaa mittauksen yleistä tarkkuutta.*

### Tarkistus 85

**Ehdotus asetukseksi**  
**Liite I – B osa – 1 kohta – 3 alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Tätä lähestymistapaa ei sovelleta, jos aluksessa ei ole saatavilla omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusta, erityisesti, jos lastia käytetään polttoaineena (esimerkiksi nesteytettyä maakaasua höyrystyneenä).*

*Jos aluksessa ei ole saatavilla omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusta, erityisesti, jos lastia käytetään polttoaineena (esimerkiksi nesteytettyä maakaasua höyrystyneenä), käytetään ainoastaan polttoainetankkien lukemamittauksia ja omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien*

*lukemia.*

## **Tarkistus 86**

**Ehdotus asetukseksi**

**Liite I – B osa – 1 kohta – 4 a alakohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Jos aluksessa ei ole saatavilla omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusta, erityisesti, jos lastia käytetään polttoaineena (esimerkiksi höyrystyvää nesteytettyä maakaasua), käytetään ainoastaan polttoainetankkien lukemamittauksia ja omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien lukemia.*

## **Tarkistus 87**

**Ehdotus asetukseksi**

**Liite I – B osa – 2 kohta – 5 alakohta – b a alakohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*b a) tiheys, joka on mitattu hyväksytyyn polttoaineentestauslaboratorion suorittamassa testianalyyssissä, mikäli tällainen laboratorio on käytettävissä.*

*Perustelu*

*Niissä tapauksissa, joissa yhtiöllä on käytössään polttoaineentestauslaboratoriossa määritetty todellinen polttoainetiheys, se on tarkempi kuin käytetyn polttoainetyypin vakioitiheys, ja näin ollen se olisi sisällytettävä asetukseen vaihtoehtona.*

## Tarkistus 88

### Ehdotus asetukseksi

#### Liite I – B osa – 4 kohta – 1 alakohta

##### *Komission teksti*

Suoria päästömittauksia voidaan soveltaa matkoihin, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan, ja päästöihin, jotka aiheutuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

Hiilidioksidipäästöjen on katettava pääkoneista, apukoneista, kattiloista ja suojakaasulaitteistosta vapautuva hiilidioksidi. ***Niiden alusten osalta, joiden raportointi perustuu tähän menetelmään, polttoainekulutus lasketaan mitattujen hiilidioksidipäästöjen ja asianomaisiin polttoaineisiin sovellettavan päästökertoimen perusteella.***

##### *Tarkistus*

Suoria päästömittauksia voidaan soveltaa matkoihin, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan, ja päästöihin, jotka aiheutuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

Hiilidioksidipäästöjen ***ja typen oksidien päästöjen*** on katettava pääkoneista, apukoneista, kattiloista ja suojakaasulaitteistosta vapautuva hiilidioksidi ***ja vapautuvat typen oksidit.***

## Tarkistus 89

### Ehdotus asetukseksi

#### Liite I – B osa – 4 kohta – 2 alakohta

##### *Komission teksti*

Tämä menetelmä perustuu hiilidioksidipäästöjen virtausten määrittämiseen poistokaasupiipuissa (savupiiput) kertomalla poistokaasun hiilidioksidipitoisuus poistokaasun virtauksella.

##### *Tarkistus*

Tämä menetelmä perustuu hiilidioksidipäästöjen ***ja typen oksidien päästöjen*** virtausten määrittämiseen poistokaasupiipuissa (savupiiput) kertomalla poistokaasun hiilidioksidipitoisuus ***ja typen oksidien pitoisuus*** poistokaasun virtauksella.

## Tarkistus 90

### Ehdotus asetukseksi

#### Liite I – B osa – 4 a kohta (uusi)

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

***4 a. Menetelmä D a: Mallinnus aluksen***

*liikkumista koskevien tietojen ja aluskohtaisten tietojen avulla.*

*Mallinnusjärjestelmästä vastaava virasto tekee aluksen omistajan kanssa kyseistä alusta koskevan kirjallisen sopimuksen. Tarkkailukauden lopussa laskettuja hiilidioksidipäästöjä verrataan aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksiin, jotta kyetään löytämään kaikki mahdolliset epäjohtomukaisuudet ja korjaamaan ne.*

## **Tarkistus 91**

**Ehdotus asetukseksi  
Liite II – A osa – 4 kohta**

*Komission teksti*

*Matkustaja-alusten kuljettama lasti ilmaistaan matkustajien lukumääränä. Kaikkien muiden alusluokkien kuljettaman lastin määrä ilmaistaan metrisinä tonneina ja kuutiometreinä lastia.*

*Tarkistus*

*Poistetaan.*

## **Tarkistus 92**

**Ehdotus asetukseksi  
Liite II – A osa – 5 kohta**

*Komission teksti*

*Liikennesuorite määritetään kertomalla kuljettu matka kuljetetun lastin määrällä.*

*Tarkistus*

*Poistetaan.*

## **Tarkistus 93**

**Ehdotus asetukseksi**  
**Liite II – B osa – 3 kohta**

*Komission teksti*

Keskimääräistä energiatehokkuutta tarkkaillaan käyttämällä **vähintään neljää** indikaattoria: matkakohtainen polttoainekulutus, **liikennesuoritekohtainen polttoainekulutus**, matkakohtaiset **hiilidioksidipäästöt ja liikennesuoritekohtaiset hiilidioksidipäästöt**. Indikaattorit lasketaan seuraavasti:

Polttoainekulutus kuljettua matkaa kohden = vuosittainen kokonaispolttoainekulutus / kuljettu kokonaismatka

**Polttoainekulutus liikennesuoritetta kohden = vuosittainen kokonaispolttoainekulutus / kokonaiskuljetustyö**

Hiilidioksidipäästöt kuljettua matkaa kohden = vuosittaiset kokonaishiilidioksidipäästöt / kuljettu kokonaismatka

**Hiilidioksidipäästöt liikennesuoritetta kohden = vuosittaiset kokonaishiilidioksidipäästöt / kokonaisliikennesuorite**

*Tarkistus*

Keskimääräistä energiatehokkuutta tarkkaillaan käyttämällä **kahta** indikaattoria: matkakohtainen polttoainekulutus **ja** matkakohtaiset **hiilidioksidin ja typen oksidien päästöt**. Indikaattorit lasketaan seuraavasti:

Polttoainekulutus kuljettua matkaa kohden = vuosittainen kokonaispolttoainekulutus / kuljettu kokonaismatka

Hiilidioksidipäästöt **ja typen oksidien päästöt** kuljettua matkaa kohden = vuosittaiset kokonaishiilidioksidipäästöt **ja typen oksidien päästöt** / kuljettu kokonaismatka

## PERUSTELUT

### Johdanto

Meriliikennealalla on keskeinen rooli Euroopan taloudessa. Se vastaa suuresta osasta kansainvälistä tavarankuljetusta EU:n 27 jäsenvaltion ja muun maailman välillä ja osallistuu merkittävällä tavalla EU:n sisäiseen tavarankuljetukseen. EU:n vuoden 2012 liikennetilastojen mukaan vuonna 2010 27 jäsenvaltion meriliikenteen tavarankuljetukset olivat noin 1 400 miljardia tonnikiilometriä (tkm), toisella sijalla maantieliikenteen jälkeen, jossa kuljetukset olivat 1 800 miljardia tkm. Meriliikenne ei ole yhtä tärkeää 27 jäsenvaltion matkustajaliikenteessä matkustajien lukumäärällä mitattuna. Silti se on merkittävä kuljetusmuoto alueilla (esim. saaristossa), joilla maantiede rajoittaa muiden liikennemuotojen käyttöä.

Meriliikenne on riippuvainen fossiilisten polttoaineiden käytöstä. Lisäksi se on yksi kaikkein vähiten säännellyistä ihmisen aiheuttamien päästöjen lähteistä. Siksi meriliikenteen päästöt lisäävät ilman pilaantumista ja ilmastonmuutosta. Euroopan vesillä tapahtuvasta meriliikenteestä aiheutuvien päästöjen, kuten hiilidioksidin (CO<sub>2</sub>), typen oksidien (NO<sub>x</sub>), rikkioksidien (SO<sub>x</sub>), metaanin (CH<sub>4</sub>), hiukkasten (PM) ja mustan hiilen (BC) päästöjen, osuus maailman meriliikenteen päästöjen yhteismäärästä voi olla jopa 10–20 prosenttia. Kun otetaan huomioon kaikki 27 jäsenvaltion satamiin saapuva tai niistä lähtevä kansallinen ja kansainvälinen meriliikenne, osuus voi olla jopa 30 prosenttia. Äskettäisessä Euroopan ympäristökeskuksen teknisessä raportissa (N:o 4/2013) käsiteltiin meriliikenteen vaikutusta ilmanlaatuun ja ilmastonmuutokseen. Euroopan vesillä kansainvälisen meriliikenteen typen oksidien päästöjen odotetaan lisääntyvän. Vuoden 2020 jälkeen ne saattavat yltää samalle tasolle kuin maalla olevista lähteistä tulevat päästöt. Maailman tasolla meriliikenteen ilmansaasteiden ja kasvihuonekaasujen päästöillä, jotka vaikuttavat suoraan tai epäsuorasti ilmastonmuutokseen, on havaittu olevan jäädyttävä nettovaikutus, vaikka hiilidioksidipäästöt ovat nousseet huomattavasti. Kansainvälisen meriliikenteen rikkidioksidi- ja hiukkaspäästöjen suunniteltu vähentäminen johtaa suoraan aerosolien jäädyttävän vaikutuksen vähenemiseen Euroopassa. Euroopan ympäristökeskuksen raportti osoittaa, että on tärkeää ottaa huomioon kansainvälisen meriliikenteen päästöjen kahdenlainen vaikutus ilmanlaatuun ja ilmastonmuutokseen. Integroidulla mittaus-, raportointi ja todentamisjärjestelmällä, joka kattaa ilmaa saastuttavien aineiden ja kasvihuonekaasujen päästöt, edistetään parempaa tiedonsaantia asiaan liittyvien toimintalinjojen yhteis- ja seurannaisvaikutuksista Euroopassa.

### Lainsäädännöllinen tausta ja teknologiset haasteet

Kansainvälisessä ja eurooppalaisessa ilmanlaatua ja ilmastoa koskevassa päätöksenteossa on todettu, että tarvitaan kansainvälistä alusten päästöjä koskevaa sääntelyä. Vuonna 1997 kansainväliseen yleissopimukseen aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä (MARPOL-yleissopimus) lisättiin uusi liite. MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI pyritään minimoimaan alusten ilman kautta leviävät päästöt (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, otsonikatoa aiheuttavat aineet (ODS), haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC)). Liite VI tuli voimaan 19. toukokuuta 2005 ja tarkistettu liite VI tiukennettuine päästörajoineen 1. heinäkuuta 2010. Arvioiden mukaan kansainvälisen meriliikenteen osuus maailman hiilidioksidipäästöistä oli 2,7 prosenttia

vuonna 2007. Kansainvälinen merenkulkujärjestö on hyväksynyt myös pakollisia teknisiä ja toiminnallisia energiatehokkuutta koskevia toimenpiteitä, joilla pyritään vähentämään kansainvälisen merenkulun hiilidioksidipäästöjen määrää.

EU:n tasolla direktiivissä 2009/29/EY säädetään, että ”olisi tehtävä ehdotus kansainvälisten meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä yhteisön vähentämissitoumukseen, jolloin tavoitteena on ehdotetun säädöksen voimaantulo vuoteen 2013 mennessä”. Komission vuonna 2011 julkaisemassa valkoisessa kirjassa yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskevasta etenemissuunnitelmasta kehoitetaan vähentämään meriliikenteen päästöjä 40 prosentilla (50 prosentilla, jos toteutettavissa) vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Viime vuonna komissio ilmoitti, että se ei voi pitää kiinni määräajasta eikä vielä esittää ehdotusta päästöjen vähentämisestä. Kesäkuussa 2013 komissio esitti tämän ehdotuksen kansainvälisen merenkulun hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä. Samaan aikaan komissio julkaisi avoimia keskusteluaiheita sisältävän tiedonannon siitä, miten meriliikenteen päästöt voidaan jatkossa sisällyttää EU:n kasvihuonekaasujen vähentämistä koskeviin toimintalinjoihin.

Maailmankaupan odotetaan kasvavan voimakkaasti tulevaisuudessa siksi, että maailman väestön ennakoidaan kasvavan tulevina vuosikymmeninä kahdella miljardilla hengellä ja siksi, että kahden miljardin muun ihmisen odotetaan osallistuvan aktiivisesti maailman talouteen. Tämä kasvu haastaa meriliikennealaa pyrkimään päästötavoitteisiin, jotka ovat tarpeen maapallon lämpötilan vakiinnuttamiseksi. Siksi jatkossa on kehitettävä ja sovellettava myös innovatiivisia teknologioita ja käytäntöjä, jotka koskevat polttoaineen laatua ja polttoaineen vaihtamista, päästöjen vähentämisteknologioita ja alusten toimintatapoja.

### **Esittelijän huomioita**

Tämä asetus antaa mahdollisuuden luoda Euroopan laajuinen lähestymistapa meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöjä ja ilman epäpuhtauksien päästöjä koskevaan tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään. Lähestymistapa auttaa unionia kehittämään lähitulevaisuudessa meriliikenteen päästörajoituspolitiikkoja, jotka ovat yleisten ilmastonmuutos-, ilmansaaste- ja terveydensuojelupolitiikkojen mukaisia. Soveltamisalaa olisi siksi laajennettava sisällyttämällä tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös typen oksidien päästöt. Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja typen dioksidien päästöjen vaikutus ilmastonmuutokseen on kasvussa. Ilmailualaa koskevasta kasvihuonekaasupäästöjen seuraamis- ja raportointijärjestelmästä annetun asetuksen EU N:o 525/2013 tapaan ehdotetaan, että arvioidaan meriliikenteen maapallon ilmastoon kohdistuvat ympäristövaikutukset ja muutetaan kasvihuonekaasupäästöjen seuraamis- ja raportointijärjestelmästä annettua asetusta. Komission olisi tämän arvioinnin perusteella käsiteltävä ympäristövaikutuksia meriliikenteen sellaisista päästöistä kuin PM, BC ja CH<sub>4</sub>, sekä muita toimintoja, jotka johtavat ilman epäpuhtauksien päästöihin ja kasvihuonekaasupäästöihin, kuten jäähdytysaineiden käyttöä kalastusaluksilla sekä polttoaineiden ja irtolastien lastauksesta ja purkamisesta syntyviä haihtumispäästöjä (esim. VOC- ja hiukkaspäästöt).

Komissio on ehdottanut asetuksen soveltamisalan rajoittamista koskemaan yli 5 000 bruttotonnin aluksia. Soveltamisala olisi ulotettava koskemaan kaikkia yli 400 bruttotonnin aluksia, jotta voidaan parantaa päästöjen kattavuutta ja yhdenmukaistaa



sääntöjä muiden kansainvälisten sääntöjen kanssa, muun muassa MARPO-yleissopimuksen liitteessä VI määriteltyjen sääntöjen kanssa. Tätä rajaa on esitetty myös Kansainvälisen merenkulkujärjestön keskusteluissa. Siksi se saattaisi EU:n säännöt jatkossa todennäköisesti tehtävän kansainvälisen kehyksen mukaisiksi.

On tärkeää varmistaa, että tämä asetus kattaa merenkulun päästöt niin hyvin kuin mahdollista. Siksi on erittäin tärkeää keskittyä oleellisiin kysymyksiin ja rajoittaa täytäntöönpanon kustannuksia ja hallinnollista kuormaa. Yrityksiä ei myöskään saisi velvoittaa julkaisemaan liiketoiminnan kannalta arkaluotoisia ja mahdollisesti harhaanjohtavia tietoja. Esittelijä ehdottaa, että liikennesuorite jätetään pois muista ilmaston kannalta oleellisista tiedoista, koska se ei liity päästöjen mittaamiseen. Meriliikennemarkkinoilla on jo nyt (korkeiden polttoainekustannusten takia) voimakkaita kannustimia energiatehokkuuden lisäämiseen. Käytännön elämässä liikennesuoritteiden energiatehokkuus on erittäin monimutkainen asia, jota ei voida määritellä tuntematta erityisiä markkinaolosuhteita, jotka sanelevat laivanvarustajien ja operaattorien päätökset. Jos ei tunneta saatavana olevia lasteja, niiden massan ja painon suhdetta, ilmasto-olosuhteita, asiaankuuluvia hintoja, maantieteellisiä ja muita rajoitteita, toimitusten määräaikoja, jne., matkan todellista energiatehokkuutta ja sen vaikutusta sosiaaliseen hyvinvointiin ei voida määritellä. Jos tällaisia tietoja kuitenkin julkaistaan osittain samannimisinä, voidaan johtaa yleisöä harhaan energiatehokkuudesta ja synnyttää tarpeetonta riitaa.

20.1.2014

## TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Valmistelija: Marita Ulvskog

### LYHYET PERUSTELUT

Valmistelija pitää myönteisenä komission ehdotusta asetukseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta.

On erittäin ongelmallista, että kansainvälinen merenkulku ei kuulu EU:n päästövelvoitteiden piiriin. On kohtuutonta, että yksi liikennemuoto jää ilmastopolitiikan ulkopuolelle, ja siksi komission olisikin pitänyt ehdottaa päästörajoituksia tälle alalle, etenkin kun kansainvälistä sopimusta asiasta ei ole olemassa. Useita vuosia kestäneestä työstä huolimatta IMO-prosessilla ei ole saavutettu riittäviä tuloksia. EU-politiikka on tällä alalla riittämätöntä, ja tavoitteiden onkin oltava kunnianhimoisempia.

Tässä asetuksessa ehdotetut toimet ovat tarpeen, jotta kansainväliselle merenkululle saadaan konkreettiset päästörajoitukset ja asianmukaiset markkinaperustaiset ohjauskeinot.

Valmistelija pitää kohtuullisena vielä yhden mahdollisuuden antamista IMO-prosessille, mutta jos päästövähennyksiä koskevia sitoumuksia sisältävää kansainvälistä sopimusta ei saada aikaan 31 päivään joulukuuta 2015 mennessä, komission on tehtävä säädösehdotus päästövähennyksistä ja ohjauskeinoista.

Valmistelija katsoo, että tämän asetuksen voimaantulon ja täytäntöönpanon ehdotettu aikataulu on liian hidask. Valmistelija ehdottaa siksi nopeampaa aikataulua, jolla osoitetaan, että ilmastokysymyksiin on reagoitava nopeasti.

Komissio ehdottaa vetoisuudeltaan yli 5000 bruttotonnin kalastusalusten jättämistä tämän asetuksen ulkopuolelle. Tälle ei ole ilmoitettu perusteita. Valmistelija ehdottaa tämän

poikkeuksen poistamista.

Valmistelija katsoo myös, että asetuksessa olisi asetettava etusijalle ne päästöjen määrittämistä koskevat menetelmät, joilla on suurin mahdollisuus antaa todellista tietoa ja todellisia kannustimia alusten päästöjen vähentämiseksi. Siksi valmistelija ehdottaa, että asetuksen vaikutuspiiriin kuuluvat yritykset voisivat valita joko virtausmittarit asianomaisissa polttoprosesseissa tai suorat päästömittaukset.

## TARKISTUKSET

Teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta pyytää asiasta vastaavaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

### Tarkistus 1

#### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 kappale

##### *Komission teksti*

(1) Ilmasto- ja energiapaketissa<sup>17</sup>, jossa kaikkia talouden aloja, **myös** kansainvälistä merenkulkua, **kehotetaan** antamaan panoksensa päästövähennysten saavuttamiseksi, esitetään selkeä toimeksianto: ”Jos jäsenvaltiot eivät ole 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä hyväksyneet sellaista sopimusta, johon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta sisältyvät kansainvälisen meriliikenteen päästöt, tai jos yhteisö ei ole mainittuun päivään mennessä hyväksynyt tällaista sopimusta UNFCCC:n kautta, komission olisi tehtävä ehdotus kansainvälisten meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä yhteisön vähentämissitoumukseen, jolloin tavoitteena on ehdotetun säädöksen voimaantulo vuoteen 2013 mennessä. Tällaisella ehdotuksella olisi saatettava kaikki kielteiset vaikutukset yhteisön kilpailukykyyn mahdollisimman vähiin samalla kun otetaan huomioon mahdolliset

##### *Tarkistus*

(1) Ilmasto- ja energiapaketissa<sup>17</sup>, jossa kaikkia talouden aloja, **paitsi** kansainvälistä merenkulkua, **vaaditaan** antamaan panoksensa päästövähennysten saavuttamiseksi, esitetään **kuitenkin** selkeä toimeksianto: ”Jos jäsenvaltiot eivät ole 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä hyväksyneet sellaista sopimusta, johon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta sisältyvät kansainvälisen meriliikenteen päästöt, tai jos yhteisö ei ole mainittuun päivään mennessä hyväksynyt tällaista sopimusta UNFCCC:n kautta, komission olisi tehtävä ehdotus kansainvälisten meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä yhteisön vähentämissitoumukseen, jolloin tavoitteena on ehdotetun säädöksen voimaantulo vuoteen 2013 mennessä. Tällaisella ehdotuksella olisi saatettava kaikki kielteiset vaikutukset yhteisön kilpailukykyyn mahdollisimman vähiin samalla kun otetaan huomioon mahdolliset

ympäristöhyödyt’.

---

<sup>17</sup> Päätös N:o 406/2009/EY ja direktiivi 2009/29/EY.

## Tarkistus 2

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

ympäristöhyödyt’.

---

<sup>17</sup> Päätös N:o 406/2009/EY ja direktiivi 2009/29/EY.

*Tarkistus*

***(1 a) Kansainvälinen merenkulku on ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly unionin sitoumukseen kasvihuonekaasujen vähentämisestä. Tähän asetukseen liitetyn vaikutustenarvioinnin mukaan unionia koskevat kansainvälisen merenkulun hiilidioksidipäästöt nousivat 48 prosentilla vuosina 1990–2008.***

## Tarkistus 3

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(1 b) Vuonna 2011 julkaistussa liikennettä koskevassa komission valkoisessa kirjassa unionin kansainvälisen merenkulun päästövähennystavoitteeksi vuoteen 2050 mennessä määriteltiin 40 prosenttia vuoden 2005 tasosta.***

## Tarkistus 4

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

*Komission teksti*

(2) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) hyväksyi heinäkuussa 2011 tekniset ja operatiiviset toimenpiteet, erityisesti energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (Energy Efficiency Design Index – EEDI) uusille aluksille ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelman (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP), jotka auttavat hillitsemään kasvihuonekaasupäästöjen ennustettua kasvua mutta joiden avulla yksinään ei saada aikaan sellaisia kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttisia päästövähennyksiä, jotka olisivat tarpeen, jotta ilmastotoimet olisivat edelleen linjassa sen yleisen tavoitteen kanssa, jonka mukaan maapallon keskilämpötila ei saa nousta yli kahta celsiusastetta.

*Tarkistus*

(2) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) hyväksyi heinäkuussa 2011 tekniset ja operatiiviset toimenpiteet, erityisesti energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (Energy Efficiency Design Index – EEDI) uusille aluksille ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelman (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP), jotka auttavat hillitsemään kasvihuonekaasupäästöjen ennustettua kasvua mutta joiden avulla yksinään ei saada aikaan sellaisia kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttisia päästövähennyksiä, jotka olisivat tarpeen, jotta ilmastotoimet olisivat edelleen linjassa sen yleisen tavoitteen kanssa, jonka mukaan maapallon keskilämpötila ei saa nousta yli kahta celsiusastetta . ***Vaikka nämä IMO:n toimet otettaisiin huomioon, maailmankauppaa koskevat ennakoarviot osoittavat, että EU:ta koskevat merenkulun päästöt nousevat vuoteen 2050 mennessä 51 prosenttia vuoden 2010 tasoon verrattuna, mikä osoittaa lisätoimien tarpeellisuutta.***

**Tarkistus 5**

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 11 kappale**

*Komission teksti*

***(11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi katettava myös muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot, joiden avulla voidaan määrittää alusten energiatehokkuus tai analysoida tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä. Tämä soveltamisala myös saattaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja***

*Tarkistus*

***Poistetaan.***

*toimentamisjärjestelmän samaan linjaan niiden kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä, ja auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet.*

## **Tarkistus 6**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 24 a kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(24 a) Unioni on pidättäytynyt asettamasta vähennystavoitteita kansainväliselle merenkululle ennen kuin asiasta on saatu aikaan maailmanlaajuinen sopimus. Maailmanlaajuinen sitoumus olisi unionin yksipuolisia toimenpiteitä parempi, koska laajempi soveltamisala olisi tuloksekkaampi päästövähennysten saavuttamisessa.*

## **Tarkistus 7**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 24 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(24 b) Unioni ei ole vielä asettanut hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteita kansainväliselle merenkululle, sillä tällä alalla olisi suotavampaa laatia maailmanlaajuinen sopimus Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yhteydessä. Ellei maailmanlaajuiseen sopimukseen kuitenkaan päästä vuoden 2015 loppuun mennessä, komission olisi arvioitava mahdollisuuksia asettaa unionin laajuiset hiilidioksidipäästöjen vähentämistä*

*koskevat tavoitteet sekä mahdolliset tukimekanismit kansainväliselle merenkululle.*

## **Tarkistus 8**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 25 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(25) Jotta voidaan hyödyntää parhaimpia saatavilla olevia käytäntöjä ja tieteellistä näyttöä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyvien tiettyjen teknisten näkökohtien uudelleentarkastelua sekä päästöselvitysten todentamista ja todentajien akkreditointia koskevien säännösten täsmentämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.*

*Poistetaan.*

## **Tarkistus 9**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 26 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(26) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset automaattisten järjestelmien ja vakionuotoisten sähköisten lomakkeiden käytölle raportoitaessa päästöjä ja muita*

*Poistetaan.*

*ilmaston kannalta merkittäviä tietoja komissiolle ja valtioille, joita asia koskee, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä tarvittavaa toimivaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>23</sup> mukaisesti.*

---

<sup>23</sup> EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49.

## Tarkistus 10

### Ehdotus asetukseksi 1 artikla

#### *Komission teksti*

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttöalueella sijaitseviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa oleskelevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen *ja muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen* täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla.

## Tarkistus 11

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – g alakohta

#### *Komission teksti*

*g) 'muilla ilmaston kannalta merkittävillä tiedoilla' tietoja, jotka koskevat alusten polttoainekulutusta, liikennesuoritetta ja energiatehokkuutta sekä joiden avulla*

#### *Tarkistus*

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttöalueella sijaitseviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa oleskelevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla.

*Poistetaan.*



*voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja arvioida alusten suoritusta;*

## Tarkistus 12

### Ehdotus asetukseksi 4 artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. Tarkkailun ja raportoinnin on *oltava aukotonta ja* katettava *kaikki* polttoaineiden poltosta peräisin olevat *päästöt*. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

#### *Tarkistus*

2. Tarkkailun ja raportoinnin on katettava polttoaineiden poltosta peräisin olevat *hiilidioksidipäästöt aluksen ollessa merellä tai kiinnityspaikassa*. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

## Tarkistus 13

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta **2017** toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin alustensa päästöjä ja muita ilmastokannalta merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.

#### *Tarkistus*

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta **2015** toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla vetoisuudeltaan yli 5000 bruttotonnin alustensa päästöjä ja muita ilmastokannalta merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.

## Tarkistus 14

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, yhtiön on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 1 päivän tammikuuta **2018** jälkeen,

#### *Tarkistus*

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, yhtiön on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 1 päivän tammikuuta **2016** jälkeen,

toimitettava todentajalle  
tarkkailusuunnitelma viipymättä, kuitenkin  
viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen,  
kun alus on saapunut jäsenvaltion  
lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

toimitettava todentajalle  
tarkkailusuunnitelma viipymättä, kuitenkin  
viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen,  
kun alus on saapunut jäsenvaltion  
lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

## Tarkistus 15

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 3 kohta – h alakohta – i alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*i) menettelyt, vastuut ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kunkin kuljetun matkan pituus,*

*Poistetaan.*

## Tarkistus 16

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 3 kohta – h alakohta – ii alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*ii) tarvittaessa menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kuljetetut tavarat ja matkustajien lukumäärä,*

*Poistetaan.*

## Tarkistus 17

### Ehdotus asetukseksi 6 artikla – 3 kohta – h alakohta – iii alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*iii) menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan merellä vietetty aika lähtö- ja määräsataman välillä;*

*Poistetaan.*

## Tarkistus 18

### Ehdotus asetukseksi 8 artikla

#### *Komission teksti*

Yhtiöiden on 1 päivästä tammikuuta **2018** tarkkailtava 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyn tarkkailusuunnitelman perusteella kunkin aluksen matka- ja vuosikohtaisia päästöjä soveltamalla yhtä niistä asiaa koskevista menetelmistä, jotka on esitetty liitteessä I olevassa B osassa, ja laskemalla päästöt liitteessä I olevan A osan mukaisesti.

#### *Tarkistus*

Yhtiöiden on 1 päivästä tammikuuta **2016** tarkkailtava 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyn tarkkailusuunnitelman perusteella kunkin aluksen matka- ja vuosikohtaisia päästöjä soveltamalla yhtä niistä asiaa koskevista menetelmistä, jotka on esitetty liitteessä I olevassa B osassa, ja laskemalla päästöt liitteessä I olevan A osan mukaisesti.

## Tarkistus 19

### Ehdotus asetukseksi 9 artikla – b alakohta

#### *Komission teksti*

b) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin ja määrä yhteensä **ja eriteltynä päästöjen valvonta-alueilla ja niiden ulkopuolella käytettyyn polttoaineeseen;**

#### *Tarkistus*

b) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin ja määrä yhteensä;

## Tarkistus 20

### Ehdotus asetukseksi 9 artikla – d alakohta

#### *Komission teksti*

**d) kuljetun matkan pituus;**

#### *Tarkistus*

**Poistetaan.**

## Tarkistus 21

### Ehdotus asetukseksi 9 artikla – e alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*e) merellä vietetty aika;*

**Poistetaan.**

## **Tarkistus 22**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – f alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*f) kuljetettu lasti;*

**Poistetaan.**

## **Tarkistus 23**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – g alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*g) liikennesuorite.*

**Poistetaan.**

## **Tarkistus 24**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – 2 kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä kohdassa säädetään, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin aluksiin ei sovelleta matkakohtaista päästöjen seurantaa.***

## **Tarkistus 25**

**Ehdotus asetukseksi  
10 artikla – a alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

a) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin ja määrä yhteensä **ja eriteltyinä päästöjen valvonta-alueilla ja niiden ulkopuolella käytettyyn polttoaineeseen;**

a) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin ja määrä yhteensä;

#### **Tarkistus 26**

##### **Ehdotus asetukseksi 10 artikla – g alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**g) kuljetun matkan kokonaispituus;**

**Poistetaan.**

#### **Tarkistus 27**

##### **Ehdotus asetukseksi 10 artikla – h alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**h) merellä vietetty kokonaisaika;**

**Poistetaan.**

#### **Tarkistus 28**

##### **Ehdotus asetukseksi 10 artikla – i alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**i) liikennesuorite yhteensä;**

**Poistetaan.**

#### **Tarkistus 29**

##### **Ehdotus asetukseksi 10 artikla – j alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*j) keskimääräinen energiatehokkuus.*

*Poistetaan.*

### **Tarkistus 30**

#### **Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 1 kohta**

##### *Komission teksti*

1. Yhtiöiden on vuodesta **2019** alkaen viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä huhtikuuta toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille kunkin niiden vastuulla olevan aluksen osalta päästöselvitys, joka kattaa ***päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot*** koko raportointikaudelta ja jonka todentaja on todentanut tyydyttäväksi 14 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

### **Tarkistus 31**

#### **Ehdotus asetukseksi 13 artikla – 5 kohta**

##### *Komission teksti*

5. Todentajan on erityisesti varmistettava, että päästöselvitykseen sisällytetyt ***päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot*** on määritetty 8, 9 ja 10 artiklan sekä 6 artiklassa tarkoitettun tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Todentajan on myös varmistettava, että raporteissa esitetyt ***päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot*** ovat johdonmukaisia niiden tietojen kanssa, jotka on laskettu muiden lähteiden perusteella liitteiden I ja II mukaisesti.

### **Tarkistus 32**

#### **Ehdotus asetukseksi 14 artikla – 2 kohta – h alakohta**

##### *Tarkistus*

1. Yhtiöiden on vuodesta **2017** alkaen viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä huhtikuuta toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille kunkin niiden vastuulla olevan aluksen osalta päästöselvitys, joka kattaa ***hiilidioksidipäästöt*** koko raportointikaudelta ja jonka todentaja on todentanut tyydyttäväksi 14 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

##### *Tarkistus*

5. Todentajan on erityisesti varmistettava, että päästöselvitykseen sisällytetyt ***hiilidioksidipäästöt*** on määritetty 8, 9 ja 10 artiklan sekä 6 artiklassa tarkoitettun tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Todentajan on myös varmistettava, että raporteissa esitetyt ***hiilidioksidipäästöt*** ovat johdonmukaisia niiden tietojen kanssa, jotka on laskettu muiden lähteiden perusteella liitteiden I ja II mukaisesti.

*Komission teksti*

***h) laskelmia, joilla määritetään energiatehokkuus.***

*Tarkistus*

***Poistetaan.***

### **Tarkistus 33**

#### **Ehdotus asetukseksi 18 artikla**

*Komission teksti*

Alusten, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, oleskelevat tällaisessa satamassa tai lähtevät tällaisesta satamasta, on 30 päivästä kesäkuuta **2019** alkaen säilytettävä aluksessa 17 artiklan mukaisesti annettua voimassaolevaa asiakirjaa, joka todistaa, että alus täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet asianomaisella raportointikaudella.

*Tarkistus*

Alusten, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, oleskelevat tällaisessa satamassa tai lähtevät tällaisesta satamasta, on 30 päivästä kesäkuuta **2017** alkaen säilytettävä aluksessa 17 artiklan mukaisesti annettua voimassaolevaa asiakirjaa, joka todistaa, että alus täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet asianomaisella raportointikaudella.

### **Tarkistus 34**

#### **Ehdotus asetukseksi 20 artikla – 1 kohta**

*Komission teksti*

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava vähintään yhtä tiukkoja kuin ne, joista säädetään kansallisessa kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa lainsäädännössä ja joita sovelletaan liikenteenharjoittajien raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisen tapauksessa, sekä tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

*Tarkistus*

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava vähintään yhtä tiukkoja kuin ne, joista säädetään kansallisessa kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa lainsäädännössä ja joita sovelletaan liikenteenharjoittajien raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisen tapauksessa, sekä tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta **2017** annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.

Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta **2015** annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.

### **Tarkistus 35**

#### **Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 2 kohta – f alakohta**

*Komission teksti*

*f) keskimääräinen vuosittainen polttoainekulutus ja keskimääräiset vuosittaiset kasvihuonekaasupäästöt kuljettua pituutta kohden matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;*

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

### **Tarkistus 36**

#### **Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 2 kohta – g alakohta**

*Komission teksti*

*g) keskimääräinen vuosittainen polttoainekulutus ja keskimääräiset vuosittaiset kasvihuonekaasupäästöt kuljettua pituutta ja kuljetettua lastia kohden matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;*

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

### **Tarkistus 37**

#### **Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 2 kohta – h alakohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*



*h) vuosittainen merellä vietetty kokonaisaika matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;*

*Poistetaan.*

### **Tarkistus 38**

#### **Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 3 kohta**

*Komission teksti*

3. Komissio julkaisee vuosikertomuksen meriliikenteen *päästöistä ja muista ilmaston kannalta merkittävistä tiedoista.*

*Tarkistus*

3. Komissio julkaisee vuosikertomuksen meriliikenteen *hiilidioksidipäästöistä.*

### **Tarkistus 39**

#### **Ehdotus asetukseksi 22 artikla – 3 kohta**

*Komission teksti*

3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio *tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja voi tarvittaessa ehdottaa siihen muutoksia.*

*Tarkistus*

3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio *sitoutuu ehdottamaan välittömästi kansainvälisesti sovittujen määräysten sisällyttämistä yhteisön oikeuteen.*

### **Tarkistus 40**

#### **Ehdotus asetukseksi 23 artikla**

*Komission teksti*

*23 artikla*  
*Säädösvallan siirtäminen*  
*Siirretään komissiolle 24 artiklassa säädetyin edellytyksin ja siinä laajuudessa kuin se koskee tämän asetuksen muita kuin olennaisia osia valta antaa*

*Tarkistus*

*Poistetaan.*

*delegoituja säädöksiä liitteiden I ja II täydentämiseksi ja muuttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon saatavilla oleva tuorein tieteellinen näyttö, aluksissa säilytettävät asiaa koskevat tiedot, asiaa koskevat kansainväliset säännöt ja kansainvälisellä tasolla hyväksytyt vaatimukset, tarkoituksena määrittää kaikkein tarkimmat ja tehokkaimmat päästöjen tarkkailumenetelmät sekä tarkentaa päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä vaadittuja tietoja.*

#### *Perustelu*

*Odotettaessa globaaleja toimia koskevan kansainvälisen sopimuksen hyväksymistä ei ole asianmukaista antaa komissiolle mahdollisuutta ohittaa lainsäädäntövallan käyttäjiä liiallisella delegoitujen valtuuksien ja täytäntöönpanovaltuuksien käytön avulla.*

#### **Tarkistus 41**

**Ehdotus asetukseksi  
24 artikla**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**24 artikla**

**Poistetaan.**

*Siirretyn säädösvallan käyttäminen*

*1. Siirretään 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 1 päivästä heinäkuuta 2015.*

*2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 23 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.*

**3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.**

**4. Edellä olevan 23 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.**

#### *Perustelu*

*Odotettaessa globaaleja toimia koskevan kansainvälisen sopimuksen hyväksymistä ei ole asianmukaista antaa komissiolle mahdollisuutta ohittaa lainsäädäntövallan käyttäjiä liiallisella delegoitujen valtuuksien ja täytäntöönpanovaltuuksien käytön avulla.*

#### **Tarkistus 42**

#### **Ehdotus asetukseksi 25 artikla**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**25 artikla**

**Poistetaan.**

**Täytäntöönpanosäädökset**

**1. Komissiota avustaa päätöksen 93/389/EY 8 artiklalla perustettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.**

**2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.**

*Perustelu*

*Odotettaessa globaaleja toimia koskevan kansainvälisen sopimuksen hyväksymistä ei ole asianmukaista antaa komissiolle mahdollisuutta ohittaa lainsäädäntövallan käyttäjiä liiallisella delegoitujen valtuuksien ja täytäntöönpanovaltuuksien käytön avulla.*

**Tarkistus 43**

**Ehdotus asetukseksi  
27 artikla**

*Komission teksti*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta **2015**.

*Tarkistus*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta **2014**.

**Tarkistus 44**

**Ehdotus asetukseksi  
Liite II**

*Komission teksti*

[...]

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

## ASIAN KÄSITTELY

<b>Otsikko</b>	Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttaminen
<b>Viiteasiakirjat</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 4.7.2013
<b>Lausunnon antanut valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 4.7.2013
<b>Valmistelija</b> Nimitetty (pvä)	Marita Ulvskog 4.9.2013
<b>Hyväksytty (pvä)</b>	9.1.2014
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+: 24 –: 14 0: 1
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Jerzy Buzek, Elisabetta Gardini, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Seán Kelly, Zofija Mazej Kukovič, Vladko Todorov Panayotov, Lambert van Nistelrooij
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)</b>	Sandrine Bélier, Jean Lambert

31.1.2014

## LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Valmistelija: Brian Simpson

### LYHYET PERUSTELUT

IMOn asiantuntijaryhmän vuonna 2009 julkistaman raportin mukaan kansainvälisestä meriliikenteestä johtuvat päästöt ovat lisääntyneet viime vuosina nopeasti ja mikäli niitä koskevaa sääntelyä ei oteta käyttöön, niiden arvioidaan nousevan 1 475 miljoonaan tonniin vuoteen 2020 mennessä, mikä vastaa kuutta prosenttia maailman kaikista hiilidioksidipäästöistä. Vuonna 2007 meriliikenteen osuus koko maailman hiilidioksidipäästöistä oli 2,7 prosenttia.

Euroopassa EU-27:n satamiin saapuvien tai niistä lähtevien alusten päästöt vastaavat jopa 30 prosenttia kansainvälisen meriliikenteen kaikista hiilidioksidipäästöistä<sup>1</sup>. Euroopan ympäristökeskus toteaa myös, että unionin vesillä toteutuneen laivaliikenteen osuus on merkittävä maailmanlaajuisista typpioksidi- (10–20 prosenttia), rikkidioksidi- (10–25 prosenttia) ja PM<sub>2,5</sub>-päästöistä, kun noin 70 prosenttia maailman kaikista päästöistä tapahtuu enintään 400 km:n päässä rannikolta. Epidemiologiset tutkimukset ovat osoittaneet, että laivaliikenteen päästöillä on terveysvaikutuksia ja että pelkästään laivaliikenteen päästämät ilmansaasteet aiheuttavat vuosittain noin 50 000 kuolemaa<sup>2</sup>.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätös vuonna 2011 ottaa käyttöön pakollinen energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (EEDI) tiettyyn luokkaan kuuluvien uusien alusten osalta ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP) kaikkien nykyisten alusten osalta oli ensimmäinen askel merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämisen tiellä. Nämä toimet eivät kuitenkaan riitä, kuten komissio toteaa, hillitsemään

<sup>1</sup> Euroopan ympäristökeskuksen tekninen raportti nro 4/2013: Kansainvälisen meriliikenteen vaikutukset Euroopan ilmanlaatuun ja ilmastonmuutokseen.

<sup>2</sup> Katso [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011\\_06\\_01\\_stakeholder-event/item4.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf).

merenkulkualan hiilidioksidipäästöjen tasaista lisääntymistä eikä niiden avulla saavuteta komission valkoisessa kirjassa "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma" vuonna 2011 asetettua tavoitetta, jonka mukaan päästöjä vähennetään 40 prosenttia (50 prosenttia mikäli mahdollista) vuoteen 2050 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna.

## TARKISTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

### Tarkistus 1

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(1 a) Vuonna 2011 julkaistussa komission valkoisessa kirjassa "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma" todetaan, että meriliikenteen päästöjä olisi vuoteen 2050 mennessä vähennettävä 40 prosentilla (jos mahdollista, 50 prosentilla) vuoden 2005 tasoista erityisesti soveltamalla käyttäjä maksaa -periaatetta ja saastuttaja maksaa -periaatetta.***

### Tarkistus 2

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(1 b) Euroopan parlamentin päätöslauselmassa "Yhtenäisestä Euroopan liikennealuetta koskevasta etenemissuunnitelmasta – Kohti***

*kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (2011/2096(INI)) tavoitteeksi asetetaan ”EU:n laajuinen yhtenäinen meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja saasteiden vähentäminen 30 prosentilla, jota IMO:n sopimukset energiatehokkuutta mittaavasta suunnitteluindeksistä ja laivojen energiatehokkuuden hallintaohjelmasta osaltaan edistävät” ja vaaditaan ”pitämään kaikkia tässä kohdassa tarkoitettuja tavoitteita ensisijaisina ja tarkastelemaan niitä sen vuoksi uudelleen joka vuosi”.*

### Tarkistus 3

#### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

##### *Komission teksti*

(3) IMO:n tietojen mukaan alusten energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää jopa 75 prosentilla toteuttamalla operatiivisia toimenpiteitä ja soveltamalla saatavilla olevia teknologioita; huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina, sillä polttoainekustannusten aleneminen takaa, että mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin.

##### *Tarkistus*

(3) IMO:n tietojen mukaan alusten energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää jopa 75 prosentilla toteuttamalla operatiivisia toimenpiteitä ja soveltamalla saatavilla olevia teknologioita; huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina, ***tai jopa nettohyötyä alalle tuottavina***, sillä polttoainekustannusten aleneminen takaa, että mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin.

### Tarkistus 4

#### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 kappale

##### *Komission teksti*

(4) Paras vaihtoehto merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi unionin tasolla on ***luoda***

##### *Tarkistus*

(4) Paras vaihtoehto merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi unionin tasolla on ***panna täytäntöön***



hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä, **joka perustuu alusten polttoainekulutukseen; tämä järjestelmä olisi** ensimmäinen vaihe monivaiheisessa lähestymistavassa, jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen.

**markkinaperusteinen toimenpide, jossa alusten polttoainekulutukseen perustuva** hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä **on** ensimmäinen vaihe monivaiheisessa lähestymistavassa, jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen.

## Tarkistus 5

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 kappale

#### *Komission teksti*

(6) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen olisi sovellettava vaiheittaista lähestymistapaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa pannaan täytäntöön luotettava hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja myöhemmässä vaiheessa asetetaan näille päästöille hinta. Tällainen lähestymistapa helpottaa yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisellä tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

#### *Tarkistus*

(6) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen olisi sovellettava vaiheittaista lähestymistapaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa pannaan täytäntöön luotettava **tässä vaiheessa yksinomaan** hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja myöhemmässä vaiheessa asetetaan näille päästöille hinta. Tällainen lähestymistapa helpottaa yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisellä tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

## Tarkistus 6

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 7 kappale

*Komission teksti*

(7) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käyttöönoton myötä päästöjen odotetaan vuoteen 2030 mennessä vähenevän jopa kahdella prosentilla verrattuna tilanteeseen, jossa lisätoimia ei toteuteta, ja kokonaisnettokustannusten jopa 1,2 miljardilla eurolla, koska järjestelmä auttaa poistamaan markkinaesteet, erityisesti ne, jotka johtuvat alusten tehokkuutta koskevien tietojen puutteesta. Kuljetuskustannusten alenemisen odotetaan helpottavan kansainvälistä kauppaa. Vankka tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on lisäksi kaikkien markkinapohjaisten toimien ja tehokkuusvaatimusten ennakkoehto *niin unionissa kuin maailmanlaajuisestikin*. Se myös tuottaa luotettavia tietoja, joiden avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista.

*Tarkistus*

(7) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käyttöönoton myötä päästöjen odotetaan vuoteen 2030 mennessä vähenevän jopa kahdella prosentilla verrattuna tilanteeseen, jossa lisätoimia ei toteuteta, ja kokonaisnettokustannusten jopa 1,2 miljardilla eurolla, koska järjestelmä auttaa poistamaan markkinaesteet, erityisesti ne, jotka johtuvat alusten tehokkuutta koskevien tietojen puutteesta. Kuljetuskustannusten alenemisen odotetaan helpottavan kansainvälistä kauppaa. Vankka tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on lisäksi kaikkien markkinapohjaisten toimien ja tehokkuusvaatimusten ennakkoehto. ***Merenkulun kansainvälinen luonne huomioon ottaen maailmanlaajuisesti sovittu menettely olisi suotavin ja tehokkain menetelmä vähentää kansainvälisen meriliikenteen päästöjä.*** Se myös tuottaa luotettavia tietoja, joiden avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista.

**Tarkistus 7**

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 8 kappale**

*Komission teksti*

(8) Tarkkailun kannalta merkityksellisinä olisi pidettävä kaikkia unionin sisäisiä matkoja sekä kaikkia sellaisia matkoja, jotka saapuvat viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan tai lähtevät unionin satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan. Tarkkailun

*Tarkistus*

(8) Tarkkailun kannalta merkityksellisinä olisi pidettävä kaikkia unionin sisäisiä matkoja sekä kaikkia sellaisia matkoja, jotka saapuvat viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan tai lähtevät unionin satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan. Tarkkailun

olisi katettava myös kaikki unionin satamissa aiheutuvat **hiilidioksidipäästöt**, mukaan lukien ne, jotka aiheutuvat, kun alus on kiinnityspaikassa tai liikkuu satama-alueella, varsinkin, jos käytettävissä on erityisiä toimenpiteitä niiden vähentämiseksi ja välttämiseksi. Näitä säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat.

olisi katettava myös kaikki unionin satamissa aiheutuvat **päästöt**, mukaan lukien ne, jotka aiheutuvat, kun alus on kiinnityspaikassa tai liikkuu satama-alueella, varsinkin, jos käytettävissä on erityisiä toimenpiteitä niiden vähentämiseksi ja välttämiseksi. Näitä säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, **sen jälkeen kun komissio on vahvistanut, että kolmannet maat eivät vastusta asiaa.**

## Tarkistus 8

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(8 a) Jäsenvaltioiden lainkäyttöalueen ulkopuolella tapahtuvan hiilidioksidipäästöjen tarkkailun maantieteellinen laajuus ja tarve sekä eri puolilla maailmaa rekisteröityjen laivayhtiöiden osallistuminen huomioon ottaen komission olisi ilmoitettava kolmansille maille tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä hyvissä ajoin ja asianmukaisella tavalla, jotta varmistetaan mahdollisimman suuri kansainvälinen hyväksyntä.**

## Tarkistus 9

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 11 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi **katettava myös muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot, joiden avulla voidaan** määrittää alusten energiatehokkuus tai analysoida

(11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän **avulla** olisi **voitava** määrittää alusten energiatehokkuus tai analysoida tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä. Tämä soveltamisala myös

tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä. Tämä soveltamisala myös saattaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän samaan linjaan niiden kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä, ja auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet.

saattaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän samaan linjaan niiden kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä, ja auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet.

## Tarkistus 10

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

#### *Komission teksti*

(12) Jotta voidaan **vähentää minimiin alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille, varsinkin pienille ja keskiuurille yrityksille, aiheutuva hallinnollinen rasite ja optimoida unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän kustannus-hyötysuhde vaarantamatta tavoitetta, jonka mukaan järjestelmän olisi katettava selkeä enemmistö meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevia sääntöjä olisi sovellettava ainoastaan suurien päästöjen aiheuttajiin. Sen jälkeen, kun unionin satamiin saapuvien ja niistä lähtevien alusten kokoja ja päästöjä oli analysoitu yksityiskohtaisesti ja objektiivisesti, kynnysarvoksi valittiin 5 000 bruttotonnin (BT) vetoisuus Vetoisuudeltaan yli 5 000 BT:n alusten osuus unionin satamissa käyvistä aluksista on noin 55 prosenttia ja asiaan liittyvistä päästöistä noin 90 prosenttia. Tällä syrjimättömällä kynnysarvolla varmistettaisiin, että järjestelmä kattaa kaikkein merkittävimmät päästöjen aiheuttajat. Tätä pienempi kynnysarvo**

#### *Tarkistus*

(12) Jotta voidaan **varmistaa yhdenmukaisuus voimassa olevan kansainvälisen oikeuden ja erityisesti MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI kanssa, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää olisi sovellettava aluksiin, joiden vetoisuus on vähintään 400 bruttotonnia.**

*lisäisi hallinnollista rasitetta, kun taas suurempi kynnysarvo kattaisi pienemmän joukon päästöjä ja siten heikentäisi järjestelmän ympäristötehokkuutta.*

## Tarkistus 11

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

#### *Komission teksti*

(13) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituvaa hallinnollista rasitetta voidaan vähentää edelleen, tarkkailua koskevien sääntöjen painopisteenä olisi oltava hiilidioksidi, koska se on selkeästi suurin meriliikenteen päästävä kasvihuonekaasu: sen osuus alan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on jopa 98 prosenttia.

#### *Tarkistus*

(13) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituvaa hallinnollista rasitetta voidaan vähentää edelleen, tarkkailua koskevien sääntöjen painopisteenä olisi oltava ***tässä vaiheessa yksinomaan*** hiilidioksidi, koska se on selkeästi suurin meriliikenteen päästävä kasvihuonekaasu: sen osuus alan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on jopa 98 prosenttia.

## Tarkistus 12

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 kappale

#### *Komission teksti*

(14) Säännöissä olisi otettava huomioon voimassa olevat vaatimukset ja tiedot, jotka ovat jo saatavilla aluksissa; siksi alusten omistajille olisi annettava mahdollisuus valita, mitä seuraavista neljästä tarkkailumenetelmästä ne käyttävät: aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusten käyttö, polttoainetankkien polttoainemäärien tarkkailu, virtausmittarit sovellettavia polttoprosesseja varten tai suorat päästömittaukset. Aluskohtaisessa tarkkailusuunnitelmassa olisi dokumentoitava, mikä näistä menetelmistä on valittu, ja annettava lisätietoja valitun

#### *Tarkistus*

(14) Säännöissä olisi otettava huomioon voimassa olevat vaatimukset ja tiedot, jotka ovat jo saatavilla aluksissa; siksi alusten omistajille olisi annettava mahdollisuus valita, mitä seuraavista neljästä tarkkailumenetelmästä ne käyttävät: aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusten käyttö, polttoainetankkien polttoainemäärien tarkkailu, virtausmittarit sovellettavia polttoprosesseja varten tai suorat päästömittaukset. Aluskohtaisessa tarkkailusuunnitelmassa olisi dokumentoitava, mikä näistä menetelmistä on valittu, ja annettava lisätietoja valitun

menetelmän soveltamisesta.

menetelmän soveltamisesta. ***Kahden raportointikauden jälkeen komission olisi annettava suosituksia tarkkailumenetelmistä ja niiden täsmällisyydestä, vaikutuksesta päästöjen vähentämiseen, kohtuuhintaisuudesta ja miehistöille aiheutuvasta hallinnollisesta rasitteesta.***

## Tarkistus 13

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 kappale

#### *Komission teksti*

(16) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää ei tässä vaiheessa pitäisi soveltaa hiilidioksidin lisäksi muihin kasvihuonekaasuihin, lyhytvaikutteisiin ilmastonmuutosta aiheuttaviin yhdisteisiin eikä ilman epäpuhtauksiin, jotta voidaan välttää vaatimukset sellaisten mittauslaitteiden asentamisesta, jotka eivät ole riittävän luotettavia eivätkä kaupallisesti saatavilla, mikä puolestaan voisi heikentää unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanoa.

#### *Tarkistus*

(16) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää ei tässä vaiheessa pitäisi soveltaa hiilidioksidin lisäksi muihin kasvihuonekaasuihin, lyhytvaikutteisiin ilmastonmuutosta aiheuttaviin yhdisteisiin eikä ilman epäpuhtauksiin, jotta voidaan välttää vaatimukset sellaisten mittauslaitteiden asentamisesta, jotka eivät ole riittävän luotettavia eivätkä kaupallisesti saatavilla, mikä puolestaan voisi heikentää unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanoa. ***Jos muita ilmaston kannalta merkittäviä aineita voidaan tulevan teknisen kehityksen ansiosta mitata aiheuttamatta alusten omistajille huomattavaa hallinnollista rasitetta, nämä aineet olisi sisällytettävä tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään. Komission olisi ilmoitettava Euroopan parlamentille tekniikan kehityksestä säännöllisesti kahden vuoden välein.***

## Tarkistus 14

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 17 kappale

### *Komission teksti*

(17) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituva hallinnollinen rasite voidaan minimoida, raportointi ja raportoitujen tietojen julkaiseminen olisi järjestettävä vuosipohjalta.

Luottamuksellisuuskysymykset voidaan ottaa huomioon julkaisemalla pelkästään tiedot päästöjen, polttoainekulutuksen ja tehokkuuden vuosikeskiarvoista ja yhdistetyistä luvuista. Komissiolle ilmoitettavat tiedot olisi sisällytettävä tilastoihin siinä laajuudessa kuin ne ovat merkityksellisiä Euroopan tilastojen kehittämisen, tuottamisen ja jakamisen kannalta Eurostatista 17 päivänä syyskuuta tehdyn komission päätöksen 2012/504/EU<sup>18</sup> mukaisesti.

---

<sup>18</sup> EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49.

## **Tarkistus 15**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 23 kappale**

#### *Komission teksti*

(23) Järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja raportoimiseksi sekä muiden ilmastomuutosta koskevien tietojen raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla 21 päivänä toukokuuta 2013 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 525/2013<sup>22</sup> olisi muutettava, jotta voidaan asettaa vaatimuksia jäsenvaltioiden meriliikenteen **hiilidioksidipäästöjen** tarkkailulle ja

### *Tarkistus*

(17) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituva hallinnollinen rasite voidaan minimoida, raportointi ja raportoitujen tietojen julkaiseminen olisi järjestettävä vuosipohjalta.

Luottamuksellisuuskysymykset voidaan ottaa huomioon julkaisemalla pelkästään tiedot päästöjen, polttoainekulutuksen ja tehokkuuden vuosikeskiarvoista ja yhdistetyistä luvuista. ***Toisaalta on tärkeää tarjota rahtaajille ja muille alan sidosryhmille reittikohtaisia tietoja, jotta varmistetaan markkinaesteiden poisto ja tehokkaimpien alusten palkitseminen.*** Komissiolle ilmoitettavat tiedot olisi sisällytettävä tilastoihin siinä laajuudessa kuin ne ovat merkityksellisiä Euroopan tilastojen kehittämisen, tuottamisen ja jakamisen kannalta Eurostatista 17 päivänä syyskuuta 2012 tehdyn komission päätöksen 2012/504/EU<sup>18</sup> mukaisesti.

---

<sup>18</sup> EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49.

#### *Tarkistus*

(23) Järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja raportoimiseksi sekä muiden ilmastomuutosta koskevien tietojen raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla 21 päivänä toukokuuta 2013 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 525/2013<sup>22</sup> olisi muutettava, jotta voidaan asettaa vaatimuksia jäsenvaltioiden ***yksinomaan hiilidioksidipäästöjä koskevalle***

raportoinnille tämän asetuksen nojalla.

meriliikenteen **päästöjen** tarkkailulle ja raportoinnille tämän asetuksen nojalla.

---

<sup>22</sup> EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13–40.

---

<sup>22</sup> EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13–40.

## Tarkistus 16

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 24 kappale

#### *Komission teksti*

(24) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi toimittava mallina maailmanlaajuisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanolle. Maailmanlaajuinen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi paras vaihtoehto, koska sitä voidaan laajemman soveltamisalansa ansiosta pitää muita vaihtoehtoja toimivampana. ***Tässä yhteydessä komissio toimittaa säännöllisin väliajoin IMOLle ja muille asianomaisille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, tärkeitä tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja antaa IMOLle lausuntoja tästä aiheesta.*** Kun maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä päästään yksimielisyyteen, komissio tarkistaa unionin ***unionin*** tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää sen linjaamiseksi maailmanlaajuisen järjestelmän kanssa.

#### *Tarkistus*

(24) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi toimittava mallina maailmanlaajuisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanolle. Maailmanlaajuinen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi paras vaihtoehto, koska sitä voidaan laajemman soveltamisalansa ansiosta pitää muita vaihtoehtoja toimivampana. Kun maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä päästään yksimielisyyteen, komissio tarkistaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää sen linjaamiseksi maailmanlaajuisen järjestelmän kanssa.

## Tarkistus 17

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 25 kappale

#### *Komission teksti*

(25) Jotta voidaan hyödyntää parhaimpia saatavilla olevia käytäntöjä ja tieteellistä näyttöä, komissiolle olisi siirrettävä valta

#### *Tarkistus*

(25) Jotta voidaan hyödyntää parhaimpia saatavilla olevia käytäntöjä ja tieteellistä näyttöä, komissiolle olisi siirrettävä valta



hyväksyä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyvien tiettyjen teknisten näkökohtien uudelleentarkastelua sekä päästöselvitysten todentamista ja todentajien akkreditointia koskevien säännösten täsmentämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

## Tarkistus 18

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 27 kappale

#### *Komission teksti*

(27) Ehdotetun toimen tavoitetta, joka on alusten **hiilidioksidipäästöjen** tarkkailu, raportointi ja todentaminen ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa näiden päästöjen vähentämiseksi, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi vaan se voidaan toimen laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin unionin tasolla. Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

hyväksyä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat alusten **tässä vaiheessa yksinomaan** hiilidioksidipäästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyvien tiettyjen teknisten näkökohtien uudelleentarkastelua sekä päästöselvitysten todentamista ja todentajien akkreditointia koskevien säännösten täsmentämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

#### *Tarkistus*

(27) Ehdotetun toimen tavoitetta, joka on alusten **päästöjen** tarkkailu, raportointi ja todentaminen **yksinomaan hiilidioksidipäästöjen osalta** ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa näiden päästöjen vähentämiseksi, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi vaan se voidaan toimen laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin unionin tasolla. Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

## Tarkistus 19

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 29 kappale

#### *Komission teksti*

(29) Tämän asetuksen olisi tultava voimaan 1 päivänä heinäkuuta **2015** sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioilla ja sidosryhmillä, joita asia koskee, on riittävästi aikaa toteuttaa tämän asetuksen tehokkaan soveltamisen kannalta tarvittavat toimenpiteet ennen ensimmäisen raportointikauden alkamista 1 päivänä tammikuuta **2018**,

#### *Tarkistus*

(29) Tämän asetuksen olisi tultava voimaan 1 päivänä heinäkuuta **2017** sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioilla ja sidosryhmillä, joita asia koskee, on riittävästi aikaa toteuttaa tämän asetuksen tehokkaan soveltamisen kannalta tarvittavat toimenpiteet ennen ensimmäisen raportointikauden alkamista 1 päivänä tammikuuta **2022**,

#### *Perustelu*

*Olisi annettava riittävästi aikaa ratkaista nykyinen talouskriisi ennen kuin määrätään liiallista byrokratiaa. Seuraavalle parlamentille ja komissiolle olisi myös annettava aikaa harkita kyseisiä tekstejä ja tarvittaessa muuttaa niitä ennen niiden täytäntöönpanoa.*

## Tarkistus 20

### Ehdotus asetukseksi 1 artikla

#### *Komission teksti*

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttöalueella sijaitseviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa oleskelevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien **hiilidioksidipäästöjen ja muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen** täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla.

#### *Tarkistus*

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttöalueella sijaitseviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa oleskelevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien, **tässä vaiheessa yksinomaan hiilidioksidin, joka on selkeästi merkittävin meriliikenteen päästämä kasvihuonekaasu, päästöjen** täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla.

## Tarkistus 21

### Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Tätä asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan yli **5 000** bruttotonnin aluksiin niiden päästöjen osalta, jotka ovat vapautuneet alusten tekemillä matkoilla viimeisimmästä käyntisatamasta jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käyntisatamaan sekä oleskelun aikana jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

#### *Tarkistus*

1. Tätä asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan yli **400** bruttotonnin aluksiin niiden päästöjen osalta, jotka ovat vapautuneet alusten tekemillä matkoilla viimeisimmästä käyntisatamasta jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käyntisatamaan sekä oleskelun aikana jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

#### *Perustelu*

*Kansainvälistä oikeutta ja etenkin MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI sovelletaan vetoisuudeltaan vähintään 400 bruttotonnin aluksiin. Vetoisuudeltaan 500 bruttotonnin alukset ovat usein matkustajalauttoja, jotka liikennöivät esimerkiksi rannikoita pitkin ja saarten välillä. Myös niiden olisi siksi kuuluttava asetuksen soveltamisalaan.*

## Tarkistus 22

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – a alakohta

#### *Komission teksti*

a) 'päästöillä' hiilidioksidin vapautumista ilmakehään 2 artiklassa tarkoitetuista aluksista;

#### *Tarkistus*

a) 'päästöillä' **yksinomaan** hiilidioksidin vapautumista ilmakehään 2 artiklassa tarkoitetuista aluksista;

## Tarkistus 23

### Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 a alakohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

**1 a) 'jääluokalla' hallinnon tai hallinnon tunnustaman organisaation alukselle määrittämää luokkaa, joka osoittaa, että**

*alus on tarkoitettu jäissäkulkuun merellä.*

## Tarkistus 24

### Ehdotus asetukseksi

#### 4 artikla – 2 kohta

##### *Komission teksti*

2. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava **kaikki** polttoaineiden poltosta peräisin olevat **päästöt**. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

##### *Tarkistus*

2. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava polttoaineiden poltosta peräisin olevat **hiilidioksidipäästöt**. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

## Tarkistus 25

### Ehdotus asetukseksi

#### 6 artikla – 1 kohta

##### *Komission teksti*

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta **2017** toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla vetoisuudeltaan yli **5 000** bruttotonnin alustensa päästöjä ja muita ilmaston kannalta merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.

##### *Tarkistus*

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta **2015** toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla vetoisuudeltaan yli **400** bruttotonnin alustensa päästöjä ja muita ilmaston kannalta merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.

##### *Perustelu*

*Kun otetaan huomioon EU:n toimielinten vankka sitoutuminen kasvihuonekaasuja koskevan unionin päästökauppajärjestelmän laajentamiseen vuoteen 2013 mennessä meriliikenteeseen, ei sellaisen aikataulun vahvistamista voida hyväksyä, joka ei mahdollista konkreettisten toimien toteuttamista lyhyellä aikavälillä.*

## Tarkistus 26

### Ehdotus asetukseksi

#### 6 artikla – 2 kohta

*Komission teksti*

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, yhtiön on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 1 päivän tammikuuta **2018** jälkeen, toimitettava todentajalle tarkkailusuunnitelma viipymättä, kuitenkin viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen, kun alus on saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

*Tarkistus*

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, yhtiön on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 1 päivän tammikuuta **2016** jälkeen, toimitettava todentajalle tarkkailusuunnitelma viipymättä, kuitenkin viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen, kun alus on saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

**Tarkistus 27**

**Ehdotus asetukseksi  
6 artikla – 3 kohta – a alakohta**

*Komission teksti*

a) aluksen tunnistetiedot ja tyyppi, mukaan lukien aluksen nimi, Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antama tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama sekä aluksen omistajan nimi;

*Tarkistus*

a) aluksen tunnistetiedot ja tyyppi, mukaan lukien aluksen nimi, Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antama tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama, **aluksen jääluokka** sekä aluksen omistajan nimi;

**Tarkistus 28**

**Ehdotus asetukseksi  
6 artikla – 3 kohta – h alakohta – iii a alakohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**iii a) menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kokonaisuutensa ja aika, joka on kulunut matkalla jään halki;**

**Tarkistus 29**

**Ehdotus asetukseksi  
6 artikla – 4 kohta**

*Komission teksti*

4. Yhtiöiden on käytettävä *tarkkailusuunnitelmia, jotka perustuvat vakiomuotoisiin asiakirjamalleihin*. Edellä 1 kohdassa *tarkoitettujen tarkkailusuunnitelmien asiakirjamalleja koskevat tekniset säännöt annetaan täytäntöönpanosäädöksillä*. Komissio hyväksyy nämä *täytäntöönpanosäädökset* tämän asetuksen **25 artiklan 2 kohdassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen.

**Tarkistus 30**

**Ehdotus asetukseksi  
8 artikla**

*Komission teksti*

Yhtiöiden on 1 päivästä tammikuuta **2018** tarkkailtava 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyyn tarkkailusuunnitelman perusteella kunkin aluksen *matka- ja* vuosikohtaisia päästöjä soveltamalla yhtä niistä asiaa koskevista menetelmistä, jotka on esitetty liitteessä I olevassa B osassa, ja laskemalla päästöt liitteessä I olevan A osan mukaisesti.

**Tarkistus 31**

**Ehdotus asetukseksi  
9 artikla – johdantokappale**

*Komission teksti*

Yhtiöiden on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyyn

*Tarkistus*

4. Yhtiöiden on käytettävä *vakiomuotoisia asiakirjamalleja tarkkailusuunnitelmiansa esittämiseen*. Edellä 1 kohdassa *tarkoitettuja tarkkailusuunnitelmia koskevien asiakirjamallien esittämisestä ja sisällöstä säädetään delegoiduilla säädöksillä*. *Asiakirjamallien on oltava mahdollisimman yksinkertaisia eivätkä ne saa aiheuttaa tarpeetonta byrokratiaa*. Komissio hyväksyy nämä *delegoidut säädökset* tämän asetuksen **24 artiklassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen.

*Tarkistus*

Yhtiöiden on 1 päivästä tammikuuta **2016** tarkkailtava 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyyn tarkkailusuunnitelman perusteella kunkin aluksen *matkakohtaisia päästöjä, tai hyvin lyhyillä matkoilla liikennöivien alusten kuukausikohtaisia päästöjä, sekä* vuosikohtaisia päästöjä soveltamalla yhtä niistä asiaa koskevista menetelmistä, jotka on esitetty liitteessä I olevassa B osassa, ja laskemalla päästöt liitteessä I olevan A osan mukaisesti.

*Tarkistus*

Yhtiöiden on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyyn

tarkkailusuunnitelman perusteella tarkkailtava kunkin aluksen ja kunkin sellaisen matkan osalta, joka lähtee jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja saapuu tällaiseen satamaan, liitteessä I olevan A osan ja liitteen II mukaisesti seuraavia seikkoja:

tarkkailusuunnitelman perusteella tarkkailtava kunkin aluksen ja kunkin sellaisen matkan osalta, joka lähtee jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja saapuu tällaiseen satamaan, ***tai hyvin lyhyillä matkoilla liikennöivien alusten osalta kuukausittain*** liitteessä I olevan A osan ja liitteen II mukaisesti seuraavia seikkoja:

### **Tarkistus 32**

#### **Ehdotus asetukseksi 9 artikla – c alakohta**

*Komission teksti*

c) päästetty hiilidioksidi;

*Tarkistus*

c) ***yksinomaan*** päästetty hiilidioksidi;

### **Tarkistus 33**

#### **Ehdotus asetukseksi 9 artikla – e alakohta**

*Komission teksti*

e) *merellä vietetty aika*;

*Tarkistus*

e) ***sellaisten ajanjaksojen alkamis- ja päättymispäivät sekä alkamis- ja päättymisaajat, joina tarkkailu on keskeytetty hätätilanteen, esimerkiksi hengenpelastustoimenpiteiden vuoksi;***

### **Tarkistus 34**

#### **Ehdotus asetukseksi 9 artikla – f alakohta**

*Komission teksti*

f) *kuljetettu lasti*;

*Tarkistus*

***Poistetaan.***

## Tarkistus 35

### Ehdotus asetukseksi 9 artikla – g a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*g a) sellaisten ajanjaksojen alkamis- ja päättymispäivät sekä alkamis- ja päättymisajat, joina tarkkailua ei harjoitettu hätätilanteen ja vaaratilanteiden vuoksi esimerkiksi pelastusoperaatioiden yhteydessä.*

*Perustelu*

*Hätä- ja vaaratilanteita ei tulisi ottaa huomioon.*

## Tarkistus 36

### Ehdotus asetukseksi 9 artikla – 1 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*1 a. Ensimmäisestä kohdasta poiketen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin aluksiin, jotka suorittavat päivittäin useita matkoja, ei sovelleta matkakohtaista päästöjen tarkkailua.*

## Tarkistus 37

### Ehdotus asetukseksi 10 artikla – b alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

b) vapautunut hiilidioksidi yhteensä;

b) *yksinomaan* vapautunut hiilidioksidi yhteensä;

## Tarkistus 38

### Ehdotus asetukseksi



## 10 artikla – c alakohta

*Komission teksti*

c) yhdistetyt *hiilidioksidipäästöt* kaikista matkoista jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välillä;

*Tarkistus*

c) *yksinomaan hiilidioksidin* yhdistetyt *päästöt* kaikista matkoista jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välillä;

## Tarkistus 39

### Ehdotus asetukseksi 10 artikla – d alakohta

*Komission teksti*

d) yhdistetyt *hiilidioksidipäästöt* kaikista matkoista, jotka ovat lähteneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista;

*Tarkistus*

d) *yksinomaan hiilidioksidin* yhdistetyt *päästöt* kaikista matkoista, jotka ovat lähteneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista;

## Tarkistus 40

### Ehdotus asetukseksi 10 artikla – e alakohta

*Komission teksti*

e) yhdistetyt *hiilidioksidipäästöt* kaikista matkoista, jotka ovat saapuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin;

*Tarkistus*

e) *yksinomaan hiilidioksidin* yhdistetyt *päästöt* kaikista matkoista, jotka ovat saapuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin;

## Tarkistus 41

### Ehdotus asetukseksi 10 artikla – f alakohta

*Komission teksti*

f) hiilidioksidipäästöt, jotka ovat aiheutuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa kiinnityspaikoissa;

*Tarkistus*

f) *yksinomaan hiilidioksidipäästöt*, jotka ovat aiheutuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa kiinnityspaikoissa;

## Tarkistus 42

### Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Yhtiöiden on vuodesta **2019** alkaen viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä huhtikuuta toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille kunkin niiden vastuulla olevan aluksen osalta päästöselvitys, joka kattaa päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot koko raportointikaudelta ja jonka todentaja on todentanut tyydyttäväksi 14 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

#### *Tarkistus*

1. Yhtiöiden on vuodesta **2017** alkaen viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä huhtikuuta toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille kunkin niiden vastuulla olevan aluksen osalta päästöselvitys, joka kattaa päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot koko raportointikaudelta ja jonka todentaja on todentanut tyydyttäväksi 14 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

## Tarkistus 43

### Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 3 kohta – a alakohta – iii a alakohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

*iii a) aluksen jääluokitus,*

## Tarkistus 44

### Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

1. Edellä 11 artiklassa tarkoitettu päästöselvitys on toimitettava automatisoituja järjestelmiä ja *aukottomia tietojenvaihtomuotoja* käyttäen, *mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit*.

1. *Yrityksille aiheutuvan hallinnollisen rasitteen vähentämiseksi* edellä 11 artiklassa tarkoitettu päästöselvitys on toimitettava automatisoituja järjestelmiä, *tietojenvaihtostandardeja* ja *sähköisiä asiakirjamalleja* käyttäen.

## Tarkistus 45

### Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. *Tietojenvaihtomuotoja* koskevat *tekniset säännöt*, mukaan lukien edellä 1 kohdassa tarkoitettut *sähköiset asiakirjamallit, annetaan täytäntöönpanosäädöksillä*. Komissio hyväksyy nämä *täytäntöönpanosäädökset* tämän asetuksen *25 artiklan 2 kohdassa* tarkoitettua menettelyä noudattaen.

#### *Tarkistus*

2. *Tietojen toimittamista komissiolle* koskevat *järjestelyt*, mukaan lukien *tietojenvaihtostandardit ja* edellä 1 kohdassa tarkoitettut *sähköisten asiakirjamallien muodot, vahvistetaan delegoiduilla säädöksillä*. Komissio hyväksyy nämä *delegoidut säädökset* tämän asetuksen *24 artiklassa* tarkoitettua menettelyä noudattaen.

## Tarkistus 46

### Ehdotus asetukseksi 17 artikla – 4 kohta

#### *Komission teksti*

4. Todentajan on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja lippuvaltion viranomaiselle vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamisesta ja toimitettava 2 kohdassa tarkoitettut tiedot automatisoituja järjestelmiä ja *täydellisiä tietojenvaihtomuotoja käyttäen, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit*, jotka komissio laatii tässä asetuksessa vahvistetun menettelyn mukaisesti.

#### *Tarkistus*

4. Todentajan on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja lippuvaltion viranomaiselle vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamisesta ja toimitettava 2 kohdassa tarkoitettut tiedot *käyttäen* automatisoituja järjestelmiä, *tietojenvaihtostandardeja ja sähköisiä asiakirjamalleja*, jotka komissio laatii tässä asetuksessa vahvistetun menettelyn mukaisesti.

## Tarkistus 47

### Ehdotus asetukseksi 17 artikla – 5 kohta

#### *Komission teksti*

5. *Tietojenvaihtomuotoja* koskevat *tekniset säännöt*, mukaan lukien edellä 4 kohdassa tarkoitettut *sähköiset asiakirjamallit, annetaan*

#### *Tarkistus*

5. *Tietojen toimittamista komissiolle* koskevat *järjestelyt*, mukaan lukien *tietojenvaihtostandardit ja* edellä 4 kohdassa tarkoitettut *sähköisten*

*täytäntöönpanosäädöksillä.* Komissio hyväksyy nämä *täytäntöönpanosäädökset* tämän asetuksen *25 artiklan 2 kohdassa* tarkoitettua menettelyä noudattaen.

*asiakirjamallien muodot, vahvistetaan delegoiduilla säädöksillä.* Komissio hyväksyy nämä *delegoidut säädökset* tämän asetuksen *24 artiklassa* tarkoitettua menettelyä noudattaen.

## Tarkistus 48

### Ehdotus asetukseksi 18 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

Alusten, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, oleskelevat tällaisessa satamassa tai lähtevät tällaisesta satamasta, on 30 päivästä kesäkuuta **2019** alkaen säilytettävä aluksessa 17 artiklan mukaisesti annettua voimassaolevaa asiakirjaa, joka todistaa, että alus täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet asianomaisella raportointikaudella.

#### *Tarkistus*

Alusten, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, oleskelevat tällaisessa satamassa tai lähtevät tällaisesta satamasta, on 30 päivästä kesäkuuta **2017** alkaen säilytettävä aluksessa 17 artiklan mukaisesti annettua voimassaolevaa asiakirjaa, joka todistaa, että alus täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet asianomaisella raportointikaudella.

## Tarkistus 49

### Ehdotus asetukseksi 20 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava vähintään yhtä tiukkoja kuin ne, joista säädetään kansallisessa kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa lainsäädännössä ja joita sovelletaan liikenteenharjoittajien raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisen tapauksessa, sekä tehokkaita,

#### *Tarkistus*

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava vähintään yhtä tiukkoja kuin ne, joista säädetään kansallisessa kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa lainsäädännössä ja joita sovelletaan liikenteenharjoittajien raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisen tapauksessa, sekä tehokkaita,

oikeasuhteisia ja varoittavia.  
Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta **2017** annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.

oikeasuhteisia ja varoittavia.  
Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta **2015** annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.

## Tarkistus 50

### Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Komissio julkaisee vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 11 artiklan mukaisesti **raportoidut päästöt** ja tiedot siitä, noudattaako yhtiö 11 ja 17 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivaatimuksia.

#### *Tarkistus*

1. Komissio julkaisee vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta **yhdistetyt tiedot** 11 artiklan mukaisesti **raportoiduista päästöistä** ja tiedot siitä, noudattaako yhtiö 11 ja 17 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivaatimuksia.

## Tarkistus 51

### Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 2 kohta – a alakohta

#### *Komission teksti*

a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero **ja** rekisteröinti- tai kotisatama);

#### *Tarkistus*

a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama **ja jääloukka**);

## Tarkistus 52

### Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 2 kohta – d alakohta

#### *Komission teksti*

d) vuosittaiset **hiilidioksidipäästöt**;

#### *Tarkistus*

d) **yksinomaan hiilidioksidin** vuosittaiset

*päästöt;*

## Tarkistus 53

### Ehdotus asetukseksi 22 artikla – 1 kohta

*Komission teksti*

1. Komissio tiedottaa säännöllisin väliajoin IMOlle ja muille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, tämän asetuksen täytäntöönpanosta, jotta voidaan **helpottaa kansainvälisten sääntöjen laatimista** IMO:n yhteydessä meriliikenteen kasviuonekaasujen **tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta.**

*Tarkistus*

1. Komissio tiedottaa säännöllisin väliajoin IMOlle ja muille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, tämän asetuksen täytäntöönpanosta, jotta voidaan **yhdenmukaistaa asetus** IMO:n yhteydessä **saavutettuun edistymiseen** meriliikenteen kasviuonekaasujen **tarkkailussa, raportoinnissa ja todentamisessa.**

## Tarkistus 54

### Ehdotus asetukseksi 22 artikla – 3 kohta

*Komission teksti*

3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasviuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen **ja voi tarvittaessa ehdottaa siihen muutoksia.**

*Tarkistus*

3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasviuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen, **jotta varmistetaan asetuksen yhdenmukaistaminen IMO:n vahvistamien kansainvälisten sääntöjen kanssa.**

## Tarkistus 55

### Ehdotus asetukseksi 23 artikla

*Komission teksti*

Siirretään komissiolle **24 artiklassa säädetyin edellytyksin ja siinä laajuudessa kuin se koskee tämän asetuksen muita kuin olennaisia osia** valta antaa

*Tarkistus*

Siirretään komissiolle valta antaa **24 artiklan mukaisesti** delegoituja säädöksiä, **joilla muutetaan liitettä I tarkkailumenetelmien mukauttamiseksi**

delegoituja säädöksiä *liitteiden I ja II täydentämiseksi ja muuttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon saatavilla oleva tuorein tieteellinen näyttö, aluksissa säilytettävät asiaa koskevat tiedot, asiaa koskevat kansainväliset säännöt ja kansainvälisellä tasolla hyväksytyt vaatimukset, tarkoituksena määrittää kaikkein tarkimmat ja tehokkaimmat päästöjä tarkkailumenetelmät sekä tarkentaa päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä vaadittuja tietoja.*

*tieteen ja tekniikan kehitykseen ja kansainvälisesti hyväksytyihin standardeihin päästöjä koskevien tietojen luotettavuuden, pätevyyden ja täsmällisyyden lisäämiseksi.*

*Siirretään komissiolle valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä II ilmaston kannalta merkittäviä tietoja koskevien tarkkailumenetelmien mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen ja kansainvälisesti hyväksytyihin standardeihin päästöjä koskevien tietojen luotettavuuden, pätevyyden ja täsmällisyyden lisäämiseksi.*

## Tarkistus 56

### Ehdotus asetukseksi 24 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Siirretään 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 1 päivästä *heinäkuuta 2015*.

#### *Tarkistus*

1. Siirretään **12 a**, 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi [.. päivästä *...kuuta ...*, *tämän asetuksen voimaantulopäivä*]. *Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.*

## Tarkistus 57

### Ehdotus asetukseksi 24 artikla – 2 kohta

#### *Komission teksti*

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 23 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

## Tarkistus 58

### Ehdotus asetukseksi 24 artikla – 4 kohta

#### *Komission teksti*

4. Edellä olevan 23 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

## Tarkistus 59

### Ehdotus asetukseksi 27 artikla – 1 kohta

#### *Tarkistus*

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **12 a, 15, 16 ja** 23 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

#### *Tarkistus*

4. Edellä olevan **12 a, 15, 16 ja** 23 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.



*Komission teksti*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta **2015**.

*Tarkistus*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta **2014**.

*Perustelu*

*Jotta asetuksen täytäntöönpanoon vuonna 2015 voidaan valmistautua, tarvitaan riittävästi aikaa asiaan liittyvien säännösten laatimiseen.*

**Tarkistus 60**

**Ehdotus asetukseksi**

**LIITE I – B osa – 1 kohta – 1 alakohta**

*Komission teksti*

Tämä menetelmä perustuu polttoaineen määrään ja tyyppiin, jotka on määritetty aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksessa. Lisäksi tehdään säännöllisiä polttoainetankkien tarkastuksia mittaamalla tankin lukemat. Kauden kokonaispolttoainekulutus saadaan seuraavasti: kauden alussa käytettävissä oleva polttoaine, johon lisätään toimitukset ja josta vähennetään kauden lopulla käytettävissä oleva polttoaine sekä kauden alun ja lopun välillä tyhjennetty polttoaine.

*Tarkistus*

Tämä menetelmä perustuu polttoaineen määrään ja tyyppiin, jotka on määritetty aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksessa (*jos saatavilla*). Lisäksi tehdään säännöllisiä polttoainetankkien tarkastuksia mittaamalla tankin lukemat. Kauden kokonaispolttoainekulutus saadaan seuraavasti: kauden alussa käytettävissä oleva polttoaine, johon lisätään toimitukset ja josta vähennetään kauden lopulla käytettävissä oleva polttoaine sekä kauden alun ja lopun välillä tyhjennetty polttoaine.

## ASIAN KÄSITTELY

<b>Otsikko</b>	Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttaminen
<b>Viiteasiakirjat</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 4.7.2013
<b>Lausunnon antanut valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 4.7.2013
<b>Valmistelija</b> Nimitetty (pvä)	Michael Cramer 11.9.2013
<b>Valiokuntakäsittely</b>	14.11.2013          20.1.2014
<b>Hyväksytty (pvä)</b>	21.1.2014
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+:                    28 –:                    11 0:                    3
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)</b>	Vittorio Prodi

## ASIAN KÄSITTELY

<b>Otsikko</b>	Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttaminen	
<b>Viiteasiakirjat</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)	
<b>Annettu EP:lle (pvä)</b>	28.6.2013	
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 4.7.2013	
<b>Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 4.7.2013	TRAN 4.7.2013
<b>Esittelijä(t)</b> Nimitetty (pvä)	Theodoros Skylakakis 5.9.2013	
<b>Valiokuntakäsittely</b>	28.11.2013	22.1.2014
<b>Hyväksytty (pvä)</b>	30.1.2014	
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+: 44 –: 6 0: 5	
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)</b>	Fabrizio Bertot, Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
<b>Jätetty käsiteltäväksi (pvä)</b>	31.1.2014	