



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

*Liikenne- ja matkailuvaliokunta*

**2013/0224(COD)**

31.1.2014

# LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

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

PA\_Legam

## 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 typpioksi- (10–20 prosenttia), rikkidioksi- (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 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)**

---

<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).

*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 4**

**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 5**

**Ehdotus asetukseksi  
Johdanto-osan 6 kappale**

*Komission teksti*

(6) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa

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

(6) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa

käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasviuonekaasujen 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 kasviuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasviuonekaasujen 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 kasviuonekaasupäästöjen 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

#### *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***

avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista.

***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 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.

#### *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 **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)

*(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*

(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 10

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

*Tarkistus*

(11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän **avulla** olisi **voitava** 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.



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

(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.**

## **Tarkistus 11**

### **Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale**

(13) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituvaa hallinnollista rasitetta voidaan vähentää edelleen, tarkkailua koskevien sääntöjen

(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.

painopisteenä olisi oltava *tässä vaiheessa yksinomaan* hiilidioksidi, koska se on selkeästi suurin meriliikenteen päästämä 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 menetelmän soveltamisesta.

#### *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. ***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 koitua 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

*Tarkistus*

(17) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koitua 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***

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 raportoinnille tämän asetuksen nojalla.

---

<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-,

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

---

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

raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanolle. Maailmanlaajuinen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi paras vaihtoehto, koska sitä voidaan laajemmin 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 17

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 25 kappale

#### *Komission teksti*

(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

raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanolle. Maailmanlaajuinen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi paras vaihtoehto, koska sitä voidaan laajemmin 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*

(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 ***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

asianmukaisesti.

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.

#### *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

#### *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

*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 kokonaismatka ja aika, joka on kulunut matkalla jään halki;**

**Tarkistus 29**

**Ehdotus asetukseksi**

**6 artikla – 4 kohta**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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.

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 30

### 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 *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 31

### Ehdotus asetukseksi 9 artikla – johdantokappale

#### *Komission teksti*

Yhtiöiden on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyn 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:

#### *Tarkistus*

Yhtiöiden on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyn 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 päättymisajat, 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*

*Tarkistus*

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

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

*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 artikkelissa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot koko raportointikaudelta ja jonka todentaja on todentanut tyydyttäväksi 14 artikkelissa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

#### Tarkistus 43

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*iii a) aluksen jäälukitus,*

#### Tarkistus 44

##### Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 1 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

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

#### Tarkistus 45

##### Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 2 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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.

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 artikkelissa* 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 tarkoitetut 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 tarkoitetut 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 tarkoitetut **sähköiset asiakirjamallit, annetaan täytäntöönpanosäädöksillä**. Komissio hyväksyy nämä **täytäntöönpanosäädökset** tämän asetuksen **25 artiklan 2 kohdassa** tarkoitettua menettelyä noudattaen.

#### *Tarkistus*

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

#### *Tarkistus*

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 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, 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 50**

### **Ehdotus asetukseksi 21 artikla – 1 kohta**

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*

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 **2015** annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.

*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**

*Tarkistus*

1. Komissio tiedottaa säännöllisin väliajoin IMOlle ja muille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, tämän asetuksen täytäntöönpanosta, jotta voidaan **yhdenmukaistaa asetukset** IMO:n yhteydessä

IMOn yhteydessä meriliikenteen kasvihuonekaasujen *tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta.*

*saavutettuun edistymiseen* meriliikenteen kasvihuonekaasujen *tarkkailussa, raportoinnissa ja todentamisessa.*

## Tarkistus 54

### 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, *jotta varmistetaan asetuksen yhdenmukaistaminen IMOn 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 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 tarkentaa päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä vaadittuja tietoja.*

#### *Tarkistus*

Siirretään komissiolle valta antaa *24 artiklan mukaisesti* delegoituja säädöksiä, *joilla muutetaan liitettä I tarkkailumenetelmien mukauttamiseksi 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 tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan

#### *Tarkistus*

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **12 a, 15, 16 ja 23** artiklassa tarkoitettua 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 myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempanä, 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*

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.

## Tarkistus 59

### Ehdotus asetukseksi 27 artikla – 1 kohta

#### *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, Giommaria 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