



**2021/0211(COD)**

10.5.2022

## **LAUSUNTO**

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 sekä asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta (COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

Valmistelija: Andrey Novakov

PA\_Legam

## LYHYET PERUSTELUT

### **EU:n päästökauppadiirektiivin tarkistamista koskevan ehdotuksen tärkeimmät osatekijät**

Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän (ETS) tarkistaminen on erottamaton osa 55-valmiuspakettia. Järjestelmä on eurooppalainen markkinapohjainen väline, jolla torjutaan ilmastonmuutosta hinnoittelemalla hiilidioksidipäästöt ja muut kasvihuonekaasupäästöt. Komissio ehdottaa, että päästöjen vähentämistä koskeva tavoite, 43 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä, nostetaan 61 prosenttiin, että järjestelmään sisällytetään meriliikenteen päästöt ja että ilmailualan maksuttomat päästöoikeudet poistetaan asteittain. Lisäksi komissio ehdottaa, että luodaan uusi erillinen, tieliikenteen ja rakennukset kattava päästökauppajärjestelmä.

Valmistelija hyväksyy periaatteessa tarpeen tarkistaa EU:n päästökauppadiirektiiviä markkinapohjaisena välineenä, jolla edistetään unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista vuoteen 2030 mennessä. Hän suhtautuu kuitenkin varauksella siihen, ettei koko paketin taloudellisia synergia vaikutuksia ole arvioitu, vaan tähän mennessä tehty vaikutustenarviointi on jokseenkin hajanainen eikä luo kokonaisvaltaista kuvaa. Lisäksi valmistelija on edelleen huolissaan ehdotukseen liitetystä vaikutustenarvioinnista todetusta valtavasta investointivajeesta. Valmistelija kannattaa sitä, että vihreän siirtymän tukemiseksi päästökauppajärjestelmän tuloja käytetään laajemmin hiilestä irtautumista koskevien hankkeiden tukemiseen kasvattamalla innovaatio- ja modernisointirahastoja, jotka antavat kipeästi kaivatun sysäyksen liikennealan siirtymävaiheen polttoaineille ja innovatiivisille teknologioille.

### **Meriliikenteen sisällyttäminen nykyiseen EU:n päästökauppajärjestelmään**

Ehdotusta, joka koskee järjestelmän laajentamista meriliikennealaan, on määrä soveltaa 100 prosenttiin EU:n sisäisten matkojen hiilidioksidipäästöistä eli jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta lähtevien ja niihin saapuvien alusten päästöistä ja laiturissa EU:n satamassa olevien alusten päästöistä sekä 50 prosenttiin EU:n ulkopuolisten matkojen päästöistä eli EU:n ulkopuolella sijaitsevasta satamasta lähtevien ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuvien alusten ja vastaavasti EU:sta sen ulkopuolelle lähtevien alusten päästöistä.

Valmistelija kannattaa meriliikennealan sisällyttämistä järjestelmään mutta on vakuuttunut siitä, että meriliikenteen rajat ylittävä luonne edellyttää koordinoitumpaa lähestymistapaa ja voimakkaampia pyrkimyksiä kohti maailmanlaajuisia markkinapohjaista välinettä, joka luodaan kumppanuussuhteessa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kanssa. Valmistelija katsoo, että EU:n meriliikennealan kilpailukyvyt turvaamiseksi on ratkaisevan tärkeää kohdella EU:n sisäisiä ja EU:n ulkopuolisia merireittejä tasapuolisesti. Kattamalla puolet unionin ja kolmansien maiden välisistä matkoista aiheutuvista päästöistä ja puolet EU:n sisäisistä matkoista syntyvistä päästöistä varmistetaan EU:n meriliikenteen tasavertainen asema ja rajoitetaan samalla sitä riskiä, että vaatimuksia kierretään satamakäyntien avulla ja siirtämällä jälleenlaivaustoimia unionin ulkopuolelle. Lisäksi valmistelija laajentaa meriliikennealan päästökauppajärjestelmän käyttöönottoa 20 prosentista vuoden 2026 todennetuista päästöistä 100 prosenttiin vuoden 2029 todennetuista päästöistä, jotta covid-19-pandemian kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää ja

alan täysi toipuminen varmistaa tarjoamalla alalle riittävästi aikaa mukautua ja kehittää tarvittavia vaihtoehtoisia teknologioita.

Valmistelija katsoo, että asianmukainen taloudellinen tuki on välttämätöntä, jotta alaa voidaan auttaa irtautumaan hiilestä. Siksi hän ehdottaa innovaatio- ja modernisointirahastojen lisäksi erityisen meriliikenteen siirtymärahaoston perustamista, jotta innovatiivisten teknologioiden ja kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton tukihankkeita ja asianmukaisen satamainfrastruktuurin kehittämishankkeita voidaan nopeuttaa. Ratkaisevan tärkeää on, että tämän rahaston varat ovat aidosti uusia eikä niitä tuoteta kohdentamalla varoja uudelleen EU:n muiden politiikanalojen, rahastojen tai ohjelmien kustannuksella.

### **Tieliikenteen ja rakennusten uuden päästökauppajärjestelmän käyttöönotto**

Komissio ehdottaa uuden erillisen päästökauppajärjestelmän perustamista tieliikenteen ja rakennusten aloille. Valmistelija kannattaa unionin pyrkimyksiä torjua ilmastonmuutosta ja saada EU:n talous irtautumaan hiilestä. Hän on kuitenkin vakavasti huolissaan siitä, että EU:n päästökauppajärjestelmän laajentaminen tieliikenteeseen ja rakennuksiin vaikuttaa kielteisesti loppukuluttajiin, kansalaisiin ja yrityksiin lisäämällä polttoainekustannuksia entisestään, kun päästökauppajärjestelmän päästöoikeuksien kustannukset siirtyvät loppukuluttajien maksamiin hintoihin, erityisesti pienituloisten ja keskituloisten kotitalouksien tapauksessa, vähentävät heidän liikkuvuuttaan ja johtavat energia- ja liikenneköyhyyteen. Siksi valmistelija katsoo, että uuden päästökauppajärjestelmän laajentaminen sekä tieliikenteeseen että rakennuksiin on ennen aikaista. Vaikka Euroopan sosiaalinen ilmastorahasto ja kansalliset sosiaaliset ilmastosuunnitelmat ovatkin käytössä, tuki eurooppalaisten auttamiseksi on huomattavan riittämätöntä vihreän siirtymän edetessä EU:n ilmastolainsäädännön mukaisesti. Valmistelija katsookin, että ennen kuin uudesta päästökauppajärjestelmästä voidaan tehdä lopullinen tietoon perustuva päätös, on ehdottomasti tehtävä kattava, koko 55-valmiuspakettia koskeva vaikutustenarviointi, josta ilmenee EU:n kansalaisille aiheutuva todellinen taakka, ja tutkittava perusteellisesti energia- ja liikenneköyhyyden riskiä ja laajuutta.

## **TARKISTUKSET**

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

### **Tarkistus 1**

#### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 kappale**

##### *Komission teksti*

(14) Kansainvälinen meriliikennetoiminta, joka koostuu kahden eri jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välisistä matkoista tai jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan

##### *Tarkistus*

(14) Kansainvälinen meriliikennetoiminta, joka koostuu kahden eri jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välisistä matkoista tai jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan

sataman ja jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuulumattoman sataman välisistä matkoista, on ollut ainoa kuljetustapa, joka ei ole sisältynyt unionin aiempiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeviin sitoumuksiin. Yhdestä jäsenvaltiosta lähtevillä ja toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan saapuvilla matkoilla käytetyn unionissa myydyn polttoaineen päästöt ovat kasvaneet noin 36 prosenttia vuodesta 1990. Nämä päästöt muodostavat lähes 90 prosenttia kaikista unionin vesiliikennepäästöistä, koska unionissa myydyistä polttoaineista aiheutuvat päästöt sellaisista matkoista, joiden lähtö- ja saapumispaikka on samassa jäsenvaltiossa, ovat vähentyneet 26 prosenttia vuodesta 1990. Jos nykytilanteen annetaan jatkua, kansainvälisen meriliikenteen päästöjen ennustetaan kasvavan noin 14 prosenttia aikavälillä 2015–2030 ja 34 prosenttia aikavälillä 2015–2050. ***Jos meriliikenteen vaikutus ilmastonmuutokseen kasvaa ennustetulla tavalla, se heikentäisi merkittävästi muiden alojen ilmastonmuutoksen torjumiseksi toteuttamia vähennyksiä.***

## Tarkistus 2

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 kappale

#### *Komission teksti*

(15) Komissio hyväksyi vuonna 2013 strategian meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseksi asteittain kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevaan unionin politiikkaan. Tämän lähestymistavan ensimmäisenä vaiheena unioni otti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2015/757<sup>47</sup> käyttöön meriliikenteen päästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän, jota seuraa

sataman ja jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuulumattoman sataman välisistä matkoista, on ollut ainoa kuljetustapa, joka ei ole sisältynyt unionin aiempiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeviin sitoumuksiin. Yhdestä jäsenvaltiosta lähtevillä ja toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan saapuvilla matkoilla käytetyn unionissa myydyn polttoaineen päästöt ovat kasvaneet noin 36 prosenttia vuodesta 1990. Nämä päästöt muodostavat lähes 90 prosenttia kaikista unionin vesiliikennepäästöistä, koska unionissa myydyistä polttoaineista aiheutuvat päästöt sellaisista matkoista, joiden lähtö- ja saapumispaikka on samassa jäsenvaltiossa, ovat vähentyneet 26 prosenttia vuodesta 1990. Jos nykytilanteen annetaan jatkua, kansainvälisen meriliikenteen päästöjen ennustetaan kasvavan noin 14 prosenttia aikavälillä 2015–2030 ja 34 prosenttia aikavälillä 2015–2050. ***Tämän alan oikeasuhteisilla toimilla olisi siksi merkittävästi edistettävä sitä, että saavutetaan ilmastolaissa asetetut EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet ja ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä.***

#### *Tarkistus*

(15) Komissio hyväksyi vuonna 2013 strategian meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseksi asteittain kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevaan unionin politiikkaan. Tämän lähestymistavan ensimmäisenä vaiheena unioni otti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2015/757<sup>47</sup> käyttöön meriliikenteen päästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän, jota seuraa

meriliikennealan vähennystavoitteiden vahvistaminen ja markkinaperusteisen toimenpiteen soveltaminen. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/410<sup>48</sup> esitetyn lainsäätäjien sitoumuksen mukaisesti Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) tai unionin toimet olisi aloitettava vuodesta 2023 alkaen, mukaan lukien sellaisen toimen hyväksymisen ja täytäntöönpanon valmistelu, jolla pyritään varmistamaan, että ala osallistuu asianmukaisesti Pariisin sopimuksessa sovittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin ponnisteluihin, sekä kaikkien sidosryhmien tekemä asianmukainen tarkastelu.

meriliikennealan vähennystavoitteiden vahvistaminen ja markkinaperusteisen toimenpiteen soveltaminen. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/410<sup>48</sup> esitetyn lainsäätäjien sitoumuksen mukaisesti Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) tai unionin toimet olisi aloitettava vuodesta 2023 alkaen, mukaan lukien sellaisen toimen hyväksymisen ja täytäntöönpanon valmistelu, jolla pyritään varmistamaan, että ala osallistuu asianmukaisesti Pariisin sopimuksessa sovittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin ponnisteluihin, sekä kaikkien sidosryhmien tekemä asianmukainen tarkastelu. ***Määritellössään ja pannessaan täytäntöön näitä toimia unionin olisi otettava asianmukaisesti huomioon meriliikennealan kilpailukyky, myös unionin satamien kilpailuasema, sekä vältettävä hiili- ja yritysvoitojen muodostumista. On tärkeää ottaa huomioon satamakäynnit, jotka tehdään EU:n naapurisatamiin ennen satamakäyntiä unionissa tai sen jälkeen. Komission olisi siksi perustettava valvontajärjestelmä ja ehdotettava toimenpiteitä, jotta voidaan arvioida ja torjua hiili- ja yritysvoitoja, jotka liittyvät uudelleenreitittämiseen ja vaatimusten kiertämiseksi tehtyihin käynteihin, sekä määritettävä tällaisen alueellisen järjestelmän mahdolliset vaikutukset kilpailukykyyn ja Euroopan satamien yhteyksiin sekä mahdolliset kielteiset vaikutukset liikennemuotojakaumaan.***

---

<sup>47</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

<sup>48</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/410, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2018, direktiivin

---

<sup>47</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

<sup>48</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/410, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2018, direktiivin

2003/87/EY muuttamisesta  
kustannustehokkaiden päästövähennysten  
ja vähähiilisyttä edistävien investointien  
edistämiseksi sekä päätöksen (EU)  
2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 76,  
19.3.2018, s. 3).

2003/87/EY muuttamisesta  
kustannustehokkaiden päästövähennysten  
ja vähähiilisyttä edistävien investointien  
edistämiseksi sekä päätöksen (EU)  
2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 76,  
19.3.2018, s. 3).

### Tarkistus 3

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 kappale

##### *Komission teksti*

(16) Komission olisi raportoitava direktiivin (EU) 2018/410 mukaisesti vähintään kerran vuodessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle Kansainvälisessä merenkulujärjestössä tapahtuvasta edistymisestä kunnianhimoisen päästövähennystavoitteen hyväksymisessä ja siihen liittyvistä toimista sen varmistamiseksi, että meriliikenneala osallistuu asianmukaisesti Pariisin sopimuksessa sovittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin ponnisteluihin. Kansainvälisen merenkulun päästöjen rajoittamiseksi on ryhdytty toimiin Kansainvälisen merenkulujärjestön (IMO) kautta ja näitä toimia olisi edistettävä. ***Vaikka IMOn kautta saavutettu viimeaikainen edistys on tervetullutta, nämä toimenpiteet eivät kuitenkaan riitä Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseen.***

##### *Tarkistus*

(16) ***Meriliikenne ei ole vain Euroopan taloudelle tärkeä ala vaan olennainen myös Euroopan yhteyksien kannalta. Alan toimintaympäristö on kansainvälinen, ja sen säilyminen kilpailukykyisenä edellyttää globaaleja tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Euroopan meriliikennealan varhainen siirtyminen kestäväan merenkulkuun voisi tarjota ainutlaatuisen tilaisuuden parantaa sen kilpailukykyä maailmanlaajuisen järjestelmän muuttuessa päästöttömäksi.*** Komission olisi raportoitava direktiivin (EU) 2018/410 mukaisesti vähintään kerran vuodessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle Kansainvälisessä merenkulujärjestössä tapahtuvasta edistymisestä kunnianhimoisen päästövähennystavoitteen hyväksymisessä ja siihen liittyvistä toimista sen varmistamiseksi, että meriliikenneala osallistuu asianmukaisesti Pariisin sopimuksessa sovittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittaviin ponnisteluihin. ***Meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi*** kansainvälisen merenkulun päästöjen rajoittamiseksi on ryhdytty toimiin Kansainvälisen merenkulujärjestön (IMO) kautta ja näitä toimia olisi edistettävä ***ottamalla käyttöön Pariisin sopimusta vastaavasti maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide, joka olisi soveliaain ja***

*tehokkain vaihtoehto alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi erityisesti Euroopan syrjäisillä alueilla, joiden meriliikenne on erittäin altis kielteisille taloudellisille vaikutuksille. Komission olisi sen vuoksi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa tehostettava diplomaattisia toimia ja lisättävä IMOon kohdistuvaa painetta rajoittaakseen maapallon keskilämpötilan nousun selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna ja pyrkiäkseen 1,5 celsiusasteeseen sekä välttääkseen hiilivuodon, joka vaarantaisi unionin yritykset unionin ulkopuolisten satamien epäreilun kansainvälisen kilpailun vuoksi. Yleisesti ottaen merenkulusta peräisin olevia päästöjä käsittelevien unionin aloitteiden olisi oltava yhteensopivia IMO:n toimien kanssa, jotta säilytetään tasapuoliset kilpailuedellytykset merireiteillä.*

#### Tarkistus 4

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Alueellinen markkinaperusteinen toimenpide, kuten päästökauppajärjestelmä, voisi vakavasti vaarantaa meriliikenteen kokonaispäästöjen vähentämisen, koska unionin ulkopuolisiin naapurisatamiin unionin satamien välttelemiseksi tehdyt satamakäynnit voisivat jopa lisätä kokonaispäästöjä erityisesti silloin, kun välttely johtaa pitempiin matkoihin alempia ympäristönormeja soveltaviin kolmansiiin maihin ja niistä pois. Tätä varten unionin olisi estettävä mahdolliset välttelytoimet ja katsottava unionin ulkopuoliseen satamaan, myös jälleenlaivaussatamaan, kohdistuvat välttelemiseksi tehdyt satamakäynnit*



*satamakäynneiksi unionin satamassa laskettaessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia päästöjä. Asetuksen (EU) 2015/757 mukaan raportoitavien merimatkojen soveltamisalan olisi sisällettävä vaatimus kokonaisten merimatkojen, myös kyseisten unionin ulkopuolisten naapurisatamien, raportoinnista. Tämän vuoksi EU:n päästökauppadirektiivissä ja asetuksessa 2015/757 sovelletussa satamakäynnin määritelmässä olisi otettava huomioon alueellisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanosta johtuva hiili- ja liiketoimintavuotojen riski. Vastaavasti satamakäynnin määritelmään olisi sisällytettävä pysähdykset unionin ulkopuolisten naapurimaiden jälleenlaivaussatamissa ja siinä on otettava huomioon ja autettava estämään se, että alukset välttelevät unionin päästökauppajärjestelmää vaatimuksia kiertävillä satamakäynneillä unionin naapurimaissa. Lisäksi olisi otettava mukaan naapurimaassa sijaitsevan jälleenlaivaussataman uusi määritelmä, jotta voidaan varmistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset ja estää hiilivuoto, joka johtuu unionin satamissa sovellettavista tiukemmista säännöistä verrattuna unionin ulkopuolisten maiden satamiin. Tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi komission olisi lisäksi laadittava luettelo syvänmeren reiteistä, jotka yhdistävät kahta tai useampaa maanosaa ja joilla harjoitetaan säännöllistä liikennettä yli 3 000 kilometrin matkalla ja joilla alukset suorittavat jälleenlaivaustoimia missä tahansa satamassa reitillään. Komission olisi tarkasteltava tätä luetteloa uudelleen vuosittain.*

## **Tarkistus 5**

### **Ehdotus direktiiviksi**

## Johdanto-osan 16 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(16 b) Vaikka direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuuluviin meriliikennetoimintoihin kuuluvat asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti bruttovetoisuudeltaan yli 5000 tonnin alusten hiilidioksidipäästöt, komission olisi viimeistään [xx vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta] analysoitava lisäarvoa, jota saadaan integroimalla unionin kehykseen vaikutustenarvioinnin avulla asteittain meriliikenteen päästöt, jotka ovat peräisin yli 400 bruttotonnin aluksista, mukaan lukien mahdollisesti myös offshore-laitteistoja palvelevat alukset. Näin toimittaessa tällaisiin aluksiin voitaisiin soveltaa hiilidioksidipäästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevaa unionin järjestelmää soveltamisen pilottivaiheessa, joka kattaa vähintään kaksi raportointikautta. Analysoidusta datasta komission olisi otettava huomioon kasvihuonekaasupäästöjen mahdolliset vähennykset, hallinnollisen taakan laajuus ja taloudelliset seuraukset. Tällaisen vaikutustenarvioinnin päätelmien perusteella komission olisi tarvittaessa esitettävä neuvostolle ja Euroopan parlamentille lainsäädäntöehdotuksia asetuksen (EU) 2015/757 ja direktiivin 2003/87/EY muuttamiseksi.**

## Tarkistus 6

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(17) Komissio ilmoitti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa aikovansa toteuttaa lisätoimenpiteitä meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi

(17) Komissio ilmoitti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa aikovansa toteuttaa lisätoimenpiteitä meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi

toimenpidekokonaisuudella, jonka avulla unioni voi päästä päästövähennystavoitteisiinsa. Tässä yhteydessä direktiiviä 2003/87/EY olisi muutettava siten, että meriliikenneala sisällytetään EU:n päästökauppajärjestelmään, jotta varmistetaan, että meriliikenneala edistää unionin tiukennettujen ilmastotavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista. Tämä edellyttää, että teollisuusmaiden on otettava johtoasema asettamalla koko talouden laajuisia päästövähennystavoitteita, kun taas kehitysmaat kannustetaan ajan mittaan siirtymään kohti koko talouden laajuisia päästövähennyksiä tai rajoituksia<sup>49</sup>. Kun otetaan huomioon, että Euroopan ulkopuolella tapahtuvasta kansainvälisestä lentoliikenteestä aiheutuville päästöille olisi tammikuusta 2021 alkaen asetettava päästökatto maailmanlaajuisilla markkinapohjaisilla toimilla, kun taas meriliikenteen päästökattojen tai -hintojen toteuttamiseksi ei ole toteutettu toimenpiteitä, on aiheellista, että EU:n päästökauppajärjestelmä kattaa osan jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja kolmannen maan lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman välisistä matkoista aiheutuvista päästöistä siten, että kolmas maa voi päättää omaa päästöosuuttaan koskevista asianmukaisista toimista. Kun EU:n päästökauppajärjestelmä laajennetaan kattamaan myös meriliikenne, siihen olisi sen vuoksi sisällytettävä puolet sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, puolet sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan, sellaisten alusten päästöt, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan

toimenpidekokonaisuudella, jonka avulla unioni voi päästä päästövähennystavoitteisiinsa. Tässä yhteydessä direktiiviä 2003/87/EY olisi muutettava siten, että meriliikenneala sisällytetään EU:n päästökauppajärjestelmään, jotta varmistetaan, että meriliikenneala edistää unionin tiukennettujen ilmastotavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista. Tämä edellyttää, että teollisuusmaiden on otettava johtoasema asettamalla koko talouden laajuisia päästövähennystavoitteita, kun taas kehitysmaat kannustetaan ajan mittaan siirtymään kohti koko talouden laajuisia päästövähennyksiä tai rajoituksia<sup>49</sup>. Kun otetaan huomioon, että Euroopan ulkopuolella tapahtuvasta kansainvälisestä lentoliikenteestä aiheutuville päästöille olisi tammikuusta 2021 alkaen asetettava päästökatto maailmanlaajuisilla markkinapohjaisilla toimilla, kun taas meriliikenteen päästökattojen tai -hintojen toteuttamiseksi ei ole toteutettu toimenpiteitä, on aiheellista, että EU:n päästökauppajärjestelmä kattaa osan jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja kolmannen maan lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman välisistä matkoista aiheutuvista päästöistä siten, että kolmas maa voi päättää omaa päästöosuuttaan koskevista asianmukaisista toimista. Kun EU:n päästökauppajärjestelmä laajennetaan kattamaan myös meriliikenne, siihen olisi sen vuoksi sisällytettävä puolet sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, puolet sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan, sellaisten alusten päästöt, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan

kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, ja laiturissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa syntyvät päästöt. Tämä lähestymistapa on todettu käytännölliseksi tavaksi ratkaista yhteisen mutta eriytetyn vastuun ja kunkin valmiuksien periaatetta koskeva ongelma, joka on jo pitkään ollut haasteena ilmastonmuutosta koskevassa Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksessa (UNFCCC). Kattamalla osa unionin ja kolmansien maiden välisistä matkoista aiheutuvista päästöistä varmistetaan, että EU:n päästökauppajärjestelmä on tehokas, erityisesti siksi, että toimenpiteen ympäristövaikutus on voimakkaampi kuin pelkästään EU:n sisäisiin matkoihin sovelletun toimenpiteen, ja samalla rajoitetaan riskiä siitä, että satamakäyntien avulla pyritään kiertämään vaatimuksia ja että jälleenlaivaustoimet siirretään unionin ulkopuolelle. Jotta *ala saataisiin sujuvasti sulautettua EU:n päästökauppajärjestelmään, laivayhtiöiden olisi asteittain lisättävä päästöoikeuksien palauttamista suhteessa kaudella 2023–2025 raportoituihin todennettuihin päästöihin. Järjestelmän ympäristövaikutusten suojelemiseksi, kun meriliikenteen todennettujen päästöjen osalta palautetaan kyseisinä vuosina vähemmän päästöoikeuksia, kunakin vuonna olisi mitätöitävä päästöoikeuksia määrä, joka vastaa todennettujen päästöjen ja palautettujen päästöoikeuksien välistä erotusta.* Vuodesta 2026 alkaen laivayhtiöiden olisi palautettava niiden edellisenä vuonna raportoimia todennettuja päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia.

kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, ja laiturissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa syntyvät päästöt. Tämä lähestymistapa on todettu käytännölliseksi tavaksi ratkaista yhteisen mutta eriytetyn vastuun ja kunkin valmiuksien periaatetta koskeva ongelma, joka on jo pitkään ollut haasteena ilmastonmuutosta koskevassa Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksessa (UNFCCC). ***Lisäksi EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan ei pitäisi sisällyttää aluksia, jotka liikennöivät merten moottoriteihin kuuluvilla reiteillä, eikä alueellisen jatkuvuuden myöntämistä julkisena palveluna saarille, jotta vältetään ensin mainitussa tapauksessa konkreettinen riski liikenteen siirtymisestä takaisin saastuttavampiin muotoihin ja toiseksi mainitussa tapauksessa riski siitä, että vaarannetaan alueellinen jatkuvuus.*** Kattamalla osa unionin ja kolmansien maiden välisistä matkoista aiheutuvista päästöistä varmistetaan, että EU:n päästökauppajärjestelmä on tehokas, erityisesti siksi, että toimenpiteen ympäristövaikutus on voimakkaampi kuin pelkästään EU:n sisäisiin matkoihin sovelletun toimenpiteen, ja samalla rajoitetaan riskiä siitä, että satamakäyntien avulla pyritään kiertämään vaatimuksia ja että jälleenlaivaustoimet siirretään unionin ulkopuolelle. Jotta ***vältettäisiin hiilivuoto, joka johtuu jälleenlaivaustoimien mahdollisesta uudelleen kohdentamisesta unionin satamasta EU:n ulkopuolisissa naapurimaissa sijaitsevaan jälleenlaivaussatamaan, EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisen meriliikennealaan olisi näin ollen sisällettävä sellaisten laivojen päästöt, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat EU:n ulkopuolisesta jälleenlaivaussatamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, ja sellaisten laivojen päästöt, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat EU:n jäsenvaltion***

*lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät EU:n ulkopuoliseen jälleenlaivaussatamaan. Jotta ala saataisiin sujuvasti sulautettua EU:n päästökauppajärjestelmään, laivayhtiöiden olisi asteittain lisättävä päästöoikeuksien palauttamista suhteessa raportoituihin todennettuihin päästöihin kaudella, joka alkaa ensimmäisestä vuodesta ja kestää kolmanteen vuoteen sen jälkeen, kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta. Neljännessä vuodesta sen jälkeen, kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta, laivayhtiöiden olisi palautettava niiden edellisenä vuonna raportoimia todennettuja päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. **Olisi kuitenkin toteutettava toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että EU:n päästökauppajärjestelmän meriliikenteen kattavan laajentamisen vaikutukset jäsenvaltioihin ovat oikeudenmukaisia ja oikeasuhteisia ja että otetaan huomioon jäsenvaltioiden erityisolosuhteet, kuten niiden maantieteellinen sijainti sekä ilmasto- ja sääolosuhteet.***

---

<sup>49</sup> Pariisin sopimus, 4 artiklan 4 kohta.

---

<sup>49</sup> Pariisin sopimus, 4 artiklan 4 kohta.

## Tarkistus 7

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(17 a) EU:n päästökauppajärjestelmän olisi edistettävä meriliikenteen hiilestä irtautumista mahdollisimman tehokkaasti. Siirtyminen fossiilisista polttoaineista uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin on merkittävässä roolissa tässä prosessissa. Kun otetaan kuitenkin huomioon merenkulkualan päästöjen vähentämiseen liittyvät haasteet, jotka johtuvat komission kestävän ja älykkään***

*liikkuvuuden strategiassa tunnustetusta käyttökelpoisen vähäpäästöisen voimalaiteteknologian puuttumisesta, laivayhtiöiden välinen kova kilpailu sekä perinteisten polttoaineiden ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden välinen merkittävä hintaero, siirtymää olisi tuettava taloudellisilla kannustimilla, joissa otetaan huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden ympäristöhyödyt ja parannetaan niiden kilpailukykyä laivayhtiöiden kannalta hiilivuodon välttämiseksi. Tätä varten maksuttomia päästöoikeuksia olisi jaettava laivayhtiöille suhteessa käytettyyn ja ilmoitettuun vaihtoehtoisten polttoaineiden määrään. Maksuttomien päästöoikeuksien määrää olisi mukautettava kertoimilla, jotta voidaan ottaa huomioon, että tietyn tyyppiset vaihtoehtoiset polttoaineet tuottavat suurempia ympäristöhyötyjä ja että niiden hankkiminen on laivayhtiöille kalliimpaa. Komission olisi säännöllisesti tarkistettava kertoimien tasoa polttoaineiden markkinahintatietojen perusteella. Lisäksi Euroopan parlamentin huhtikuussa 2021 antamassa päätöslauselmassa tehokkaammasta ja puhtaammasta meriliikenteestä todettiin, että siirtymävaiheen teknologiat, kuten nesteytetty maakaasu ja nesteytetyn maakaasun infrastruktuuri, ovat tärkeitä meriliikenteen alalla. Tällaisten teknologioiden käyttöä olisi sen vuoksi tuettava siirtymävaiheessa jakamalla päästöoikeuksia osittain maksutta.*

## Tarkistus 8

**Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 17 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(17 b) Komission olisi tarvittaessa tarkistettava asetusta (EU) 2015/757 sen varmistamiseksi, että kaiken tyyppisten**

*vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä koskevat tiedot ovat saatavilla maksuttomien päästöoikeuksien määrän määrittämiseksi EU:n päästökauppajärjestelmässä.*

## Tarkistus 9

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 c kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(17 c) Olisi perustettava meriliikenteen siirtymärahasato, joka tarjoaa jäsenvaltioille varoja meriliikennealan hiilestä irtautumista edistävien politiikkojen tukemiseksi. Tämä olisi saavutettava erityisesti kehittämällä innovatiivisia teknologioita alan hiilestä irtautumiseksi, tuottamalla uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettavassa asetuksessa (EU) [.../...]¹ määriteltyjä kestäviä vaihtoehtoisia polttoaineita, mukaan lukien vaihtoehtoisten polttoaineiden raaka-aineiden keräysjärjestelmät, investoinnit tutkimukseen ja kehitykseen sekä kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien teknologioiden ja mallien alkuvaiheen teollinen soveltaminen, uusia moottoreita ja teknologioita koskeva tutkimus ja satamainfrastruktuuri. Komission olisi tehtävä lainsäädäntöehdotuksia meriliikenne-rahaston perustamisesta. Meriliikenne-rahasto olisi sisällytettävä meno-ohjelmana kokonaisuudessaan monivuotisen rahoituskehysten talousarvioon. Tämän ohjelman määrärahat ilmaistaan määränä, joka asetetaan vähintään tasolle, joka vastaa 75:tä prosenttia meriliikenteen päästöoikeuksien huutokaupasta odotettavissa olevista tuloista. Meriliikenne-rahastoa olisi hallinnoitava*

---

¹ COM(2021)0562.



## Tarkistus 10

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

#### *Komission teksti*

(18) Direktiivin 2003/87/EY säännöksiä, jotka koskevat meriliikennetoimintaa, olisi tarkasteltava uudelleen ottaen huomioon kansainvälinen kehitys ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavat toimet, mukaan lukien vuonna 2028 tehtävä toinen maailmanlaajuinen tilannekatsaus ja sitä seuraavat joka viides vuosi tehtävät maailmanlaajuiset tilannekatsaukset, joiden tarkoituksena on tuottaa tietoa peräkkäisiä kansallisesti määriteltyjä panoksia varten. Komission olisi erityisesti raportoitava Euroopan parlamentille ja neuvostolle milloin tahansa ennen vuonna 2028 tehtävää toista maailmanlaajuista tilannekatsausta – eli viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028 – maailmanlaajuista markkinaperusteista toimenpidettä koskevien IMOn neuvottelujen edistymisestä. Komission olisi kertomuksessaan analysoitava Kansainvälisen merenkulkujärjestön välineitä ja arvioitava tarvittaessa, miten kyseiset välineet voitaisiin panna täytäntöön unionin lainsäädännössä tarkistamalla direktiiviä 2003/87/EY. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa tarvittaessa ehdotuksia.

#### *Tarkistus*

(18) Direktiivin 2003/87/EY säännöksiä, jotka koskevat meriliikennetoimintaa, olisi tarkasteltava uudelleen ottaen huomioon kansainvälinen kehitys ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavat toimet, mukaan lukien vuonna 2028 tehtävä toinen maailmanlaajuinen tilannekatsaus ja sitä seuraavat joka viides vuosi tehtävät maailmanlaajuiset tilannekatsaukset, joiden tarkoituksena on tuottaa tietoa peräkkäisiä kansallisesti määriteltyjä panoksia varten. Komission olisi erityisesti raportoitava Euroopan parlamentille ja neuvostolle ***joka toinen vuosi tämän direktiivin voimaantulon jälkeen ja*** milloin tahansa ennen vuonna 2028 tehtävää toista maailmanlaajuista tilannekatsausta – eli viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028 – maailmanlaajuista markkinaperusteista toimenpidettä koskevien IMOn neuvottelujen edistymisestä. Komission olisi kertomuksessaan analysoitava Kansainvälisen merenkulkujärjestön välineitä ja arvioitava tarvittaessa, miten kyseiset välineet voitaisiin panna täytäntöön unionin lainsäädännössä tarkistamalla direktiiviä 2003/87/EY. Komission olisi sisällytettävä kertomukseensa tarvittaessa ehdotuksia. ***Lisäksi komission olisi määrätietoisesti edistettävä kansainvälisellä tasolla maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen käyttöönottoa yhteistyössä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kanssa, jotta EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaa***



*voidaan tarvittaessa laajentaa meriliikenteen alalla.*

## Tarkistus 11

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

#### *Komission teksti*

(19) Komission olisi tarkasteltava uudelleen direktiivin 2003/87/EY toimintaa meriliikennetoimintaan liittyen ***direktiivin soveltamisesta saatujen kokemusten perusteella***, myös vaatimusten kiertämiseen käytettävien mahdollisten käytäntöjen osalta, ja ***sen jälkeen*** ehdotettava toimenpiteitä ***sen tehokkuuden varmistamiseksi***.

#### *Tarkistus*

(19) Komission olisi ***1 päivään tammikuuta 2025 mennessä*** tarkasteltava uudelleen direktiivin 2003/87/EY toimintaa meriliikennetoimintaan liittyen ***toteuttamalla tiiviissä yhteistyössä asiaankuuluvien satamaviranomaisten, laivayhtiöiden ja kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa todelliseen dataan perustuva vaikutustenarviointi näiden säännösten mahdollisista vaikutuksista hiilivuotoon, satamakäyntien ja satamaliiketoiminnan siirtoihin EU:n ulkopuolisiin satamiin, Euroopan satamien yhteyksiin ja tarvittaessa liikennemuotosiirtymään. Vaikutustenarvioinnissa olisi myös erityisesti tarkasteltava vaatimusten kiertämiseen käytettäviä mahdollisia käytäntöjä, ja laadittava luettelo mahdollisista liiketoimista, jotka eivät kuulu unionin naapurisatamakäynneillä harjoitettavaan merkittävään liiketoimintaan. Tällainen kohdennettu vaikutustenarviointi on äärimmäisen tärkeää sille, että EU:n päästökauppajärjestelmä toimii aiotulla tavalla erityisesti vaatimusten kiertämiseen käytettävien mahdollisten käytäntöjen osalta. Jos vaikutustenarvioinnissa havaitaan merenkulkuala ja unionin satamiin sekä meri- ja rannikkoalueisiin ja saariin kohdistuvan kielteisen vaikutuksen riski, komission olisi ehdotettava ehkäiseviä toimenpiteitä riskiin puuttumiseksi, mukaan lukien suositukset erityisistä säännöksistä EU:n merialueilla tai EU:n naapurimaissa olevien satamien perusteella, jotta***

*voidaan varmistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset ja tehokas eteneminen kohti alan irrottamista hiilestä. Mukauttamista IMOssa kehitettyyn markkinapohjaiseen välineeseen on tutkittava tarkoin keinona puuttua EU:n päästökauppajärjestelmän alueellisen soveltamisalan mahdollisiin kielteisiin vaikutuksiin. Lisäksi komission olisi tehtävä synergistinen vaikutustenarviointi, jossa tutkitaan 55-valmiuspaketin kaikkien ehdotusten vaikutusta, mukaan lukien analyysi EU:n kilpailukyvyystä, liikkuvuuden vähenemisen mahdollisesta riskistä ja kasvihuonekaasupäästövähennysten kustannustehokkuudesta.*

## Tarkistus 12

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 20 kappale

#### *Komission teksti*

(20) EU:n päästökauppajärjestelmän täytäntöönpanosta vastaavan henkilön tai organisaation olisi oltava laivayhtiö, joka on määritelty laivan omistajaksi, tai muu organisaatio tai henkilö, kuten liikenteen harjoittaja tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaaja, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista, ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut. Tämä määritelmä perustuu asetuksen (EU) 2015/757 3 artiklan d alakohdassa olevaan ”yhtiön” määritelmään ja on IMO:n vuonna 2016 perustaman maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän mukainen. Saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti laivayhtiö voisi sopimusjärjestelyllä katsoa, että yhteisö, joka on suoraan

#### *Tarkistus*

(20) EU:n päästökauppajärjestelmän täytäntöönpanosta vastaavan henkilön tai organisaation olisi oltava laivayhtiö, joka on määritelty laivan omistajaksi, tai muu organisaatio tai henkilö, kuten liikenteen harjoittaja tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaaja, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista, ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut. Tämä määritelmä perustuu asetuksen (EU) 2015/757 3 artiklan d alakohdassa olevaan ”yhtiön” määritelmään ja on IMO:n vuonna 2016 perustaman maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän mukainen. Saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti laivayhtiö voisi sopimusjärjestelyllä katsoa, että yhteisö, joka on suoraan

vastuussa aluksen hiilidioksidipäästöihin vaikuttavista päätöksistä, on vastuussa tämän direktiivin säännösten noudattamisesta aiheutuvista kustannuksista. Tämä yhteisö olisi yleensä yhteisö, joka vastaa aluksen polttoaineen valinnasta, reitistä ja nopeudesta.

vastuussa aluksen hiilidioksidipäästöihin vaikuttavista päätöksistä, on vastuussa tämän direktiivin säännösten noudattamisesta aiheutuvista kustannuksista. Tämä yhteisö olisi yleensä yhteisö, joka vastaa aluksen polttoaineen valinnasta, reitistä ja nopeudesta. ***Aluksen vaatimustenmukaisuutta, joka on aluksen omistajan ja liikenteenharjoittajan yhteisellä vastuulla, on valvottava ja seurattava. Komissiota kehoitetaan arvioimaan vuoteen 2027 mennessä mahdollisia säännösten noudattamisen porsaanreikiä, ehdottamaan toimenpiteitä ja tarkistamaan tätä direktiiviä tarvittaessa.***

## Tarkistus 13

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 kappale

#### *Komission teksti*

(21) Laivayhtiöiden hallinnollisen taakan keventämiseksi kunkin laivayhtiön olisi oltava yhden jäsenvaltion vastuulla. Komission olisi julkaistava alustava luettelo laivayhtiöistä, jotka harjoittivat EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan kuuluvaa meriliikennetoimintaa. Luettelossa olisi yksilöitävä kustakin laivayhtiöstä vastaava hallintoviranomainen. Luettelo olisi saatettava ajan tasalle vähintään joka **toinen** vuosi, jotta laivayhtiöt voidaan siirtää tarvittaessa toisen hallintoviranomaisen vastuulle. Jäsenvaltiossa rekisteröityjen laivayhtiöiden osalta hallintoviranomaisena olisi oltava kyseinen jäsenvaltio. Kolmannessa maassa rekisteröityjen laivayhtiöiden osalta hallintoviranomaisena olisi oltava se jäsenvaltio, jossa laivayhtiöllä on ollut suurin arvioitu määrä satamakäyntejä direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuuluvilta matkoilta kahden viimeksi kuluneen seurantavuoden

#### *Tarkistus*

(21) Laivayhtiöiden hallinnollisen taakan keventämiseksi kunkin laivayhtiön olisi oltava yhden jäsenvaltion vastuulla. Komission olisi julkaistava alustava luettelo laivayhtiöistä, jotka harjoittivat EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan kuuluvaa meriliikennetoimintaa. Luettelossa olisi yksilöitävä kustakin laivayhtiöstä vastaava hallintoviranomainen. Luettelo olisi saatettava ajan tasalle **säännöllisesti ja** vähintään joka vuosi, jotta laivayhtiöt voidaan siirtää tarvittaessa toisen hallintoviranomaisen vastuulle. Jäsenvaltiossa rekisteröityjen laivayhtiöiden osalta hallintoviranomaisena olisi oltava kyseinen jäsenvaltio. Kolmannessa maassa rekisteröityjen laivayhtiöiden osalta hallintoviranomaisena olisi oltava se jäsenvaltio, jossa laivayhtiöllä on ollut suurin arvioitu määrä satamakäyntejä direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuuluvilta matkoilta kahden viimeksi kuluneen seurantavuoden

aikana. Sellaisten laivayhtiöiden tapauksessa, jotka on rekisteröity kolmannessa maassa ja jotka eivät ole suorittaneet mitään direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuuluvaa matkaa kahtena edeltävänä tarkkailuvuonna, hallintoviranomaisen olisi oltava se jäsenvaltio, josta käsin laivayhtiö on aloittanut ensimmäisen direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkansa. Komission olisi julkaistava ja saatettava **joka toinen vuosi** ajan tasalle luettelo direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuuluvista laivayhtiöistä ja täsmennettävä kustakin laivayhtiöstä vastaava hallintoviranomainen. Laivayhtiöiden tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi noudatettava niiden vastuulla olevien varustamojen hallinnointia koskevia yhdenmukaistettuja sääntöjä niiden yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti, jotka komission on määrä vahvistaa.

aikana. Sellaisten laivayhtiöiden tapauksessa, jotka on rekisteröity kolmannessa maassa ja jotka eivät ole suorittaneet mitään direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuuluvaa matkaa kahtena edeltävänä tarkkailuvuonna, hallintoviranomaisen olisi oltava se jäsenvaltio, josta käsin laivayhtiö on aloittanut ensimmäisen direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkansa. Komission olisi julkaistava ja saatettava **vuosittain** ajan tasalle luettelo direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuuluvista laivayhtiöistä ja täsmennettävä kustakin laivayhtiöstä vastaava hallintoviranomainen. Laivayhtiöiden tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi noudatettava niiden vastuulla olevien varustamojen hallinnointia koskevia yhdenmukaistettuja sääntöjä niiden yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti, jotka komission on määrä vahvistaa.

## Tarkistus 14

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(23 a) Saavutettavuuden edistämiseksi olisi kiinnitettävä erityistä huomiota aluksiin, jotka liikennöivät julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen nojalla tai joihin sovelletaan julkisen palvelun velvoitteita, sekä aluksiin, jotka liikennöivät EU:n syrjäisimmille alueille tai saarille ja/tai niiltä. Sen vuoksi olisi säädettävä poikkeuksesta tästä direktiivistä sellaisten päästöjen osalta, jotka ovat peräisin meriliikenteestä syrjäisimmille alueille ja syrjäisimmiltä alueilta tai saarille ja saarilta, sillä tällaiset alueet ovat riippuvaisia meriliikenteestä alueellisen jatkuvuuden, raaka-aineiden, olennaisten hyödykkeiden ja muiden tuotteiden tuonnin sekä***

## Tarkistus 15

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 24 kappale

*Komission teksti*

(24) Vastaavista ympäristönsuojeluun liittyvistä tehtävistä saatujen kokemusten perusteella Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) tai muun asiaankuuluvan organisaation olisi tarvittaessa ja toimeksiantonsa mukaisesti avustettava komissiota ja hallintoviranomaisia direktiivin 2003/87/EY täytäntöönpanossa. Asetuksen (EU) 2015/757 ja sen tietoteknisten välineiden täytäntöönpanosta saamiensa kokemusten perusteella **EMSA voisi avustaa** hallintoviranomaisia erityisesti tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvasta merellä tapahtuvasta toiminnasta aiheutuvien päästöjen tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen osalta helpottamalla tietojenvaihtoa tai laatimalla suuntaviivoja ja kriteerejä.

*Tarkistus*

(24) Vastaavista ympäristönsuojeluun liittyvistä tehtävistä saatujen kokemusten perusteella Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) tai muun asiaankuuluvan organisaation olisi tarvittaessa ja toimeksiantonsa mukaisesti avustettava komissiota ja hallintoviranomaisia direktiivin 2003/87/EY täytäntöönpanossa. Asetuksen (EU) 2015/757 ja sen tietoteknisten välineiden täytäntöönpanosta saamiensa kokemusten perusteella **EMSA:n olisi avustettava** hallintoviranomaisia erityisesti tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvasta merellä tapahtuvasta toiminnasta aiheutuvien päästöjen tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen osalta helpottamalla tietojenvaihtoa tai laatimalla suuntaviivoja ja kriteerejä.

## Tarkistus 16

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 25 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(25 a) Jotta jääolosuhteissa navigoiville ja muille aluksille voidaan taata tasapuoliset toimintaedellytykset, olisi sovellettava erityistä menetelmää, jotta otetaan huomioon jääolosuhteissa navigoinnista aiheutuvat lisöpäästöt ja jääluokiteltujen alusten lisöpäästöt niiden liikkuessa avovesillä, ja varmistettava samalla, että päästökauppajärjestelmän välityksellä tapahtuvan päästökaupan**

*avulla meriliikenteen päästöjä vähennetään entisestään. Tätä varten direktiivin 2003/87/EY päästöoikeuksien siirtoa, palautusta ja mitätöimistä koskevia asiaankuuluvia säännöksiä olisi muutettava vastaavasti.*

## Tarkistus 17

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 28 kappale

#### *Komission teksti*

(28) Korotettujen ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että ilmastosiirtymään osoitetaan huomattavia julkisia varoja EU:ssa ja kansallisissa talousarvioissa. EU:n talousarvion merkittävien ilmastomenojen täydentämiseksi ja vahvistamiseksi kaikki huutokauppatulot, joita ei ole osoitettu unionin talousarvioon, olisi käytettävä ilmastoon liittyviin tarkoituksiin. Tähän sisältyy niiden käyttäminen taloudelliseen tukeen alentamalla vääristäviä veroja, millä puututaan pieni- ja keskituloisille kotitalouksille koituviin sosiaalisiin ongelmiin. Jotta voidaan puuttua siirtymän sosiaalisiin vaikutuksiin ja vaikutusten jakautumiseen alhaisen tulotason jäsenvaltioissa, olisi direktiivin 2003/87/EY 10 d artiklassa tarkoitettun modernisaatiorahaston kautta käytettävä 2,5 prosentin lisämäärä koko unionin päästöoikeuksien määrästä vuodesta [direktiivin voimaantulovuosi] vuoteen 2030 niiden jäsenvaltioiden energiasiirtymän rahoittamiseksi, joiden bruttokansantuote (BKT) asukasta kohden on alle 65 prosenttia unionin keskiarvosta vuosina 2016–2018.

#### *Tarkistus*

(28) Korotettujen ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että ilmastosiirtymään osoitetaan huomattavia julkisia varoja EU:ssa ja kansallisissa talousarvioissa. EU:n talousarvion merkittävien ilmastomenojen täydentämiseksi ja vahvistamiseksi kaikki huutokauppatulot, joita ei ole osoitettu unionin talousarvioon, olisi käytettävä ilmastoon liittyviin tarkoituksiin. Tähän sisältyy niiden käyttäminen taloudelliseen tukeen alentamalla vääristäviä veroja, millä puututaan pieni- ja keskituloisille kotitalouksille koituviin sosiaalisiin ongelmiin. Jotta voidaan puuttua siirtymän sosiaalisiin vaikutuksiin ja vaikutusten jakautumiseen alhaisen tulotason jäsenvaltioissa, olisi direktiivin 2003/87/EY 10 d artiklassa tarkoitettun modernisaatiorahaston kautta käytettävä 2,5 prosentin lisämäärä koko unionin päästöoikeuksien määrästä vuodesta [direktiivin voimaantulovuosi] vuoteen 2030 **sekä päästöoikeuksien kokonaismäärän 1,5:tä prosenttia vastaava määrä yli 400 miljoonan päästöoikeuden ylittävästä määrästä, joka on varattu markkinavakauseravonnassa modernisaatiorahastoa varten**, niiden jäsenvaltioiden energiasiirtymän rahoittamiseksi, joiden bruttokansantuote (BKT) asukasta kohden on alle 65 prosenttia unionin keskiarvosta vuosina

2016–2018. *Jotta EU:n päästökauppajärjestelmällä voidaan edistää maailmanlaajuisten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja hiilestä irtautumista, merkittävä osuus merenkulkualan tuottamista EU:n päästökauppajärjestelmän tuloista tai vastaavat määrät olisi käytettävä kyseisen alan ja unionin satamien hiilestä irtautumisen mahdollistamiseksi.*

## Tarkistus 18

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 30 kappale

#### *Komission teksti*

(30) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) [.../..]<sup>51</sup> perustettu hiilirajamekanismi (CBAM) *on* vaihtoehto ilmaisjaolle hiilivuodon riskin torjumiseksi. Kyseisen toimenpiteen soveltamisalaan kuuluville toimialoille ja niiden osille *ei pitäisi jakaa päästöoikeuksia* maksutta. *Tarvitaan kuitenkin siirtymäkausi, jonka aikana maksutta jaettavia päästöoikeuksia vähennetään asteittain*, jotta tuottajat, tuojat ja kauppiat voivat sopeutua uuteen järjestelmään. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien vähentäminen olisi toteutettava soveltamalla kerrointa ilmaisjakoon hiilirajamekanismin piiriin kuuluvilla aloilla samaan aikaan, kun hiilirajamekanismia otetaan vaiheittain käyttöön. Tämän CBAM-kertoimen olisi oltava 100 prosenttia [CBAM-asetuksen] voimaantulosta vuoteen 2025 kestävässä siirtymäaikaan ja 90 prosenttia vuonna 2026 ja laskettava 10 prosenttiyksikköä vuodessa, jolloin kymmenentenä vuonna se olisi 0 prosenttia eli ilmaisjako päättyisi. Ilmaisjakoa koskevia asiaankuuluvia delegoituja säädöksiä olisi mukautettava vastaavasti hiilirajamekanismin piiriin kuuluvien toimialojen ja niiden osien osalta. Ilmaisjako, jota ei enää tämän

#### *Tarkistus*

(30) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) [.../..]<sup>51</sup> perustettu hiilirajamekanismi (CBAM) *voi olla* vaihtoehto ilmaisjaolle hiilivuodon riskin torjumiseksi, *kun komission arviointi on osoittanut, että asetus ehkäisee tehokkaasti hiilivuotoa sekä tuonnin että viennin osalta*. Kyseisen toimenpiteen soveltamisalaan kuuluville toimialoille ja niiden osille *olisi kuitenkin vientiin tarkoitettujen tuotteiden ja niiden tuottajien osalta säädettävä riittävästä ja WTO:n sääntöjen mukaisista suojatoimista. Kun maksutta jaettavat päästöoikeudet poistetaan vaiheittain käytöstä sillä perusteella, että hiilirajamekanismi on komission [CBAM-asetuksen] mukaisessa komission kertomuksessa todettu tehokkaaksi, asteittainen siirtymä on olennaisen tärkeä*, jotta tuottajat, tuojat ja kauppiat voivat sopeutua uuteen järjestelmään. *Tällainen* maksutta jaettavien päästöoikeuksien vähentäminen olisi toteutettava soveltamalla kerrointa ilmaisjakoon hiilirajamekanismin piiriin kuuluvilla aloilla samaan aikaan, kun hiilirajamekanismia otetaan vaiheittain käyttöön. Tämän CBAM-kertoimen olisi oltava 100 prosenttia [CBAM-asetuksen]



laskelman perusteella tarjota hiilirajamekanismin piiriin kuuluville aloille (CBAM-osuus), on huutokaupattava, ja tulot kertyvät innovointirahastoon, jonka kautta niillä voidaan tukea innovointia vähähiiliseen teknologiaan, hiilidioksidin talteenottoon ja hyötykäyttöön, hiilidioksidin talteenottoon ja varastointiin, uusiutuvaan energiaan ja energian varastointiin tavalla, joka edistää ilmastonmuutoksen hillitsemistä. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä hiilirajamekanismin piiriin kuuluvilla aloilla toteutettaviin hankkeisiin. Jotta voidaan noudattaa hiilirajamekanismin piiriin kuulumattomille aloille saatavilla olevaa ilmaisjako-osuutta, lopullinen määrä, joka vähennetään ilmaisjaosta ja huutokaupataan, olisi laskettava sen osuuden perusteella, joka CBAM-osuudella on suhteessa kaikkien ilmaisjakoa saavien alojen ilmaisjakotarpeisiin.

voimaantulosta vuoteen 2025 kestävässä siirtymäaikaan ja 90 prosenttia vuonna 2026 ja laskettava 10 prosenttiyksikköä vuodessa, jolloin kymmenentenä vuonna se olisi 0 prosenttia eli ilmaisjako päättyisi. Ilmaisjakoa koskevia asiaankuuluvia delegoituja säädöksiä olisi mukautettava vastaavasti hiilirajamekanismin piiriin kuuluvien toimialojen ja niiden osien osalta **ottaen huomioon tarve säilyttää vientituotteiden osalta maksutta jaettavat päästöoikeudet**. Ilmaisjako, jota ei enää tämän laskelman perusteella tarjota hiilirajamekanismin piiriin kuuluville aloille (CBAM-osuus), on huutokaupattava, ja tulot kertyvät innovointirahastoon, jonka kautta niillä voidaan tukea innovointia vähähiiliseen teknologiaan, hiilidioksidin talteenottoon ja hyötykäyttöön, hiilidioksidin talteenottoon ja varastointiin, uusiutuvaan energiaan ja energian varastointiin tavalla, joka edistää ilmastonmuutoksen hillitsemistä. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä hiilirajamekanismin piiriin kuuluvilla aloilla toteutettaviin hankkeisiin. Jotta voidaan noudattaa hiilirajamekanismin piiriin kuulumattomille aloille saatavilla olevaa ilmaisjako-osuutta, lopullinen määrä, joka vähennetään ilmaisjaosta ja huutokaupataan, olisi laskettava sen osuuden perusteella, joka CBAM-osuudella on suhteessa kaikkien ilmaisjakoa saavien alojen ilmaisjakotarpeisiin.

---

<sup>51</sup> [lisätään EUVL-viite]

---

<sup>51</sup> [lisätään EUVL-viite].

## Tarkistus 19

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 32 kappale

#### *Komission teksti*

(32) Kattava lähestymistapa innovointiin on olennaisen tärkeä Euroopan vihreän

#### *Tarkistus*

(32) Kattava lähestymistapa innovointiin on olennaisen tärkeä Euroopan vihreän



kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Tarvittavia tutkimus- ja innovointitoimia tuetaan EU:n tasolla muun muassa Horisontti Eurooppa - puiteohjelmasta, johon sisältyy merkittävää rahoitusta ja uusia välineitä päästökauppajärjestelmään kuuluville aloille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kansalliset täytäntöönpanosäännökset eivät haittaa innovaatioita ja että ne ovat teknologianeutraaleja.

kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Tarvittavia tutkimus- ja innovointitoimia tuetaan EU:n tasolla muun muassa Horisontti Eurooppa - puiteohjelmasta, johon sisältyy merkittävää rahoitusta ja uusia välineitä päästökauppajärjestelmään kuuluville aloille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kansalliset täytäntöönpanosäännökset eivät haittaa innovaatioita ja että ne ovat teknologianeutraaleja, **ja komission olisi varmistettava tarvittavan teknisen avun ja neuvonta-avun saatavuus ja vaikuttavuus.**

## Tarkistus 20

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 33 kappale

#### *Komission teksti*

(33) Direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan 8 kohdassa tarkoitetun innovaatorahaston soveltamisalaa olisi laajennettava tukemaan innovointia vähähiilisiin teknologioihin ja prosesseihin, jotka koskevat polttoaineiden kulutusta rakennuksissa **ja tieliikenteessä**. Lisäksi innovaatorahastosta olisi tuettava investointeja **meriliikenteen irrottamiseksi** hiilestä, mukaan lukien investoinnit kestäviin vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, kuten vetyyn ja ammoniakkiin, **joita tuotetaan uusiutuvista energialähteistä**, sekä päästöttömiin käyttövoimateknologioihin, kuten tuuliteknologiaan. Kun otetaan huomioon, että asetuksessa xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] vahvistetuista seuraamuksista saatavat tulot kohdennetaan innovaatorahastoon varainhoitoasetuksen 21 artiklan 5 kohdan mukaisina ulkoisina käyttötarkoitukseensa sidottuina tuloina, komission olisi varmistettava, että otetaan asianmukaisesti huomioon tuki innovatiivisille hankkeille, joilla pyritään nopeuttamaan uusiutuvien ja **vähähiilisten** polttoaineiden kehittämistä ja

#### *Tarkistus*

(33) Direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan 8 kohdassa tarkoitetun innovaatorahaston soveltamisalaa olisi laajennettava tukemaan **teollisuuden prosesseihin asennettavia muita kuin läpimurtoteknologioita, joiden kasvihuonekaasupäästöjen säästämispotentiaali on erittäin suuri mutta jotka eivät ole vielä valmiita markkinoille, sekä** innovointia vähähiilisiin teknologioihin ja prosesseihin, jotka koskevat polttoaineiden kulutusta rakennuksissa. Lisäksi innovaatorahastosta olisi tuettava investointeja, **joilla nopeutetaan meriliikenteen** hiilestä irtautumista **sekä investoimalla lyhyen aikavälin ratkaisuihin, kuten nesteytetyn maakaasun käyttövoima- ja tankkausinfrastruktuuriin, että erityisesti kehittämällä keskipitkän aikavälin läpimurtoratkaisuja, tukemalla innovatiivisten teknologioiden käyttöönottoa**, mukaan lukien investoinnit **kestävistä uusiutuvista energialähteistä tuotettuihin** kestäviin vaihtoehtoisiin polttoaineisiin **ja niihin liittyvään infrastruktuuriin**, kuten vetyyn ja

käyttöönottoa merenkulkualalla asetuksen xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]<sup>52</sup> 21 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Jotta voidaan varmistaa riittävä rahoitus innovointiin tämän laajennetun soveltamisalan puitteissa, innovaatorahastoa olisi täydennettävä 50 miljoonalla päästöoikeudella, jotka saadaan osittain päästöoikeuksista, jotka muuten voitaisiin huutokaupata, ja osittain päästöoikeuksista, jotka muutoin voitaisiin jakaa maksutta, kustakin lähteestä innovaatorahastolle myönnettävän rahoituksen nykyisen osuuden mukaisesti.

ammoniakkiin, *ensimmäiseen teolliseen soveltamiseen, satamien tankkaus- ja latausinfrastruktuuriin, mukaan lukien maasähkön toimitusverkkoliitäntä ja muu energiainfrastruktuuri*, sekä päästöttömiin käyttövoimateknologioihin, kuten tuuliteknologiaan. Kun otetaan huomioon, että asetuksessa xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]<sup>52</sup> vahvistetuista seuraamuksista saatavat tulot kohdennetaan innovaatorahastoon varainhoitoasetuksen 21 artiklan 5 kohdan mukaisina ulkoisina käyttötarkoitukseensa sidottuina tuloina, komission olisi varmistettava, että otetaan asianmukaisesti huomioon tuki innovatiivisille hankkeille, joilla pyritään nopeuttamaan *kestävien* uusiutuvien *vähähiilisten polttoaineiden ja päästöttömien* polttoaineiden *sekä sähköistämisen* kehittämistä ja käyttöönottoa merenkulkualalla asetuksen xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] 21 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Jotta voidaan varmistaa riittävä rahoitus innovointiin tämän laajennetun soveltamisalan puitteissa, innovaatorahastoa olisi täydennettävä 50 miljoonalla päästöoikeudella, jotka saadaan osittain päästöoikeuksista, jotka muuten voitaisiin huutokaupata, ja osittain päästöoikeuksista, jotka muutoin voitaisiin jakaa maksutta, kustakin lähteestä innovaatorahastolle myönnettävän rahoituksen nykyisen osuuden mukaisesti. *Jotta voidaan edistää sitä, että läpimurtoteknologioiden alalla saavutetaan innovaatioita mahdollisimman pian, komission olisi varmistettava, että innovaatorahaston avulla saataville asetettava rahoitus on etupainotteista tämän direktiivin ensimmäisinä täytäntöönpanovuosina.*

---

<sup>52</sup> [lisätään viittaus FuelEU Maritime -asetukseen].

---

<sup>52</sup> [lisätään viittaus FuelEU Maritime -asetukseen].

## Tarkistus 21

## Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 38 kappale

### *Komission teksti*

(38) Modernisaatiorahaston soveltamisala olisi mukautettava unionin uusimpiin ilmastotavoitteisiin edellyttämällä, että investoinnit ovat yhdenmukaisia Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja asetuksen (EU) 2021/1119 tavoitteiden kanssa, ja **poistamalla tuki fossiilisiin** polttoaineisiin **liittyviltä investoinneilta**. Lisäksi modernisaatiorahaston osuus, joka on osoitettava ensisijaisiin investointeihin, olisi nostettava 80 prosenttiin, energiatehokkuus olisi asetettava etusijalle kysyntäpuolella ja kotitalouksien tukeminen energiaköyhyyteen puuttumiseksi, myös maaseudulla ja syrjäisillä alueilla, olisi sisällytettävä ensisijaisten investointien piiriin.

### Tarkistus 22

## Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 40 kappale

### *Komission teksti*

(40) Muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet ja kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet voivat olla tärkeitä kasviuonekaasupäästöjen vähentämiseksi aloilla, joilla hiilestä irtautuminen on vaikeaa. Jos kierrätettyjä hiilipitoisia polttoaineita ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita tuotetaan talteen otetusta hiilidioksidista jonkin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan toiminnan yhteydessä, päästöt olisi laskettava kyseiseen toimintaan kuuluviksi. Sen varmistamiseksi, että muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat

### *Tarkistus*

(38) Modernisaatiorahaston soveltamisala olisi mukautettava unionin uusimpiin ilmastotavoitteisiin edellyttämällä, että investoinnit ovat yhdenmukaisia Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja asetuksen (EU) 2021/1119 tavoitteiden kanssa, ja **jatkamalla tukea kestäviin siirtymäkauden** polttoaineisiin **ja teknologioihin liittyville investoinneille**. Lisäksi modernisaatiorahaston osuus, joka on osoitettava ensisijaisiin investointeihin, olisi nostettava 80 prosenttiin, energiatehokkuus olisi asetettava etusijalle kysyntäpuolella ja kotitalouksien tukeminen energiaköyhyyteen puuttumiseksi, myös maaseudulla ja syrjäisillä alueilla, olisi sisällytettävä ensisijaisten investointien piiriin.

### *Tarkistus*

(40) Muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet ja kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet voivat olla tärkeitä kasviuonekaasupäästöjen vähentämiseksi aloilla, joilla hiilestä irtautuminen on vaikeaa. Jos kierrätettyjä hiilipitoisia polttoaineita ja muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita tuotetaan talteen otetusta hiilidioksidista jonkin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan toiminnan yhteydessä, päästöt olisi laskettava kyseiseen toimintaan kuuluviksi, **jos hiilidioksidia pääsee ilmakehään**. Sen varmistamiseksi, että muuta kuin biologista

polttoaineet ja kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet edistävät kasvihuonekaasupäästövähennyksiä, ja kaksinkertaisen laskennan välttämiseksi tällaisten polttoaineiden osalta on asianmukaista nimenomaisesti laajentaa 14 artiklan 1 kohdassa säädetty valta komission täytäntöönpanosäädöksiin, joissa vahvistetaan tarvittavat mukautukset **mahdollisten hiilidioksidipäästöjen huomioon ottamiseksi** ja kaksinkertaisen laskennan välttämiseksi, jotta voidaan varmistaa asianmukaisten kannustimien käyttöönotto, ottaen huomioon myös näiden polttoaineiden kohtelu direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti.

alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet ja kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet edistävät kasvihuonekaasupäästövähennyksiä, ja kaksinkertaisen laskennan välttämiseksi tällaisten polttoaineiden osalta on asianmukaista nimenomaisesti laajentaa 14 artiklan 1 kohdassa säädetty valta komission täytäntöönpanosäädöksiin, joissa vahvistetaan tarvittavat mukautukset **sille, miten ja missä mahdolliset hiilidioksidipäästöt otetaan huomioon**, ja kaksinkertaisen laskennan välttämiseksi, jotta voidaan varmistaa asianmukaisten kannustimien käyttöönotto **hiilidioksidin talteenottamiseksi**, ottaen huomioon myös näiden polttoaineiden kohtelu direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti.

## Tarkistus 23

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 42 kappale

#### *Komission teksti*

(42) Yksinomaan biomassaa käyttävien laitosten jättäminen EU:n päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle **on johtanut tilanteisiin, joissa paljon biomassaa polttavat laitokset ovat saaneet ansiottomia voittoja, koska ne ovat saaneet maksutta jaettuja päästöoikeuksia määrän, joka on huomattavasti suurempi kuin niiden todelliset päästöt. Sen vuoksi olisi otettava käyttöön** biomassan, jonka päästökerroin on nolla, polttoa koskeva **kynnysarvo, jonka ylittyessä laitokset jätettäisiin** EU:n päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle. **Kynnysarvo 95 prosenttia on komission delegoidun asetuksen (EU) 2019/331<sup>56</sup> 2 artiklan 16 kohdassa vahvistetun epävarmuusmuuttujan mukainen.**

<sup>56</sup> Komission delegoitu asetus (EU) 2019/331, annettu 19 päivänä joulukuuta

#### *Tarkistus*

(42) Yksinomaan biomassaa käyttävien laitosten jättäminen **jatkossakin** EU:n päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle **johtaa siihen, että päästöoikeuksien maksutta tapahtuvan jaon vertailuarvojen päivittämisestä ei ole varmuutta eikä täysimääräiseen siirtymään hiilettömään energianlähteeseen ole kannustinta.** Olisi säilytettävä biomassan, jonka päästökerroin on nolla, polttoa koskeva **100 prosentin kynnysarvo laitoksille, jotka jätetään** EU:n päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle.

<sup>56</sup> Komission delegoitu asetus (EU) 2019/331, annettu 19 päivänä joulukuuta

2018, päästöoikeuksien yhdenmukaistettua maksutta tapahtuvaa jakoa koskevien unionin laajuisten siirtymäsäännösten määrittämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan mukaisesti (EUVL L 59, 27.2.2019, s. 8).

2018, päästöoikeuksien yhdenmukaistettua maksutta tapahtuvaa jakoa koskevien unionin laajuisten siirtymäsäännösten määrittämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan mukaisesti (EUVL L 59, 27.2.2019, s. 8).

## Tarkistus 24

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 43 kappale

*Komission teksti*

**(43) Komission tiedonannossa ”EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle”<sup>57</sup> korostettiin, että tieliikenteen ja rakennusten päästöjen vähentäminen on erityisen haasteellista. Sen vuoksi komissio ilmoitti, että päästökaupan uudella laajennuksella siihen voitaisiin sisällyttää tieliikenteen ja rakennusten päästöt. Näihin kahteen uuteen alaan sovellettava päästökauppa otettaisiin käyttöön erillisenä mutta rinnakkaisena järjestelmänä. Näin vältettäisiin häiriöt kiinteiden laitosten ja ilmailun hyvin toimivassa päästökaupassa. Uuteen järjestelmään liittyy täydentäviä politiikkoja ja toimenpiteitä, joilla suojataan kohtuuttomilta hintavaikutuksilta, muokataan markkinatoimijoiden odotuksia ja pyritään luomaan hiilen hintasignaali koko taloudelle. Aiemmat kokemukset ovat osoittaneet, että uusien markkinoiden kehittäminen edellyttää tehokkaan tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän perustamista. Jotta voidaan varmistaa synergia ja johdonmukaisuus kiinteiden laitosten ja ilmailun päästöt kattavan EU:n päästökauppajärjestelmän olemassa olevan infrastruktuurin kanssa, on aiheellista ottaa käyttöön tieliikenteen ja rakennusten alojen päästökauppa**

*Tarkistus*

**Poistetaan.**

*muuttamalla direktiiviä 2003/87/EY.*

---

*<sup>57</sup> COM(2020)562 final.*

## **Tarkistus 25**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 44 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(44) Jotta voidaan luoda tarvittavat täytäntöönpanopuitteet ja tarjota kohtuullinen aikataulu vuodelle 2030 asetetun tavoitteen saavuttamiseksi, päästökauppa näillä kahdella uudella alalla olisi aloitettava vuonna 2025. Ensimmäisen vuoden aikana säännellyillä yhteisöillä on oltava kasvihuonekaasujen päästölupa ja niiden on raportoitava päästönsä vuosilta 2024 ja 2025. Näitä yhteisöjä koskevien päästöoikeuksien myöntämistä ja vaatimusten noudattamista koskevia velvoitteita olisi sovellettava vuodesta 2026 alkaen. Tämä jakso mahdollistaa päästökaupan käynnistämisen näillä aloilla hallitusti ja tehokkaasti. Se mahdollistaisi myös EU:n rahoituksen ja jäsenvaltioiden toimenpiteiden käyttöönoton sen varmistamiseksi, että EU:n päästökauppa otetaan näillä kahdella alalla käyttöön sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla siten, että voidaan lieventää hiilen hinnan vaikutusta haavoittuviin kotitalouksiin ja liikenteen käyttäjiin.*

**Poistetaan.**

## **Tarkistus 26**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 45 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(45) Koska rakennusten ja tieliikenteen*

**Poistetaan.**

*aloilla on hyvin paljon vähäisten päästöjen aiheuttajia, sääntelyn kohdetta ei ole mahdollista määrittää kasvihuonekaasupäästöjä suoraan aiheuttavien yhteisöjen tasolla, kuten kiinteiden laitosten ja ilmailun tapauksessa. Teknisen toteutettavuuden ja hallinnollisen tehokkuuden vuoksi on tarkoituksenmukaisempaa vahvistaa sääntelyn kohde toimitusketjun alkupäähän. Uuden päästökauppajärjestelmän vaatimustenmukaisuusvelvoitteen laukaisevana toimintona olisi oltava sellaisten polttoaineiden luovuttaminen kulutukseen, joita käytetään polttoon rakennusten ja tieliikenteen aloilla, mukaan lukien poltto kuljettaessa kasvihuonekaasuja geologista varastointia varten. Kaksinkertaisen kattavuuden välttämiseksi tämän ei tulisi kattaa direktiivin 2003/87/EY liitteen I mukaisissa muissa toiminnoissa käytettävien polttoaineiden luovuttamista kulutukseen.*

## **Tarkistus 27**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 46 kappale**

*Komission teksti*

*(46) Näiden kahden uuden alan säännellyt yhteisöt ja sääntelyn kohde olisi määriteltävä neuvoston direktiivillä (EU) 2020/262<sup>58</sup> perustetun valmisteverojärjestelmän mukaisesti tarvittavin mukautuksin, koska kyseisessä direktiivissä vahvistetaan jo valmisteverojen maksamista varten luotu luotettava valvontajärjestelmä kaikille kulutukseen luovutetuille polttoainemäärille. Polttoaineiden loppukäyttäjien näillä aloilla ei pitäisi soveltaa direktiivin 2003/87/EY mukaisia velvoitteita.*

*Tarkistus*

*Poistetaan.*



---

<sup>58</sup> Neuvoston direktiivi (EU) 2020/262, annettu 19 päivänä joulukuuta 2019, valmisteveroja koskevasta yleisestä järjestelmästä (EUVL L 58, 27.2.2020, s. 4).

## Tarkistus 28

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 47 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(47) Rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan piiriin kuuluviin säännelyihin yhteisöihin olisi sovellettava samanlaisia kasvihuonekaasujen päästölupavaatimuksia kuin kiinteiden laitosten toiminnanharjoittajiin. On tarpeen vahvistaa säännöt, jotka koskevat lupahakemuksia, lupien myöntämisen ehtoja, sisältöä ja uudelleentarkastelua sekä säännelyyn yhteisöön liittyviä muutoksia. Jotta uusi järjestelmä voisi käynnistyä hallitusti, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että uuden päästökaupan piiriin kuuluvilla säännellyillä yhteisöillä on voimassa oleva lupa järjestelmän käynnistyessä vuonna 2025.**

**Poistetaan.**

## Tarkistus 29

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 48 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(48) Uuden päästökaupan päästöoikeuksien kokonaismäärän olisi noudatettava lineaarista kehityspolkua vuoden 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi, ottaen huomioon rakennusten ja tieliikenteen kustannustehokas panostus eli 43 prosentin päästövähennykset vuoteen**

**Poistetaan.**



*2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Päästöoikeuksien kokonaismäärä olisi vahvistettava ensimmäisen kerran vuonna 2026, jotta voidaan noudattaa kehityspolkua, joka alkaa vuodesta 2024 vuoden 2024 päästörajojen arvosta (1 109 304 000 CO<sub>2</sub>t), joka lasketaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/842<sup>59</sup> 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti näiden alojen kauden 2016–2018 viitepäästöjen perusteella. Lineaarisen vähennyskertoimen olisi näin ollen oltava 5,15 prosenttia. Vuodesta 2028 alkaen päästöoikeuksien kokonaismäärä olisi vahvistettava vuosilta 2024, 2025 ja 2026 raportoitujen keskimääräisten päästöjen perusteella, ja sitä olisi vähennettävä samalla absoluuttisella vuotuisella vähennyksellä, joka on vahvistettu vuodesta 2024 alkaen ja joka vastaa 5,43 prosentin lineaarista vähennyskerrointa suhteessa edellä määritellyn kehityspolun vastaavaan vuoden 2025 arvoon. Jos kyseiset päästöt ovat huomattavasti tätä kehityspolkuarvoa suuremmat ja jos tämä ero ei johdu pienimuotoisista eroista päästöjen mittaamenetelmissä, lineaarista vähennyskerrointa olisi mukautettava vaaditun päästövähennyksen saavuttamiseksi vuonna 2030.*

---

<sup>59</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 156, 19.6.2018, s. 26).

**Tarkistus 30**

**Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 49 kappale**

**(49) Päästöoikeuksien huutokauppa on yksinkertaisin ja taloudellisesti tehokkain menetelmä päästöoikeuksien jakamiseksi, ja sillä vältetään myös ansiottomat voitot. Sekä rakennusten että tieliikenteen alaan kohdistuu suhteellisen pieni tai olematon kilpailupaine unionin ulkopuolelta, eivätkä ne ole alttiita hiilivuodon riskille. Sen vuoksi rakennuksia ja tieliikennettä koskevat päästöoikeudet olisi jaettava ainoastaan huutokaupalla ilman ilmaisjakoa.**

**Poistetaan.**

### **Tarkistus 31**

#### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 50 kappale**

**(50) Jotta varmistetaan rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan sujuva käynnistyminen ja otetaan huomioon säänneltyjen yhteisöjen tarve suojata hinnat tai ostaa päästöoikeuksia etukäteen hinta- ja likviditeettiriskin pienentämiseksi, suurempi määrä päästöoikeuksia olisi huutokaupattava varhaisessa vaiheessa. Vuonna 2026 huutokaupattavien määrien olisi sen vuoksi oltava 30 prosenttia suuremmat kuin vuoden 2026 päästöoikeuksien kokonaismäärä. Tämä määrä riittäisi tarjoamaan likviditeettiä sekä siinä tapauksessa, että päästöjä vähennetään vähennystarpeiden mukaisesti, että siinä tapauksessa, että päästövähennykset toteutuvat vasta asteittain. Tätä huutokaupattavien päästöoikeuksien varhaista huutokauppaa koskevat yksityiskohtaiset säännöt vahvistetaan huutokauppaan liittyvässä delegoidussa säädöksessä, joka hyväksytään direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 4 kohdan nojalla.**

**Poistetaan.**

## Tarkistus 32

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 51 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(51) Huutokauppaosuuksien jakamista koskevat säännöt ovat erittäin merkityksellisiä jäsenvaltioille kertyvien huutokauppatulojen kannalta, erityisesti kun otetaan huomioon tarve vahvistaa jäsenvaltioiden kykyä puuttua sosiaalisiin vaikutuksiin, joita hiilen hintasignaali aiheuttaa rakennusten ja tieliikenteen aloilla. Huolimatta siitä, että näillä kahdella alalla on hyvin erilaiset ominaispiirteet, on aiheellista vahvistaa yhteinen jakamista koskeva sääntö, joka vastaa kiinteisiin laitoksiin sovellettavaa sääntöä. Suurin osa päästöoikeuksista olisi jaettava kaikkien jäsenvaltioiden kesken päästökaupan piiriin kaudella 2016–2018 kuuluneiden alojen päästöjen keskimääräisen jakautumisen perusteella.**

**Poistetaan.**

## Tarkistus 33

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 52 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(52) Hiilidioksidin hinnan käyttöönottoon tieliikenteessä ja rakennuksissa olisi yhdistettävä tehokas sosiaalinen korvaus, erityisesti kun otetaan huomioon nykyinen energiaköyhyyden taso. Noin 34 miljoonaa eurooppalaista ilmoitti vuonna 2018, etteivät he voineet pitää kotejaan riittävän lämpiminä, ja 6,9 prosenttia unionin väestöstä totesi vuonna 2019 tehdyssä EU:n laajuisessa tutkimuksessa<sup>60</sup>, ettei heillä ollut varaa lämmitellä kotejaan riittävästi. Tehokkaan**

**Poistetaan.**

*sosiaalisen ja jakelukorvauksen aikaansaamiseksi jäsenvaltioita olisi vaadittava käyttämään huutokauppatulot ilmasto- ja energiataroituksiin, jotka on jo määritelty nykyistä päästökauppaa varten, mutta myös toimenpiteisiin, jotka lisätään erityisesti, jotta voidaan puuttua uusiin tieliikenteen ja rakennusten aloihin liittyviin huolenaiheisiin, mukaan lukien Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/27/EU<sup>61</sup> mukaiset asiaan liittyvät politiikkatoimet. Huutokauppatulot olisi käytettävä uusien alojen päästökaupan sosiaalisten näkökohtien käsittelyyn kiinnittäen erityistä huomiota haavoittuviin kotitalouksiin, mikroyrityksiin ja liikenteen käyttäjiin. Tässä hengessä uusi sosiaalinen ilmastorahasto tarjoaa jäsenvaltioille kohdennettua rahoitusta, jolla tuetaan niitä Euroopan kansalaisia, joihin energia- tai liikenneköyhyys vaikuttaa eniten tai jotka ovat vaarassa kärsiä siitä. Rahastolla edistetään oikeudenmukaisuutta ja yhteisvastuuta jäsenvaltioiden välillä ja niiden sisällä ja vähennetään samalla siirtymän aikaista energia- ja liikenneköyhyyden riskiä. Se perustuu nykyisiin yhteisvastuumekanismeihin ja täydentää niitä. Uuden rahaston varat vastaavat periaatteessa 25:tä prosenttia tuloista, joita odotetaan uudesta päästökaupasta kaudelta 2026–2032, ja ne toteutetaan niiden ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmien perusteella, jotka jäsenvaltioiden olisi esitettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 20.../nn<sup>62</sup> mukaisesti. Lisäksi kunkin jäsenvaltion olisi käytettävä huutokauppatulonsa muun muassa rahoittamaan osan ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmiensa kustannuksista.*

---

<sup>60</sup> Tiedot vuodelta 2018. Eurostat, SILC [ilc\_md01].

*61 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/27/EU, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, energiatehokkuudesta, direktiivien 2009/125/EY ja 2010/30/EU muuttamisesta sekä direktiivien 2004/8/EY ja 2006/32/EY kumoamisesta (EUVL L 315, 14.11.2012, s. 1).”*

*62 [Lisätään viittaus asetukseen, jolla perustetaan sosiaalinen ilmastorahasto].*

## **Tarkistus 34**

**Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 52 a kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(52 a) Siirtymän kustannukset sekä energian ja raaka-aineiden hintojen lisääntynyt epävakaous, joka johtuu siirtymään liittyvistä mukautuksista sekä luonnonvarojen ehtymisestä, edellyttävät, että haavoittuvimpia kotitalouksia, yrityksiä ja pk-yrityksiä suojellaan säilyttäen samalla korkea investointien taso ekologisen siirtymän onnistumisen varmistamiseksi. Sen vuoksi olisi perustettava sosiaalinen ilmastorahasto, jotta voidaan varmistaa osallistava ja oikeudenmukainen siirtymä, joka ei jätä ketään jälkeen.*

## **Tarkistus 35**

**Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 53 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(53) Huutokauppatulojen käyttöä koskeva raportointi olisi yhdenmukaistettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1999<sup>63</sup> käyttöön otetun nykyisen raportoinnin kanssa.*

*Poistetaan.*

---

<sup>63</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1999, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 663/2009 ja (EY) N:o 715/2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/22/EY, 98/70/EY, 2009/31/EY, 2009/73/EY, 2010/31/EU, 2012/27/EU ja 2013/30/EU, neuvoston direktiivien 2009/119/EY ja (EU) 2015/652 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 kumoamisesta (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 1).

### Tarkistus 36

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 54 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(54) Innovointi ja uusien vähähiilisten teknologioiden kehittäminen rakennusten ja tieliikenteen aloilla ovat ratkaisevan tärkeitä sen varmistamiseksi, että nämä alat edistävät kustannustehokkaasti odotettuja päästövähennyksiä. Sen vuoksi 150 miljoonaa päästöoikeutta rakennusten ja tieliikenteen alojen päästökaupasta olisi asetettava innovaatorahaston käyttöön kustannustehokkaiden päästövähennysten edistämiseksi.*

*Poistetaan.*

### Tarkistus 37

#### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 55 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(55) Rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan piiriin kuuluvien*

*Poistetaan.*

*säänneltyjen yhteisöjen olisi palautettava todennettujen päästöjensä osalta päästöoikeuksia määrä, joka vastaa niiden kulutukseen luovuttamia polttoainemääriä. Niiden olisi palautettava päästöoikeuksia todennettujen päästöjensä osalta ensimmäisen kerran vuonna 2026. Hallinnollisen taakan minimoimiseksi rakennusten ja tieliikenteen päästökauppaan olisi sovellettava useita voimassa olevaan kiinteiden laitosten ja ilmailun päästökauppajärjestelmään sovellettavia sääntöjä tarvittavin mukautuksin. Tämä koskee erityisesti sääntöjä, jotka koskevat päästöoikeuksien siirtämistä, palauttamista ja mitätöimistä, sekä sääntöjä, jotka koskevat päästöoikeuksien voimassaoloa sekä seuraamuksia, toimivaltaisia viranomaisia ja jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksia.*

## **Tarkistus 38**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 56 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(56) Jotta rakennusten ja tieliikenteen päästökauppa olisi tehokasta, päästöjä olisi voitava seurata erittäin varmasti ja kohtuullisin kustannuksin. Päästöt olisi kohdennettava säännellyille yhteisöille kulutukseen luovutettujen polttoainemäärien perusteella ja yhdistettynä päästökertoimeen. Säänneltyjen yhteisöjen olisi voitava luotettavasti ja täsmällisesti yksilöidä ja erottaa toisistaan alat, joilla polttoaineet luovutetaan kulutukseen, sekä polttoaineiden loppukäyttäjät, jotta vältetään ei-toivotut vaikutukset, kuten kaksinkertainen taakka. Jotta käytettävissä olisi tarpeeksi tietoa päästöoikeuksien kokonaismäärän vahvistamiseksi kaudeksi 2028–2030,*

*Poistetaan.*

*säänneltyjen yhteisöjen, joilla on lupa järjestelmän käynnistyessä vuonna 2025, olisi raportoitava asiaan liittyvät aiemmat päästönsä vuodelta 2024.*

## Tarkistus 39

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 57 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(57) On aiheellista ottaa käyttöön toimenpiteitä, joilla puututaan mahdolliseen liiallisten hinnankorotusten riskiin, joka voi heikentää kotitalouksien ja yksityishenkilöiden valmiutta investoida kasvihuonekaasupäästöjensä vähentämiseen, jos se on erityisen korkea rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan alkaessa. Näiden toimenpiteiden olisi täydennettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2015/1814<sup>64</sup> perustetun ja vuonna 2019 käyttöön otetun markkinavakausvarannon tarjoamia suojatoimia. Vaikka markkinat määrittävät edelleen hiilen hinnan, suojatoimenpiteet käynnistetään sääntöihin perustuvalla automaatiolla, jolloin päästöoikeuksia vapautetaan markkinavakausvarannosta ainoastaan, jos päästöoikeuksien keskimääräisen hinnan nousuun perustuvat konkreettiset edellytykset täyttyvät. Tämän täydentävän mekanismin olisi myös oltava erittäin mukautumiskykyinen, jotta voidaan puuttua liialliseen epävakauteen, joka johtuu muista tekijöistä kuin markkinoiden perustekijöiden muuttumisesta. Toimenpiteet olisi mukautettava liiallisen hinnannousun eri tasoihin, jotka johtavat eriasteisiin interventioihin. Komission olisi seurattava tarkasti käynnistäviä edellytyksiä ja hyväksyttävä toimenpiteet kiireellisesti, kun edellytykset täyttyvät. Tämä ei vaikuta liitännäistoimenpiteisiin, joita jäsenvaltiot*

*Poistetaan.*



voivat toteuttaa kielteisten sosiaalisten vaikutusten torjumiseksi.

---

*64 Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2015/1814, annettu 6 päivänä lokakuuta 2015, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään, sen toiminnasta sekä direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta (EUVL L 264, 9.10.2015, s. 1).*

#### Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 58 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(58) Komission olisi seurattava rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan soveltamista, myös sitä, missä määrin hinnat ovat lähentyneet nykyisen päästökauppajärjestelmän hintoja, ja tarvittaessa ehdotettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle uudelleentarkastelua näiden alojen päästökaupan tehokkuuden, hallinnon ja käytännön soveltamisen parantamiseksi hankitun tietämyksen ja hintojen lähentymisen perusteella. Komissio olisi velvoitettava toimittamaan ensimmäinen näitä asioita koskeva kertomus 1 päivään tammikuuta 2028 mennessä.*

*Poistetaan.*

#### Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi  
Johdanto-osan 59 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(59) Jotta voidaan varmistaa direktiivin 2003/87/EY 3 gd artiklan 3 kohdan*

*Poistetaan.*

*12 artiklan 3 b kohdan ja 14 artiklan 1 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Jotta voidaan varmistaa synergia nykyisen sääntelykehyksen kanssa, kyseisen direktiivin 14 ja 15 artiklassa tarkoitettu täytäntöönpanovallan siirto olisi laajennettava koskemaan tieliikenteen ja rakennusten aloja. Tätä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>65</sup> mukaisesti.*

---

*<sup>65</sup> Asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).*

#### **Tarkistus 42**

##### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 60 kappale**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(60) Jotta voidaan antaa muita kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksytyyn säädöksen tiettyjä, muita kuin sen keskeisiä osia, komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan nojalla valta hyväksyä delegoituja säädöksiä kyseisen direktiivin 10 artiklan 4 kohdan ja 10 a artiklan 8 kohdan mukaisesti. Jotta voidaan varmistaa synergia nykyisen sääntelykehyksen kanssa, direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 4 kohdassa ja 10 a artiklan 8 kohdassa tarkoitettu täytäntöönpanovallan siirto olisi laajennettava koskemaan tieliikennettä ja*

*Poistetaan.*

*rakennuksia. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä. Jäsenvaltiot ovat selittävästä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman<sup>66</sup> mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.*

---

<sup>66</sup> EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

## **Tarkistus 43**

### **Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 60 a kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(60 a) Kokonaisvaltainen ja tieteeseen perustuva lähestymistapa on***

*avainasemassa, jotta saavutetaan vuoden 2030 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite ja vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoite. Kaikkien toimenpiteiden suunnittelun perustana olisi oltava kattava vaikutustenarviointi, jossa analysoidaan tätä direktiiviä yhdessä muiden eurooppalaiseen ilmastolakiin liittyvien säädösten kanssa sekä niiden seurauksia Euroopan talouden eri aloille. Näin ollen komission olisi 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä tehtävä tällainen toimenpiteiden sosioekonomisia ja ympäristöön liittyviä näkökohtia koskeva synergistinen vaikutustenarviointi.*

#### Tarkistus 44

##### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 63 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(63) Lisäksi sen varmistamiseksi, että mitätöinnin jälkeen markkinavakausvarantoon jäävien päästöoikeuksien määrä on ennakoitavissa, varannossa olevien päästöoikeuksien mitätöinti ei saisi enää riippua edellisenä vuonna huutokaupattujen päästöoikeuksien määrästä. Sen vuoksi varannossa olevien päästöoikeuksien määräksi olisi vahvistettava 400 miljoonaa, mikä vastaa kierrossa olevien päästöoikeuksien määrän alemmaa kynnyksarvoa.*

*Poistetaan.*

#### Tarkistus 45

##### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 66 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(66) Jotta voidaan lieventää riskiä*

*Poistetaan.*

*kysynnän ja tarjonnan epätasapainosta, joka liittyy rakennusten ja tieliikenteen päästökaupan aloittamiseen, ja saada se kestävämpään paremmin markkinahäiriöitä, kyseisiin uusiin aloihin olisi sovellettava markkinavakausvarannon sääntöihin perustuvaa mekanismia. Jotta varanto voitaisiin ottaa käyttöön järjestelmän alusta alkaen, siihen olisi myönnettävä aluksi 600 miljoonaa päästöoikeutta tieliikenteen ja rakennusten päästökauppaa varten. Ensimmäisiin alaja ylärajoihin, jotka käynnistävät päästöoikeuksien vapauttamisen varannosta tai ottamisen varantoon, olisi sovellettava yleistä uudelleentarkastelulauseketta. Muiden seikkojen, kuten kierrossa olevien päästöoikeuksien kokonaisuuden tai varannosta vapautettujen tai sinne lisättyjen päästöoikeuksien määrän julkaisemisen, olisi oltava muita alojen koskevien varannon sääntöjen mukaisia.*

## Tarkistus 46

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 67 kappale

#### *Komission teksti*

(67) Asetusta (EU) 2015/757 on tarpeen muuttaa meriliikennealan sisällyttämiseksi EU:n päästökauppajärjestelmään. Asetusta (EU) 2015/757 olisi muutettava siten, että yritykset velvoitetaan raportoimaan yhtiötason yhdistetyt päästötiedot ja toimittamaan todennetut tarkkailusuunnitelmansa ja yhtiötason yhdistetyt päästötietonsa toimivaltaiselle hallintoviranomaiselle hyväksyttäväksi. Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegeoituja säädöksiä, joilla muutetaan hiilidioksidipäästöjen tarkkailumenetelmiä ja tarkkailusääntöjä sekä muita asetuksessa (EU) 2015/757 vahvistettuja asiaankuuluvia tietoja, varmistetaan EU:n

#### *Tarkistus*

(67) Asetusta (EU) 2015/757 on tarpeen muuttaa meriliikennealan sisällyttämiseksi EU:n päästökauppajärjestelmään. Asetusta (EU) 2015/757 olisi muutettava siten, että yritykset velvoitetaan raportoimaan yhtiötason yhdistetyt päästötiedot ja toimittamaan todennetut tarkkailusuunnitelmansa ja yhtiötason yhdistetyt päästötietonsa, ***mukaan lukien tiedot satamakäynneistä unionin ulkopuolisissa naapurisatamissa***, toimivaltaiselle hallintoviranomaiselle hyväksyttäväksi. Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegeoituja säädöksiä, joilla muutetaan hiilidioksidipäästöjen tarkkailumenetelmiä ja tarkkailusääntöjä sekä muita asetuksessa

päästökauppajärjestelmän tehokas toiminta hallinnollisella tasolla ja täydennetään asetusta (EU) 2015/757 säännöillä, jotka koskevat hallintoviranomaisten suorittamaa tarkkailusuunnitelmien ja niihin tehtävien muutosten hyväksymistä, yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen tarkkailua, raportointia ja toimittamista sekä yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen todentamista ja todentamisraportin antamista yhtiötason yhdistetyistä päästötiedoista. Asetuksen (EU) 2015/757 nojalla tarkkailtavia, raportoitavia ja todennettavia tietoja voidaan käyttää myös muun samojen alustietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista edellyttävän unionin lainsäädännön noudattamiseksi.

(EU) 2015/757 vahvistettuja asiaankuuluvia tietoja, varmistetaan EU:n päästökauppajärjestelmän tehokas toiminta hallinnollisella tasolla ja täydennetään asetusta (EU) 2015/757 säännöillä, jotka koskevat hallintoviranomaisten suorittamaa tarkkailusuunnitelmien ja niihin tehtävien muutosten hyväksymistä, yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen tarkkailua, raportointia ja toimittamista sekä yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen todentamista ja todentamisraportin antamista yhtiötason yhdistetyistä päästötiedoista. Asetuksen (EU) 2015/757 nojalla tarkkailtavia, raportoitavia ja todennettavia tietoja voidaan käyttää myös muun samojen alustietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista edellyttävän unionin lainsäädännön noudattamiseksi.

## Tarkistus 47

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 67 kappale

#### *Komission teksti*

(67) Asetusta (EU) 2015/757 on tarpeen muuttaa meriliikennealan sisällyttämiseksi EU:n päästökauppajärjestelmään. Asetusta (EU) 2015/757 olisi muutettava siten, että yritykset velvoitetaan raportoimaan yhtiötason yhdistetyt päästötiedot ja toimittamaan todennetut tarkkailusuunnitelmansa ja yhtiötason yhdistetyt päästötietonsa toimivaltaiselle hallintoviranomaiselle hyväksyttäväksi. Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan hiilidioksidipäästöjen tarkkailumenetelmiä ja tarkkailusääntöjä sekä muita asetuksessa (EU) 2015/757 vahvistettuja asiaankuuluvia tietoja, varmistetaan EU:n päästökauppajärjestelmän tehokas toiminta hallinnollisella tasolla ja täydennetään asetusta (EU) 2015/757 säännöillä, jotka koskevat hallintoviranomaisten suorittamaa

#### *Tarkistus*

(67) Asetusta (EU) 2015/757 on tarpeen muuttaa meriliikennealan sisällyttämiseksi EU:n päästökauppajärjestelmään. Asetusta (EU) 2015/757 olisi muutettava siten, että yritykset velvoitetaan raportoimaan yhtiötason yhdistetyt päästötiedot ja toimittamaan todennetut tarkkailusuunnitelmansa ja yhtiötason yhdistetyt päästötietonsa, ***mukaan lukien tiedot satamakäynneistä unionin ulkopuolisissa naapurisatamissa***, toimivaltaiselle hallintoviranomaiselle hyväksyttäväksi. Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan hiilidioksidipäästöjen tarkkailumenetelmiä ja tarkkailusääntöjä sekä muita asetuksessa (EU) 2015/757 vahvistettuja asiaankuuluvia tietoja, varmistetaan EU:n päästökauppajärjestelmän tehokas toiminta hallinnollisella tasolla ja täydennetään

tarkkailusuunnitelmien ja niihin tehtävien muutosten hyväksymistä, yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen tarkkailua, raportointia ja toimittamista sekä yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen todentamista ja todentamisraportin antamista yhtiötason yhdistetyistä päästötiedoista. Asetuksen (EU) 2015/757 nojalla tarkkailtavia, raportoitavia ja todennettavia tietoja voidaan käyttää myös muun samojen alustietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista edellyttävän unionin lainsäädännön noudattamiseksi.

asetusta (EU) 2015/757 säännöillä, jotka koskevat hallintoviranomaisten suorittamaa tarkkailusuunnitelmien ja niihin tehtävien muutosten hyväksymistä, yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen tarkkailua, raportointia ja toimittamista sekä yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen todentamista ja todentamisraportin antamista yhtiötason yhdistetyistä päästötiedoista. Asetuksen (EU) 2015/757 nojalla tarkkailtavia, raportoitavia ja todennettavia tietoja voidaan käyttää myös muun samojen alustietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista edellyttävän unionin lainsäädännön noudattamiseksi.

## Tarkistus 48

### Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 67 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(67 a) Koska tämä direktiivi aiheuttaa säännösten noudattamisesta aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia asianomaisille aloille, on toteutettava korvaavia toimia, jotta voidaan estää sääntelyrasitteiden kokonaistason kasvu. Komission olisi sen vuoksi tarkasteltava direktiiviä 2003/87/EY uudelleen välittömästi tämän direktiivin voimaantulon jälkeen ja käyttäen perustana koko 55-valmiuspaketin kattavaa kokonaisvaikutusten arviointia, jossa tarkastellaan sen kumulatiivisia ja yhdistettyjä vaikutuksia, jotka liittyvät muun muassa sosiaalisiin kustannuksiin ja niiden jakautumiseen, kilpailukykyyn, työpaikkoihin sekä hiili- ja yritysvootoihin. Komission olisi siksi esitettävä viipymättä ehdotuksia sääntelyrasitteiden kompensoimiseksi tarkistamalla tai kumoamalla muiden unionin säädösten säännöksiä, joiden noudattamisesta aiheutuu kustannuksia asianomaisilla aloilla.***



## Tarkistus 49

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

2 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan **liitteissä I ja III** tarkoitettuun toimintaan sekä liitteessä II lueteltuihin kasvihuonekaasuihin. Jos laitos, joka kuuluu EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan, koska sen polttoyksiköt toimivat yli 20 MW:n nimellisellä kokonaislämpöteholla, muuttaa tuotantoprosessejaan vähentääkseen kasvihuonekaasupäästöjään eikä enää ylitä kyseistä kynnyksarvoa, se pysyy tuotantoprosessin muutoksen jälkeen EU:n päästökauppajärjestelmän piirissä 11 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun viisivuotisen kauden loppuun saakka.

#### *Tarkistus*

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan **liitteessä I** tarkoitettuun toimintaan sekä liitteessä II lueteltuihin kasvihuonekaasuihin. Jos laitos, joka kuuluu EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan, koska sen polttoyksiköt toimivat yli 20 MW:n nimellisellä kokonaislämpöteholla, muuttaa tuotantoprosessejaan vähentääkseen kasvihuonekaasupäästöjään eikä enää ylitä kyseistä kynnyksarvoa, se pysyy tuotantoprosessin muutoksen jälkeen EU:n päästökauppajärjestelmän piirissä 11 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun viisivuotisen kauden loppuun saakka.

## Tarkistus 50

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – b alakohta

#### *Komission teksti*

”b) ’päästöillä’ jonkin laitoksen lähteistä ympäristöön päästettyjä kasvihuonekaasuja, liitteessä I tarkoitettuun ilmailutoimintaan käytettävästä ilma-aluksesta tai liitteessä I tarkoitettuun meriliikennetoimintaan käytettävistä aluksista ympäristöön päästettyjä tiettyjä tähän toimintaan liittyviä kaasuja **tai liitteessä III tarkoitettuun toimintaan liittyviä ympäristöön päästettyjä**

#### *Tarkistus*

”b) ’päästöillä’ jonkin laitoksen lähteistä ympäristöön päästettyjä kasvihuonekaasuja, liitteessä I tarkoitettuun ilmailutoimintaan käytettävästä ilma-aluksesta tai liitteessä I tarkoitettuun meriliikennetoimintaan käytettävistä aluksista ympäristöön päästettyjä tiettyjä tähän toimintaan liittyviä kaasuja;”

*kasvihuonekaasuja;”*

## Tarkistus 51

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – d alakohta

#### *Komission teksti*

”d) ’kasvihuonekaasujen päästöluvalla’  
5, 6 **ja 30 b** artiklan mukaisesti myönnettyä  
lupaa;”

#### *Tarkistus*

”d) ’kasvihuonekaasujen päästöluvalla’  
5 **ja** 6 artiklan mukaisesti myönnettyä  
lupaa;”

## Tarkistus 52

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – v alakohta

#### *Komission teksti*

”v) ’laivayhtiöllä’ laivan omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista, ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 336/2006(\*) liitteessä I vahvistetusta alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut;

#### *Tarkistus*

”v) ’laivayhtiöllä’ laivan omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista, ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 336/2006(\*) liitteessä I vahvistetusta alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut; ***kun aluksen toiminnasta ja aluksen hiilidioksidipäästöihin vaikuttavista päätöksistä viime kädessä vastaa sopimusjärjestelyllä eri yhteisö, se on tämän sopimusjärjestelyn mukaisesti suoraan vastuussa kaikista tämän direktiivin mukaisista velvollisuuksista, vastuista ja***

*vaatimustenmukaisuuskustannuksista  
Tätä artiklaa sovellettaessa aluksen  
toiminnalla tarkoitetaan kuljetetun lastin,  
reitit tai aluksen nopeuden  
määrittämistä;”*

## **Tarkistus 53**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – x alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*x) ’säännellyllä yhteisöllä’ IV a  
luvun soveltamiseksi luonnollista  
henkilöä tai oikeushenkilöä, lukuun  
ottamatta polttoaineiden loppukuluttajia,  
joka harjoittaa liitteessä III tarkoitettua  
toimintaa ja joka kuuluu johonkin  
seuraavista luokista:*

*Poistetaan.*

*i) jos polttoaine kulkee neuvoston  
direktiivin (EU) 2020/262(\*) 3 artiklan 11  
kohdassa määritellyn verottoman  
varaston kautta, mainitun direktiivin 3  
artiklan 1 kohdassa määritelty valtuutettu  
varastonpitäjä, joka on mainitun  
direktiivin 7 artiklan nojalla velvollinen  
maksamaan valmisteverosaatavan;*

*ii) jos i alakohtaa ei voida soveltaa,  
muu henkilö, joka on direktiivin (EU)  
2020/262 7 artiklan nojalla velvollinen  
maksamaan valmisteverosaatavan tämän  
luvun soveltamisalaan kuuluvien  
polttoaineiden osalta;*

*iii) jos i ja ii alakohtaa ei voida  
soveltaa, mikä tahansa muu henkilö, joka  
jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten  
on rekisteröitävä  
valmisteverovelvollisuutta varten, mukaan  
lukien valmisteverosta vapautetut  
henkilöt, kuten neuvoston direktiivin  
2003/96/EY(\*\*) 21 artiklan 5 kohdan  
neljännessä alakohdassa säädetään;*

*iv) jos i, ii ja iii alakohtaa ei voida soveltaa tai jos useampi henkilö on yhteisvastuussa saman valmisteveron maksamisesta, mikä tahansa muu jäsenvaltion nimeämä henkilö.*

---

*(\*) Neuvoston direktiivi (EU) 2020/262, annettu 19 päivänä joulukuuta 2019, valmisteveroja koskevasta yleisestä järjestelmästä (EUVL L 58, 27.2.2020, s. 4).*

*(\*\*) Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen uudistamisesta (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51).*

#### **Tarkistus 54**

##### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – y alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*y) 'polttoaineella' IV a luvun soveltamiseksi mitä tahansa direktiivin 2003/96/EY liitteessä I olevissa taulukoissa A ja C lueteltuja polttoaineita sekä kaikkia muita kyseisen direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tuotteita, joita myydään moottoripolttoaineina tai lämmityspolttoaineena;*

*Poistetaan.*

#### **Tarkistus 55**

##### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – z alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

z) *'kulutukseen luovutuksella' IV a luvun soveltamiseksi samaa kuin direktiivin (EU) 2020/262 6 artiklan 3 kohdassa.*"

*Poistetaan.*

## Tarkistus 56

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – w a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*w a) 'käyntisatamalla' satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta; näin ollen tätä direktiiviä sovellettaessa lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta tai sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen, pysähdyksiä unionin ulkopuolisen naapurimaan jälleenlaivaussatamassa eikä pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi;*

## Tarkistus 57

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – w b alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*w b) 'jälleenlaivaussatamalla' satamaa, jossa yhden tyyppisen jälleenlaivattavan lastin liike muodostaa enemmistön*

*kyseisen sataman kokonaisliikenteestä.  
On otettava huomioon, että lasti, kontit tai  
tavarat jälleenlaivataan, kun ne puretaan  
aluksesta satamaan yksinomaan niiden  
lastaamiseksi toiseen alukseen;*

## **Tarkistus 58**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – w c alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*w c) 'syvänmeren reiteillä' laivareittejä,  
jotka yhdistävät kahta tai useampaa  
maanosaa ja joilla harjoitetaan  
säännöllistä liikennettä yli 3 000  
kilometrin matkalla ja joilla alukset  
suorittavat jälleenlaivaustoimia missä  
tahansa satamassa reitillään;*

## **Tarkistus 59**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – w d alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*w d) 'jälleenlaivaustoimella' toimea,  
jossa mikä tahansa lasti, kontti tai tavara  
puretaan aluksesta satamaan yksinomaan  
sen lastaamiseksi toiseen alukseen;*

## **Tarkistus 60**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – w e alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*w e) 'unionin ulkopuolisella naapurimaalla' unionin ulkopuolista maata, jonka sama vesialue yhdistää johonkin unionin jäsenvaltioon tai joka rajoittuu johonkin unionin jäsenvaltioon;*

## **Tarkistus 61**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 artikla – 1 kohta – w f alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*w f) 'matkalla' kaikkia aluksen liikkeitä, jotka alkavat käyntisatamasta tai päättyvät käyntisatamaan ja joiden tarkoituksena on matkustajien tai lastin kaupallinen kuljettaminen;*

## **Tarkistus 62**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 4 a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/87/EY

3 e artikla

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(4 a) Korvataan 3 e artikla seuraavasti:  
3 e artikla (uusi)*

*Päästöoikeuksien jakaminen ja myöntäminen ilma-alusten käyttäjille kestävien lentopolttoaineiden lisäämiseen.*

*”1. [Tämän direktiivin voimaantulopäivä] alkaen 3 c artiklan 5 a kohdassa tarkoitettu päästöoikeuksien kokonaismäärä jaetaan maksutta kestävien lentopolttoaineiden lisäämiseen, kuten Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle on [ReFuelEU -asetuksen] 7, 8 ja 9 artiklan mukaisesti*



*ilmoitettu.*

*2. Kukin ilma-aluksen käyttäjä voi hakea päästöoikeuksien jakamista maksutta kullekin vuodelle vuoteen 2040 asti 1 kohdassa tarkoitettujen polttoaineiden lisäyksen perusteella [tämän direktiivin voimaantulopäivä] alkaen.*

*a) Kunkin raportoidun kestävän ilmailun polttoainetyypin osalta saatujen päästöoikeuksien määrän on vastattava niiden päästöoikeuksien määrää, jotka ilma-aluksen käyttäjän olisi pitänyt palauttaa samasta määrästä fossiilista kerosiinia komission tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti vahvistamien kertoimien mukaisesti. Päästöoikeuksien määrän on oltava oikeassa suhteessa kasvihuonekaasupäästöjen kokonaisuuteen, joka on säästetty kyseisten polttoaineiden direktiivin (EU) 2018/2001 ja päästökauppadirektiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten mukaisen kohtelun perusteella ottaen huomioon kunkin raportoidun kestävän ilmailun polttoainetyypin keskimääräinen markkinahinta.*

*b) Siirtymäkauden ajan, kunnes 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut täytäntöönpanosäädökset tulevat voimaan, muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet on luokiteltava päästöttömiksi niitä käyttävien ilma-alusten käyttäjien osalta.*

*3. Komissio julkaisee kerosiinin ja kestävien lentopolttoaineiden tyyppien välisen kustannuseron vuosittain asetuksen 2021/0205 [ReFuelEU -asetus] 12 artiklan nojalla julkaistun kertomuksen perusteella. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi 3 c artiklan 5 a kohdan mukaisesti maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän, kestävien*

*lentopolttoaineiden tyyppikohtaisen kertoimen ja jakoa koskevien yksityiskohtaisten järjestelyjen osalta.*

*4. Edellä 3 c artiklan 5 a kohdassa tarkoitettu maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä olisi säilytettävä vuoden 2040 jälkeen, jollei komissio vaikutustenarvioinnin perusteella päättä ja perustele Euroopan parlamentille ja neuvostolle toisin kestävien lentopolttoaineiden markkinoiden ilmeisen laajenemisen perusteella.”*

## Tarkistus 63

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 g artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Päästöoikeuksien jakamista ja palautusvaatimusta sovelletaan meriliikennetoiminnassa 50 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan, 50 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, ja 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka ovat laiturissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa.

#### *Tarkistus*

1. Päästöoikeuksien jakamista ja palautusvaatimusta sovelletaan meriliikennetoiminnassa 50 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan, 50 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, ja 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka ovat laiturissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa.

***Jos jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattoman sataman välinen etäisyys on alle [xxx]***

*meripeninkulmaa [komissio laskee meripeninkulmien asianmukaisen määrän] ja kun on laadittu vaikutustenarviointi, jossa vahvistetaan EU:n ulkopuolisten naapurimaiden uudelleenlaivaussatamia koskeva satamakäyntien luettelo, päästöoikeuksien jakamista ja palautusvaatimusta sovelletaan meriliikennetoiminnassa 100 prosenttiin sellaisten alusten hiilidioksidipäästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta, mukaan lukien jälleenlaivaussatamat, ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan, ja 100 prosenttiin sellaisten alusten hiilidioksidipäästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta, mukaan lukien jälleenlaivaussatamat, ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.*

## **Tarkistus 64**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 g artikla – 1 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***1 a. Komissio pyrkii toteuttamaan maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen yhteistyössä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kanssa tarkoituksenaan:***

***– kattaa 100 prosenttia sellaisten alusten hiilidioksidipäästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, ja sellaisten alusten päästöistä, jotka ovat laiturissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa***

*satamassa, ja*

*– ulottaa EU:n meriliikenteen päästökauppajärjestelmän soveltamisala 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka tekevät matkoja, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan, sekä sellaisten alusten päästöistä, jotka alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta ja päättyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.*

## **Tarkistus 65**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 g artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*2 a. Poiketen siitä, mitä 3 g ja 3 ga artiklassa säädetään, jäsenvaltioiden ei pidä ryhtyä toimiin laivayhtiöitä vastaan sellaisista päästöistä, jotka ovat peräisin aluksista, jotka liikennöivät saarelta mantereelle kulkevalla reitillä tai saman saarialueen muodostavien saarten välillä tai syrjäisimmällä alueella sijaitseviin satamiin tai sijaitsevista satamista, eri syrjäisimmillä alueilla sijaitsevien kahden eri sataman välillä ja syrjäisimmällä alueella sijaitsevan sataman ja samassa jäsenvaltiossa tai muussa EU:n jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välillä. Annettuaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen siitä, miten EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalan laajentaminen syrjäisimmille alueille ja tällaisilta alueilta tapahtuvaan meriliikenteeseen mahdollisesti vaikuttaisi, komissio arvioi, onko tämän poikkeuksen lopettaminen perusteltua, ja esittää tapauksen mukaan*

*tätä koskevaa muutosta.*

## Tarkistus 66

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 ga artikla – 1 kohta – johdantokappale

#### *Komission teksti*

Laivayhtiöt ovat velvollisia palauttamaan päästöoikeuksia seuraavan aikataulun mukaisesti:

#### *Tarkistus*

Laivayhtiöt ovat velvollisia palauttamaan päästöoikeuksia, **joita koskevat osuuksia/prosenttiosuuksia 3 g artiklassa tarkoitettujen alusten päästöistä**, seuraavan aikataulun mukaisesti:

## Tarkistus 67

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 ga artikla – 1 kohta – a alakohta

#### *Komission teksti*

a) **20** prosenttia **vuodelta 2023** raportoiduista todennetuista päästöistä;

#### *Tarkistus*

a) **25** prosenttia raportoiduista todennetuista päästöistä **ensimmäiseltä vuodelta sen jälkeen, kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta**;

## Tarkistus 68

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 ga artikla – 1 kohta – b alakohta

#### *Komission teksti*

b) **45** prosenttia **vuodelta 2024** raportoiduista todennetuista päästöistä;

#### *Tarkistus*

b) **50** prosenttia raportoiduista todennetuista päästöistä **toiselta vuodelta sen jälkeen, kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta**;

## Tarkistus 69

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 ga artikla – 1 kohta – c alakohta

*Komission teksti*

c) 70 prosenttia **vuodelta 2025** raportoiduista todennetuista päästöistä;

*Tarkistus*

c) 75 prosenttia raportoiduista todennetuista päästöistä **kolmannelta vuodelta sen jälkeen, kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta**;

## Tarkistus 70

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 ga artikla – 1 kohta – d alakohta

*Komission teksti*

d) 100 prosenttia **vuodelta 2026 ja kultakin sen jälkeiseltä vuodelta raportoiduista todennetuista päästöistä**;

*Tarkistus*

d) 100 prosenttia **raportoiduista todennetuista päästöistä neljänneltä vuodelta sen jälkeen, kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta**.

## Tarkistus 71

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 ga artikla – 2 kohta

*Komission teksti*

**Jos vuosina 2023, 2024 ja 2025 palautettujen päästöoikeuksien määrä on pienempi kuin meriliikenteen todennetut päästöt, vastaava määrä päästöoikeuksia on mitätöitävä eikä huutokaupattava 10 artiklan mukaisesti, siinä vaiheessa kun**

*Tarkistus*

**Jäsenvaltioiden on annettava merenkulun päästökauppajärjestelmässä maksutta vähintään 30 prosenttia päästöoikeuksista laivayhtiöille, jotka käyvät kauppaa syvänmeren reiteillä niiden alusten osalta, jotka suorittavat vähintään 40 prosenttia**

*todennettujen päästöjen ja palautettujen päästöoikeuksien välinen ero on todettu kunkin vuoden osalta.*

*jälleenlaivaustoimista käynnillä unionin satamassa, edellyttäen, että kyseisillä reiteillä liikennöivät alukset eivät kehitä vaihtoehtoisia vältteleviä reittejä ja että ne voivat osoittaa hyvää tehokkuutta mitattavissa olevan ympäristönsuojelun tason parametrin mukaisesti. Komissio sisällyttää tällaiset reitit luetteloon ja tarkastelee niitä uudelleen vuosittain.*

## **Tarkistus 72**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**  
Direktiivi 2003/87/EY  
3 ga a artikla (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

### **3 ga a artikla**

**1. Laivayhtiö saa maksutta jaettavia päästöoikeuksia**

*a) suhteessa sellaisten biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden käyttöön, jotka on todennettu komission direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti tunnustamalla järjestelmällä;*

*b) 31 päivään joulukuuta 2030 asti sellaisten alusten osalta, jotka käyttävät nesteytettyä maakaasua [ja vaihtoehtoisia fossiilisia polttoaineita siirtymävaiheessa, sellaisina kuin ne on määritelty [ReFuelMaritime-asetuksen] 2 artiklassa], laivayhtiön on palautettava 50 prosenttia päästöoikeuksista kyseisten alusten osalta.*

**1 a. Joulukuun 31 päivään 2030 laivayhtiöllä on oikeus käyttää kansainvälisiä hyvityksiä täyttämään 12 artiklassa asetetut velvoitteensa enintään 6 prosentissa sen todennetuista päästöistä minä tahansa kalenterivuotena, jos se voi virallisesti osoittaa, että nämä hyvitykset**



*saadaan osallistumalla hiilestä irtautumista koskeviin hankkeisiin niillä unionin alueilla, joilla sen alukset liikennöivät.*

*2. Kunkin 1 kohdassa tarkoitetun polttoaineiden tyypin osalta saatujen päästöoikeuksien määrä vastaa päästöoikeuksien määrää, jonka laivayhtiö olisi ollut velvollinen palauttamaan samasta määrästä tavanomaisia polttoaineita komission tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti vahvistamien kertoimien pohjalta.*

*3. Komissio julkaisee vuosittain erilaisten merenkulun polttoaineiden kustannuserot. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi tämän artiklan mukaisesti maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän, asetuksessa xxx/xxx [ReFuelMaritime-asetus] määrittelyyn uusiutuvan ja vähähiilisen polttoaineen tyyppikohtaisen kertoimen ja jakoa koskevien yksityiskohtaisten järjestelyjen osalta.*

*4. Laivayhtiö ei saa maksutta jaettavia päästöoikeuksia sellaisten biopolttoaineiden ja biokaasun käytöstä, jotka eivät täytä direktiivin (EU) 2018/2001 29 artiklassa vahvistettuja kestävyyskriteerejä ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskriteerejä.*

*5. Edellä 3 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja kertoimia tarkastellaan uudelleen 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä markkinakehityksen ja teknologisen kehityksen huomioon ottamiseksi.*

*6. Komissio arvioi 1 päivään tammikuuta 2029 mennessä, lykätäänkö 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua maksuttomien päästöoikeuksien asteittaista lakkauttamista ja 1 a kohdassa tarkoitettua kansainvälisten hyvitysten käyttöä 31 päivää joulukuuta 2030*

*myöhempään ajankohtaan kattavan analyysin perusteella parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa koskevan lähestymistavan huomioon ottaen.*

## Tarkistus 73

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**  
Direktiivi 2003/87/EY  
3 ga b artikla (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

### *3 ga b artikla*

*Joulukuun 31 päivään 2030 saakka 100 prosenttia nesteytetyn maakaasun tuontiin käytettäville aluksille jaettavista päästöoikeuksista on maksuttomia. Komissio arvioi 1 päivään tammikuuta 2029 mennessä, lykätäänkö maksuttomien päästöoikeuksien asteittaista lakkauttamista nesteytetyn maakaasun tuontiin käytettäviltä aluksilta vuotta 2030 myöhempään ajankohtaan. Tämä arvio perustuu parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa koskevaan lähestymistapaan sekä kaasunhankinnan toimitusvarmuuden ja kohtuuhintaisuuden arviointiin.*

## Tarkistus 74

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**  
Direktiivi 2003/87/EY  
3 gd artikla – 2 kohta – a alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

a) julkaisee ennen 1 päivää helmikuuta **2024** luettelon laivayhtiöistä, jotka harjoittivat liitteessä I lueteltua 3 g artiklassa määriteltyyn soveltamisalaan kuuluvaa merenkulkualan toimintaa 1

a) julkaisee ennen 1 päivää helmikuuta **toisena vuotena sen jälkeen, kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta**, luettelon laivayhtiöistä, jotka harjoittivat liitteessä I

päivänä tammikuuta **2023 tai** sen jälkeen, ja yksilöi kunkin laivayhtiön osalta hallinnoivan viranomaisen 1 kohdan mukaisesti; sekä

lueteltua 3 g artiklassa määriteltyyn soveltamisalaan kuuluvaa merenkulkualan toimintaa 1 päivänä tammikuuta **ensimmäisenä vuotena** sen jälkeen, **kun on kulunut 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta**, ja yksilöi kunkin laivayhtiön osalta hallinnoivan viranomaisen 1 kohdan mukaisesti; sekä

## Tarkistus 75

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 gd a artikla (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

#### *3 gd a artikla*

**1. Komissio ehdottaa erityisen meriliikenteen siirtymärahas-ton, jäljempänä 'meriliikenne-rahasto', perustamista säädöksellä, jotta voidaan tukea ja vauhdittaa hankkeita, investointeja, innovaatioita ja ensimmäisiä teollisia sovelluksia, joilla helpotetaan hiilestä irtautumista unionin meriliikennealalla, mukaan lukien lähimerenkulku ja satamat.**

**2. Meriliikenne-rahasto muodostaa erottamattoman osan unionin talousarviota, ja se budjetoidaan kokonaisuudessaan monivuotisen rahoituskeh-tyksen enimmäisrajojen puitteissa. Tämän ohjelman määrärahat ilmaistaan määränä, joka asetetaan vähintään tasolle, joka vastaa 75:tä prosenttia meriliikenteen päästöoikeuksien huutokaupasta odotettavissa olevista tuloista. Rahastoa olisi hallinnoitava yhdessä jäsenvaltioiden kanssa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1060 mukaisesti.**

**3. Erityisestä meriliikenne-rahastosta tuetaan siirtymää energiatehokkaaseen ja**

*ilmastokestävään unionin meriliikennealaan tukemalla innovatiivisten teknologioiden kehittämistä alan irrottamiseksi hiilestä kestävien, uusiutuvien, vähähiilisten ja päästöttömien polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa (EU) XXX/XXX määriteltyjen kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa, mukaan lukien vaihtoehtoisten polttoaineiden raaka-aineiden keräämisen järjestelmät, investointeja kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien teknologioiden ja mallien tutkimukseen ja kehittämiseen ja ensimmäisiin teollisiin sovelluksiin, myös aluskantaan, sekä aluskannan uudistamisen edistämiseen EU:n laivanrakennusalalla, sekä uusia moottoreita ja teknologioita ja satamainfrastruktuureja koskevaa tutkimusta.*

*4. Rahaston varoja käytetään edistämään ilmaston lämpenemisestä kärsivien meriekosysteemien, kuten suojeltujen merialueiden, suojelua, ennallistamista ja parempaa hoitoa sekä edistämään monialaista kestävää sinistä taloutta, kuten uusiutuvaa merienergiaa.*

*5. Meriliikenne-rahaston varojen kohdentamisessa kullekin jäsenvaltiolle on otettava huomioon se, miten ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta vaikuttaa alaan, hankkeen innovatiivinen potentiaali sekä tarvittava investointi tässä direktiiviehdotuksessa esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi.*

*6. Meriliikenne-rahaston varoja ei saa tuottaa kohdentamalla varoja uudelleen muista EU:n politiikoista, rahastoista tai ohjelmista.*

*7. Kaikki rahastosta tukea saaneet investoinnit on julkistettava, ja niiden on vastattava tämän direktiivin tavoitteita.*

*8. Meriliikenne-rahaston on näytettävä esimerkkiä, ja komission on yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa käytävä avointa*

*vuoropuhelua IMO:n kanssa ja vaadittava maailmanlaajuisten rahaston perustamista merenkulkualan maailmanlaajuisten hiilestä irtautumisen edistämiseksi.*

## Tarkistus 76

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 ge artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Komissio harkitsee mahdollisia muutoksia, jotka liittyvät maailmanlaajuiseen markkinaperusteiseen toimenpiteeseen, joka Kansainvälisen merenkulkujärjestön on määrä hyväksyä ja jonka tavoitteena on meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen. Jos tämä toimenpide hyväksytään, ja joka tapauksessa ennen vuoden 2028 maailmanlaajuista tilannekatsausta ja viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028, komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa se tarkastelee kyseistä toimenpidettä. Komissio voi tehdä kertomuksen jälkeen tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin muuttamisesta.

#### *Tarkistus*

1. Komissio harkitsee mahdollisia muutoksia, jotka liittyvät maailmanlaajuiseen markkinaperusteiseen toimenpiteeseen, joka Kansainvälisen merenkulkujärjestön on määrä hyväksyä ja jonka tavoitteena on meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ***maailmanlaajuisten lähestymistavan takaamiseksi ja tehostamiseksi.*** Jos tämä toimenpide hyväksytään, ja joka tapauksessa ennen vuoden 2028 maailmanlaajuista tilannekatsausta ja viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2028, komissio ***kuulee tarvittaessa ilmastonmuutosta käsittelevää eurooppalaista tieteellistä neuvottelukuntaa ja*** esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa se tarkastelee kyseistä toimenpidettä. Komissio voi tehdä kertomuksen jälkeen tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin muuttamisesta ***EU:n lainsäädännön mukauttamiseksi maailmanlaajuisesti toteutettuihin toimenpiteisiin.***

## Tarkistus 77

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

*Komission teksti*

2. Komissio seuraa tämän luvun täytäntöönpanoa ja ***mahdollisia suuntauksia sellaisten laivayhtiöiden osalta***, jotka pyrkivät välttämään tämän direktiivin vaatimusten noudattamista. Komissio ehdottaa tarvittaessa toimenpiteitä ***tällaisen välttelyn*** estämiseksi.”

*Tarkistus*

2. Komissio seuraa ***ja arvioi*** tämän luvun täytäntöönpanoa, ***mahdollisia suuntauksia ja vaikutuksia, jotka liittyvät muun muassa EU:n meriliikennealan kilpailukykyyn ja laivayhtiöihin***, jotka pyrkivät välttämään tämän direktiivin vaatimusten noudattamista, ***laatimalla vuosittain kertomuksen, jossa tarkastellaan markkinoiden vääristymiä ja meriliikennealan tasapuolisten toimintaedellytysten heikkenemistä. Komissio analysoi osana analysoituja suuntauksia muun muassa muutoksia unionin satamiin kohdistuvissa jälleenlaivauskäynneissä, naapurisatamista tulevien matkojen määrässä ja syöttöalusten satamakäynneissä sekä yleisiä muutoksia satamaliikenteessä unionin satamissa. Tässä yhteydessä komissio analysoi ja harkitsee mahdollisuutta ottaa mukaan alukset, joiden bruttovetoisuus on yli 400 tonnia, ja offshore-huoltoalukset.*** Komissio ehdottaa tarvittaessa toimenpiteitä ***mahdollisten kielteisten vaikutusten*** estämiseksi.

***Seuratessaan tämän luvun täytäntöönpanoa ensimmäisen alakohdan mukaisesti komissio seuraa lisäksi mahdollisia ongelmia, jotka johtuvat siitä, että toiminnanharjoittaja ja rekisteröity omistaja ovat yhteisesti vastuussa siitä, että alus noudattaa asetusta (EU) 2003/87/EY ja asetusta (EU) 2015/757, ja ehdottaa tarvittaessa toimenpiteitä porsaanreikien korjaamiseksi.***

**Tarkistus 78**

**Ehdotus direktiiviksi  
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

**2 a. Komissio arvioi 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa todellisen datan perusteella unionin ja sen merenkulkualan, sen satamien sekä asianomaisten meri- ja rannikkoalueiden ja saarten kilpailukykyä, niiden hiili- ja yritysvootoalttiutta, mukaan lukien kyseisten säännösten mahdolliset vaikutukset ja riskit, jotka koskevat säännösten välttelyä, käyntien ja satamaliiketoiminnan siirtämistä EU:n ulkopuolisiin satamiin sekä Euroopan satamien yhteyksiä, tekemällä kattavan vaikutustenarvioinnin 55-valmiuspaketista. Samassa puitekertomuksessa komissio tarkastelee myös työmarkkinoiden muutoksia, kuljetusrahtimaksuja, kotitalouksien ostovoimaa ja toimitusketjun keskeytyksiä. Vaikutustenarvioinnin jälkeen komissio kehittää asianmukaisia tukimekanismeja ja määrittää, onko tämän direktiivin tarkistaminen perusteltua, ja toimittaa tarvittaessa tätä koskevan lainsäädäntöehdotuksen kasvihuonekaasupäästöjen maailmanlaajuisen vähentämisen toteuttamiseksi ja tasapuolisten kilpailuedellytysten säilyttämiseksi. Merenkulkualan kasvihuonekaasupäästöt ovat kasvaneet ja niiden odotetaan kasvavan edelleen, minkä vuoksi yhdenmukaistamista IMO:n kehittämän markkinaperusteisen toimenpiteen kanssa olisi tarkasteltava perusteellisesti keinona saavuttaa EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteet ja ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä ilmastolain mukaisesti sekä puuttua mahdollisiin kielteisiin vaikutuksiin.**



## Tarkistus 79

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**  
Direktiivi 2003/87/EY  
3 ge artikla – 2 b kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**2 b.** *Vuonna 202X (vuoden kuluttua meriliikennealan päästökauppajärjestelmän ensimmäisestä käyttöönotosta) komissio laatii kertomuksen eurooppalaiselle valmistusteollisuudelle laivakuljetuksista aiheutuvien välillisten kustannusten muodossa ilmenevien tuonti- ja vientikustannusten kehityksestä. Tämän perusteella komissio ehdottaa jäsenvaltioiden toteutettaviksi 10 a artiklan 6 kohdan toisen ja neljännen alakohdan mukaisesti taloudellisia toimenpiteitä, joilla tuetaan toimialoja tai niiden osia, joihin kohdistuu todellinen hiilivuodon riski sen vuoksi, että niille aiheutuu välillisiä kustannuksia, jotka todellisuudessa johtuvat ylimääräisistä kuljetuskustannuksista, jotka sisällytetään meriliikenteen rahtihintoihin tuotteiden, lähtöaineiden, raaka-aineiden ja hyödykkeiden tuontia tai vientiä varten. Näiden taloudellisten toimenpiteiden on oltava valtioneuvoston mukaisia, eikä niistä saa aiheutua varsinkaan epäasianmukaisia kilpailun vääristymiä sisämarkkinoilla.*

## Tarkistus 80

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta**  
Direktiivi 2003/87/EY  
6 artikla – 2 kohta – e alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

”e) velvoite palauttaa kunakin kalenterivuonna aiheutuneita, 15 artiklan mukaisesti todennettuja **laitoksen**

”e) velvoite palauttaa kunakin kalenterivuonna aiheutuneita, **3 gc ja** 15 artiklan mukaisesti todennettuja

***kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia*** neljän kuukauden kuluessa kyseisen vuoden lopusta.”

***päästöoikeuksia tämän direktiivin säännösten mukaisesti*** neljän kuukauden kuluessa kyseisen vuoden lopusta.”

## Tarkistus 81

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

9 artikla – 3 kohta

#### *Komission teksti*

***”[Tämän muutoksen voimaantuloa seuraavana vuonna] koko unionin päästöoikeuksien määrää vähennetään [-- miljoonalla päästöoikeudella (määritellään sen mukaan, mikä on voimaantulopäivä)]. Samana vuonna koko unionin meriliikenteen päästöoikeuksien määrää kasvatetaan 79 miljoonalla päästöoikeudella. Vuodesta [lisätään tämän muutoksen voimaantuloa seuraava vuosi] alkaen lineaarinen vähennyskerroin on 4,2 prosenttia. Komissio julkaisee koko unionin päästöoikeuksien määrän kolmen kuukauden kuluessa [lisätään päivämäärä, jona muutos tulee voimaan].”***

#### *Tarkistus*

***Vuonna [3 ga artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna vuotena tämän muutoksen voimaantulon jälkeen] koko unionin meriliikenteen päästöoikeuksien määrää kasvatetaan [luku, joka vastaa soveltamisalaa meriliikennetoimintaan direktiivin 2003/87/EY 3 g artiklan mukaisesti] päästöoikeudella. Vuodesta [lisätään tämän muutoksen voimaantuloa seuraava vuosi] alkaen lineaarinen vähennyskerroin on 4,2 prosenttia. Komissio julkaisee koko unionin päästöoikeuksien määrän kolmen kuukauden kuluessa [lisätään päivämäärä, jona muutos tulee voimaan].”***

## Tarkistus 82

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

10 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

#### *Nykyinen teksti*

1. Jäsenvaltioiden on vuodesta 2019 alkaen huutokaupattava kaikki päästöoikeudet, joita ei jaeta maksutta tämän direktiivin 10 a ja 10 c artiklan mukaisesti ja joita ei lisätä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2015/1814<sup>2</sup> perustettuun markkinavakaussvarantoon, jäljempänä

#### *Tarkistus*

1. Jäsenvaltioiden on vuodesta 2019 alkaen huutokaupattava kaikki päästöoikeudet, joita ei jaeta maksutta tämän direktiivin 10 a, **3 ga, 3 gb** ja 10 c artiklan mukaisesti ja joita ei lisätä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2015/1814<sup>2</sup> perustettuun markkinavakaussvarantoon,

'markkinavakausvaranto', tai jotka mitätöidään tämän direktiivin 12 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

jäljempänä 'markkinavakausvaranto', tai jotka mitätöidään tämän direktiivin 12 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

---

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2015/1814, annettu 6 päivänä lokakuuta 2015, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään, sen toiminnasta sekä direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta (EUVL L 264, 9.10.2015, s. 1).

---

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2015/1814, annettu 6 päivänä lokakuuta 2015, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään, sen toiminnasta sekä direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta (EUVL L 264, 9.10.2015, s. 1).

## Tarkistus 83

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – a alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

10 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

#### *Komission teksti*

Lisäksi modernisaatorahastoa varten huutokaupataan **2,5** prosenttia päästöoikeuksien kokonaismäärästä vuosien [direktiivin voimaantuloa seuraava vuosi] ja 2030 välisenä aikana. Tämän päästöoikeuksien määrän edunsaajajäsenvaltioita ovat ne jäsenvaltiot, joiden BKT asukasta kohden markkinahintoina oli alle 65 prosenttia unionin keskiarvosta vuosina 2016–2018. Tätä päästöoikeuksien määrää vastaavat varat jaetaan liitteessä II b olevan B osan mukaisesti.”

#### *Tarkistus*

Lisäksi modernisaatorahastoa varten huutokaupataan **4** prosenttia päästöoikeuksien kokonaismäärästä vuosien [direktiivin voimaantuloa seuraava vuosi] ja 2030 välisenä aikana **sekä 1,5:tä prosenttia vastaava määrä 400 miljoonan päästöoikeuden ylittävistä markkinavakausvarannossa modernisaatorahastoa varten varatusta päästöoikeuksien kokonaismäärästä**. Tämän päästöoikeuksien määrän edunsaajajäsenvaltioita ovat ne jäsenvaltiot, joiden BKT asukasta kohden markkinahintoina oli alle 65 prosenttia unionin keskiarvosta vuosina 2016–2018. Tätä päästöoikeuksien määrää vastaavat varat jaetaan liitteessä II b olevan B osan mukaisesti. **Lisäksi 10 a artiklan 8 kohdan nojalla perustetun innovaatorahaston käyttöön asetetaan määrä, joka vastaa 1,5:tä prosenttia vuosien [direktiivin voimaantuloa seuraava vuosi] ja 2030 välisenä aikana 400 miljoonan päästöoikeuden ylittävistä**

*markkinavakausvarannossa  
innovaatorahastoa varten varatusta  
päästöoikeuksien kokonaismäärästä.  
Modernisaatorahastoa ja  
innovaatorahastoa ei saa kasvattaa  
kohdentamalla varoja uudelleen muista  
EU:n politiikoista, rahastoista tai  
ohjelmista.”*

## Tarkistus 84

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – a alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

10 artikla – 3 kohta – 1 alakohta – johdantokappale

#### *Komission teksti*

”3. Jäsenvaltioiden on määritettävä päästöoikeuksien huutokaupasta saatujen tulojen käyttö, lukuun ottamatta tuloja, jotka on todettu SEUT-sopimuksen 311 artiklan 3 kohdan mukaisiksi omiksi varoiksi ja otettu unionin talousarvioon. Jäsenvaltioiden on käytettävä 2 kohdassa tarkoitettua päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot, lukuun ottamatta tuloja, jotka käytetään 10 a artiklan 6 kohdassa tarkoitettujen välillisten hiilidioksidikustannusten korvaamiseen, yhteen tai useampaan seuraavista tarkoituksista:”

#### *Tarkistus*

”3. Jäsenvaltioiden on määritettävä päästöoikeuksien huutokaupasta saatujen tulojen käyttö, lukuun ottamatta tuloja, jotka on todettu SEUT-sopimuksen 311 artiklan 3 kohdan mukaisiksi omiksi varoiksi ja otettu unionin talousarvioon, **ja tuloja, jotka on siirretty meriliikenne-rahastoon 3 gd a artiklan mukaisesti.** Jäsenvaltioiden on käytettävä 2 kohdassa tarkoitettua päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot, lukuun ottamatta tuloja, jotka käytetään 10 a artiklan 6 kohdassa tarkoitettujen välillisten hiilidioksidikustannusten korvaamiseen, yhteen tai useampaan seuraavista tarkoituksista:”

## Tarkistus 85

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – b a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/87/EY

10 artikla – 3 kohta – 1 alakohta – a a alakohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

***b a) Lisätään 3 kohtaan a alakohdan jälkeen a a alakohta seuraavasti:***

*”a a) vihreän siirtymän edistäminen investoimalla huutokaupan tuotot takaisin alaan, jolta ne ovat peräisin, innovoinnin ja teknologian kehittämisen edistämiseksi, ensimmäisiin teollisiin sovelluksiin liittyvän avun tarjoamiseksi, tukimekanismien kehittämiseksi edelleen ja tarvittavan infrastruktuurin luomiseksi;”*

## Tarkistus 86

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – b b alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/87/EY

10 artikla – 3 kohta – 1 alakohta – f alakohta

*Nykyinen teksti*

f) vähäpäästöisiin ja julkisiin liikennemuotoihin siirtymiseen rohkaiseminen;

*Tarkistus*

***b b) Muutetaan 3 kohdan f alakohta seuraavasti:***

f) vähäpäästöisiin ja julkisiin liikennemuotoihin siirtymiseen rohkaiseminen, ***erityisesti rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen, TEN-T-verkon multimodaalisten lento- ja rautatiehankkeiden, lyhyitä lentoja mahdollisuuksien mukaan vähentävien rautatieyhteyksien ja multimodaalisten satamien kehittäminen.***

## Tarkistus 87

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – c alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

10 artikla – 3 kohta – 1 alakohta – h alakohta

*Komission teksti*

”h) energiatehokkuuden, kaukolämpöjärjestelmien ja lämpöeristyksen parantamiseen tähtäävät tai rahoitustukea tarjoavat toimenpiteet, joilla vastataan pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin liittyviin yhteiskunnallisiin

*Tarkistus*

”h) energiatehokkuuden, kaukolämpöjärjestelmien ja lämpöeristyksen parantamiseen tähtäävät tai rahoitustukea tarjoavat toimenpiteet, joilla vastataan pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin ***sekä pk-yrityksiin ja***

näkökohtiin, mukaan lukien vääristävän verotuksen vähentäminen;”

**mikroyrityksiin** liittyviin yhteiskunnallisiin näkökohtiin, mukaan lukien vääristävän verotuksen vähentäminen;”

## Tarkistus 88

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – d alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

10 artikla – 4 kohta

#### *Komission teksti*

”4. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi huutokaupan ajoituksen, hallinnoinnin ja muiden näkökohtien osalta, mukaan lukien tulo-osuuden siirtäminen käytännössä unionin talousarvioon, sen varmistamiseksi, että huutokauppa toteutetaan avoimella, yhdenmukaistetulla ja syrjimättömällä tavalla.”

#### *Tarkistus*

”4. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi huutokaupan ajoituksen, hallinnoinnin ja muiden näkökohtien osalta, mukaan lukien tulo-osuuden siirtäminen käytännössä unionin talousarvioon **ja meriliikenne-rahastoon**, sen varmistamiseksi, että huutokauppa toteutetaan avoimella, yhdenmukaistetulla ja syrjimättömällä tavalla.”

## Tarkistus 89

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta – b alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

10 a artikla – 1 a kohta – 1 alakohta

#### *Komission teksti*

”1 a. Maksutta jaettavia päästöoikeuksia ei myönnetä asetuksen [CBAM] liitteessä I lueteltujen tuotteiden tuotannolle **hiilirajamekanismin soveltamispäivästä alkaen.**

#### *Tarkistus*

”1 a. Maksutta jaettavia päästöoikeuksia ei myönnetä asetuksen [CBAM] liitteessä I lueteltujen tuotteiden tuotannolle **sen jälkeen, kun hiilirajamekanismi on osoittanut täysin tehokkuutensa tuotujen ja kotimaisten tuotteiden hiilidioksidikustannusten tasaajana ja komissio on antanut siitä kertomuksen ennen kuin tämän uuden [CBAM-asetuksen] 30 artiklan 2 kohdan mukaisen hiilivuotoa ehkäisevän välineen käyttöönottoa koskeva siirtymäkausi on**

*päättynyt.*

*Ensimmäisessä alakohdassa säädettyä kieltoa jakaa maksuttomia päästöoikeuksia näiden tuotteiden tuotantoon ei sovelleta mihinkään näiden tuotteiden tuotannon osaan, kun tuotteita viedään kolmansiin maihin, joissa ei sovelleta EU:n päästökauppajärjestelmän kanssa samanlaista tai vastaavaa järjestelmää.*

## Tarkistus 90

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta – g alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

10 a artikla – 8 kohta – 1 alakohta

#### *Komission teksti*

”8. 365 miljoonaa päästöoikeutta määrästä, joka voitaisiin muutoin jakaa maksutta tämän artiklan nojalla, ja 85 miljoonaa päästöoikeutta määrästä, joka voitaisiin muutoin huutokaupata 10 artiklan nojalla, sekä 10 a artiklan 1 a kohdassa tarkoitettua maksutta jaettavien päästöoikeuksien vähennyksestä johtuvat päästöoikeudet on osoitettava rahastolle, jonka tarkoituksena on tukea innovointia vähähiilisiin teknologioihin ja prosesseihin sekä edistää saasteettomuustavoitteita, jäljempänä ’innovaatorahasto’. Päästöoikeuksia, joita ei myönnetä ilma-alusten käyttäjille niiden toiminnan päättymisen vuoksi ja joita ei tarvita kattamaan kyseisten toiminnanharjoittajien palautusten vajetta, on käytettävä myös ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuun innovaatiotukeen.

#### *Tarkistus*

”8. 365 miljoonaa päästöoikeutta määrästä, joka voitaisiin muutoin jakaa maksutta tämän artiklan nojalla, ja 85 miljoonaa päästöoikeutta määrästä, joka voitaisiin muutoin huutokaupata 10 artiklan nojalla, sekä 10 a artiklan 1 a kohdassa tarkoitettua maksutta jaettavien päästöoikeuksien vähennyksestä johtuvat päästöoikeudet on osoitettava rahastolle, jonka tarkoituksena on tukea innovointia vähähiilisiin teknologioihin ja prosesseihin, **joita mahdollistavat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton**, sekä edistää saasteettomuustavoitteita, jäljempänä ’innovaatorahasto’. Päästöoikeuksia, joita ei myönnetä ilma-alusten käyttäjille niiden toiminnan päättymisen vuoksi ja joita ei tarvita kattamaan kyseisten toiminnanharjoittajien palautusten vajetta, on käytettävä myös ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuun innovaatiotukeen.

## Tarkistus 91

## Ehdotus direktiiviksi

### 1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta – g alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

10 a artikla – 8 kohta – 3 alakohta

#### *Komission teksti*

Innovaatiorahasto kattaa liitteessä I ja **liitteessä III** luetellut alat, mukaan lukien ympäristön kannalta turvallinen hiilidioksidin talteenotto ja hyödyntäminen, joka vaikuttaa merkittävästi ilmastomuutoksen hillitsemiseen, ja hiili-intensiivisten tuotteiden korvaaminen liitteessä I luetelluilla aloilla tuotetuilla tuotteilla, minkä lisäksi innovaatiorahasto osaltaan edistää ympäristön kannalta turvalliseen hiilidioksidin talteenottoon ja geologiseen varastointiin tähtäävien hankkeiden rakentamista ja toimintaa sekä innovatiivisia uusiutuvien energialähteiden ja energian varastoinnin teknologioita maantieteellisesti tasapainoisesti jakautuneissa paikoissa. Innovaatiorahastosta **voidaan** myös **tukea** läpimurtoteknologioita ja -infrastruktuureja meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi **sekä** vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden tuottamiseksi **ilmailu-, rautatie-** ja tieliikenteen käyttöön. Erityistä huomiota on kiinnitettävä [CBAM-asetuksen] soveltamisalaan kuuluvilla aloilla toteutettaviin hankkeisiin, joilla tuetaan vähähiilisiä teknologioita, hiilidioksidin talteenottoa ja hyödyntämistä, hiilidioksidin talteenottoa ja varastointia, uusiutuvaa energiaa sekä energian varastointia koskevaa innovointia tavalla, joka edistää ilmastomuutoksen hillitsemistä.

#### *Tarkistus*

Innovaatiorahasto kattaa liitteessä I luetellut alat, mukaan lukien ympäristön kannalta turvallinen hiilidioksidin talteenotto ja hyödyntäminen, joka vaikuttaa merkittävästi ilmastomuutoksen hillitsemiseen, ja hiili-intensiivisten tuotteiden korvaaminen liitteessä I luetelluilla aloilla tuotetuilla tuotteilla **ja prosesseilla**, minkä lisäksi innovaatiorahasto osaltaan edistää ympäristön kannalta turvalliseen hiilidioksidin talteenottoon ja geologiseen varastointiin tähtäävien hankkeiden rakentamista ja toimintaa sekä innovatiivisia **kestävien** uusiutuvien **vähäpäästöisten ja päästöttömien** energialähteiden ja energian varastoinnin teknologioita maantieteellisesti tasapainoisesti jakautuneissa paikoissa. Innovaatiorahastosta **tuetaan** myös läpimurtoteknologioita ja -infrastruktuureja, **satamien tankkaus- ja latausinfrastruktuuri mukaan lukien, liitäntöjä sähköverkkoon ja muihin energiainfrastruktuureihin ja ensimmäisiä teollisia sovelluksia** meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi **ja** vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden tuottamiseksi **ilmailualan** ja tieliikenteen käyttöön **ja rautatiejärjestelmän ja julkisen paikallisliikenteen kehittämiseksi edelleen kiinnittäen huomiota sekä fyysiseen että digitaaliseen infrastruktuuriin ja kalustoon liikennemuotosiirtymää edistäen**. Erityistä huomiota on kiinnitettävä [CBAM-asetuksen] soveltamisalaan kuuluvilla aloilla toteutettaviin hankkeisiin, joilla tuetaan vähähiilisiä teknologioita, hiilidioksidin talteenottoa ja hyödyntämistä, hiilidioksidin talteenottoa ja varastointia,



uusiutuvaa energiaa sekä energian varastointia koskevaa innovointia tavalla, joka edistää ilmastonmuutoksen hillitsemistä.

## Tarkistus 92

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta – g alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

10 a artikla – 8 kohta – 3 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***Lisäksi innovaatorahastosta on tuettava toimia, joilla edistetään siirtymää energiatehokkaaseen ja ilmastokestävään EU:n meriliikennealaan tukemalla kestävien vaihtoehtojen ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoa ja innovatiivisen ja päästöttömän teknologian ja infrastruktuurin kehittämistä alan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.***

## Tarkistus 93

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta – g alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

10 a artikla – 8 kohta – 4 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***Meriliikenne- ja tutkimusrahastossa on tavoiteltava sen soveltamisalaan kuuluvien alojen maantieteellisesti tasapainoista tukea ottaen huomioon alakohtaiset erityisolosuhteet ja investointitarpeet.***

## Tarkistus 94

### Ehdotus direktiiviksi

**1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta – g alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY  
10 a artikla – 8 kohta – 6 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***Innovaatiorahastosta rahoitettujen hankkeiden on jaettava tietämystä mahdollisuuksien mukaan sellaisten EU:hun sijoittautuneiden hankkeiden ja tutkijoiden kanssa, joilla on tähän liittyvä legitimi intressi. Komission on määriteltävä tietämyksen jakamisen ehdot ehdotuspyynnöissä.***

## **Tarkistus 95**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – a alakohta**  
Direktiivi 2003/87/EY  
10 d artikla – 1 kohta – 2 alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

Tuettujen investointien on oltava tämän direktiivin tavoitteiden sekä Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 11 päivänä joulukuuta 2019 annetun komission tiedonannon(\*) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119(\*\*) sekä Pariisin sopimuksessa esitettyjen pitkän aikavälin tavoitteiden mukaisia. Modernisaatiorahastosta ***ei anneta tukea fossiilisia*** polttoaineita ***käyttävälle energiantuotantolaitoksille.***”

Tuettujen investointien on oltava tämän direktiivin tavoitteiden sekä Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 11 päivänä joulukuuta 2019 annetun komission tiedonannon(\*) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119(\*\*) sekä Pariisin sopimuksessa esitettyjen pitkän aikavälin tavoitteiden mukaisia. Modernisaatiorahastosta ***tuetaan siirtymävaiheen polttoaineita ja teknologioita, kestäviä uusiutuvia polttoaineita ja teknologioita sekä päästöttömiä*** polttoaineita ja ***teknologioita.***”

## **Tarkistus 96**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – b alakohta**  
Direktiivi 2003/87/EY  
10 d artikla – 2 kohta – a alakohta

*Komission teksti*

a) uusiutuvista lähteistä saatavan sähkön tuotanto ja käyttö;

*Tarkistus*

a) uusiutuvista lähteistä **ja hiili-intensiivisemmän järjestelmän korvaavista vähähiilisistä ja päästöttömistä polttoaineista** saatavan sähkön tuotanto ja käyttö;

**Tarkistus 97**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

10 d artikla – 2 kohta – b alakohta

*Komission teksti*

b) uusiutuvista **energiälähteistä** tuotettu lämpö ja jäähdytys;

*Tarkistus*

b) uusiutuvista **lähteistä ja hiili-intensiivisemmän järjestelmän korvaavista vähähiilisistä polttoaineista ja päästöttömistä polttoaineista** tuotettu lämpö ja jäähdytys;

**Tarkistus 98**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

10 d artikla – 2 kohta – f a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**f a) investoinnit vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon.**

**Tarkistus 99**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta – a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 1 kohta

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että päästöoikeuksia voidaan siirtää:

**a) henkilöiden** välillä unionissa;

**b)** unionissa olevien **henkilöiden** ja kolmansissa maissa olevien henkilöiden välillä, jos kyseinen päästöoikeus on tunnustettu 25 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti, ilman muita kuin tähän direktiiviin sisältyviä tai tämän direktiivin nojalla asetettavia rajoituksia.

**-a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:**

**”1.** Jäsenvaltioiden on varmistettava, että päästöoikeuksia voidaan siirtää:

**a) säänneltyjen yhteisöjen** välillä unionissa;

**b)** unionissa olevien **säänneltyjen yhteisöjen** ja kolmansissa maissa olevien henkilöiden välillä, jos kyseinen päästöoikeus on tunnustettu 25 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti, ilman muita kuin tähän direktiiviin sisältyviä tai tämän direktiivin nojalla asetettavia rajoituksia;

**c) unionissa olevien säänneltyjen yhteisöjen ja unionissa olevien säänneltyjen yhteisöjen puolesta toimivien rahoituksen välittäjien välillä.**

## Tarkistus 100

### Ehdotus direktiiviksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta – c alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 3 kohta – c alakohta ja 1 a alakohta (uusi) ja 1 b alakohta (uusi)

### Komission teksti

### Tarkistus

c) kukin laivayhtiö palauttaa sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia ja 3 gc artiklan mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia.

c) kukin laivayhtiö palauttaa sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia ja 3 gc ja 3 g a artiklan mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia.

**Laivayhtiöt voivat palauttaa vähemmän päästöoikeuksia**

**– alusten jääluokan tai jääolosuhteissa navigoinnin tai näiden molempien perusteella.**

**Komissio antaa 31 päivään joulukuuta 2025 [3 ga artiklassa tarkoitettua ensimmäistä raportointivuotta edeltävä vuosi] mennessä tämän direktiivin täydentämiseksi 23 artiklan mukaisesti**

*delegoidun säädöksen, joka koskee jääluokkiin kuuluvien alusten päästöoikeuksien mukautetun määrän palautusmenetelmää, mukaan lukien*

*– menetelmä, jolla lasketaan ja määritetään vuosittain palautettavaan päästöoikeuksiin tehtävät mukautukset, jotka perustuvat teknisiin ominaisuuksiin, jotka lisäävät jääluokkiin kuuluvien alusten päästöjä navigoitaessa kaikkina aikoina, sekä jääolosuhteissa navigoinnista mahdollisesti aiheutuviin lisääntyviin päästöihin, ja*

*– vastaavat vaatimukset laivayhtiöille, jotka aikovat palauttaa vähemmän päästöoikeuksia aluksen jääluokan tai jääolosuhteissa navigoinnin tai molempien perusteella.*

## **Tarkistus 101**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta – c alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 3 kohta – 2 alakohta

#### *Komission teksti*

Jäsenvaltioiden, hallinnoivien jäsenvaltioiden ja laivayhtiöstä vastaavien hallintoviranomaisten on varmistettava, että ensimmäisen alakohdan mukaisesti palautetut päästöoikeudet mitätöidään tämän jälkeen.”

#### *Tarkistus*

Jäsenvaltioiden, hallinnoivien jäsenvaltioiden ja laivayhtiöstä vastaavien hallintoviranomaisten on varmistettava, että ensimmäisen **ja toisen** alakohdan mukaisesti palautetut päästöoikeudet mitätöidään tämän jälkeen.”

## **Tarkistus 102**

### **Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta – e a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 4 kohta

#### *Nykyinen teksti*

#### *Tarkistus*

***e a) Muutetaan 4 kohta seuraavasti:***

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että päästöoikeudet mitätöidään milloin tahansa sen *henkilön* pyynnöstä, jonka hallussa ne ovat. Jos sähkötuotantokapasiteettia suljetaan jäsenvaltioiden alueella kansallisten lisätoimenpiteiden vuoksi, jäsenvaltiot voivat mitätöidä päästöoikeuksia 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua huutokaupattavasta kokonaismäärästään enintään määrän, joka vastaa asianomaisen laitoksen todennettuja keskimääräisiä päästöjä viiden vuoden aikana ennen sulkemista. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle tällaisesta suunnitellusta mitätöinnistä 10 artiklan 4 kohdan nojalla hyväksytyjen delegeoitujen säädösten mukaisesti.

### **Tarkistus 103**

#### **Ehdotus direktiiviksi**

#### **1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

14 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

#### *Komission teksti*

”Näissä täytäntöönpanosäädöksissä on säädettävä, että jotta biomassan päästökerroin voidaan katsoa nolllaksi, on sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001(\*) vahvistettuja biomassan käyttöä koskevia kestävyyskriteerejä ja kasvihuonekaasupäästövähennyskriteerejä, joihin on tehty tarvittavat mukautukset tämän direktiivin soveltamiseksi. Niiden on täsmennettävä, miten otetaan huomioon sellaisten päästöjen varastointi, jotka ovat peräisin lähteiden, joiden päästökerroin on nolla, ja muiden lähteiden seoksesta. Niissä on myös täsmennettävä, miten otetaan huomioon muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden päästöt, ja varmistettava, että nämä päästöt

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että päästöoikeudet mitätöidään milloin tahansa sen *säännellyn yhteisön* pyynnöstä, jonka hallussa ne ovat. Jos sähkötuotantokapasiteettia suljetaan jäsenvaltioiden alueella kansallisten lisätoimenpiteiden vuoksi, jäsenvaltiot voivat mitätöidä päästöoikeuksia 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua huutokaupattavasta kokonaismäärästään enintään määrän, joka vastaa asianomaisen laitoksen todennettuja keskimääräisiä päästöjä viiden vuoden aikana ennen sulkemista. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle tällaisesta suunnitellusta mitätöinnistä 10 artiklan 4 kohdan nojalla hyväksytyjen delegeoitujen säädösten mukaisesti.

#### *Tarkistus*

”Näissä täytäntöönpanosäädöksissä on säädettävä, että jotta biomassan päästökerroin voidaan katsoa nolllaksi, on sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001(\*) vahvistettuja biomassan käyttöä koskevia kestävyyskriteerejä ja kasvihuonekaasupäästövähennyskriteerejä, joihin on tehty tarvittavat mukautukset tämän direktiivin soveltamiseksi. Niiden on täsmennettävä, miten otetaan huomioon sellaisten päästöjen varastointi, jotka ovat peräisin lähteiden, joiden päästökerroin on nolla, ja muiden lähteiden seoksesta. Niissä on myös täsmennettävä, miten otetaan huomioon muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden päästöt, ja varmistettava, että nämä päästöt

otetaan huomioon ja vältetään kaksinkertainen laskenta.”

otetaan huomioon ja vältetään kaksinkertainen laskenta. **Niissä on myös täsmennettävä, miten otetaan huomioon uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden päästöt energialähteeltä tankkiin (well-to-tank).”**

## Tarkistus 104

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 19 a alakohta (uusi)**  
Direktiivi 2003/87/EY  
19 artikla – 2 kohta

*Nykyinen teksti*

2. **Kuka tahansa henkilö voi** pitää hallussaan päästöoikeuksia. Rekisterin on oltava yleisön käytettävissä, ja rekisterissä kirjataan erillisille tileille kunkin sellaisen **henkilön** päästöoikeudet, jolle päästöoikeuksia myönnetään ja jolle tai jolta niitä siirretään.

*Tarkistus*

**19 a. Korvataan 19 artiklan 2 kohta seuraavasti:**

**”2. Rajoittamatta 5 kohdan soveltamista keskushallintoelinten ja kansallisten hallintoelinten tilien lisäksi vain säännellyt yhteisöt, joilla on aiempia, nykyisiä tai ennustettavissa olevia tulevia päästökauppajärjestelmän noudattamisvelvoitteita, voivat** pitää hallussaan päästöoikeuksia. Rekisterin on oltava yleisön käytettävissä, ja rekisterissä kirjataan erillisille tileille kunkin sellaisen **yhteisön** päästöoikeudet, jolle päästöoikeuksia myönnetään ja jolle tai jolta niitä siirretään.”

## Tarkistus 105

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 19 b alakohta (uusi)**  
Direktiivi 2003/87/EY  
19 artikla – 2 a kohta (uusi)

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

**(19 b) Lisätään 19 artiklaan seuraava kohta 2 kohdan jälkeen:**

**”2 a. Säännellyt yhteisöt, joiden vuosittaiset kokonaispäästöt ovat alle**

*25 000 hiilidioksidiekvivalenttitonnia vuodessa, voivat valtuuttaa luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön avaamaan säänneltylle yhteisölle kuuluvan tilin rekisteriin ja suorittamaan säännellyn yhteisön puolesta kaikenlaisia toimia, joihin kyseisellä tilillä on oikeus. Säännelty yhteisö on kuitenkin edelleen vastuussa vaatimusten noudattamisesta. Kun säännelty yhteisö valtuuttaa luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön, sen on varmistettava, että valtuutetun henkilön tai yhteisön ja toimivaltaisten viranomaisten, kansallisten valvojien, todentajien tai muiden tämän direktiivin säännösten soveltamisalaan kuuluvien elinten välillä ei ole eturistiriitoja.”*

## Tarkistus 106

### Ehdotus direktiiviksi

#### **1 artikla – 1 kohta – 19 c alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/87/EY

23 artikla – 3 kohta

#### *Nykyinen teksti*

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 d artiklan 3 kohdassa, 10 artiklan 4 kohdassa, 10 a artiklan 1 ja 8 kohdassa, 10 b artiklan 5 kohdassa, 19 artiklan 3 kohdassa, 22 artiklassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 24 a artiklan 1 kohdassa, 25 a artiklan 1 kohdassa ja 28 c artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.

#### *Tarkistus*

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 d artiklan 3 kohdassa, **3 e artiklassa**, 10 artiklan 4 kohdassa, 10 a artiklan 1 ja 8 kohdassa, 10 b artiklan 5 kohdassa, 19 artiklan 3 kohdassa, 22 artiklassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 24 a artiklan 1 kohdassa, 25 a artiklan 1 kohdassa ja 28 c artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.”



## Tarkistus 107

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 19 d alakohta (uusi)**  
Direktiivi 2003/87/EY  
29 b artikla (uusi)

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

*(19 d) Lisätään 29 a artiklan jälkeen 29 b artikla seuraavasti:*

**”29 b artikla**

***Lyhyen aikavälin hintavolatiliteetin hillitsemismekanismi***

***Jos päästöoikeuksien keskimääräinen hinta 10 artiklan 4 kohdan nojalla hyväksytyyn säädöksen mukaisesti järjestetyissä huutokaupoissa on yli neljänä peräkkäisenä viikkona yli 15 prosenttia suurempi verrattuna päästöoikeuksien keskimääräiseen hintaan neljänä edeltävänä viikkona huutokaupoissa, komissio tekee pikaisesti päätöksen x miljoonan tämän luvun soveltamisalaan kuuluvan päästöoikeuden vapauttamisesta markkinavakausvarannosta päätöksen (EU) 2015/1814 1 a artiklan 7 kohdan mukaisesti. Komissio ilmoittaa kolmen kuukauden kuluttua tämän artiklan mukaisesta päätöksestä kokonaisvaikutukset EU:n hiilen hintaan, markkinatoimijoihin ja markkinavakausvarantoon. Kertomus julkaistaan ja asetetaan julkisesti saataville.”***

## Tarkistus 108

**Ehdotus direktiiviksi**  
**1 artikla – 1 kohta – 19 e alakohta (uusi)**  
Direktiivi 2003/87/EY  
29 c artikla (uusi)

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

**(19 e) Lisätään 29 a artiklan jälkeen 29 c artikla seuraavasti:**

**”29 c artikla**

***Väliaikainen virtuaalinen  
enimmäismäärä***

***Jos päästöoikeuksien keskimääräinen hinta 10 artiklan 4 kohdan nojalla hyväksytyyn säädöksen mukaisesti järjestetyissä huutokaupoissa on yli neljänä peräkkäisenä viikkona yli kaksinkertainen verrattuna vuoden 2021 keskihintaan tai kolminkertainen verrattuna vuoden 2020 keskihintaan, komissio tekee [lisätään päivämäärä, 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä] päätöksen vapauttaa riittävä määrä tämän luvun soveltamisalaan kuuluvia päästöoikeuksia markkinavakaussvarannosta päätöksen (EU) 2015/1814 1 a artiklan 7 kohdan mukaisesti.”***

## **Tarkistus 109**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 21 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

”IV a LUKU

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(21) Lisätään 30 artiklan jälkeen IV a luku seuraavasti:**

**Poistetaan.**

**[...]**

**(Poistetaan koko 21 kohta luvusta IV a)**

## **Tarkistus 110**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 21 a alakohta (uusi)**

Direktiivi 2003/87/EY

31 -a artikla (uusi)

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

*(21 a) Lisätään ennen 31 artiklaa 31 -a artikla lukua V varten seuraavasti:*

*”31 -a artikla*

*Komissio tarkastelee tätä direktiiviä sääntelyn yksinkertaistamisen osalta [ja ottaa huomioon 55-valmiuspaketin yhteenlasketut ja kumulatiiviset vaikutukset] ja ehdottaa tarvittaessa muutoksia tähän direktiiviin. Komission ja toimivaltaisten viranomaisten on mukauduttava jatkuvasti parhaisiin käytäntöihin perustuviin hallinnollisiin menettelyihin ja toteutettava kaikki toimenpiteet tämän direktiivin täytäntöönpanon yksinkertaistamiseksi pitäen hallinnolliset rasitteet mahdollisimman vähäisinä.”*

## **Tarkistus 111**

**Ehdotus direktiiviksi**

**1 artikla – 1 kohta – 22 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

Liitteet

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(22) Muutetaan direktiivin 2003/87/EY liitteet I, II b, IV ja V tämän direktiivin liitteen I mukaisesti, **ja lisätään direktiiviin 2003/87/EY liitteet III, III a ja III b tämän direktiivin liitteen I mukaisesti.**

(22) Muutetaan direktiivin 2003/87/EY liitteet I, II b, IV ja V tämän direktiivin liitteen I mukaisesti.

## **Tarkistus 112**

**Ehdotus direktiiviksi**

**2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – c alakohta**

Päätös (EU) 2015/1814

1 artikla – 5 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

”5. Jos kierrossa olevien

”5. Jos kierrossa olevien

päästöoikeuksien kokonaismäärä on jonakin vuonna 833–1 096 miljoonaa, direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettusta jäsenvaltioiden huutokauppaamien päästöoikeuksien määrästä vähennetään päästöoikeuksia määrä, joka vastaa kierrossa olevien päästöoikeuksien määrän, sellaisena kuin se on vahvistettu uusimmassa tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa julkaisussa, ja 833 miljoonan erotusta, ja mainittu määrä lisätään varantoon 12 kuukauden jaksoksi, joka alkaa kyseisen vuoden **syyskuun** 1 päivästä. Jos kierrossa olevien päästöoikeuksien kokonaismäärä on yli 1 096 miljoonaa, direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettusta jäsenvaltioiden huutokauppaamien päästöoikeuksien määrästä vähennetään päästöoikeuksia määrä, joka vastaa 12:ta prosenttia kierrossa olevien päästöoikeuksien kokonaismäärästä, ja mainittu määrä lisätään varantoon 12 kuukauden jaksoksi, joka alkaa kyseisen vuoden **syyskuun** 1 päivästä. Poiketen siitä, mitä edellisessä virkkeessä säädetään, prosenttiosuus kaksinkertaistetaan 31 päivään joulukuuta 2030 saakka.

Direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuja päästöoikeuksia ei 31 päivään joulukuuta 2030 saakka oteta huomioon määritettäessä jäsenvaltioiden osuuksia kyseisestä kokonaismäärästä, sanotun kuitenkin vaikuttamatta tämän kohdan mukaisesti vähennettävien päästöoikeuksien kokonaismäärään.

## Tarkistus 113

### Ehdotus direktiiviksi

#### 2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – c alakohta

päästöoikeuksien kokonaismäärä on jonakin vuonna 833–1 096 miljoonaa, direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettusta jäsenvaltioiden huutokauppaamien päästöoikeuksien määrästä vähennetään päästöoikeuksia määrä, joka vastaa kierrossa olevien päästöoikeuksien määrän, sellaisena kuin se on vahvistettu uusimmassa tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa julkaisussa, ja 833 miljoonan erotusta, ja mainittu määrä lisätään varantoon 12 kuukauden jaksoksi, joka alkaa kyseisen vuoden **heinäkuun** 1 päivästä. Jos kierrossa olevien päästöoikeuksien kokonaismäärä on yli 1 096 miljoonaa, direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettusta jäsenvaltioiden huutokauppaamien päästöoikeuksien määrästä vähennetään päästöoikeuksia määrä, joka vastaa 12:ta prosenttia kierrossa olevien päästöoikeuksien kokonaismäärästä, ja mainittu määrä lisätään varantoon 12 kuukauden jaksoksi, joka alkaa kyseisen vuoden **heinäkuun** 1 päivästä. Poiketen siitä, mitä edellisessä virkkeessä säädetään, prosenttiosuus kaksinkertaistetaan 31 päivään joulukuuta 2030 saakka, **jos päästöoikeuden keskimääräinen hinta Euroopan hiilimarkkinoilla on edellisen vuosijakson aikana alle 30 euroa.**

Direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuja päästöoikeuksia ei 31 päivään joulukuuta 2030 saakka oteta huomioon määritettäessä jäsenvaltioiden osuuksia kyseisestä kokonaismäärästä, sanotun kuitenkin vaikuttamatta tämän kohdan mukaisesti vähennettävien päästöoikeuksien kokonaismäärään.

Päätös (EU) 2015/1814  
1 artikla – 5 a kohta

*Komission teksti*

5 a. Ellei 3 artiklan mukaisesti toteutetussa ensimmäisessä uudelleentarkastelussa toisin päätetä, vuodesta 2023 alkaen ne varannossa säilytettävät päästöoikeudet, joiden määrä on yli 400 miljoonaa, ***eivät enää ole voimassa.***”

*Tarkistus*

5 a. Ellei 3 artiklan mukaisesti toteutetussa ensimmäisessä uudelleentarkastelussa toisin päätetä, vuodesta 2023 alkaen ne varannossa säilytettävät päästöoikeudet, joiden määrä on yli 400 miljoonaa, ***on varattava modernisaatiorahaston ja innovaatorahaston kasvattamiseen ja monialaisen korjauskertoimen käyttöönoton estämiseen.***

**Tarkistus 114**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**2 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**  
Päätös (EU) 2015/1814  
1 a artikla

*Komission teksti*

**(2) Lisätään 1 a artikla seuraavasti:**  
**”1 a artikla**  
***Markkinavakausvarannon toiminta rakennusten ja tieliikenteen aloilla***  
***[...]***

*Tarkistus*

***Poistetaan.***

**Tarkistus 115**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**3 artikla – 1 kohta – -1 a alakohta (uusi)**  
Asetus (EU) 2015/757  
2 artikla – 2 kohta

*Nykyinen teksti*

2. Tätä asetusta ei sovelleta sotaluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, tai muihin kuin

*Tarkistus*

2. Tätä asetusta ei sovelleta sotaluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, tai muihin kuin

kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin.

kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin *tai väestönsuojeluun sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin käytettäviin aluksiin.*

## Tarkistus 116

### Ehdotus direktiiviksi

3 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – b alakohta

*Nykyinen teksti*

*b)* ’käyntisatamalla’ satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta; näin ollen lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta *ja*/tai sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen eikä pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi;

*Tarkistus*

*(-1 a) Korvataan 3 artiklan b alakohta seuraavasti:*

’käyntisatamalla’ satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta; näin ollen *tätä direktiiviä sovellettaessa* lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta tai sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen, *pysähdyksiä unionin ulkopuolisen naapurimaan jälleenlaivaussatamassa* eikä pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi;”

## Tarkistus 117

### Ehdotus direktiiviksi

3 artikla – 1 kohta – -1 b alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – oa ja ob kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(-1 b) Lisätään 3 artiklaan o a ja*

*o b alakohta seuraavasti:*

*o a) 'jääolosuhteissa navigoinnilla' jääluokitellun aluksen navigoimista jään reunan sisällä olevalla merialueella;*

*o b) 'jään reunalla' maaliskuussa 2014 annetun Maailman ilmatieteellisen järjestön merijäänimikkeistön 4.4 kohdan mukaisesti avomeren ja kaikenlaisen merijään, joko kiinteän tai ajelehtivan, välistä rajaa.*

## **Tarkistus 118**

### **Ehdotus direktiiviksi**

3 artikla – 1 kohta – 4 alakohta – -a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

6 artikla – 4 kohta

*Nykyinen teksti*

**4. Tarkkailusuunnitelmaan voidaan sisällyttää** myös tietoja, jotka koskevat aluksen jääluokkaa ja/tai menettelyjä, vastuuta, kaavoja ja tietolähteitä, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kuljetun matkan pituus ja merellä vietetty aika navigoitaessa jääolosuhteissa.

*Tarkistus*

**-a) Korvataan 4 kohta seuraavasti:**

**”4. Niiden laivayhtiöiden osalta, jotka pyrkivät palauttamaan vähemmän päästöoikeuksia aluksen jääluokan tai jääolosuhteissa navigoinnin tai molempien perusteella direktiivin 2003/87/EY mukaisesti, tarkkailusuunnitelman on sisällettävä** myös tietoja, jotka koskevat aluksen jääluokkaa ja menettelyjä, vastuuta, kaavoja ja tietolähteitä, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kuljetun matkan pituus ja merellä vietetty aika navigoitaessa jääolosuhteissa.

**Lisäksi on annettava tiedot menettelyistä, joilla päiväys ja kellonaika kirjataan, kun navigoidaan jääolosuhteissa, ja siitä, tapahtuuko matka jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välillä, alkaako se jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai päättyykö jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.”**

## Tarkistus 119

### Ehdotus direktiiviksi

#### 3 artikla – 1 kohta – 5 a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

#### 9 artikla – 1 kohta

*Nykyinen teksti*

*Yhtiöt voivat tarkkailla tarvittaessa myös aluksen jääluokkaa ja jääolosuhteissa navigointia koskevia tietoja.*

## Tarkistus 120

### Ehdotus direktiiviksi

#### 3 artikla – 1 kohta – 5 b alakohta (uusi)

*Tarkistus*

*(5 a) Muutetaan 9 artiklan 1 kohta seuraavasti:*

*a) Lisätään h alakohta seuraavasti:*

*”h) jääluokka ja se, sisälsikö matka navigointia jääolosuhteissa, jos laivayhtiö pyrkii tällä perusteella palauttamaan vähemmän päästöoikeuksia direktiivin 2003/87/EY mukaisesti. Jos kyseessä on matka, johon liittyy jääolosuhteissa navigointia ja jos laivayhtiö pyrkii tällä perusteella palauttamaan vähemmän päästöoikeuksia direktiivin 2003/87/EY mukaisesti, on lisäksi annettava tiedot jääolosuhteissa navigoinnin päivämäärästä, kellonajasta ja sijainnista, polttoaineenkulutuksen mittaamiseen käytetystä menetelmästä, polttoaineen kulutuksesta ja polttoaineen päästökertoimesta kunkin polttoainetyypin osalta sekä jääolosuhteissa navigoidun matkan pituudesta.*

*b) Korvataan viimeinen alakohta seuraavasti:*

*”Jos laivayhtiö pyrkii aluksen jääolosuhteissa navigoinnin perusteella palauttamaan vähemmän päästöoikeuksia direktiivin 2003/87/EY mukaisesti, se voi soveltaa ensimmäisen alakohdan poikkeusta ainoastaan niihin kuukausiin, jolloin alus ei kulje jääolosuhteissa.”*



*Nykyinen teksti*

”2. Tämän artiklan 1 kohdasta poiketen ja rajoittamatta 10 artiklan soveltamista yhtiö vapautetaan velvoitteesta tarkkailla tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja matkakohtaisesti tietyn aluksen osalta, jos

- a) kaikki aluksen raportointikaudella tekemät matkat joko alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai päättyvät tällaiseen satamaan; ja
- b) alus tekee aikataulunsa mukaisesti yli 300 matkaa raportointikaudella.

**Tarkistus 121**

**Ehdotus direktiiviksi**  
**3 artikla – 1 kohta – 6 a alakohta (uusi)**  
Asetus (EU) 2015/757  
10 artikla – 1 kohta – k a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(5 b) Korvataan 9 artiklan 2 kohta seuraavasti:**

”2. Tämän artiklan 1 kohdasta poiketen ja rajoittamatta 10 artiklan soveltamista yhtiö vapautetaan velvoitteesta tarkkailla tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja matkakohtaisesti tietyn aluksen osalta, jos

- a) kaikki aluksen raportointikaudella tekemät matkat joko alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai päättyvät tällaiseen satamaan; ja
- jompikumpi seuraavista toteutuu:***

- b) alus tekee aikataulunsa mukaisesti yli 300 matkaa raportointikaudella, ***tai***

***c) yhtiö luopuu näiden matkojen osalta oikeudesta palauttaa vähemmän päästöoikeuksia aluksen jääolosuhteissa navigoinnin perusteella direktiivin 2003/87/EY mukaisesti.***”;

*Tarkistus*

**(6 a) Lisätään 10 artiklaan k a alakohta seuraavasti:**

***Yhtiöt voivat tarvittaessa tarkkailla aluksen jääluokkaa ja jääolosuhteissa tapahtuvaa navigointia koskevia tietoja. Niiden laivayhtiöiden osalta, jotka pyrkivät palauttamaan vähemmän päästöoikeuksia aluksen jääluokan tai jääolosuhteissa navigoinnin tai molempien perusteella direktiivin***

**2003/87/EY mukaisesti, tarkkailuun on erikseen sisällyttävä jääluokka, kuljettu kokonaismatka ja kaikkien jääolosuhteissa navigoitujen matkojen yhteenlasketut hiilidioksidipäästöt ja jääolosuhteissa navigointia sisältäneiden matkojen kokonaispituus.”**

## Tarkistus 122

### Ehdotus direktiiviksi

#### 4 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin **1 ja 2 artiklan** noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan **31 päivään joulukuuta 2023 mennessä**. Niiden on viipymättä toimitettava nämä **säännökset** kirjallisina komissiolle.

#### *Tarkistus*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan **viimeistään tämän direktiivin voimaantulovuotta seuraavan vuoden 31 päivänä joulukuuta**. Niiden on viipymättä toimitettava nämä **toimenpiteet** kirjallisina komissiolle.

## Tarkistus 123

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite – 1 kohta – c alakohta – vi alakohta – taulukko

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 1 kohta – c alakohta – vi alakohta – taulukko

<i>Komission teksti</i>	
”Meriliikenne	Asetuksen (EU) 2015/757 soveltamisalaan kuuluvat kasvihuonekaasut”;
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 soveltamisalaan kuuluvien sellaisten alusten meriliikennetoiminta, jotka tekevät matkoja, joiden tarkoituksena on matkustajien tai rahdin kuljettaminen kaupallisissa tarkoituksissa	
<i>Tarkistus</i>	
”Meriliikenne	Asetuksen (EU) 2015/757 soveltamisalaan

	kuuluvat kasvihuonekaasut <sup>22</sup> ;
<p>Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 soveltamisalaan kuuluvien sellaisten alusten meriliikennetoiminta, jotka tekevät matkoja, joiden tarkoituksena on matkustajien tai rahdin kuljettaminen kaupallisissa tarkoituksissa</p> <p><b><i>Tähän toimintaan eivät sisälly:</i></b></p> <p><b><i>a) matkat, jotka tehdään julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen nojalla tai joihin sovelletaan julkisen palvelun velvoitteita, jotka on vahvistettu asetuksessa (ETY) N:o 3577/92;</i></b></p> <p><b><i>b) matkat, jotka tehdään perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa määritellyille syrjäisimmille alueille suuntautuvilla ja/tai niiltä lähtevillä reiteillä ja näiden alueiden sisällä;</i></b></p> <p><b><i>c) matkat, jotka tehdään saaren ja mantereen välisillä reiteillä sekä samaan saarialueeseen kuuluvien saarten välillä;</i></b></p> <p><b><i>d) sellaisen aluksen liikennöimät matkat, jonka vuosittaiset kokonaispäästöt ovat alle 10 000 tonnia vuodessa;</i></b></p> <p><b><i>e) humanitaariset matkat;</i></b></p> <p><b><i>f) etsintä- ja pelastusmatkat tai tavanomaisten matkojen osat aluksilla, joiden oli suoritettava etsintä- ja pelastustoimia;</i></b></p> <p><b><i>g) ylivoimainen este koko matkan tai sen osan osalta;</i></b></p>	

## Tarkistus 124

### Ehdotus direktiiviksi

#### Liite I – 1 kohta – a alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 1 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

”1. Tämä direktiivi ei koske laitoksia tai laitosten osia, joita käytetään uusien tuotteiden ja menetelmien tutkimiseen, kehittämiseen tai testaamiseen, ***eikä laitoksia, joissa 14 artiklan mukaisesti vahvistettujen kriteerien mukaisesta biomassan poltosta aiheutuvat päästöt muodostavat yli 95 prosenttia kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä.***

”1. Tämä direktiivi ei koske laitoksia tai laitosten osia, joita käytetään uusien tuotteiden ja menetelmien tutkimiseen, kehittämiseen tai testaamiseen.

## Tarkistus 125

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 2 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

Annexes III, III a, III b

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(2) Lisätään direktiiviin 2003/87/EY liitteet III, III a ja III b seuraavasti:**

**Poistetaan.**

[...]

**(Poistetaan koko 2 kohta ja vastaavat liitteet)**

## Tarkistus 126

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 3 kohta – c alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

Liite IV – C osa

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**c) Lisätään C osa seuraavasti:**

**Poistetaan.**

**”C OSA – Liitteessä III tarkoitettua toimintaa vastaavien päästöjen tarkkailu ja raportointi**

[...]

## Tarkistus 127

**Ehdotus direktiiviksi**

**Liite I – 4 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY  
Liite V – C osa

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(4) Lisätään direktiivin 2003/87/EY liitteeseen V C osa seuraavasti:**

**Poistetaan.**

**”C OSA – Liitteessä III tarkoitettua toimintaa vastaavien päästöjen todentaminen**

**[...]**

**ASIAN KÄSITTELY**  
**LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

<b>Otsikko</b>	Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun direktiivin 2003/87/EY, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 sekä asetuksen (EU) 2015/757 muuttaminen
<b>Viiteasiakirjat</b>	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 13.9.2021
<b>Lausunnon antanut valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 13.9.2021
<b>Valmistelija:</b> Nimitetty (pvä)	Andrey Novakov 29.10.2021
<b>Valiokuntakäsittely</b>	7.2.2022
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ  
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

<b>30</b>	<b>+</b>
<b>ECR</b>	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>ID</b>	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
<b>PPE</b>	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
<b>Renew</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
<b>S&amp;D</b>	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz

<b>8</b>	<b>-</b>
<b>ECR</b>	Peter Lundgre
<b>S&amp;D</b>	Vera Tax
<b>The Left</b>	Leila Chaïbi, Clare Daly
<b>Verts/ALE</b>	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenber, Pär Holmgren, Tilly Metz

<b>10</b>	<b>0</b>
<b>NI</b>	Mario Furore
<b>Renew</b>	Jan-Christoph Oetjen
<b>S&amp;D</b>	Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov
<b>The Left</b>	Elena Kountoura

Merkkien selitykset:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjä

