

11.9.2020

A9-0144/ 001-060

TARKISTUKSET 001-060

esittäjä(t): Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Mietintö

Jutta Paulus

A9-0144/2020

Alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuinen tiedonkeruujärjestelmä

Ehdotus asetukseksi (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan -1 kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(-1) Ilmastonmuutoksen aiheuttama ennennäkemätön uhka edellyttää kunnianhimoisempia tavoitteita ja tehokkaampia ilmastotoimia sekä unionin että kansainvälisellä tasolla. Unioni on sitoutunut tehostamaan toimia ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja Pariisin sopimuksen¹ a panemiseksi täytäntöön viimeisten käytettävissä olevien tieteellisten tietojen mukaisesti. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) vuoden 2018 erityisraportissa ”Global Warming of 1.5°C” vahvistetaan, että on ratkaisevan tärkeää saada aikaan huomattavia päästövähennyksiä kaikilla aloilla, jotta maapallon lämpötilan nousu voidaan rajoittaa alle 1,5 celsiusasteen. IPCC:n vuoden 2019 erityisraportissa

”The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate” todetaan lisäksi, että ilmastomekanismit riippuvat valtamerien ja merten ekosysteemien terveydestä ja että niihin ekosysteemeihin vaikuttavat tällä hetkellä maailmanlaajuinen lämpeneminen, saastuminen, merten biologisen monimuotoisuuden liiallinen hyväksikäyttö, happamoituminen, happivaje ja rannikoiden eroosio. IPCC muistuttaa, että valtameret ovat osa ratkaisua ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämiseksi ja niihin sopeutumiseksi, ja korostaa tarvetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja ekosysteemien saastumista sekä lisätä luonnollisia hiilinieluja.

^{1 a} Pariisin sopimus (EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4).

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

(1) Meriliikenteellä on *maailmanlaajuisia* vaikutuksia *ilmastoon*, koska se aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä. Vuonna 2015 sen osuus kaikista EU:n liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä oli 13 prosenttia¹⁵. Kansainvälinen merenkulku on ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly unionin sitoumukseen kasvihuonekaasujen vähentämisestä.

Tarkistus

(1) Meriliikenteellä on vaikutuksia *ilmastonmuutokseen, merten biologiseen monimuotoisuuteen, ilmanlaatuun ja kansanterveyteen*, koska se aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä *ja muita päästöjä, kuten metaanin, typen oksidien, rikin oksidien, hiukkasten ja mustan hiilen päästöjä*. Vuonna 2015 sen osuus kaikista EU:n liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä oli 13 prosenttia¹⁵. *Kansainvälisen meriliikenteen päästöjen odotetaan kasvavan 50–250 prosenttia vuoteen 2050 mennessä^{15 a}. Jos lisätoimia ei toteuteta, Euroopan talousalueeseen liittyvien meriliikenteen päästöjen odotetaan kasvavan 86 prosentilla vuoden 1990*

tasosta vuoteen 2050 mennessä huolimatta siitä, että Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on hyväksynyt alusten vähimmäistehokkuusnormit. Kansainvälinen merenkulku on ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly unionin sitoumukseen kasvihuonekaasujen vähentämisestä. IMO hyväksyi 13 päivänä huhtikuuta 2018 alustavan strategiansa alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Strategian täytäntöönpanemiseksi tarvitaan kiireellisesti toimenpiteitä sekä maailmanlaajuisesti että unionin tasolla, jotta voidaan varmistaa välittömien toimien toteuttaminen meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi, Pariisin sopimuksen täytäntöönpanon edistämiseksi ja unionin laajuisen ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi heikentämättä muiden alojen ilmastotoimia.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15 a} https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava *kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen sen sitoumuksen mukaisesti, jonka lainsäädäntövallan käyttäjät ovat tehneet Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa*

Tarkistus

(2) Kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava *yhteisiin toimiin kasvihuonekaasujen nollanettopäästöjen saavuttamiseksi mahdollisimman pian ja viimeistään vuonna 2050 Pariisin sopimuksen mukaisten unionin*

(EU) 2018/842¹⁶ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/410¹⁷.

sitoumusten ja Eurooppa-neuvoston 12 päivänä joulukuuta 2019 ilmastonmuutoksesta antamien päätelmien mukaisesti.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasujen 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).

¹⁷ 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).

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Euroopan parlamentin **helmikuussa 2014** antamassa päätöslauselmassa **vuoteen 2030 ulottuvista ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista kehotetaan** komissiota ja jäsenvaltioita **asettamaan unionille sitova** vuoteen 2030 **ulottuva tavoite** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä **vähintään 40 prosenttia** vuoden 1990 tasosta. Euroopan parlamentti totesi myös, että kaikkien talouden alojen **olisi** osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen,

Tarkistus

(3) Euroopan parlamentin **14 päivänä maaliskuuta 2019** antamassa päätöslauselmassa **ilmastonmuutoksesta kannatettiin suurella enemmistöllä ilmastoneutraaliuden tavoitteen saavuttamista mahdollisimman pian ja viimeistään vuonna 2050. Euroopan parlamentti on myös toistuvasti kehottanut** komissiota ja jäsenvaltioita **lisäämään unionin sitovaa** vuoteen 2030 **ulottuvaa tavoitetta** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä **55 prosenttiin** vuoden 1990 tasosta.

jos unioni aikoo hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista.

Euroopan parlamentti totesi myös, että kaikkien talouden alojen, **myös kansainvälisen ilmailu- ja meriliikennealan, on** osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, jos unioni aikoo **saavuttaa ilmastotavoitteensa ja** hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista. **Nopeat toimet meriliikennealan hiilestä irtautumiseksi ovat sitäkin tärkeämpiä, kun otetaan huomioon, että parlamentti julisti 28 päivänä marraskuuta 2019 ilmasto- ja ympäristöhätätilan.**

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(3 a) Vuonna 2019 Madridissa Espanjassa järjestettävästä YK:n ilmastokokouksesta (COP 25) 28 päivänä marraskuuta 2019 antamassaan päätöslauselmassa Euroopan parlamentti korosti myös tarvetta EU:n lisätoimiin meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöihin puuttumiseksi, koska IMO:n edistyminen asiassa on ollut hidasta ja riittämätöntä. Euroopan parlamentti kannatti erityisesti meriliikennealan sisällyttämistä unionin kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään (jäljempänä 'EU:n päästökauppajärjestelmä') ja alusten tehokkuusnormien käyttöön ottamista unionin tasolla. Markkinapohjaiset politiikkatoimet päästöjen vähentämiseksi eivät yksinään riitä unionin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen, ja niitä olisi täydennettävä sitovilla sääntelyä koskevilla päästövähennysvaatimuksilla,

jotka pannaan asianmukaisesti täytäntöön.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Eurooppa-neuvosto **hyväksyi** 24 päivänä **lokakuuta 2014** antamissaan päätelmissä **unionin sisäiseksi kasvihuonekaasupäästöjen sitovaksi vähennystavoitteeksi vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta** vuoteen 2030 mennessä. Eurooppa-neuvosto totesi myös, että **liikennealalla on tärkeää vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja riskejä, jotka liittyvät riippuvuuteen fossiilisista polttoaineista, ja pyysi komissiota tarkastelemaan edelleen välineitä ja toimenpiteitä osana kokonaisvaltaista ja teknologianeutraalia lähestymistapaa, jolla edistetään muun muassa päästöjen vähentämistä, uusiutuvan energian lähteiden käyttöä ja energiatehokkuutta liikenteen alalla.**

Tarkistus

(4) Eurooppa-neuvosto **vahvisti** 12 päivänä **joulukuuta 2019** antamissaan päätelmissä^{1 a} **tavoitteen saavuttaa ilmastoneutraali EU vuoteen 2050** mennessä. Eurooppa-neuvosto totesi myös, että **kaikkien asiaankuuluvien EU:n säädösten ja politiikkojen on oltava johdonmukaisia ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa, edistettävä sen saavuttamista ja tarjottava tasapuoliset toimintaedellytykset.**

1 a

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/fi/pdf>

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Meriliikenne on nykyään ainoa ala, johon ei nimenomaisesti sovelleta unionin päästövähennystavoitteita tai erityisiä toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi. Komissio ilmoitti Euroopan vihreän

kehityksen ohjelmasta 11 päivänä joulukuuta 2019 antamassaan tiedonannossa aikovansa toteuttaa lisätoimia meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöihin puuttumiseksi ja erityisesti aikeestaan laajentaa EU:n päästökauppajärjestelmän koskemaan meriliikennealaa, säännellä saastuttavimpien alusten pääsyä unionin satamiin ja velvoittaa laiturissa olevat alukset käyttämään maasähköä. Komissio vahvistaa 4 päivänä maaliskuuta 2020 antamassaan ehdotuksessa asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi ja asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki)^{1 a}, että ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä on ryhdyttävä lisätoimiin ja että kaikkien alojen on osallistuttava toimiin, koska nykyisillä toimilla kasvihuonekaasupäästöjen odotetaan vähenevän vain 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

1 a

https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_fi

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 b) Poistamalla markkinaesteitä meriliikennealalla muun muassa käyttämällä avointa ja luotettavaa tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää pyritään edistämään energiatehokkuusteknologioiden

käyttöönottoa ja vähentämään siten meriliikenteen päästöjä noin 2 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Jotta meriliikenneala voisi osallistua täysimääräisesti koko taloutta koskeviin pyrkimyksiin saavuttaa unionin ilmastoneutraaliustavoite sekä vuoden 2030 tavoitteet ja muut mahdolliset välitavoitteet, tarvitaan lisätoimia. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus on unionin ensisijainen väline meriliikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen ja ilman pilaantumisen tarkkailussa, raportoinnissa ja todentamisessa ja muodostaa perustan lisätoimille. Kyseisen asetuksen soveltamisalaa olisi sen vuoksi laajennettava, niin että siihen sisältyisi yhtiöitä sitovia vaatimuksia vähentää kasvihuonekaasupäästöjään liikennesuoritetta kohti, ja on myös tarpeen laajentaa EU:n päästökauppajärjestelmä koskemaan meriliikennealaa.

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus'²⁰. Sitä täydennettiin vuonna 2016 kahdella delegoidulla asetuksella²¹ ja kahdella täytäntöönpanoasetuksella²². EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen päämääränä on kerätä tietoa alusten päästöistä päätöksenteon tueksi ja luoda kannustimia

Tarkistus

(6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus'²⁰. Sitä täydennettiin vuonna 2016 kahdella delegoidulla asetuksella²¹ ja kahdella täytäntöönpanoasetuksella²². EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen päämääränä on kerätä tietoa alusten päästöistä päätöksenteon tueksi ja luoda kannustimia

päästövähennyksiin tarjoamalla tietoa alusten tehokkuudesta merkityksellisille markkinoille. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan yhtiöillä on vuodesta 2018 alkaen velvollisuus tarkkailla alustensa polttoainekulutusta, hiilidioksidipäästöjä ja energiatehokkuutta Euroopan talousalueen (ETA) satamiin ja niistä pois suuntautuvilla matkoilla, raportoida niistä ja todentaa ne joka vuosi. Tämä koskee myös ETA-satamissa aiheutuneita hiilidioksidipäästöjä. Ensimmäisten päästöselvitysten määräaika on 30 päivänä huhtikuuta 2019.

päästövähennyksiin tarjoamalla tietoa alusten tehokkuudesta merkityksellisille markkinoille. **EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen hyväksyminen oli ensimmäinen toimi monivaiheisessa lähestymistavassa, jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeviin sitoumuksiin ja myöhemmissä vaiheissa hinnoitella kyseiset päästöt aiheuttamisperiaatteen mukaisesti. Kun EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus hyväksyttiin, komissio sitoutui pohtimaan meriliikenteen päästöjä koskevien tulevien lainsäädäntöehdotusten yhteydessä, mitkä olisivat seuraavat toimet sen varmistamiseksi, että alan osuus unionin päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa olisi oikeudenmukainen, ja erityisesti mahdollisuutta laajentaa EU:n päästökauppajärjestelmä koskemaan meriliikennealaa.** EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan yhtiöillä on vuodesta 2018 alkaen velvollisuus tarkkailla alustensa polttoainekulutusta, hiilidioksidipäästöjä ja energiatehokkuutta Euroopan talousalueen (ETA) satamiin ja niistä pois suuntautuvilla matkoilla, raportoida niistä ja todentaa ne joka vuosi. Tämä **velvoite** koskee myös ETA-satamissa aiheutuneita hiilidioksidipäästöjä. Ensimmäisten päästöselvitysten määräaika **oli** 30 päivänä huhtikuuta 2019, ja **komissio julkisti ne 30 päivänä kesäkuuta 2019.**

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä

²⁰ 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).

²¹ Komission delegoitu asetus (EU) 2016/2072, annettu 22 päivänä syyskuuta 2016, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisista todentamistoiminnoista ja todentajien akkreditoinnista (EUVL L 320, 26.11.2016, s. 5); Komission delegoitu asetus (EU) 2016/2071, annettu 22 päivänä syyskuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta hiilidioksidipäästöjen tarkkailumenetelmien ja muiden merkittävien tietojen tarkkailua koskevien sääntöjen osalta EUVL L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1927, annettu 4 päivänä marraskuuta 2016, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisista tarkkailusuunnitelmien, päästöselvitysten ja vaatimustenmukaisuusasiakirjojen malleista (EUVL L 299, 5.11.2016, s. 1–21). Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1928, annettu 4 päivänä marraskuuta 2016, muiden alusluokkien kuin matkustaja-alusten, ro-ro-alusten ja konttialusten kuljettaman lastin määrittämisestä meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti (EUVL L 299, 5.11.2016, s. 22–25).

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi

direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

²¹ Komission delegoitu asetus (EU) 2016/2072, annettu 22 päivänä syyskuuta 2016, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisista todentamistoiminnoista ja todentajien akkreditoinnista (EUVL L 320, 26.11.2016, s. 5); Komission delegoitu asetus (EU) 2016/2071, annettu 22 päivänä syyskuuta 2016, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta hiilidioksidipäästöjen tarkkailumenetelmien ja muiden merkittävien tietojen tarkkailua koskevien sääntöjen osalta EUVL L 320, 26.11.2016, s. 1).

²² Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1927, annettu 4 päivänä marraskuuta 2016, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisista tarkkailusuunnitelmien, päästöselvitysten ja vaatimustenmukaisuusasiakirjojen malleista (EUVL L 299, 5.11.2016, s. 1–21). Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/1928, annettu 4 päivänä marraskuuta 2016, muiden alusluokkien kuin matkustaja-alusten, ro-ro-alusten ja konttialusten kuljettaman lastin määrittämisestä meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti (EUVL L 299, 5.11.2016, s. 22–25).

Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Merenkulusta aiheutuvien päästöjen vähentämistä ja niiden ilmaston lämpenemistä ja ilman pilaantumista aiheuttavien vaikutusten pienentämistä ei saisi toteuttaa tavalla, joka vahingoittaa merten biologista monimuotoisuutta, ja lisäksi olisi toteutettava toimenpiteitä niiden merten ja rannikoiden ekosysteemien ennallistamiseksi, jotka kärsivät merenkulkualan vaikutuksista, joita ovat meriin päästetyt aineet, mukaan lukien painolastivesi, hiilivedyt, raskasmetallit ja kemikaalit, merellä kadonneet kontit ja yhteentörmäykset valaiden kanssa.

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 b) Meriliikennealalla aluksen omistaja ei aina ole sama henkilö tai yhteisö, joka liikennöi alusta kaupallisesti. Sen vuoksi kaikkien EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisesti vaadittujen tietojen keräämisen olisi kuuluttava aluksen kaupallisesta toiminnasta vastaavalle osapuolelle, kuten liikenteen harjoittajalle, aikarahtaajalle tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajalle.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 c) EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen nojalla kerätyt tiedot olisi käytettävä edistämään siirtymistä päästöttömiin aluksiin ottamalla käyttöön alusten energiatehokkuustodistus, jossa on luokitusasteikko, jotta mahdollistetaan alusten avoin vertailu erityisesti myyntiä tai vuokrausta varten sekä kannustetaan jäsenvaltioita edistämään parhaita käytäntöjä ja tukemaan tehokkaimpia aluksia.

Tarkistus 13

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 6 d kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(6 d) Komission olisi kehitettävä yhteistyössä alusten omistajien, muiden sidosryhmien ja riippumattomien asiantuntijoiden kanssa merenkulkualan EU-ympäristömerkki, jotta kuluttajille voidaan tiedottaa heidän ostamiinsa tuotteisiin liittyvän meriliikenteen ympäristövaikutuksista. Tällainen ympäristömerkki tukisi merenkulkualan ympäristö- ja energiasiirtymää tarjoamalla luotettavan ja avoimen tavan tiedottaa asiakkaille vapaaehtoisista aloitteista. Se kannustaisi kuluttajia ostamaan sellaisten aluksen omistajien kuljettamia tuotteita, jotka ovat vähentäneet ympäristövaikutustaan esimerkiksi kasvihuonekaasu- ja epäpuhtauspäästöjen, melusaasteen sekä jäte- ja vesihuollon osalta.

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 6 e kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 e) Neuvoston direktiivillä 92/106/ETY^{1 a} myötävaikutetaan liikenteen päästöjen vähenemiseen edistämällä siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin, esimerkiksi päästöttömiin jokikäytäviin. Tätä direktiiviä on tarkistettava, jotta voidaan tehostaa toimia multimodaalisen liikenteen edistämiseksi sekä tehokkuuden ja vähäpäästöisten vaihtoehtojen lisäämiseksi. Päästötön vesiliikenne on keskeisessä asemassa kehitettäessä kestäväää liikennemuotosiirtymää maanteiltä vesiväylille, ja sen vuoksi on tarpeen tukea investointeja sisävesisatamien tankkaus- ja latausinfrastruktuureihin.

^{1 a} Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntylaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 f kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 f) Maantieteellisen sijaintinsa ja taloudellisen toimintansa vuoksi unionin satamat ovat energiasiirtymän kannalta strategisia keskuksia. Satamat ovat (tuonnin, varastoinnin ja jakelun kautta tulevien) energiahyödykkeiden tärkeimpiä saapumispaikkoja, ja ne osallistuvat yhä enemmän uusiutuvan energian

tuotantolaitosten kehittämiseen ja laativat uusia energianhallinta- ja kiertotalousstrategioita. Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti unionin olisi siksi tuettava meriliikennealan hiilestä irtautumista strategisella lähestymistavalla tukeakseen unionin satamien roolia energiasiirtymän edistäjinä. Jäsenvaltioita olisi kannustettava edistämään päästöttömien satamien kehittämistä ja investoimaan tankkaus- ja latausinfrastruktuureihin. Se varmistaisi välittömät terveyshyödyt kaikille satama- ja rannikkoalueilla asuville kansalaisille ja rajoittaisi haitallisia vaikutuksia meri- ja rannikkoalueiden biologiseen monimuotoisuuteen tällaisilla laajoilla maa-alueilla, joista osa kuuluu Natura 2000 -verkostoon.

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(7) EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 22 artiklassa todetaan, että jos maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä päästään kansainvälisellä tasolla sopimukseen, komissio tarkastelee EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta uudelleen ja ehdottaa siihen tarvittaessa muutoksia varmistaakseen yhdenmukaisuuden kyseisen kansainvälisen sopimuksen kanssa.

Tarkistus

(7) EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 22 artiklassa todetaan, että jos maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä ***tai maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi*** päästään kansainvälisellä tasolla sopimukseen, komissio tarkastelee EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta uudelleen ja ehdottaa siihen tarvittaessa muutoksia varmistaakseen yhdenmukaisuuden kyseisen kansainvälisen sopimuksen kanssa. ***On tärkeää, että unioni voi mahdollisista maailmanlaajuisista toimenpiteistä riippumatta edelleen olla kunnianhimoinen ja osoittaa ilmastojohtajuutta pitämällä voimassa tai***

*ottamalla käyttöön tiukempia
toimenpiteitä unionissa.*

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(8) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen Pariisin sopimuksessa, joka hyväksyttiin joulukuussa 2015 pidetyssä ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC)²³ osapuolten 21. konferenssissa. Kansainvälisen merenkulun päästöjen rajoittamiseksi on ryhdytty toimiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta, ja näitä toimia olisi edistettävä. IMO hyväksyi²⁴ lokakuussa 2016 alusten polttoöljykulutusta koskevan tietojenkeruujärjestelmän, jäljempänä 'IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä'.

Tarkistus

(8) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen Pariisin sopimuksessa, joka hyväksyttiin joulukuussa 2015 pidetyssä ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC)²³ osapuolten 21. konferenssissa. Kansainvälisen merenkulun päästöjen rajoittamiseksi on ryhdytty toimiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta, ja näitä toimia olisi edistettävä. IMO hyväksyi²⁴ lokakuussa 2016 alusten polttoöljykulutusta koskevan tietojenkeruujärjestelmän, jäljempänä 'IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä'. ***IMO hyväksyi myös 13 päivänä huhtikuuta 2018 alustavan strategian alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi (jäljempänä 'IMOn alustava strategia') pyrkimyksensä saada kyseisten päästöjen lisääntyminen loppumaan mahdollisimman pian ja vähentää niitä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna sekä jatkaa toimia päästöjen poistamiseksi kokonaan. Samalla IMOn jäsenvaltiot ja liittännäisjäsenet, mukaan lukien kaikki unionin jäsenvaltiot, sitoutuivat vähentämään kansainvälisen merenkulkualan hiilidioksidipäästöjä liikennesuoritetta kohti keskimäärin vähintään 40 prosentilla vuoteen 2030***

*menessä ja jatkamaan toimia
70 prosentin vähennyksen
saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä.
Sen vuoksi on aiheellista sisällyttää IMO:n
alustavan strategian keskeiset osat
unionin oikeuteen ja jatkaa rakentavaa
yhteistyötä IMO:n jäsenvaltioiden kanssa
maailmanlaajuisen sopimuksen
aikaansaamiseksi
kasvihuonekaasupäästöjen
vähentämistoimenpiteistä. Yhtiöt olisi
velvoitettava vähentämään vuotuisia
hiilidioksidipäästöjä liikennesuoritetta
kohti lineaarisesti keskimäärin vähintään
40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä
kaikkien niiden vastuulla olevien alusten
osalta verrattuna tarkkailu-, raportointi-
ja todentamisasetuksen mukaisesti
raportoitujen samankokoisten ja -
tyyppisten alusten luokan
keskimääräiseen suoritukseen.
Kasvihuonekaasupäästöjen
vähentämistoimenpiteiden perustaso olisi
vahvistettava käyttämällä THETIS-MRV-
järjestelmästä ja IMO:n
tietojenkeruujärjestelmästä saatuja
tietoja, ja samalla olisi otettava täysin
huomioon päästövähennykset, joita
hiilestä irtautumiseksi ensimmäisinä
toimiin ryhtyneet yhtiöt ovat jo
toteuttaneet. Komission olisi annettava
delegoituja säädöksiä, joissa määritellään
perustason määrittämisestä koskevat
yksityiskohtaiset säännöt, kunkin
alusluokan vuotuinen vähennyskerroin,
liikapäästösakkojen laskentaa ja perintää
koskevat säännöt ja välineet sekä kaikki
muut säännöt, jotka ovat tarpeen tämän
velvoitteen noudattamiseksi ja
noudattamisen todentamiseksi.*

²³ Pariisin sopimus (EUVL L 282,
19.10.2016, s. 4–18).

²³ Pariisin sopimus (EUVL L 282,
19.10.2016, s. 4–18).

²⁴ IMO:n päätöslauselma MEPC.278(70), jolla muutetaan MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI.

²⁴ IMO:n päätöslauselma MEPC.278(70), jolla muutetaan MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI.

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Komissio arvioi EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 22 artiklan nojalla, miten nämä kaksi rinnakkaista järjestelmää voitaisiin yhdenmukaistaa, jotta voitaisiin vähentää alusten hallinnollista rasitetta ja samalla säilyttää mainitun asetuksen tavoitteet.

Tarkistus

(9) Komissio arvioi EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 22 artiklan nojalla, miten nämä kaksi rinnakkaista järjestelmää voitaisiin yhdenmukaistaa, jotta voitaisiin vähentää alusten, **erityisesti pk-yritysten omistuksessa olevien alusten**, hallinnollista rasitetta ja samalla säilyttää mainitun asetuksen tavoitteet.

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Vaikutustenarviointi osoitti, että näiden kahden järjestelmän osittaisella yhdenmukaistamisella voitaisiin osaltaan vähentää varustamoille aiheutuvaa hallinnollista **taakka** ja samalla säilyttää EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen keskeiset tavoitteet. Osittaisen yhdenmukaistamisen myötä ei kuitenkaan tulisi muuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen niitä vaatimuksia, jotka koskevat hallintokäytäntöä, **soveltamisalaa**, todentamista, läpinäkyvyyttä tai hiilidioksidiraportointia, koska se heikentäisi merkittävästi mainitun asetuksen tavoitteita sekä kykyä tarjota tietoja tulevaa poliittista päätöksentekoa varten ja kannustaa energiatehokkaiden

Tarkistus

(10) Vaikutustenarviointi osoitti, että näiden kahden järjestelmän osittaisella yhdenmukaistamisella voitaisiin osaltaan vähentää varustamoille aiheutuvaa hallinnollista **taakkaa** ja samalla säilyttää EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen keskeiset tavoitteet. Osittaisen yhdenmukaistamisen myötä ei kuitenkaan tulisi muuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen niitä vaatimuksia, jotka koskevat hallintokäytäntöä, todentamista, läpinäkyvyyttä tai hiilidioksidiraportointia, koska se heikentäisi merkittävästi mainitun asetuksen tavoitteita sekä kykyä tarjota tietoja tulevaa poliittista päätöksentekoa varten ja kannustaa energiatehokkaiden toimenpiteiden käyttöönottoon ja

toimenpiteiden käyttöönottoon ja vastaavien käyttäytymismallien omaksumiseen laivaliikenteen alalla. Siksi kaikki muutokset, joita EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus tehdään sen yhdenmukaistamiseksi IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän kanssa, olisi rajattava koskemaan määritelmiä, tarkkailuparametreja, tarkkailusuunnitelmia ja malleja.

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

(12) Vuosittain tarkkailtavia ja raportoitavia tietoja koskevat IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määräykset olisi otettava huomioon sen varmistamiseksi, että niistä alusten toiminnoista, jotka kuuluvat molempien järjestelmien alaisuuteen, kerätään tietoja yhdenmukaisesti. Tätä varten vaaditaan parametrin ”kantavuus” **raportoimista, kun taas** parametrin ”kuljetettu lasti” **raportoiminen on vapaaehtoista**. Parametri ”merellä vietetty aika” olisi korvattava IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määritelmällä ”matkan kesto tunneissa”. Lisäksi parametrin ”kuljetun matkan pituus” laskennan perustana tulisi käyttää IMO:n kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää²⁵, jotta voidaan vähentää hallinnollista rasitetta.

²⁵ IMO:n päätöslauselma MEPC.282 (70).

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

vastaavien käyttäytymismallien omaksumiseen laivaliikenteen alalla. Siksi kaikki muutokset, joita EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus tehdään sen yhdenmukaistamiseksi IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän kanssa, olisi rajattava koskemaan **aluksia, joihin kyseistä asetusta sovelletaan**, määritelmiä, tarkkailuparametreja, tarkkailusuunnitelmia ja malleja.

Tarkistus

(12) Vuosittain tarkkailtavia ja raportoitavia tietoja koskevat IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määräykset olisi otettava huomioon sen varmistamiseksi, että niistä alusten toiminnoista, jotka kuuluvat molempien järjestelmien alaisuuteen, kerätään tietoja yhdenmukaisesti. Tätä varten vaaditaan parametrin ”kantavuus” **sekä** parametrin ”kuljetettu lasti” **raportoimista**. Parametri ”merellä vietetty aika” olisi korvattava IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määritelmällä ”matkan kesto tunneissa”. Lisäksi parametrin ”kuljetun matkan pituus” laskennan perustana tulisi käyttää IMO:n kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää²⁵, jotta voidaan vähentää hallinnollista rasitetta.

²⁵ IMO:n päätöslauselma MEPC.282 (70).

Komission teksti

(13) Tarkkailusuunnitelmien sisältöä olisi virtaviivaistettava, jotta voidaan ottaa huomioon IMO:n kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä, lukuun ottamatta niitä suunnitelman osia, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen nojalla tarkkaillaan ja raportoidaan ainoastaan unioniin liittyviä tietoja. Siksi kaikkien ”matkakohtaisten” säännösten olisi edelleenkin oltava osa tarkkailusuunnitelmaa.

Tarkistus

(13) Tarkkailusuunnitelmien sisältöä olisi virtaviivaistettava, jotta voidaan ottaa huomioon IMO:n kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä, lukuun ottamatta niitä suunnitelman osia, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen nojalla tarkkaillaan ja raportoidaan ainoastaan unioniin liittyviä tietoja. Siksi kaikkien ”matkakohtaisten” säännösten olisi edelleenkin oltava osa tarkkailusuunnitelmaa. ***Komission olisi myös avustettava jäsenvaltioita jakamalla asiantuntemusta ja hyviä käytäntöjä sekä ottamalla käyttöön uusia teknologioita, jotta voidaan vähentää hallinnollisia esteitä ja saada tietoja tehokkaasti ja turvallisesti.***

Tarkistus 22

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(13 a) Komission EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta koskevan ehdotuksen yhteydessä vuonna 2013 tekemä vaikutustenarviointi osoitti EU:n päästökauppajärjestelmän tehokkuuden meriliikenteen päästöjen kohdalla, ja siinä yksilöitiin EU:n päästökauppajärjestelmä tai tavoiteperusteinen korvausrahoitus vaihtoehtoiksi, joilla voitaisiin varmistaa tarvittavien päästövähennysten saavuttaminen alalla. Jotta merenkulkuala voitaisiin sisällyttää unionin päästövähennystoimien piiriin, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/87/EY¹ a olisi muutettava, jotta se kattaisi meriliikenteen päästöt.

Komission olisi annettava delegoituja säädöksiä meriliikenteen päästöoikeuksien kokonaisu määrän vahvistamiseksi muiden alojen mukaisesti ja meriliikenteen päästöoikeuksien jakomenetelmän vahvistamiseksi täysimittaisella huutokaupalla. Komission olisi kyseisiä delegoituja säädöksiä valmistellessaan saatettava ajan tasalle vuonna 2013 tehty vaikutustenarviointi erityisesti siten, että siinä otetaan huomioon unionin koko taloutta koskeva vuoteen 2030 ulottuva kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määritelty ilmastoneutraaliustavoite sekä taloudelliset vaikutukset, myös tahattomien liikennemuotosiirtymien ja hiilivuodon mahdolliset riskit. Komission olisi julkistettava tämän arvioinnin tulokset. On tärkeää, että unioni ja sen jäsenvaltiot tukevat kansainvälisellä tasolla toteutettavia toimenpiteitä, joilla vähennetään meriliikenteen ilmastovaikutuksia. Komission olisi seurattava, miten IMO edistyy markkinapohjaisen toimenpiteen käyttöönotossa, ja, jos jokin maailmanlaajuinen markkinapohjainen toimenpide hyväksytään, sen olisi pohdittava, miten varmistetaan unionin toimenpiteiden ja maailmanlaajuisten toimenpiteiden yhdenmukaisuus siten, että säilytetään unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyys ja tehokkuus.

Tarkistus 23

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(13 b) Onnistunut siirtyminen päästöttömään merenkulkuun edellyttää yhtenäistä lähestymistapaa ja oikeanlaista suotuisaa toimintaympäristöä, joka kannustaa sekä aluksia että satamia koskevaan innovointiin. Tällaiseen suotuisaan toimintaympäristöön sisältyy julkisia ja yksityisiä investointeja tutkimukseen ja innovointiin, teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä alusten energiatehokkuuden parantamiseksi sekä uusiutuvista energialähteistä tuotettujen kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten vedyn ja ammoniakkin, ja päästöttömien käyttövoimateknologioiden käyttöönotto, mukaan lukien tarvittavat tankkaus- ja latausinfrastruktuurit satamissa. EU:n päästökauppajärjestelmässä meriliikenteen päästöoikeuksien huutokaupasta saatavilla tuloilla olisi perustettava valtamerirahasto, jolla parannetaan alusten energiatehokkuutta ja tuetaan investointeja meriliikenteen hiilestä irtautumisen helpottamiseksi myös lähimerenkulussa ja satamissa. Komission olisi myös kehitettävä toimenpiteitä, joilla säännellään saastuttavimpien alusten pääsyä unionin satamiin ja velvoitetaan laiturissa olevat fossiilisia polttoaineita käyttävät alukset käyttämään maasähköä tai vaihtoehtoisia päästöttömiä polttoaineita. Komission olisi myös arvioitava mahdollisuutta vaatia satamia ottamaan käyttöön päästöihin perustuvat seisontamaksut.

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(13 c) Onnistunut siirtyminen päästöttömiin ja ympäristöystävällisiin aluksiin edellyttää yhtenäistä lähestymistapaa, jolla edistetään alusten ympäristöystävällisyyttä parantavia innovatiivisia toimenpiteitä, jotka koskevat esimerkiksi runkorakennetta, uusia moottoreita ja kestäviä vaihtoehtoisia polttoaineita sekä tuulta käyttövoimana, ja operatiivisia toimenpiteitä, jotka voidaan toteuttaa lyhyellä aikavälillä polttoaineen kulutuksen ja sitä kautta päästöjen vähentämiseksi, kuten nopeuden vähentäminen tai parempi reittisuunnittelu. Nopeuden vähentämistä (slow steaming) testattiin laajamittaisesti vuosina 2006–2012 polttoaineiden hintojen noustua jyrkästi: nopeuden vähentäminen 10 prosentilla vähensi kulutusta noin 19 prosentilla^{1 a}, ja päästöt vähenivät vastaavasti. Markkinapohjaiset toimenpiteet, kuten EU:n päästökauppajärjestelmä, kannustavat vähentämään päästöjä ja investoimaan tutkimukseen ja innovointiin alusten energiatehokkuuden parantamiseksi sekä ottamaan käyttöön kestäviä vaihtoehtoisia polttoaineita ja käyttövoimateknologioita, mukaan lukien tarvittavat tankkaus- ja latausinfrastruktuurit satamissa ja sisävesisatamissa.

^{1 a} ”The impact of international shipping on European air quality and climate forcing”, Euroopan ympäristökeskus, tekninen raportti nro 4/2013.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 a) Jotta THETIS-MRV-rekisteriin ilmoitetut tiedot olisivat jatkossakin korkealaatuisia, Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA) olisi annettava tarvittavat valtuudet ja resurssit, jotta se voi tarkastaa päästöselvitykset, jotka todentaja on todennut tyydyttäväksi.

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 b) Komission olisi tarkasteltava uudelleen asetuksen (EU) 2015/757 toimivuutta ottaen huomioon kyseisen asetuksen ja IMO:n maailmanlaajuisen tietojenkeruujärjestelmän täytäntöönpanosta saadut kokemukset sekä muun asiaankuuluvan kehityksen, jolla pyritään vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 c) Meriliikenteestä aiheutuu myös ilman epäpuhtauksia, kuten rikin oksidien (SO_x), typen oksidien (NO_x), hiukkasten, otsonikerrosta heikentävien aineiden (ODS) ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) päästöjä^{1 a}. Ilman

epäpuhtaudet vaikuttavat haitallisesti sekä ympäristöön että ihmisten terveyteen, erityisesti rannikko- ja satama-alueilla asuviin tai työskenteleviin kansalaisiin. Komission olisi tarkastettava voimassa olevaa lainsäädäntöä uudelleen kesäkuuhun 2021 mennessä ja tehtävä konkreettisia ehdotuksia meriliikenteen päästöistä johtuvaa ilman pilaantumista koskevan ongelman ratkaisemiseksi. Komission olisi myös työskenneltävä rikkipäästöjen valvonta-alueiden ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueiden laajentamiseksi kaikilla Euroopan merillä, myös Välimerellä, ja puututtava lisäksi ongelmaan, joka koskee kaasunpesulaitteista tyhjennetyn pesuveden ja muiden aineiden, kuten painolastiveden, hiilivetyjen, raskasmetallien ja kemikaalien, laskemista avoimiin vesiin, ja ongelmaan, joka aiheutuu tällaisten aineiden vaikutuksesta merten biologiseen monimuotoisuuteen.

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) Asetuksen (EU) 2015/757 tavoitteena on se, että tarkkaillaan ETA:n satamissa käyvien alusten **hiilidioksidipäästöjä**, raportoidaan niistä ja todennetaan ne **ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tätä tavoitetta, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä olisi otettava huomioon. Tässä asetuksessa säädettyjen yhtenäisten vaatimusten

Tarkistus

(15) Asetuksen (EU) 2015/757 tavoitteena on se, että tarkkaillaan ETA:n satamissa käyvien alusten **kasvihuonekaasupäästöjä**, raportoidaan niistä ja todennetaan ne, **jotta voidaan vähentää alusten keskimääräistä hiili-intensiteettiä liikennesuoritetta kohti, myös vähentämällä merkittävästi laiturissa olevien alusten päästöjä, ja hinnoitella kyseiset päästöt meriliikennealan** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tätä tavoitetta, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi

pohjalta varmistetaan kerättyjen tietojen vertailukelpoisuus ja luotettavuus. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

saavuttaa paremmin unionin tasolla. IMO:n kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä olisi otettava huomioon. Tässä asetuksessa säädettyjen yhtenäisten vaatimusten pohjalta varmistetaan kerättyjen tietojen vertailukelpoisuus ja luotettavuus. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(15 a) Siirtyminen ilmastoneutraaliin merenkulkuun on vielä kesken, ja siihen liittyvät sääntelytoimet ovat olleet toistaiseksi riittämättömiä. Satamilla voi olla merkittävä rooli meriliikenteen hiilestä irtautumisessa. Unionin satamissa käyvien alusten liikenteenharjoittajat olisi velvoitettava varmistamaan maasähköön liittämisen kaltaisilla keinoilla, että niiden alukset eivät laiturissa ollessaan aiheuta kasvihuonekaasupäästöjä tai ilmaa pilaavia päästöjä. Tämä olisi erityisen tärkeää kaupunkialueiden läheisyydessä sijaitsevissa laitureissa, jotta voidaan vähentää ilman pilaantumisen vaikutuksia ihmisten terveyteen. Kun otetaan huomioon, että alusten vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja ilmaa pilaaviin päästöihin vaihtelevat, eniten saastuttavien alusten, myös suurten matkustaja-alusten, olisi ensin täytettävä tämä vaatimus.

Tarkistus 30

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 15 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(15 b) Alusten liikenteenharjoittajien olisi varmistettava, että ne käyttävät aluksia mahdollisimman energiatehokkaasti siten, että päästöt pysyvät mahdollisimman alhaisina. Laivanrakentajien olisi varmistettava, että ne asettavat päästöjen vähentämisen etusijalle uusia aluksia rakennettaessa.

Tarkistus 31

**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – otsikko (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

**Asetuksen (EU) N:o 2015/757
muuttaminen**

Tarkistus 32

**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – -1 kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

**Muutetaan asetusta (EU) 2015/757
seuraavasti:**

Tarkistus 33

**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – -1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
Johdanto-osan 23 kappale**

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

(-1 a) Korvataan johdanto-osan 23 kappale seuraavasti:

”(23) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja **todentamisjärjestelmä olisi laajennettava kattamaan myös muut kasvihuonekaasut, lyhytvaikutteiset** ilmastomuutosta **aiheuttavat yhdisteet ja ilman epäpuhtaudet, jos on olemassa** riittävän luotettavia tai kaupallisesti saatavilla **olevia mittauslaitteita, jotta ilmasto, ympäristöä ja ihmisten terveyttä voidaan suojella paremmin.**”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32015R0757>)

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – -1 b kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

1 artikla

1 artikla

Kohde

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

(-1 b) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa olevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien **kasvihuonekaasupäästöjen** ja muiden merkittävien tietojen täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista. **Jotta voidaan edistää unionin koko taloutta koskevaa asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määriteltyä**

ilmastoneutraaliustavoitetta, samalla kun otetaan huomioon 13 päivänä huhtikuuta 2018 hyväksytty alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeva IMOn alustava strategia, tässä asetuksessa asetetaan yhtiöille velvoitteita vähentää vuotuisia keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjään liikennesuoritetta kohti 12 a artiklan mukaisesti.”

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – -1 c kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

2 artikla – 1 kohta

Nykyinen teksti

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

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

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

Komission teksti

(-a) Lisätään alakohta seuraavasti:

Tarkistus

(-1 c) Korvataan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tätä asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan **vähintään** 5 000 bruttotonnin aluksiin niiden **kasvihuonekaasupäästöjen** osalta, jotka ovat vapautuneet alusten tekemillä matkoilla viimeisimmästä käyntisatamasta jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käyntisatamaan sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa käyntisatamissa olon aikana.”

Tarkistus

**”a a) ’kasvihuonekaasupäästöillä’
Euroopan parlamentin ja neuvoston
direktiivin 2003/87/EY* liitteessä II
lueteltuja aluksista vapautuvia
kasvihuonekaasuja;**

***Euroopan parlamentin ja neuvoston
direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä
lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen
päästöoikeuksien kaupan järjestelmän
toteuttamisesta unionissa ja neuvoston
direktiivin 96/61/EY muuttamisesta
(EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).”**

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – 1 kohta – 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

a a) Korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) ’käyntisatamalla’ satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan **huomattavan osan lastista** 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 38

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – a alakohta

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – 1 kohta – d alakohta

Komission teksti

”d) ’yhtiöllä’ aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnoista aluksen omistajalta ja **suostunut ottamaan hoidettavakseen kaikki Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 336/2006 asetetut velvoitteet ja vastuut;**”

Tarkistus

”d) ’yhtiöllä’ aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa, **aikarahtaaajaa** tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, joka on ottanut vastuun aluksen **kaupallisista toiminnoista** aluksen omistajalta ja **on vastuussa aluksen kuluttaman polttoaineen maksamisesta;**”

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – 1 kohta – i alakohta

Nykyinen teksti

i) ’muilla merkittävillä tiedoilla’ tietoja, jotka koskevat alusten polttoainekulutuksesta aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä, liikennesuoritetta ja energiatehokkuutta ja joiden avulla voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja arvioida alusten suoritusta;

Tarkistus

(a a) Korvataan i alakohta seuraavasti:

”i) ’muilla merkittävillä tiedoilla’ tietoja, jotka koskevat alusten polttoainekulutuksesta aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä, liikennesuoritetta, **maasähkön toimitusta aluksen laiturissa olon aikana** ja energiatehokkuutta ja joiden avulla voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja arvioida alusten suoritusta;”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:02015R0757-20161216&qid=1584951644602&from=EN>)

Tarkistus 40

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 a kohta (uusi)

Nykyinen teksti

1. Yhtiöiden on 8–12 artiklan mukaisesti tarkkailtava kunkin **aluksensa** asianomaisia muuttujia raportointikaudella ja raportoitava niistä. Niiden on suoritettava tarkkailu ja raportointi kaikissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa ja sellaisten matkojen osalta, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai lähtevät tällaisesta satamasta.

Tarkistus 41

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 b kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
5 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) Korvataan 4 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Yhtiöiden on 8–12 artiklan mukaisesti tarkkailtava kunkin **niiden kaupallisessa operatiivisessa määräysvallassa olevan aluksen** asianomaisia muuttujia raportointikaudella ja raportoitava niistä. Niiden on suoritettava tarkkailu ja raportointi kaikissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa ja sellaisten matkojen osalta, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai lähtevät tällaisesta satamasta.”

Tarkistus

(1 b) Lisätään 5 artiklaan kohta seuraavasti:

”2 a. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 23 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta täsmentämällä menetelmät, joilla määritellään metaanipäästöt.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten antamisen lisäksi komissio arvioi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa olevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien muiden

kasvihuonekaasupäästöjen kuin hiilidioksidi- ja metaanipäästöjen vaikutusta koko maailman ilmastoon ja antaa siitä kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kyseistä kertomusta täydennetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksella, jossa keskitytään kyseisten päästöjen käsittelemistä koskevaan ongelmaan.”

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 3 kohta – a alakohta

Asetus (EU) 2015/757

9 artikla – 1 kohta – f alakohta

Komission teksti

f) kuljetettu lasti vapaaehtoiselta pohjalta;”.

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 3 a kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

9 artikla – 2 kohta – a alakohta

Nykyinen teksti

a) *kaikki* aluksen raportointikaudella *tekemät matkat* joko *alkavat* jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai *päätyvät* tällaiseen satamaan; ja

Tarkistus

(3 a) Korvataan 9 artiklan 2 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) *vähintään 90 prosenttia* aluksen raportointikaudella *tekemistä matkoista* joko *alkaa* jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai *päätyy* tällaiseen satamaan; ja”

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

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

Komission teksti

Tarkistus

(a a) Lisätään alakohta seuraavasti:

”j a) kuljetettu lasti.”

Tarkistus 45

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 5 kohta – a alakohta

Asetus (EU) 2015/757

11 artikla – 2 kohta

Komission teksti

”2. Jos yhtiö vaihtuu, edellisen yhtiön on toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille niin lähellä vaihtumisen toteutumispäivää kuin käytännössä mahdollista, kuitenkin viimeistään **kolme kuukautta** sen jälkeen, selvitys, joka kattaa samat osat kuin päästöselvitys mutta rajoittuu kauteen, jonka aikana toiminnot toteutettiin sen vastuulla.”

Tarkistus

”2. Jos yhtiö vaihtuu, edellisen yhtiön on toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille **vaihtumisen toteutumispäivänä tai** niin lähellä vaihtumisen toteutumispäivää kuin käytännössä mahdollista, kuitenkin viimeistään **yksi kuukausi** sen jälkeen, selvitys, joka kattaa samat osat kuin päästöselvitys mutta rajoittuu kauteen, jonka aikana toiminnot toteutettiin sen vastuulla. **Uuden yhtiön on varmistettava, että jokainen sen vastuulla oleva alus täyttää tämän asetuksen vaatimukset vaihtumisen jälkeen jäljellä olevan raportointikauden ajan.**”

Tarkistus 46

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 5 kohta – b a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

11 artikla – 3 kohta – xi a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(b a) Lisätään 3 kohdan a alakohtaan alakohta seuraavasti:

”xi a) kuljetettu lasti;”

Tarkistus 47

Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

11 artikla – 3 kohta – xi b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(b b) Lisätään 3 kohdan a alakohtaan alakohta seuraavasti:

”xi b) aluksen koko;”

Tarkistus 48

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 5 a kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

II a luku (uusi) – 12 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(5 a) Lisätään luku seuraavasti:

”II a luku

PÄÄSTÖVÄHENNYS

12 a artikla

Päästöjen vähentäminen

1. Yhtiöiden on vähennettävä vuosittaisia hiilidioksidipäästöjä liikennesuoritetta kohti lineaarisesti vähintään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä kaikkien niiden vastuulla olevien alusten osalta verrattuna tämän asetuksen mukaisesti raportoitujen samankokoisten ja -tyyppisten alusten luokan keskimääräiseen suoritukseen.

2. Jos yhtiö jonakin vuonna jättää noudattamatta 1 kohdassa tarkoitettua vuosittaisia vähennystä, komissio määrää taloudellisen seuraamuksen, jonka on oltava tehokas, oikeasuhteinen, varoittava ja yhteensopiva EU:n päästökauppajärjestelmän kaltaisen

*markkinapohjaisen
päästökauppajärjestelmän kanssa.
Liikapäätösakon maksaminen ei vapauta
yhtiötä sen 1 kohdan mukaisesta
velvoitteesta vuoteen 2030 ulottuvan
kauden aikana. Yhtiöihin, jotka eivät ole
noudattaneet tässä artiklassa säädettyjä
päästörajoja, sovelletaan 20 artiklan 3 ja
4 kohdan säännöksiä.*

*3. Komissio antaa viimeistään ...
[6 kuukautta tämän asetuksen
voimaantulosta] 23 artiklan mukaisesti
delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään
tätä asetusta määrittelemällä 1 kohdassa
tarkoitettut alusluokat, määrittämällä
kunkin alusluokan osalta sovellettava
perustaso ja vuotuinen lineaarinen
vähennyskerroin käyttäen THETIS-MRV-
järjestelmän tietoja, mukaan lukien
pakollisena parametrinä ”kuljetettu lasti”,
ja IMO:n kansainvälistä
tietojenkeruujärjestelmää ja ottaen
samalla täysimääräisesti huomioon
päästövähennykset, jotka hiilestä
irtautumiseksi ensimmäisinä toimiin
ryhtyneet yhtiöt ovat jo toteuttaneet, jotta
saavutetaan 1 kohdassa tarkoitettu
päästövähennystavoite, ja täsmentämällä
säännöt ja välineet, joiden avulla
lasketaan ja peritään 2 kohdassa
tarkoitettu liikapäätösakko, ja kaikki
muut säännöt, jotka ovat tarpeen tämän
artiklan noudattamiseksi ja
noudattamisen todentamiseksi.*

*4. Komissio antaa 12 kuukauden
kuluessa siitä, kun IMO on hyväksynyt
toimenpiteet 13 päivänä huhtikuuta 2018
hyväksytyin alusten
kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä
koskevan alustavan strategian
panemiseksi täytäntöön, ja ennen
kyseisten toimenpiteiden voimaantuloa
Euroopan parlamentille ja neuvostolle
kertomuksen, jossa se tarkastelee IMO:n
päättämien toimenpiteiden*

kunnianhimoisuutta ja yleistä ympäristötavoitteiden tinkimättömyyttä, mukaan lukien niiden yleinen tavoite suhteessa Pariisin sopimuksen tavoitteisiin, unionin koko taloutta koskevaan vuoteen 2030 ulottuvaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteeseen ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määriteltyyn ilmastoneutraaliustavoitteeseen.

5. Komissio voi tarvittaessa täydentää 4 kohdassa tarkoitettua kertomusta esittämällä lainsäädäntöehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi siten, että ehdotus on yhdenmukainen unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden ja tehokkuuden säilyttämistä koskevan tavoitteen kanssa, erityisesti unionin koko taloutta koskevan vuoteen 2030 ulottuvan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteen ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määritellyn ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.”

Tarkistus 49

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 5 b kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
12 b artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(5 b) Lisätään artikla seuraavasti:

”12 b artikla

Laiturissa olevien alusten päästöt

Yhtiöiden on varmistettava, että vuoteen 2030 mennessä yksikään niiden vastuulla oleva alus ei päästä kasvihuonekaasupäästöjä laiturissa ollessaan.”

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 5 c kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

21 artikla – 1 kohta

Nykyinen teksti

1. Komissio julkaisee vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 11 artiklan mukaisesti tiedot *raportoiduista hiilidioksidipäästöistä* samoin kuin tämän artiklan 2 kohdassa säädetty tiedot.

Tarkistus 51

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 5 d kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

21 artikla – 2 kohta – a alakohta

Nykyinen teksti

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

Tarkistus 52

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 6 a kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

21 artikla – 2 kohta – k a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(5 c) Korvataan 21 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Komissio julkaisee vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 11 artiklan mukaisesti *raportoidut* tiedot samoin kuin tämän artiklan 2 kohdassa säädetty tiedot.”

Tarkistus

(5 d) Korvataan 21 artiklan 2 kohdan a alakohta seuraavasti:

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

Tarkistus

(6 a) Lisätään 21 artiklan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

”**k a) aluksen koko.**”

Tarkistus 53

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 6 b kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
21 artikla – 6 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 b) Lisätään 21 artiklaan kohta seuraavasti:

”6 a. Työohjelmansa 2020–2022 mukaisesti EMSA suorittaa 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimitettujen tietojen tilastollinen lisätodentaminen, jotta varmistetaan, että annetut tiedot ovat yhdenmukaisia.”

Tarkistus 54

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 6 c kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
21 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 c) Lisätään artikla seuraavasti:

”21 a artikla

Alusten ympäristötehokkuutta koskeva merkintä

1. Päästöjen vähentämiseen kannustamiseksi ja tietojen avoimuuden lisäämiseksi komissio perustaa alusten ympäristötehokkuutta koskevan kokonaisvaltaisen unionin merkintäjärjestelmän, jota sovelletaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin aluksiin.

2. Komissio antaa viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2021 23 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla alusten ympäristötehokkuutta koskevan

unionin merkintäjärjestelmän toimintaa koskevat yksityiskohtaiset säännökset sekä tekniset standardit, jotka muodostavat järjestelmän perustan.”

Tarkistus 55

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 6 d kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
22 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

(6 d) Kumotaan 22 artiklan 3 kohta.

Tarkistus 56

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 6 e kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
22 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 e) Lisätään artikla seuraavasti:

”22 a artikla

Uudelleentarkastelu

1. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 uudelleen tämän asetuksen toimivuutta ottaen huomioon sen täytäntöönpanosta saadut kokemukset sekä muun asiaankuuluvan kehityksen, jolla pyritään vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä täyttämään Pariisin sopimuksen mukaiset unionin sitoumukset. Osana uudelleentarkastelua komissio ehdottaa lisävaatimuksia aluksista peräisin olevien muiden kasvihuonekaasupäästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi sekä ilman epäpuhtauksien ja avoimiin vesiin laskettavien jätevesipäästöjen, myös kaasunpesulaitteista peräisin olevien jätevesipäästöjen, vähentämiseksi.

Uudelleentarkastelussa on myös tarkasteltava tämän asetuksen soveltamisalan laajentamista koskemaan aluksia, joiden vetoisuus on 400–5 000 bruttotonnia. Uudelleentarkastelua täydennetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksella tämän asetuksen muuttamiseksi.

2. Osana Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013** tulevaa uudelleentarkastelua komissio tekee myös ehdotuksen sitovien tavoitteiden asettamisesta jäsenvaltioille sen varmistamiseksi, että meri- ja sisävesisatamissa on tarjolla riittävästi maasähköä.*

** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).*

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).”*

Tarkistus 57

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 6 f kohta (uusi)
Asetus (EU) 2015/757
23 artikla – 2 kohta

2. Siirretään komissiolle 1 päivästä heinäkuuta 2015 viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

(6 f) Korvataan 23 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle 1 päivästä heinäkuuta 2015 viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa, **5 artiklan 2 a kohdassa, 12 a artiklan 3 kohdassa**, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32015R0757>)

Tarkistus 58

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 6 g kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

23 artikla – 3 kohta

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa.
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

(6 g) Korvataan 23 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa, **5 artiklan 2 a kohdassa, 12 a artiklan 3 kohdassa**, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa.
Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin

myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32015R0757>)

Tarkistus 59

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 6 h kohta

Asetus (EU) 2015/757

23 artikla – 5 kohta

Nykyinen teksti

5. Edellä 5 artiklan 2 kohdan, 15 artiklan 5 kohdan ja 16 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus

(6 h) Korvataan 23 artiklan 5 kohta seuraavasti:

”5. Edellä 5 artiklan 2 kohdan, **5 artiklan 2 a kohdan, 12 a artiklan 3 kohdan**, 15 artiklan 5 kohdan ja 16 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32015R0757>)

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi

1 a artikla (uusi)

Direktiivi 2003/87/EY

II a luku (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a artikla

Direktiivin 2003/87/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:

(1) Lisätään luku seuraavasti:

”II a LUKU

MERILIIKENNE

3 g a artikla

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan

1 päivästä tammikuuta 2022

päästöoikeuksien jakamiseen ja

myöntämiseen niiden

kasvihuonekaasupäästöjen osalta, jotka

ovat peräisin Euroopan parlamentin ja

*neuvoston asetuksen (EU) 2015/757**

soveltamisalaan kuuluvista jäsenvaltion

lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin

saapuvista, tällaisissa satamissa olevista

tai tällaisista satamista lähteivistä

aluksista. Jos yhtiö vaihtuu asetuksen

(EU) 2015/757 11 artiklan 2 kohdan

mukaisesti, uuden yhtiön on hankittava

kasvihuonekaasujen päästöoikeuksia

ainoastaan siltä kaudelta, jonka aikana

aluksen toiminta tapahtui sen vastuulla.

3 g b artikla

Meriliikenteen päästöoikeuksien

kokonaismäärä ja jakomenettely

1. Komission saattaa ajan tasalle vuonna 2013 tehdyn

vaikutustentarvioinnin, joka sisältyy

komission ehdotukseen Euroopan

*parlamentin ja neuvoston asetukseksi (EU) N:o 525/2013** ja antaa 23 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä direktiiviä vahvistamalla meriliikenteen päästöoikeuksien kokonaisuusmäärä muita aloja vastaavasti ja täysimittaiseen huutokauppaan perustuva meriliikenteen päästöoikeuksien jakomenettely sekä säätämällä hallinnoivaa jäsenvaltiota koskevista erityissäännöksistä. Delegoitujen säädösten on perustuttava parhaisiin saatavilla oleviin tietoihin ja eri vaihtoehtojen vaikutusten arviointiin, mukaan lukien vaikutukset päästöihin sekä taloudelliset vaikutukset.*

2. Jäljempänä olevaa 12 ja 16 artiklaa sovelletaan meriliikenteen päästöoikeuksiin samalla tavalla kuin muuhun toimintaan liittyviin päästöoikeuksiin.

3. Vähintään 50 prosenttia tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta päästöoikeuksien huutokaupasta saatavista tuloista käytetään 3 g c artiklan mukaisesti perustetun rahaston kautta.

4. Päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja, joita ei käytetä 3 g c artiklassa määritellyn rahaston kautta ja jotka jaetaan jäsenvaltioille, käytetään tämän direktiivin tavoitteiden mukaisesti erityisesti ilmastonmuutoksen torjumiseen unionissa ja kolmansissa maissa, ilmaston lämpenemisen vaikutusten kohteena olevien merten ekosysteemien suojeluun ja ennallistamiseen sekä oikeudenmukaisen siirtymän tukemiseen jäsenvaltioissa tukemalla työntekijöiden uudelleensijoittamista, uudelleenkoulutusta ja osaamisen kehittämistä, koulutusta, työnhakualoitteita ja aloittelevia yrityksiä työmarkkinaosapuolten kanssa käytävässä vuoropuhelussa. Kaikki

näiden tulojen käyttöä koskevat tiedot on julkistettava.

5. Komissio seuraa tämän luvun täytäntöönpanoa ja mahdollisia suuntauksia sellaisten yhtiöiden osalta, jotka pyrkivät välttämään tämän direktiivin vaatimusten noudattamista. Tarvittaessa komissio ehdottaa toimenpiteitä tällaisen välttelyn estämiseksi.

3 g c artikla

Valtamerirahasto

1. Perustetaan ajanjaksoksi 2022–2030 valtamerirahasto, jäljempänä 'rahasto', jolla parannetaan alusten energiatehokkuutta ja tuetaan investointeja innovatiivisiin teknologioihin ja infrastruktuureihin meriliikennealan hiilestä irtautumiseksi myös lähimerenkulussa ja satamissa sekä uusiutuvista energialähteistä tuotettujen kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten vedyn ja ammoniakkin, ja päästöttömien käyttövoimateknologioiden, tuulivoimateknologia mukaan lukien, käyttöönottoa. Rahaston tuloista 20 prosenttia on käytettävä ilmaston lämpenemisestä kärsivien merten ekosysteemien, kuten suojeltujen merialueiden, suojelun, ennallistamisen ja paremman hoidon tukemiseen ja monialaisen kestävänsinisen talouden, kuten uusiutuvan merienergian, edistämiseen. Kaikki rahastosta tukea saaneet investoinnit on julkistettava, ja niiden on oltava johdonmukaisia tämän direktiivin tavoitteiden kanssa.

2. Poiketen siitä, mitä tämän direktiivin 12 artiklassa säädetään, meriliikennealan yhtiöt voivat maksaa rahastoon vuotuisen jäsenmaksun asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti raportoitujen edeltävän kalenterivuoden kokonaispäästöjensä perusteella

vähentääkseen meriliikennealan yhtiöiden hallinnollista taakkaa, mukaan lukien pienet ja keskisuuret yritykset ja/tai yhtiöt, jotka eivät toimi usein tämän direktiivin soveltamisalalla. Rahasto palauttaa päästöoikeuksia kollektiivisesti niiden meriliikennealan yhtiöiden puolesta, jotka ovat rahaston jäseniä. Rahasto vahvistaa vuosittain viimeistään 28 päivänä helmikuuta päästötonnista maksettavan jäsenmaksun, joka on vähintään yhtä suuri kuin päästöoikeuksien korkein kirjattu ensi- tai jälkimarkkinajärjestelyhintaa edeltävänä vuonna.

3. Rahasto hankkii päästöoikeuksia tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen maksujen kokonaismäärää edeltävänä kalenterivuonna vastaavan määrän ja palauttaa ne tämän direktiivin 19 artiklan mukaisesti perustettuun rekisteriin vuosittain viimeistään 30 päivänä huhtikuuta mitätöintiä varten. Kaikki maksuja koskevat tiedot asetetaan julkisesti saataville.

4. Rahastoa hallinnoi keskitetty unionin elin, jonka hallintorakenteen on oltava samanlainen kuin tämän direktiivin 10 a artiklan 8 kohdassa säädetyn rahaston hallinnointi. Sen hallintorakenteen ja päätöksentekoprosessin on oltava avoimia ja osallistavia erityisesti prioriteettialojen, perusteiden ja avustusten myöntämismenettelyjen määrittelyssä. Asiaankuuluvilla sidosryhmillä on oltava asianmukainen neuvoa-antava rooli. Kaikki investointeja koskevat tiedot ja kaikki muut rahaston toimintaa koskevat merkitykselliset tiedot asetetaan julkisesti saataville.

5. Komissio neuvottelee kolmansien maiden kanssa siitä, miten myös ne voivat hyödyntää rahastoa.

6. Komissiolle siirretään valta antaa 23 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä direktiiviä tämän artiklan täytäntöönpanon osalta.

3 g d artikla

Ilmastonmuutoksen hillitsemistä koskevien toimenpiteiden täytäntöönpanoa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä koskeva komission kertomus ja uudelleentarkastelu

1. Komissio antaa 12 kuukauden kuluessa siitä, kun IMO on hyväksynyt meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevia maailmanlaajuisia markkinapohjaisia toimenpiteitä, ja ennen kyseisten toimenpiteiden voimaantuloa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa se tarkastelee kyseisten toimenpiteiden kunnianhimoisuutta ja yleistä ympäristötavoitteiden tinkimättömyyttä, mukaan lukien niiden yleinen tavoite suhteessa Pariisin sopimuksen tavoitteisiin, unionin koko taloutta koskevaan vuoteen 2030 ulottuvaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteeseen ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määriteltyyn ilmastoneutraaliustavoitteeseen. Kertomuksessa on erityisesti otettava huomioon näihin maailmanlaajuisiin toimenpiteisiin osallistumisen taso, niiden täytäntöönpanokelpoisuus, avoimuus, noudattamatta jättämisestä määrättävät seuraamukset, yleisön osallistumista koskevat prosessit, päästöhyvitysten käyttö, päästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen, rekisterit, vastuuvollisuus sekä biopolttoaineiden käyttöä koskevat säännöt.

2. Komissio täydentää tarvittaessa 1 kohdassa tarkoitettua kertomusta

esittämällä lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi siten, että ehdotus on yhdenmukainen unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden ja tehokkuuden säilyttämistä koskevan tavoitteen kanssa, erityisesti unionin koko taloutta koskevan vuoteen 2030 ulottuvan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteen ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määritellyn ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.

** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetetus (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).*

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetetus (EU) N:o 525/2013, annettu 21 päivänä toukokuuta 2013, järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja niistä raportoimiseksi sekä muista ilmastomuutosta koskevista tiedoista raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla sekä päätöksen N:o 280/2004/EY kumoamisesta (EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13).”*