



A9-0144/2020

29.7.2020

*****I**
MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Jutta Paulus

Menettelyjen symbolit

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

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

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

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

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

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

SISÄLTÖ

| | Sivu |
|--|-------------|
| LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI.5 | |
| PERUSTELUT | 52 |
| LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO | 55 |
| ASIAN KÄSITTELY ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA..... | 69 |
| LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA..... | 70 |

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi
(COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))**

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2019)0038),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan sekä 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0043/2019),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 15. toukokuuta 2019 antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön (A9-0144/2020),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ EUVL C 240, 16.7.2019, s. 41.

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 sopimuksen^{1 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 näihin 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 ilmastonutraaliustavoitteen 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 (EU) 2018/842¹⁶ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/410¹⁷.*

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

(2) Kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava *yhteisiin toimiin kasvihuonekaasujen nollanettopäästöjen saavuttamiseksi mahdollisimman pian ja viimeistään vuonna 2050 Pariisin sopimuksen mukaisten unionin sitoumusten ja Eurooppa-neuvoston 12 päivänä joulukuuta 2019 ilmastonmuutoksesta antamien päätelmien mukaisesti.*

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, jos unioni aikoo hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista.

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. 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 poliitikkojen on oltava johdonmukaisia ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa, edistettävä sen saavuttamista ja tarjottava tasapuoliset toimintaedellytykset.*

^{1 a}

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 ilmastonutraaliustavoite 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

Tarkistus

(6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät

(6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät

asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus²⁰'. 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.

asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus²⁰'. 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 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 koskee myös ETA-satamissa aiheutuneita hiilidioksidipäästöjä. Ensimmäisten päästöselvitysten määräaika oli 30 päivänä huhtikuuta 2019, ja komissio julkisti ne 30 päivänä kesäkuuta

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

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).

(EUVL L 299, 5.11.2016, s. 22–25).

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi 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 kestävää 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, tietynlaisia 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***

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') pyrkimyksenään 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 mennessä 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 veloitettava 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 määrittämistä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, kunkin alusluokan vuotuinen vähennyskerroin, liikapäästösakkojen laskentaa ja perintää koskevat säännöt ja välineet sekä kaikki muut säännöt, jotka ovat tarpeen tämän veloitteen noudattamiseksi ja noudattamisen todentamiseksi.

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.

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.

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

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

määritelmiä, tarkkailuparametrejä, tarkkailusuunnitelmia ja malleja.

määritelmiä, tarkkailuparametrejä, 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

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-

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).

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.

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 kokonaisuuden 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 veloitetaan 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 tyydyttäväiksi.

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 tarkasteltava 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. 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) 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 päästöt hinnoitella kyseiset päästöt meriliikennealan** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tätä tavoitetta, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi 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.

(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

käyviin 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 sijaitsevilla laitureilla, 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 aluksia käytetään mahdollisimman energiatehokkaasti siten, että päästöt pysyvät mahdollisimman alhaisina. Laivanrakentajien olisi varmistettava, että päästöjen vähentäminen asetetaan etusijalle uusien 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 asetUS (EU) 2015/757
seuraavasti:***

Tarkistus 33

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

Nykyinen teksti

Tarkistus

(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 ilmastoa, 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

Nykyinen teksti

Tarkistus

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 hyväksyty alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeva IMOn alustava strategia, tässä asetuksessa asetetaan yhtiöille velvoitteita vähentää vuosittaisia 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

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.

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

Tarkistus

(-a) Lisätään alakohta seuraavasti:

”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

Tarkistus

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

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

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;

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

Tarkistus

(a a) Korvataan i alakohta seuraavasti:

”i) ’muilla merkittävillä tiedoilla’ tietoja, jotka koskevat alusten polttoainekulutuksesta aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä, liikennesuoritetta, **maasähkön toimitusta aluksen laiturissa**

voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja arvioida alusten suoritusta;

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)

Asetus (EU) 2015/757

4 artikla – 1 kohta

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.”

(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

Tarkistus

f) kuljetettu lasti vapaaehtoiselta pohjalta;”.

Poistetaan.

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 3 a kohta (uusi)

Asetus (EU) 757/2015

9 artikla – 2 kohta – a alakohta

Nykyinen teksti

Tarkistus

a) *kaikki* aluksen raportointikaudella *tekemät matkat* joko *alkavat* jäsenvaltion

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

”a) *vähintään 90 prosenttia* aluksen raportointikaudella *tekemistä matkoista*

lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai **päättyvät** tällaiseen satamaan; ja

joko **alkaa** jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai **päättyy** 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

Tarkistus

”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.”

”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
vuotuisia 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 vuotuista vähennystä, komissio määrää taloudellisen seuraamuksen, jonka on oltava tehokas, oikeasuhteinen, varoittava ja yhteensopiva EU:n päästökauppajärjestelmän kaltaisen markkinapohjaisen päästökauppajärjestelmän kanssa. Liikapäästösakon 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 liikapäästösakko, 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 hyväksytyn 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] määritettyyn 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

(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 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

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

”a) aluksen tunnistetiedot (nimi, **yhtiö**, 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

(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 asetukset (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 3 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 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

(6 g) Korvataan 23 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa, **5 artiklan 3 kohdassa, 12 a artiklan 3 kohdassa**, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua 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

mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

myöhempanä, 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 3 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)

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 lähtevistä 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 vaikutustenarvioinnin, 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 kokonaismäärä 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 jälkimarkkinajärjestelyhintä edeltävänä vuonna.

3. Rahasto hankkii päästöoikeuksia tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen maksujen kokonaisuutena 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 keskitetysti 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 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).*

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).”*

PERUSTELUT

Taustaa

Siitä lähtien kun Eunice Foote vuonna 1856 totesi hiilidioksidin kasvihuonevaikutuksen ja etenkin sen jälkeen kun Svante Arrhenius vuonna 1896 kvantifioi sen, on tiedetty, että maapallon pintalämpötila riippuu ilmakehän hiilidioksidipitoisuudesta.

Lukuisten tieteellisten raporttien ja lausuntojen jälkeen Kioton pöytäkirjassa vuonna 1997 tunnustettiin, että ilmaston lämpeneminen johtui ihmisen toiminnasta, ja vaadittiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Valitettavasti tähän mennessä ilmastonmuutoksen torjumiseksi toteutetuilla toimilla ei ole ollut vaikutusta, sillä vuotuiset päästöt ovat lähes kaksinkertaistuneet vuodesta 1997. Viime vuosikymmenen oli kaikkien aikojen lämpimin, ja vuosi 2019 oli kaikkien aikojen kuumin vuosi Euroopassa¹. Myöskään valtameret eivät ole koskaan olleet niin lämpimiä kuin vuonna 2019². Tämä osoittaa, miksi tarvitaan kunnianhimoista EU:n ilmastolainsäädäntöä.

Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) tuoreimman raportin mukaan on 66 prosentin mahdollisuus sille, että lämpötilan nousu jää alle 1,5 celsiusasteen, jos tulevat hiilidioksidipäästöt rajoitetaan 420 miljardiin hiilidioksidiekvivalenttitonniin, mikä vastaa 10:tä vuotta nykyisiä päästöjä. Vastaavasti on 50 prosentin mahdollisuus sille, että lämpötilan nousu jää alle 1,5 celsiusasteen, jos hiilidioksidipäästöt rajoitetaan 580 miljardiin hiilidioksidiekvivalenttitonniin, mikä vastaa 14:ää vuotta nykyisiä päästöjä. Yksistään meriliikennealan päästöt ovat vuodessa 940 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia, ja sen osuus maailman kasvihuonekaasupäästöistä on noin 2,5 prosenttia. Unionin tasolla (ETA-satamissa käyvät alukset) meriliikenteen hiilidioksidipäästöt lisääntyivät 48 prosentilla vuosina 1990–2008, ja niiden odotetaan olevan jopa 86 prosenttia vuoden 1990 tason yläpuolella vuoteen 2050 mennessä. Merenkulkuala ei ole osallistunut millään tavoin pyrkimykseen saavuttaa hiilineutraalius viimeistään vuoteen 2050 mennessä. Onkin käsittämätöntä, miksi merenkulku on ainoa liikennemuoto, jota mitkään EU:n päästövähennystoimet eivät nimenomaisesti koske.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)

Tällä hetkellä aluksen liikenteenharjoittajilla on velvollisuus raportoida EU:lle (tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus³) ja IMO:lle (kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä, DCS⁴). Esittelijä on samaa mieltä siitä, että on tärkeää yhdenmukaistaa EU:n ja IMO:n raportointivelvollisuudet. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että EU:n normeja olisi alennettava. Päinvastoin: tarvitaan maailmanlaajuisesti tiukempia normeja. Toisin kuin EU tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksellaan IMO ei kerää tietoja kuljetetusta lastista vaan ainoastaan kantavuudesta. Tämän vuoksi on hyvin vaikeaa, ellei jopa mahdotonta, laskea kuljetettujen

¹ Euroopan komissio, *Climate bulletin*, Copernicus <https://climate.copernicus.eu/climate-bulletins>

² *Advances in Atmospheric Sciences*

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2015/757, annettu 29. huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

⁴ Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) otti käyttöön kansainväliselle merenkululle pakollisen polttoöljykulutusta koskevan tietojenkeruujärjestelmän (DCS), jonka mukaan vetoisuudeltaan vähintään 5 000 bruttotonnin alusten on vuodesta 2019 kerättävä tietoja ja raportoitava niistä IMO:n tietokantaan.

tavaroiden hiilijalanjälki. IMO on jo yli 20 vuoden ajan luvannut puuttua merenkulun päästöihin, ja se hyväksyi tietojenkeruujärjestelmänsä vasta sen jälkeen, kun EU pani tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen täytäntöön. Todellista edistystä ei ole tapahtunut, minkä vuoksi EU:n toimet ovat välttämättömiä, jotta voidaan saavuttaa Pariisin sopimuksen tavoite rajata lämpötilan nousu 1,5 celsiusasteeseen esiteolliseen aikakauteen verrattuna⁵.

Euroopan unioni

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun asetuksen (EU) 2015/757 (tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus) mukaan Euroopan talousalueen satamiin saapuvia tai niistä lähteviä suuria aluksia (vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnia) on jo 1. tammikuuta 2018 alkaen koskenut velvollisuus tarkkailla hiilidioksidipäästöjään, polttoaineenkulutustaan ja muita parametreja, kuten kuljetun matkan pituutta, merellä vietettyä aikaa jne., ja raportoida niistä. Ensimmäiset käytettävissä olevat tiedot⁶ osoittavat, että tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen soveltamisalaan kuuluvien 10 800 laivan hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2018 yli 130 miljoonaa tonnia, joka on enemmän kuin Belgian vuotuiset hiilidioksidipäästöt!

Komissio on nyt julkaissut ehdotuksen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen tarkistamiseksi. Ehdotuksessa keskitytään kuitenkin edelleen vain tarkkailuun ja tietojen raportointiin, minkä vuoksi esittelijä katsoo velvollisuudekseen laatia kunnianhimoisempi mietintö. Emme voi hukata enää yhtään aikaa ilmastonmuutoksen torjunnassa, vaan meidän on toimittava nyt. Myös Euroopan parlamentti korosti toiminnan kiireellisyyttä julistaessaan vuoden 2019 lopulla ilmastohätätilan. Parlamentti nimenomaisesti kehotti komissiota varmistamaan, että kaikki asiaan liittyvät lainsäädäntöehdotukset vastaavat täysin tavoitetta rajoittaa maapallon lämpeneminen alle 1,5 celsiusasteen.

Esittelijän painopisteet

EU:n tietojenkeruujärjestelmä on hyvä. Sen suurin etu IMO:n tietojenkeruujärjestelmään verrattuna on vastuun antaminen aluksen liikenteenharjoittajalle lippuvaltion sijasta: kun alus käy ETA-satamassa, sen on raportoitava päästöistään. Nyt on kuitenkin aika myös hyödyntää näitä kerättyjä tietoja. On tärkeää, että päästöistä on luotettavia tietoja. Tiedot eivät kuitenkaan sinällään vähennä kasvihuonekaasupäästöjä. Myös Euroopan komissio on vahvistanut tämän vaikutustenarvioinnissaan. Tämän mietinnön päätavoitteena on siis vähentää mahdollisimman paljon yhtiöiden ja viranomaisten hallinnollista taakkaa ja ennen kaikkea vähentää merenkulun päästöjä Euroopan talousalueella.

PÄÄSTÖKAUPPAJÄRJESTELMÄ

Euroopan parlamentin on kannettava vastuunsa ja toteutettava se, mitä komission puheenjohtaja Ursula von der Leyen jo ehdotti: meriliikenteen sisällyttäminen Euroopan unionin päästökauppajärjestelmään. Tämä olisi myös seuraavaksi viideksi vuodeksi määritettyjen komission poliittisten suuntaviivojen mukaista. Esittelijä suhtautuu erittäin myönteisesti komission vihreän kehityksen ohjelmassa antamaan sitoumukseen laajentaa EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaa merenkulkuun.

Merenkulkualan sääntelyä on jo yritetty useaan otteeseen viime vuosina siinä kuitenkin onnistumatta. Nyt meillä on oiva tilaisuus sisällyttää merenkulku päästökauppajärjestelmään.

⁵ YK:n yleiskokous, *Pariisin yleissopimus*, 4. marraskuuta 2016, 2 artiklan 1 kohdan a alakohta.

⁶ https://ec.europa.eu/clima/news/commission-publishes-information-co2-emissions-maritime-transport_en

Se ei vääristä kilpailua, sillä kaikkia lippuvaltioita ja kaikkia yrityksiä kohdellaan samalla tavalla. Asetuksen soveltamisalaan kuuluvat kaikki unionin sisäiset matkat sekä kaikki sellaiset matkat, jotka saapuvat viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan tai lähtevät unionin satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan⁷.

Meriliikenteen hiilestä irtautumisen rahasto

Esittelijä toivoo, että perustettaisiin meriliikenteen hiilestä irtautumisen rahasto, jolla edistetään tutkimus- ja kehittämistyötä alusten energiatehokkuuden parantamiseksi ja tuetaan investointeja innovatiivisiin teknologioihin ja infrastruktuuriin meriliikenteen hiilipäästöjen vähentämiseksi myös lähimerenkulussa ja satamissa sekä kestävien polttoaineiden käyttöönottoa. Rahasto perustetaan ajanjaksoksi 2021–2030, ja sitä rahoitetaan päästökauppajärjestelmästä saatavilla tuloilla. Esittelijä pitää rahaston perustamista keskeisenä tärkeänä, jotta päästövähennysten lisäksi saadaan aikaan todellisia vaikutuksia myös pyrkimyksissä päästöttömään teknologiaan.

Energiatehokkuus

Esittelijä panee merkille IMOn asettaman tavoitteen vähentää hiilidioksidipäästöjä liikennesuoritetta kohti vähintään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. EU:n on näytettävä esimerkkiä saattamalla tämä kipeästi kaivattu tavoite osaksi EU:n lainsäädäntöä ja varmistamalla näin, että kaikki unionin satamissa käyvät alukset tekevät oman osuutensa IMOn alustavan strategian panemiseksi täytäntöön. Samalla on kuitenkin jätettävä yhtiöille riittävästi joustonvaraa päättää operatiivisista tai teknisistä toimenpiteistä, joita ne haluavat toteuttaa.

Päästöttömät satamat

Esittelijä katsoo, että maasähkössä ja päästöttömissä satamissa on valtava potentiaali. Jos laiturissa olevia aluksia vaadittaisiin sammuttamaan moottorinsa ja liittymään maasähköverkkoon tai käyttämään muita vaikutuksiltaan vastaavia energialähteitä, tästä koituisi välittömiä terveyshyötyjä satamien lähistöllä asuville ihmisille. Niinpä esittelijä kehottaa komissiota kehittämään toimenpiteitä tätä tarkoitusta varten ja asettamaan jäsenvaltioille maasähkön käyttöä koskevia tavoitteita.

Kuljetettu lasti ja tietojen avoimuus

Esittelijä on tyytyväinen siihen, että komissio on sisällyttänyt tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta koskevaan ehdotukseen avoimuuteen liittyviä elementtejä. Esittelijä katsoo kuitenkin, että toisin kuin komission ehdotuksessa esitetään, parametrin ”kuljetettu lasti” raportoinnin olisi pysyttävä pakollisena. Tämä on tärkeää, jotta voidaan tosiasiallisesti tarkistaa matkan tehokkuus ja laskea kuljetettujen tavaroiden hiilijalanjälki. Tällä taataan oikeudenmukaisuus ja yhtäläiset toimintaedellytykset kaikille sidosryhmille.

Soveltamisalan laajentaminen kaikkiin kasvihuonekaasuihin

Esittelijä haluaisi, että soveltamisala laajennettaisiin koskemaan kaikkia kasvihuonekaasuja eikä pelkästään hiilidioksidia. Etenkin metaanipäästöillä on valtava vaikutus ilmastonmuutokseen, sillä metaanin vaikutus kasvihuonekaasuna on 87-kertainen verrattuna hiilidioksidin 20 vuoden ajanjaksolla, ja tämän vuoksi tarvitaan tiukempaa sääntelyä.

⁷ Ks. nykyisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen johdanto-osan 14 kappale.

29.5.2020

LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi

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

Valmistelija: Magdalena Adamowicz

LYHYET PERUSTELUT

Tämän komission ehdotuksen tavoitteena on muuttaa meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annettua EU:n asetusta (EU) 2015/757, jotta Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) perustama alusten polttoöljyn kulutusta koskeva uusi maailmanlaajuinen tiedonkeruujärjestelmä voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon. Ehdotetut muutokset ovat teknisiä mukautuksia määritelmiin ja tarkkailuparametreihin, -suunnitelmiin ja -malleihin.

Valmistelija suhtautuu myönteisesti siihen, että komissio pyrkii tällä ehdotuksella yksinkertaistamaan ja vähentämään meriliikenneyhtiöiden ja -hallintojen hallinnollisia menettelyjä säilyttäen samalla tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevan EU:n asetuksen (EU) N:o 2015/757 tavoitteet.

Valmistelija ehdottaa, että komissio tarkastelee uudelleen asetuksen (EU) 2015/757 toimintaa ottaen huomioon lisäkokemukset, joita on saatu tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja alusten polttoöljyn kulutusta koskevien tietojen keruuta koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) perustaman maailmanlaajuisen järjestelmän täytäntöönpanosta, jotta voidaan varmistaa näiden kahden järjestelmän parempi yhteensopivuus ja vähentää päällekkäisiä raportointivaatimuksia.

TARKISTUKSET

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

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) *Euroopan parlamentin helmikuussa 2014 antamassa päätöslauselmassa vuoteen 2030 ulottuvista ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista kehoitetaan 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, jos unioni aikoo hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista.

Tarkistus

(3) *Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 15 päivänä tammikuuta 2020 annettussa Euroopan parlamentin päätöslauselmassa kehoitettiin nostamaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä vuoteen 2030 mennessä koskeva EU:n tavoite 55 prosenttiin vuoden 1990 tasosta ja korostettiin, että tarvitaan välittömiä ja kunnianhimoisia toimia ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi mahdollisimman pian ja viimeistään vuoteen 2050 mennessä.* Euroopan parlamentti totesi myös, että kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, jos unioni aikoo hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista.

Tarkistus 2

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

Tarkistus

(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.

energiatehokkuutta liikenteen alalla.
Eurooppa-neuvosto julkaisi 12 päivänä joulukuuta 2019 päätelmänsä, joissa se hyväksyi kunnianhimoisemman tavoitteen ilmastonutraalin EU:n saavuttamisesta vuoteen 2050 mennessä Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaisesti.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa meriliikenteen alan hiilidioksidipäästöjen menestykselliseksi vähentämiseksi. Tarvittavat hiilipäästövähennykset voitaisiin saavuttaa kannustamalla vaihtoehtoisten polttoaineiden, vaihtoehtoisten käyttövoimajärjestelmien ja alusten energiatehokkuutta parantavien ja lisäävien uusien toimenpiteiden käytön lisäämiseen. Sekä ympäristön että alusten omistajien ja satamien kannalta kestävimmän hyödyn saavuttamiseksi tulevissa lainsäädäntöehdotuksissa olisi otettava huomioon teknologianeutraaliuden periaatteen mukaisesti alalla jo toteutetut eri aloitteet ja jaetut parhaat käytännöt.

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

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

(6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja

toidentamisasetus²⁰. 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.***

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,

toidentamisasetus²⁰. 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 ***sekä edistää uusien teknologioiden käyttöönottoa***. 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. ***EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus hyväksyttiin ensimmäisenä vaiheena edettäessä meriliikenteen sisällyttämiseen unionin päästökauppajärjestelmään (ETS), jotta meriliikenneala osallistuu unionin vähennystavoitteiden saavuttamiseen oikeudenmukaisella osuudella. Tämän sisällyttämisprosessin olisi perustuttava vaikutustenarviointiin, jossa otetaan huomioon, että EU:n lipun alla liikennöivien alusten kansainvälinen kilpailukyky olisi taattava.***

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 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

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

(6 a) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 15 päivänä tammikuuta 2020 antamassaan päätöslauselmassa

parlamentti kehotti investoimaan meriliikenteen hiilestä irtautumista koskevaan tutkimukseen. Osa meriliikenteen EU:n päästökauppajärjestelmään sisällyttämisen tuottamista tuloista olisi investoitava tutkimukseen, joka koskee meriliikenteen hiilestä irtautumiseen liittyviä innovatiivisia tekniikkoja ja infrastruktuuria sekä kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja päästöttömän käyttövoimateknologian käyttöönottoa.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

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'.

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

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

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi

(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 pyrkimyksenään saada tällaisten päästöjen lisääntyminen loppumaan mahdollisimman pian ja vähentää niitä vähintään 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna. Samalla IMOn jäsenvaltiot ja ylimääräiset jäsenet sitoutuivat vähentämään liikennesuoritekohtaisia hiilidioksidipäästöjä kansainvälisessä merenkulussa keskimäärin vähintään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja jatkamaan toimia 70 prosentin vähennyksen saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä.***

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

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

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 hallinnollista rasitetta, **erityisesti niiden, jotka ovat pk-yritysten omistuksessa**, ja samalla säilyttää mainitun asetuksen tavoitteet.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

(12) Vuosittain tarkkailtavia ja raportoitavia tietoja koskevat IMOn 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 IMOn kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määritelmällä ”matkan kesto tunneissa”. Lisäksi parametrin ”kuljetun matkan pituus” laskennan perustana tulisi käyttää IMOn kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää²⁵, jotta voidaan vähentää hallinnollista rasitetta.

²⁵ IMOn päätöslauselma MEPC.282 (70).

Tarkistus

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

²⁵ IMOn päätöslauselma MEPC.282 (70).

Tarkistus 9

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(14 a) Komission olisi tarkasteltava uudelleen asetuksen (EU) 2015/757 toimivuutta ottaen huomioon lisäkokemukset, joita on saatu tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja IMO:n perustaman maailmanlaajuisen tietojenkeruujärjestelmän täytäntöönpanosta, jotta voidaan varmistaa näiden kahden järjestelmän parempi yhteensopivuus ja poistaa päällekkäiset raportointivaatimukset.

Tarkistus 10

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

Komission teksti

Tarkistus

(15 a) Onnistunut siirtyminen päästöttömään merenkulkuun edellyttää yhdennettyä lähestymistapaa ja oikeanlaista suotuisaa toimintaympäristöä, joka kannustaa innovointiin sekä alusten että satamien suhteen. Komission olisi arvioitava päästöttömiä satamia koskevien normien, kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja päästöttömien käyttövoimateknologioiden tarkoituksenmukaisuutta, ja keinot näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi pantava täytäntöön mahdollisimman pian sidosryhmien ja asiaankuuluvien paikallisviranomaisten kanssa. Jäsenvaltioita olisi kannustettava nopeuttamaan päästöttömien satamien kehittämistä, jotta parannetaan kaikkien satama- ja rannikkoalueilla asuvien kansalaisten terveydentilaa.

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2015/757

9 artikla – 1 kohta – f alakohta

Komission teksti

f) kuljetettu lasti *vapaaehtoiselta pohjalta*.”.

Tarkistus

f) kuljetettu lasti;”.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – 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 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. ***Uuden yhtiön on varmistettava, että jokainen alus täyttää tämän asetuksen vaatimukset vaihtumisen toteutumispäivästä alkaen.***”

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – 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 uusi alakohta seuraavasti:

xi a) kuljetettu lasti;

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 6 a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

21 artikla – 6 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Lisätään 21 artiklaan uusi kohta seuraavasti:

”6 a) Euroopan meriturvallisuusviraston on suoritettava edelleen 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimitettujen tietojen tilastollisia tarkastuksia, jotta varmistetaan annettujen tietojen asianmukaisuus viraston työohjelman 2020–2022 mukaisesti.”

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 6 b alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

22 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 b) Lisätään artikla seuraavasti:

22 a artikla

Komissio jatkaa asetuksen (EU) 2015/757 toimivuuden arviointia tekemällä säännöllisiä vaikutustenarviointeja, joissa otetaan huomioon kyseisen asetuksen ja IMO:n perustaman alusten polttoöljyn kulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän täytäntöönpanosta saadut lisäkokemukset, jotta voidaan toisaalta varmistaa näiden kahden järjestelmän mahdollisimman suuri yhteensopivuus ja poistaa kaksinkertaiset raportointivaatimukset ja toisaalta arvioida alaa koskevien

virtaviivaistamisratkaisujen tehokkuutta ja tarvittaessa puuttua asiaan EU:n merenkulkualan kilpailukyvyyn varmistamiseksi. Jos kunnianhimoisemmasta IMO:n kansainvälisestä tiedonkeruujärjestelmästä päästään yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee jälleen kerran uudelleen EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisetusta sen yhdenmukaistamiseksi IMO:n kansainvälisen tiedonkeruujärjestelmän kanssa.

ASIAN KÄSITTELY
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA

| | |
|--|---|
| Otsikko | Alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuinen tiedonkeruujärjestelmä |
| Viiteasiakirjat | COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD) |
| Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä) | ENVI 11.2.2019 |
| Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä) | TRAN 11.2.2019 |
| Valmistelija Nimitetty (pvä) | Magdalena Adamowicz 29.7.2019 |
| Valiokuntakäsittely | 19.2.2020 |
| Hyväksytty (pvä) | 28.5.2020 |
| Lopullisen äänestyksen tulos | + : 32 - : 12 0 : 5 |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet | Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Julie Lechanteux, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vítanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet | Josianne Cutajar, Clare Daly, Roman Haider, Anne-Sophie Pelletier, Robert Roos |

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

| 32 | + |
|-------|---|
| ECR | Kosma Zlotowski |
| NI | Mario Furore |
| PPE | Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| RENEW | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet |
| S&D | Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov |

| | - |
|-----------|--|
| ECR | Peter Lundgren, Robert Roos, Roberts Zīle |
| GUE/NGL | Clare Daly, Kateřina Konečná, Anne-Sophie Pelletier |
| NI | Dorien Rookmaker |
| VERTS/ALE | Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz |

| 5 | 0 |
|----|---|
| ID | Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo# |

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

ASIAN KÄSITTELY
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA

| | | |
|--|--|-------------------|
| Otsikko | Alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuinen tiedonkeruujärjestelmä | |
| Viiteasiakirjat | COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD) | |
| Annettu EP:lle (pvä) | 4.2.2019 | |
| Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä) | ENVI 11.2.2019 | |
| Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä) | ITRE 11.2.2019 | TRAN 11.2.2019 |
| Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä) | ITRE 25.9.2019 | |
| Esittelijät Nimitetty (pvä) | Jutta Paulus 24.7.2019 | |
| Valiokuntakäsittely | 6.7.2020 | |
| Hyväksytty (pvä) | 7.7.2020 | |
| Lopullisen äänestyksen tulos | +: –: 0: | 62 3 13 |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet | Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurelia Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Miriam Dalli, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Agnès Evren, Fredrick Federley, Pietro Focchi, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska | |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet | Catherine Chabaud, Norbert Lins, Vincenzo Sofo, Maria Spyragi, Inese Vaidere, Lucia Vuolo | |
| Jätetty käsiteltäväksi (pvä) | 29.7.2020 | |

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

| 62 | + |
|-----------|--|
| GUE/NGL | Malin BJÖRK, Anja HAZEKAMP, Petros KOKKALIS, Silvia MODIG, Mick WALLACE |
| NI | Eleonora EVI |
| PPE | Bartosz ARŁUKOWICZ, Traian BĂSESCU, Nathalie COLIN-OESTERLÉ, Christian DOLESCHAL, Agnès EVREN, Adam JARUBAS, Ewa KOPACZ, Esther de LANGE, Peter LIESE, Norbert LINS, Fulvio MARTUSCIELLO, Liudas MAŽYLIS, Dolores MONTSERRAT, Dan-Ștefan MOTREANU, Stanislav POLČÁK, Jessica POLFJÄRD, Maria SPYRAKI, Edina TÓTH, Inese VAIDERE, Pernille WEISS, Michal WIEZIK |
| RENEW | Pascal CANFIN, Catherine CHABAUD, Fredrick FEDERLEY, Andreas GLÜCK, Martin HOJSÍK, Jan HUITEMA, Frédérique RIES, María Soraya RODRÍGUEZ RAMOS, Nicolae ȘTEFĂNUȚĂ, Linea SØGAARD-LIDELL, Véronique TRILLET-LENOIR |
| S&D | Nikos ANDROULAKIS, Marek Paweł BALT, Monika BEŇOVÁ, Simona BONAFÈ, Delara BURKHARDT, Sara CERDAS, Tudor CIUHODARU, Miriam DALLI, Jytte GUTELAND, Javi LÓPEZ, César LUENA, Alessandra MORETTI, Sándor RÓNAI, Günther SIDL, Petar VITANOV, Tiemo WÖLKEN |
| VERTS/ALE | Margrete AUKEN, Bas EICKHOUT, Pär HOLMGREN, Yannick JADOT, Tilly METZ, Ville NIINISTÖ, Grace O'SULLIVAN, Jutta PAULU |

| 3 | - |
|-----|----------------------------------|
| ECR | Rob ROOKEN |
| ID | Teuvo HAKKARAINEN, Sylvia LIMMER |

| 13 | 0 |
|-----|--|
| ID | Simona BALDASSARRE, Aurelia BEIGNEUX, Catherine GRISET, Joëlle MÉLIN, Silvia SARDONE, Vincenzo SOFO, Lucia VUOLO |
| ECR | Sergio BERLATO, Pietro FIOCCHI, Joanna KOPCIŃSKA, Ryszard Antoni LEGUTKO, Alexandr VONDRA, Anna ZALEWSKA |

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää