



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

Bryssel, 13. heinäkuuta 2023
(OR. en)

2021/0210(COD)

PE-CONS 26/23

TRANS 178
MAR 71
ENV 464
ENER 228
IND 228
COMPET 411
CODEC 789
ECO 36
RECH 168

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia: EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUS (EU) 2023/...,**

annettu ... päivänä ...kuuta ...,

**uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä
direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä²,

¹ EUVL C 152, 6.4.2022, s. 145.

² Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 11. heinäkuuta 2023 vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Meriliikenteen osuus unionin ulkomaankaupasta on määrinä laskettuna noin 75 prosenttia ja sen sisäisestä kaupasta 31 prosenttia. Jäsenvaltioiden satamissa aluksiin nousee tai niistä poistuu vuosittain 400 miljoonaa matkustajaa, joista noin 14 miljoonaa risteilymatkustajaa aluksilla. Meriliikenne on näin ollen olennainen osa unionin liikennejärjestelmää, ja sillä on ratkaiseva merkitys unionin taloudelle. Meriliikennemarkkinoilla vallitsee voimakas kilpailu talouden toimijoiden välillä unionissa ja sen ulkopuolella, minkä vuoksi toimintaedellytysten tasapuolisuus on välttämätön tekijä. Meriliikennemarkkinoiden ja markkinatoimijoiden vakaus ja vauraus perustuvat selkeään ja yhdenmukaistettuun toimintakehykseen, jossa meriliikenteen harjoittajat, satamat ja muut alan toimijat voivat toimia yhtäläisten mahdollisuuksien pohjalta. Kun markkinoilla ilmenee vääristymiä, ne saattavat asettaa meriliikenteen harjoittajat tai satamat epäedulliseen asemaan verrattuna niiden kilpailijoihin meriliikenteessä tai muilla liikenteen aloilla. Tämä haitta puolestaan voi johtaa meriliikennealan kilpailukyvyyn heikkenemiseen, työpaikkojen vähenemiseen ja liikenneyhteyksien menettämiseen kansalaisten ja yritysten kannalta.

- (2) EU:n sinistä taloutta koskevan vuoden 2022 raportin (EU Blue Economy Report, 2022) mukaan EU:n sininen talous loi vuonna 2014 yhteensä noin 5,7 miljoonaa työpaikkaa, joista 3,2 miljoonaa suorana työllistymisenä vakiintuneilla aloilla ja loput 2,5 miljoonaa kunkin alan toimitusketjujen kautta. Kyseisessä raportissa todetaan myös, että pelkästään unionin merisatamissa syntyi noin 2,5 miljoonaa työpaikkaa (suoraan ja välillisesti) vuonna 2014. Tästä määrästä vain noin 0,5 miljoonaa on otettu huomioon alakohtaisissa tilastoissa, koska merisatamat luovat työpaikkoja ja taloudellista hyötyä muilla aloilla, kuten logistiikka- ja merikuljetuspalveluissa. EU:n sinisen talouden seitsemän vakiintunutta alaa tuottivat vuonna 2019 bruttoarvonlisäystä 183,9 miljardia euroa.¹

¹ Euroopan komissio, meri- ja kalastusasioiden pääosasto, Yhteinen tutkimuskeskus, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., ”The EU Blue economy report 2022”, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Joulukuun 9 päivänä 2020 annettuun komission tiedonantoon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” liitetyn komission yksiköiden valmisteluasiakirjan mukaan meriliikenne on muihin liikennemuotoihin verrattuna edelleen hiilitehokkain liikennemuoto tonneissa kilometriä kohti. Samalla laivaliikenne Euroopan talousalueen satamiin tai satamista muodostaa noin 11 prosenttia kaikista unionin liikenteen hiilidioksidipäästöistä ja 3–4 prosenttia unionin kaikista hiilidioksidipäästöistä. Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen odotetaan lisääntyvän, ellei lisätoimia toteuteta. Kaikkien unionin talouden alojen on edistettävä kasvihuonekaasupäästöjen nopeaa vähentämistä kohti nettopäästöttömyyttä viimeistään vuoteen 2050 mennessä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119¹ mukaisesti. Tästä syystä unionin on ehdottoman tärkeää laatia meriliikennealan nopeaa ekologista siirtymää koskeva asianmukainen etenemissuunnitelma, joka myös auttaisi unionia säilyttämään maailmanlaajuisen johtoasemansa vihreiden teknologioiden, palvelujen ja ratkaisujen saralla ja edistämään sitä jatkossakin sekä vauhdittamaan työpaikkojen luomista alaan liittyvissä arvoketjuissa säilyttäen samalla kilpailukyvyn.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (4) Jotta voidaan tehostaa ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen nojalla hyväksytyn Pariisin sopimuksen¹, jäljempänä 'Pariisin sopimus', mukaista unionin ilmastositoumusta, asetuksella (EU) 2021/1119 pyritään vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna vuoteen 2030 mennessä ja määritetään unionin askeleet kohti ilmastoneutraaliutta viimeistään vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi tarvitaan erilaisia täydentäviä politiikkavälineitä, jotta voidaan edistää ja vauhdittaa kestävästi tuotettujen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä, myös meriliikenteen alalla, noudattaen tässä teknologianeutraaliuden periaatetta. Tarvittavan teknologian kehitys ja käyttöönotto on saatava alulle vuoteen 2030 mennessä, jotta voidaan valmistautua muutoksen voimakkaaseen kiihtymiseen vuoden 2030 jälkeen. On myös olennaisen tärkeää edistää innovointia ja tukea tutkimusta uusista ja tulevista innovaatioista, kuten uusista vaihtoehtoisista polttoaineista, ekologisesta suunnittelusta, biopohjaisista materiaaleista, tuulivoimasta ja tuuliavusteisesta propulsiosta.

¹ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (5) Siirryttäessä uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin ja korvaaviin energialähteisiin on olennaisen tärkeää varmistaa unionin meriliikennemarkkinoiden asianmukainen toiminta ja oikeudenmukainen kilpailu meripolttoaineiden osalta, koska polttoainekustannukset muodostavat merkittävän osan yritysten ja liikenteenharjoittajien kustannuksista. Poliitiikkatoimien olisi siksi oltava kustannustehokkaita. Erot polttoainevaatimuksissa eri jäsenvaltioissa voivat vaikuttaa merkittävästi laivaliikenteen harjoittajien taloudelliseen suoriutumiseen ja vaikuttaa kielteisesti kilpailuun markkinoilla. Merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi laivaliikenteen harjoittajat voivat helposti tankata alukseensa kolmansissa maissa suuria määriä polttoainetta ja kuljettaa suuria määriä polttoainetta mukanaan, mikä voi myös lisätä riskiä siitä, että unionin satamien kilpailukyky heikkenee suhteessa unionin ulkopuolisiin satamiin. Tämä voisi johtaa hiilivuotoon ja haitallisiin vaikutuksiin alan kilpailukyvyille, jos uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden saatavuuteen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa ei liity niiden käyttöä koskevia vaatimuksia, joita sovelletaan kaikkiin jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin merisatamiin saapuviin ja niistä lähteviin aluksiin. Tässä asetuksessa olisi näin ollen säädettävä toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden markkinaosuuden kasvu meripolttoaineiden markkinoilla tapahtuu tasapuolisen kilpailun vallitessa unionin meriliikennemarkkinoilla.
- (6) Meriliikennealalla kansainvälinen kilpailu on kovaa. Suuret erot sääntelyrasitteissa lippuvaltioiden välillä ovat usein johtaneet ei-toivottuihin käytäntöihin, kuten alusten lippuvaltion vaihtoihin. Ala on luontaisesti globaali. Tämä korostaa sellaisen lippuvaltioneutraalin lähestymistavan ja sellaisen suotuisan sääntelykehityksen merkitystä, jotka auttaisivat houkuttelemaan uusia investointeja ja turvaamaan unionin satamien, alusten omistajien ja laivaliikenteen harjoittajien kilpailukyvyn.

- (7) Jotta saataisiin aikaan vaikutus kaikkiin meriliikennealan toimiin, tätä asetusta olisi näin ollen sovellettava puoleen siitä energiasta, jonka käyttää minkään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuva alus, puoleen siitä energiasta, jonka käyttää jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta lähtevä ja minkään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan saapuva alus, ja kaikkeen siihen energiaan, jonka käyttää jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuva alus sekä energiaan, joka käytetään jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa. Tällaisella soveltamiskehyksellä varmistettaisiin tämän asetuksen vaikuttavuus, myös lisäämällä tällaisen kehyksen myönteistä vaikutusta ympäristöön. Kyseisellä kehyksellä olisi rajoitettava vaatimusten kiertämiseksi tehtävien satamakäyntien riskiä sekä riskiä siitä, että toimintaa siirretään tai reititetään uudelleen unionin ulkopuolelle. Jotta varmistettaisiin meriliikenteen sujuva toiminta ja vältettäisiin vääristymät sisämarkkinoilla, meriliikenteen harjoittajien väliset ja satamien väliset tasapuoliset toimintaedellytykset, jotka koskevat kaikkia jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvia tai niistä lähteviä matkoja sekä alusten olemista kyseisissä satamissa, olisi varmistettava tässä asetuksessa vahvistetuilla yhdenmukaisilla säännöillä.

- (8) On olennaisen tärkeää, että komissio ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset varmistavat jatkuvasti, että niiden hallinnollisissa menettelyissä on huomioitu parhaat käytännöt, ja toteuttavat toimenpiteitä johdonmukaisuuden varmistamiseksi, päällekkäisyyksien välttämiseksi alakohtaisessa lainsäädännössä ja tämän asetuksen täytäntöönpanon yksinkertaistamiseksi siten, että aluksen omistajien, laivaliikenteen harjoittajien, satamien ja todentajien hallinnollinen taakka pidetään mahdollisimman pienenä.
- (9) Tämän asetuksen olisi oltava yhdenmukainen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/...¹⁺ kanssa, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2023/959² kanssa, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001³,

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/..., annettu ... päivänä ...kuuta ..., vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L ...).

⁺ EUVL: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) olevan asetuksen numero ja alaviitteeseen kyseisen asetuksen numero, päivämäärä, otsikko ja EUVL-julkaisuviite.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/959, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun direktiivin 2003/87/EY ja markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328 21.12.2018, s. 82).

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999¹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY² muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652³ kumoamisesta annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin kanssa sekä energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta annetun neuvoston direktiivin (uudelleenlaadittu) kanssa, jotta voidaan varmistaa tarvittava oikeusvarmuus ja tarvittavat investoinnit. Tällaisella yhdenmukaisuudella varmistettaisiin merenkulkualan johdonmukainen lainsäädäntökehys, joka osaltaan lisää merkittävästi kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa, varmistaa tarvittavan infrastruktuurin käyttöönoton ja kannustaa käyttämään näitä polttoaineita alati kasvavassa määrässä aluksia.

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

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta (EUVL L 350 28.12.1998, s. 58).

³ Neuvoston direktiivi (EU) 2015/652, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2015, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY mukaisista laskentamenetelmistä ja raportointivaatimuksista (EUVL L 107 25.4.2015, s. 26).

- (10) Olisi järjestettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/352¹ 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja sataman hallinnointielimen ja sataman käyttäjien ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien välisiä kuulemisia satamapalvelujen saatavuuden koordinoimiseksi, kun on kyse satamissa suunnitelluista ja käyttöön otettavista vaihtoehtoisista polttoaineista sekä kyseisissä satamissa käyviltä aluksilta odotetusta kysynnästä.
- (11) Tämän asetuksen säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne liikennöivät. Jotta tämä asetusta olisi johdonmukainen suhteessa meriliikennettä koskeviin unionitasoisiin ja kansainvälisiin sääntöihin ja jotta voidaan rajoittaa hallinnollista taakkaa, sitä olisi sovellettava aluksiin, joiden bruttovetoisuus (GT) on yli 5 000 tonnia, mutta ei sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- tai kalanjalostusaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puihin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, eikä valtion aluksiin, joita käytetään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Vaikka alusten, joiden bruttovetoisuus (GT) on yli 5 000 tonnia, osuus kaikista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757² mukaisesti satamissa käyvistä aluksista on vain noin 55 prosenttia, niiden osuus meriliikenteen hiilidioksidipäästöistä on noin 90 prosenttia. Komission olisi arvioitava tilannetta säännöllisesti uudelleen, jotta tämän asetuksen soveltamisalaa voitaisiin mahdollisesti laajentaa aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 5 000 tonnia.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (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).

- (12) Jäsenvaltioiden, joilla ei ole merisatamia alueellaan, ei akkreditoitua todentajaa eikä lippunsa alla liikennöiviä aluksia, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan, ja jotka eivät ole tässä asetuksessa tarkoitettuja hallinnoivia valtioita, ei tarvitse toteuttaa mitään tässä asetuksessa esitettyjä niihin liittyviä vaatimuksia koskevia toimia niin kauan kuin kyseisissä olosuhteissa ei tapahdu muutoksia.
- (13) Koska tämän asetuksen vaatimukset täyttävien alusten kustannukset ovat nousseet, maailmanlaajuisen toimenpiteen puuttuminen lisää toimenpiteiden kiertämisen riskiä. Välttelytarkoituksessa tehtävät satamakäynnit satamiin unionin ulkopuolella ja jälleenlaivaustoiminnan siirtäminen satamiin unionin ulkopuolella vähentävät meriliikennetoiminnan päästöjen kustannusten sisällyttämisestä hintoihin saatavia ympäristöhyötyjä ja voivat myös johtaa lisäpäästöihin, kun tämän asetuksen soveltamista välttelevät alukset joutuvat kulkemaan pidemmän matkan. Sen vuoksi on aiheellista jättää käyntisataman käsitteen ulkopuolelle tietyt pysähdykset unionin ulkopuolisissa satamissa. Käsitteen ulkopuolelle jätettävien satamien olisi oltava unionin lähistöllä sijaitsevia satamia, joissa välttelyn riski on suurin. Jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta mitattu 300 meripeninkulman raja on oikeasuhteinen vastaus sääntöjen välttelyyn, sillä siinä tasapainotetaan lisärasite ja sääntöjen välttelyn riski. Käyntisataman käsitteen ulkopuolelle jättäminen olisi lisäksi kohdistettava ainoastaan konttialusten pysähdyksiin tietyissä unionin ulkopuolisissa satamissa, joissa konttien jälleenlaivaus muodostaa valtaosan konttiliikenteestä. Jos lieventäviä toimenpiteitä ei toteuteta, tällaisissa kuljetuksissa vaatimusten kiertämisen riski aiheutuu myös silloin, kun keskussatamaksi valikoituu unionin ulkopuolinen satama, mikä pahentaa vaatimusten kiertämisen vaikutuksia. Tämän maailmanlaajuisen toimenpiteen oikeasuhteisuuden ja tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi olisi otettava huomioon kolmansissa maissa toteutettavat toimenpiteet, joilla on vastaava vaikutus kuin tällä asetuksella.

- (14) Jotta voidaan ottaa huomioon saarialueiden erityistilanne, kuten Euroopan unionin toiminnasta tehdyn perussopimuksen (SEUT) 174 artiklassa korostetaan, ja tarve säilyttää unionin saari- ja syrjäisten alueiden väliset yhteydet unionin keskusalueisiin, olisi sallittava väliaikaiset vapautukset muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten suorittamille matkoille jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja sellaisen saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 200 000 vakinaista asukasta.
- (15) Ottaen huomioon unionin syrjäisimpien alueiden erityispiirteet ja rajoitukset, erityisesti niiden syrjäinen sijainti ja saaristoluonne, olisi kiinnitettävä erityistä huomiota niiden saavutettavuuden ja tehokkaiden yhteyksien säilyttämiseen meriliikenteen avulla. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten osalta vain puolet energiasta, joka käytetään syrjäisimmällä alueella sijaitsevasta käyntisatamasta lähtevillä tai sinne saapuvilla matkoilla, olisi sisällytettävä tämän asetuksen soveltamisalaan. Samoista syistä olisi sallittava väliaikaiset vapautukset syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman ja jonkin toisen syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman välisille matkoille sekä energialle, jota käytetään alusten ollessa vastaavien syrjäisimpien alueiden käyntisatamissa.

- (16) Jäsenvaltiot, joilla ei ole yhteistä maarajaa minkään muun jäsenvaltion kanssa, ovat erityisen riippuvaisia meriyhteyksistään muuhun unioniin erityisesti kansalaistensa tarvitsemien yhteyksien ylläpitämiseksi. Tällaisten jäsenvaltioiden on turvauduttava julkisesta palvelusta tehtyihin sopimuksiin tai julkisen palvelun velvoitteisiin saavuttaakseen tavoitteen, joka koskee yhteyksien ylläpitämistä matkustaja-aluksilla. Väliaikainen vapautus olisi sallittava, jotta jäsenvaltiot voivat vastata olennaiseen tarpeeseen tarjota yleistä taloudellista etua koskevaa palvelua ja varmistaa yhteydet sekä taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden.
- (17) Sen lisäksi, että jäsenvaltioilla on yleinen mahdollisuus myöntää vapautus matkustaja-aluksille, lukuun ottamatta risteilymatkustaja-aluksia, niiden matkatessa saarille, joilla on alle 200 000 pysyvää asukasta, vastaava vapautus olisi sallittava sellaisten saarille suuntautuvien kotimaanmatkojen osalta, jotka toteutetaan julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen puitteissa tai joihin sovelletaan julkisen palvelun velvoitetta. Jäsenvaltiot ovat sitoutuneet tällaisiin sopimuksiin ja velvoitteisiin varmistaa saarialueille kohtuuhintaisten yhteyksien asianmukaisen tason, jota ei markkinavoimien avulla muuten olisi saavutettu. Jäsenvaltioilla olisi oltava oikeus myöntää väliaikainen vapautus tällaisille matkustaja-aluksilla sen mantereen ja saman jäsenvaltion saaren välillä tehtäville matkoille, jotta voidaan säilyttää edellytykset, joiden mukaisesti julkisesta palvelusta tehdyt sopimukset on tehty tai julkisen palvelun velvoitteista on sovittu, ja varmistaa kyseisen saaren yhteyksien ylläpitäminen sekä taloudellinen, sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus.

- (18) Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92¹ 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että Ceutassa ja Melillassa sijaitsevia satamia kohdellaan samoin kuin saarten satamia. Vaikka ne eivät varsinaisesti ole saarisatamia, niiden maantieteellinen sijainti Manner-Afrikassa ja maayhteyksien puuttuminen Espanjaan johtavat siihen, että Manner-Eurooppaan ja erityisesti Espanjaan nähden kyseiset satamat ovat verrattavissa saarisatamiin. Sen vuoksi Ceutaa ja Melillaa olisi pidettävä saarisatamina jäsenvaltion manneralueen ja sen lainkäyttövaltaan kuuluvien saarten välistä meriliikenteen kabotaasia koskevan väliaikaisen vapautuksen osalta.
- (19) Jääolosuhteissa kulkeminen erityisesti Itämeren pohjoisosissa ja jääluokiteltujen alusten tekniset ominaisuudet aiheuttavat lisäkustannuksia merikuljetuksille, ja tällaiset kustannukset voisivat nousta edelleen tämän asetuksen myötä. Tällaisia jääluokitelluille aluksille jääolosuhteissa kulkemisesta ja niiden teknisistä ominaisuuksista aiheutuvia lisäkustannuksia olisi lievennettävä, jotta voidaan ylläpitää tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Sen vuoksi yhtiöiden olisi sallittava soveltaa jääluokiteltuihin aluksiin rajallista mukautettua aluksella käytetyn energian määrää. Lisäksi tässä asetuksessa olisi rajoitetun ajan mahdollistettava se, että osa jääolosuhteissa kulkemisen aikana käytetystä lisäenergiasta vapautetaan vaatimuksista tietyiksi ajanjaksoiksi, jolloin jääluokitellut alukset kulkevat jääolosuhteissa. Tätä varten olisi vahvistettava todennettavissa oleva menetelmä, jonka avulla vapautettu energiaosuus ja kulkemisen tosiasialliset jääolosuhteet voidaan suhteuttaa keskenään. Jotta tätä toimenpidettä voitaisiin mahdollisesti jatkaa, komission olisi arvioitava uudelleen kyseinen menetelmä ottaen erityisesti huomioon niiden tietojen seurannan luotettavuus, joita tarvitaan ilmoittamaan kuljettu matka ja lisäenergia jääolosuhteissa kulkiessa.

¹ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7).

- (20) Tämän asetuksen noudattamisesta vastaavan tahon olisi oltava yhtiö, jolla tarkoitetaan aluksen omistajaa tai mitä tahansa muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, joka on ottanut aluksen omistajalta vastuun aluksen toiminnasta ja joka on kyseisen vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki tehtävät ja vastuut, joista määrätään alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevassa kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä (ISM-säännöstö), sellaisena kuin se on pantu täytäntöön unionissa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 336/2006¹. Tämän asetuksen mukainen yhtiön määritelmä on linjassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) vuonna 2016 perustaman maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän kanssa.
- (21) Uusien polttoaineiden ja energiaratkaisujen kehittäminen ja käyttöönotto edellyttää koordinoitua lähestymistapaa tarjonnan, kysynnän ja asianmukaisen jakeluinfrastruktuurin toteutuksen yhteensovittamiseksi. Vaikka unionin nykyisessä sääntelykehyksessä käsitellään jo osittain polttoaineen tuotantoa direktiivillä (EU) 2018/2001 ja polttoaineen jakelua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2014/94/EU², tarvitaan myös keino lisätä uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden kysyntää.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 336/2006, annettu 15 päivänä helmikuuta 2006, kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta (EUVL L 64, 4.3.2006, s. 1).

² 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).

- (22) Vaikka hiilen hinnoittelun tai toiminnan hiili-intensiteettiä koskevien tavoitearvojen kaltaisilla välineillä edistetään energiatehokkuutta, ne eivät kykene aikaansaamaan merkittävää siirtymistä uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Sen vuoksi tarvitaan erityistä sääntelyjärjestelyä, joka koskee nimenomaan uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden ja korvaavien energialähteiden, kuten tuulivoiman tai sähkön, käyttöönottoa.
- (23) Poliitiikkatoimien, joilla edistetään uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden kysyntää, olisi oltava tavoitelähtöisiä ja niissä olisi noudatettava teknologianeutraaliuden periaatetta. Sen vuoksi aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetille olisi asetettava rajat ilman, että määrätään tietyn polttoaineen tai teknologian käytöstä. Tällaiset rajat olisi asetettava suhteessa viitearvoon siten, että ne vastaavat aluksilla vuonna 2020 käytetyn energian keskimääräistä kasvihuonekaasuintensiteettiä, joka määritetään asetuksen (EU) 2015/757 puitteissa seurattujen ja ilmoitettujen tietojen ja tämän asetuksen liitteissä I ja II vahvistettujen menetelmien ja oletusarvojen perusteella.

- (24) Olisi edistettävä sellaisten uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa, joilla on hyvät mahdollisuudet kestäväan kehitykseen ja kaupalliseen kypsyyteen sekä suuri innovointi- ja kasvupotentiaali tulevien tarpeiden täyttämiseksi. Näin tuetaan innovatiivisten ja kilpailukykyisten polttoainemarkkinoiden syntyä ja varmistetaan kestävien meripolttoaineiden riittävä tarjonta lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, jotta voidaan edistää unionin liikenteen vähähiilistymistä koskevia tavoitteita, samalla kun vahvistetaan unionin pyrkimyksiä ympäristönsuojelun korkean tason saavuttamiseksi. Tähän tarkoitukseen olisi hyväksyttävä direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevissa A ja B osassa luetelluista raaka-aineista tuotetut kestävät meripolttoaineet sekä synteettiset meripolttoaineet. Erityisen olennaisia ovat kestävät meripolttoaineet, jotka on tuotettu direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista, sillä kaupallisesti kypsän teknologia tällaisten meripolttoaineiden tuottamiseksi meriliikenteen vähähiilistymistä silmällä pitäen on saatavilla jo lyhyellä aikavälillä.

- (25) Epäsuora maankäytön muutos tapahtuu, kun niiden kasvien viljely, joista biopolttoaineet, bionesteet ja biomassapolttoaineet valmistetaan, syrjäyttää perinteisten ravinto- tai rehukasvien viljelyn. Tällainen lisäkysyntä lisää maankäytön paineita ja voi johtaa maatalousmaan laajenemiseen alueille, joihin on sitoutunut paljon hiiltä, kuten metsiin, kosteikoille ja turvemaalle, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjä ja aiheuttaa luontokatoa. Tutkimukset ovat osoittaneet, että vaikutuksen laajuus riippuu monista tekijöistä, kuten polttoaineen tuotannossa käytetyn raaka-aineen tyypistä, biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden käytöstä johtuvasta raaka-aineiden lisäkysynnän tasosta sekä siitä, missä määrin paljon hiiltä sitovaa maata suojellaan maailmanlaajuisesti. Epäsuorasta maankäytön muutoksesta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen tasoa ei voida yksiselitteisesti määrittää riittävällä tarkkuudella tämän asetuksen soveltamisen edellyttämien päästökertoimien vahvistamiseksi. On kuitenkin näyttöä siitä, että kaikki raaka-aineista tuotetut polttoaineet aiheuttavat epäsuoraa maankäytön muutosta vaihtelevassa määrin. Epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen, jotka voivat mitätöidä yksittäisten biopolttoaineiden, bionesteiden tai biomassapolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennykset osittain tai kokonaan, lisäksi epäsuora maankäytön muutos aiheuttaa riskejä biologiselle monimuotoisuudelle. Nämä riskit ovat erityisen vakavia, kun on kyse mittavasta tuotannon mahdollisesta laajentamisesta, joka johtuu kysynnän merkittävästä kasvusta. Näin ollen ravinto- ja rehukasvipohjaisten polttoaineiden käyttöä ei pitäisi edistää tämän asetuksen nojalla. Direktiivillä (EU) 2018/2001 rajoitetaan jo enimmäisraja-arvoilla tällaisten biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden osuutta kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisessa tie- ja raideliikenteessä, kun otetaan huomioon niiden vähäisemmät ympäristöhyödyt, heikompi kasvihuonekaasujen vähentämispotentiaali ja laajemmat kestävyys liittyvät näkökohdat.

- (26) Jotta voidaan luoda selkeä ja ennakoitavissa oleva oikeudellinen kehys ja siten kannustaa kehittämään aikaisessa vaiheessa markkinoita ja ottamaan käyttöön kestävimpiä ja innovatiivisimpia polttoaineteknologioita, joilla on kasvupotentiaalia, jotta voidaan vastata tuleviin tarpeisiin, tarvitaan erityistä kannustinta muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille. Tällainen kannustin on perusteltu siitä syystä, että tällaisilla polttoaineilla on merkittävä potentiaali tuoda uusiutuvaa energiaa meriliikenteen polttoainevalikoimaan, sekä niiden merkittävän hiilestäirtautumispotentiaalin ja niiden arvioitujen tuotantokustannusten johdosta. Uusiutuvista energialähteistä tuotetusta sähköstä ja suoraan ilmasta talteenotetusta hiilestä tuotetuilla synteettisillä polttoaineilla voidaan saavuttaa jopa 100 prosentin päästösäästöt fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna. Niillä on myös muihin kestäviin polttoainetyyppeihin verrattuna huomattavia etuja tuotantoprosessin resurssitehokkuuden, erityisesti vedenkulutuksen, suhteen. Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tuotantokustannukset ovat kuitenkin tällä hetkellä paljon korkeammat kuin perinteisen polttoaineen markkinahinta, ja niiden ennustetaan myös pysyvän korkeina keskipitkällä aikavälillä. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi säädettävä toimenpiteiden yhdistelmästä, jolla varmistetaan kestävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käyttöönoton tukeminen, mukaan lukien mahdollisuus käyttää ns. kerrointa ("multiplier") vuoden 2033 loppuun saakka, jolloin muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista peräisin oleva energia voidaan laskea kahteen kertaan. Lisäksi muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevaa 2 prosentin alarajaa olisi sovellettava vuodesta 2034 alkaen, jos markkinoiden seurannan lisäksi komissio ilmoittaa, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuus tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa aluksissa käytettävistä meriliikenteen polttoaineista on alle 1 prosentti vuoteen 2031 mennessä. Tämän muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tukemista koskevien toimenpiteiden yhdistelmän tarkoituksena on viestiä laivaliikenteen harjoittajille ja polttoaineiden toimittajille mahdollisuudesta investoida tämäntyyppisten uusiutuvien, skaalautuvien ja kestävien polttoaineiden käyttöönottoon, koska se tarjoaa sekä lopullisen tavoitteen, joka antaa polttoaineiden toimittajille varmuuden tulevasta vähimmäiskysynnästä, että markkinoille mahdollisuuden löytää tehokkain tapa mukautua vastaavasti. Koska meriliikenteessä käytettävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden markkinoita ei vielä ole, tähän asetukseen sisältyy suojatoimia ja joustavuutta erilaisten mahdollisten käyttöönottoa markkinoilla koskevien skenaarioiden osalta.

- (27) Vaikka muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla on hyvät mahdollisuudet vastata hiilestä irtautumista koskeviin tarpeisiin merenkulkualalla, myös muilla polttoaineilla saattaa olla samantasoista potentiaalia hiilestä irtautumiseen vastaamiseksi. Muun muassa teknologian kypsyys tai sen saatavuus merenkulkualalla ovat tekijöitä, jotka voivat vaikuttaa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoon eri satamissa. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää varmistaa teknologianeutraalius sekä välttää syrjimästä perusteettomasti muita polttoaineita, joilla saavutetaan samanlaisia kasvihuonekaasuintensiteetin vähennyksiä kuin muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla, ja rankaisemasta tällaisia polttoaineita käyttäviä aluksia. Tästä syystä on huomioitava, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennysten kynnysarvo on vähintään 70 prosenttia, kuten vahvistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta annettavassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä. Myös muut biologista tai synteettistä alkuperää olevat polttoaineet kuin muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet voivat täyttää tämän kynnysarvon.

- (28) Merenkulussa ravinto- ja rehukasvipohjaisten biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kysyntä on tällä hetkellä merkityksetöntä, sillä yli 99 prosenttia nykyisin käytetyistä meripolttoaineista on fossiilista alkuperää. Se, että ravinto- ja rehukasvipohjaisia polttoaineita ei saa käyttää tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseen, minimoi myös mahdolliset liikennealan vähähiilistymisen hidastumisriskit, jollaisia muutoin voisi aiheutua ravinto- ja rehukasvipohjaisten biopolttoaineiden siirtymisestä tieliikenteestä meriliikenteeseen. On olennaisen tärkeää minimoida tällainen siirtymä, koska tieliikenne on tällä hetkellä edelleen selvästi saastuttavin liikennemuoto ja meriliikenteessä käytetään tällä hetkellä pääasiassa fossiilisia polttoaineita. Sen vuoksi on tarpeellista välttää luomasta mahdollisesti suurta ravinto- ja rehukasvipohjaisten biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kysyntää, joka saattaisi syntyä, jos niiden käyttöä edistettäisiin tällä asetuksella. Vastaavasti kaiken tyyppisten ravinto- ja rehukasvipohjaisten polttoaineiden aiheuttamat kasvihuonekaasujen lisäpäästöt ja luontokato edellyttävät, että näillä polttoaineilla on katsottava olevan samat päästökertoimet kuin vähiten suotuisassa tuotantoketjussa.

- (29) Meriliikenteen uusien polttoaineiden ja energiaratkaisujen kehittämiseen ja käyttöönottoon liittyvät pitkät toteutumisajat sekä alusten pitkä keskimääräinen käyttöikä, joka tyypillisesti vaihtelee 25–30 vuoden välillä, edellyttävät nopeita toimia ja selkeää ja ennakoitavaa pitkän aikavälin sääntelykehystä, joka helpottaa kaikkien sidosryhmien suunnittelua ja investointeja. Tällainen sääntelykehys helpottaa uusien polttoaineiden ja energiaratkaisujen kehittämistä ja käyttöönottoa meriliikenteessä ja kannustaa sidosryhmiä investoimaan niihin. Tällaisessa sääntelykehyksessä olisi myös määriteltävä aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajat vuoteen 2050 asti. Näitä rajoja olisi ajan mittaan kiristettävä, jotta ne kuvastaisivat oletettua teknologian kehitystä ja uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden tuotannon lisääntymistä.
- (30) Tässä asetuksessa olisi vahvistettava menetelmä ja kaava aluksella käytetyn energian vuotuisen keskimääräisen kasvihuonekaasuintensiteetin laskemiseen. Kyseisen kaavan olisi perustuttava alusten ilmoittamaan polttoaineenkulutukseen, ja siinä olisi otettava huomioon käytettyjen polttoaineiden asiaankuuluvat päästökertoimet. Menetelmässä olisi otettava huomioon myös korvaavien energialähteiden, kuten tuulen tai sähkön, käyttö.
- (31) Jotta eri energialähteiden ympäristötehokkuudesta saataisiin kattavampi kuva, polttoaineiden kasvihuonekaasutehokkuutta olisi arvioitava noudattaen "energiälähteeltä työntövoimaksi" -lähestymistapaa (well-to-wake), jossa otetaan huomioon energian tuotannon, kuljetuksen, jakelun ja aluksella tapahtuvan käytön vaikutukset. Tarkoituksena on kannustaa toimijoita käyttämään teknologioita ja tuotantoketjuja, jotka tuottavat pienemmän kasvihuonekaasujalanjäljen ja todellisia hyötyjä nykyisiin perinteisiin polttoaineisiin verrattuna.

- (32) Uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden well-to-wake-arvo olisi esitettävä käyttämällä oletusarvoisia päästökertoimia tai todellisia ja sertifioituja päästökertoimia, jotka kattavat well-to-tank-päästöt ("energialähteeltä tankkiin") ja tank-to-wake-päästöt ("tankista työntövoimaksi"). Tätä asetusta sovellettaessa olisi käytettävä ainoastaan fossiilisten polttoaineiden oletusarvoisia well-to-tank-päästökertoimia ja oletusarvoisia tank-to-wake-hiilidioksidipäästökertoimia.
- (33) Jos uusien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisteknologioiden, kuten aluksella tapahtuvan hiilidioksidin talteenoton, osalta tapahtuu teknologista kehitystä, komission olisi arvioitava mahdollisuutta ottaa huomioon liitteessä I esitetyssä kasvihuonekaasuintensiteetin kaavassa ja liitteessä IV esitetyssä vaatimustenmukaisuustaseen kaavassa tällaisten teknologioiden vaikutus alusten suorien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.
- (34) Jotta voidaan edistää kokonaisuutena pienemmän kasvihuonekaasujalanjäljen tuottavien energialähteiden käyttöä, tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka kattaa tärkeimmät kasvihuonekaasupäästöt (hiilidioksidi, metaani ja dityppioksidi). Jotta voidaan ottaa huomioon metaanin ja dityppioksidin potentiaalinen vaikutus maapallon lämpenemiseen, tässä asetuksessa asetettava raja olisi ilmaistava "hiilidioksidiekvivalenttina".
- (35) Uusiutuvien energialähteiden ja vaihtoehtoisten käyttövoimalähteiden, kuten tuuli- ja aurinkoenergian, käyttö vähentää huomattavasti alusten energian kokonaiskäytön kasvihuonekaasuintensiteettiä. Se, että näiden energialähteiden tarkka mittaaminen ja kvantifiointi on vaikeaa (energiankäytön katkonaisuus, suora siirto työntövoimaksi, ja niin edelleen), ei saisi estää niiden huomioon ottamista alusten energian kokonaiskäytössä. Tässä voidaan käyttää niiden osuutta aluksen vaatimustenmukaisuustaseessa kuvaavia likiarvoja.

- (36) Alusten satamissa aiheuttamat ilmansaasteet (rikkioksidit, typen oksidit ja hiukkaset) ovat merkittävä huolenaihe rannikkoalueilla ja satamakaupungeissa. Sen vuoksi olisi asetettava tiukat erityisvelvoitteet alusten laiturissa kiinnitettynä olon aikaisten päästöjen vähentämiseksi.
- (37) Asetuksessa (EU) 2023/...⁺ säädettyä satamien velvollisuutta tarjota maasähköä olisi täydennettävä tässä asetuksessa säädetyllä vastaavalla velvoitteella, jonka mukaan alusten on liityttävä maasähköninfrastruktuuriin ollessaan kiinnitettynä laiturissa, jotta voidaan varmistaa kyseisen infrastruktuurin tehokkuus ja välttää hukkainvestointien riski.
- (38) Maasähkön käyttö vähentää alusten aiheuttamaa ilman pilaantumista ja vähentää meriliikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrää. Maasähkön tarjonta tuo alusten saataville yhä enenevässä määrin puhdasta energiaa, kun uusiutuvien ja fossiilittomien energialähteiden osuudet kasvavat unionin sähköntuotannossa. Direktiivi 2014/94/EU sisältää maasähkön liitäntäpisteitä koskevia säännöksiä, mutta tämän teknologian kysyntä ja sen myötä käyttöönotto on ollut vähäistä. Sen vuoksi olisi laadittava erityissäännöt, joilla konttialukset ja matkustaja-alukset voidaan velvoittaa käyttämään maasähköä, koska asetuksen (EU) 2015/757 puitteissa vuonna 2018 kerättyjen tietojen mukaisesti kyseiset alusluokat tuottavat suurimman määrän päästöjä alusta kohden laiturissa kiinnitettynä ollessaan.

⁺ EUVL: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) olevan asetuksen numero.

- (39) Maasähkön lisäksi muillakin teknologioilla saatetaan päästä vastaaviin ympäristöhyötyihin satamissa. Jos vaihtoehtoisen teknologian käytön osoitetaan vastaavan maasähkön käyttöä, alus olisi vapautettava velvoitteesta käyttää maasähköä.
- (40) Ankkuripaikassa olevien alusten osalta on testattu erilaisia maasähköhankkeita ja -ratkaisuja, mutta tällä hetkellä ei ole käytettävissä kypsää ja skaalautuvaa teknistä ratkaisua. Tästä syystä maasähkön käyttöä koskeva velvoite olisi periaatteessa rajoitettava koskemaan laituriin kiinnitettyjä aluksia. Komission olisi kuitenkin arvioitava tilannetta uudelleen säännöllisesti, jotta tämä velvoite voidaan ulottaa koskemaan ankkuripaikassa olevia aluksia, kun tarvittavat teknologiat ovat riittävän kypsiä. Tätä ennen jäsenvaltioiden olisi oltava sallittua asettaa tietyissä tapauksissa ankkuripaikassa oleville aluksille velvoite käyttää maasähköä, esimerkiksi satamissa, jotka on jo varustettu tällaisella teknologialla tai jotka sijaitsevat alueilla, joilla olisi vältettävä kaikkea pilaantumista.
- (41) Lisäksi maasähkön käyttövelvoitteeseen olisi myönnettävä poikkeuksia tietyistä objektiivisista syistä, jotka käyntisataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen tai mikä tahansa asianmukaisesti valtuutettu taho todentaa sen jälkeen kun on tarvittaessa kuultu asianmukaisia tahoja. Tällaiset poikkeukset olisi rajattava koskemaan suunnittelelemattomia, muita kuin järjestelmällisiä satamakäyntejä turvallisuuteen tai ihmishengen pelastamiseen merellä liittyvistä syistä, alusten lyhytaikaiseen alle kahden tunnin laiturissa kiinnitettynä oloon, koska tämä on kytkeytymiseen tarvittava vähimmäisaika, maasähkön puuttumiseen tai yhteensopimattomuuteen, aluksella tuotetun energian käyttöön hätätilanteissa sekä huolto- ja toimintatesteihin.

- (42) Maasähkön puuttumiseen tai yhteensopimattomuuteen perustuvat poikkeukset olisi syytä jättää vähäisiksi satamissa, joihin sovelletaan asetuksen (EU) 2023/...⁺ 9 artiklan vaatimuksia, kun aluksen omistajilla ja satamaoperaattoreilla on ollut riittävästi aikaa tarvittavien investointien tekemiseen, jotta näille investoinneille voidaan tarjota tarvittavat kannustimet ja välttää epäreilu kilpailu. Laivaliikenteen harjoittajien olisi suunniteltava satamakäynnit huolellisesti varmistaakseen, että ne voivat toteuttaa toimintonsa alusten ollessa kiinnitettynä laiturissa aiheuttamatta ilmansaasteita ja kasvihuonekaasupäästöjä, jotta voidaan suojella ympäristöä rannikkoalueilla ja satamakaupungeissa. Jotta voidaan ottaa huomioon tapaukset, joissa maasähköä ei ole saatavilla tai se ei ole yhteensopivaa, olisi säädettävä rajoitetusta määrästä poikkeuksia sellaisia tilanteita varten, joissa maasähköä ei ole toimitettu laivaliikenteen harjoittajasta riippumattomista syistä. Hukkainvestointien riskin, aluksen ja kiinnityspaikan maasähköninfrastruktuurin yhteensopimattomuuden sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän ja tarjonnan epätasapainon välttämiseksi olisi järjestettävä säännöllisesti asiaankuuluvien sidosryhmien välisiä kuulemistilaisuuksia, joissa keskustellaan vaatimuksista ja tulevista suunnitelmista ja tehdään niistä päätöksiä.
- (43) Asetuksessa (EU) 2023/...⁺ säädettyssä satamien velvollisuudessa tarjota maasähköä otetaan huomioon satamapalveluja käyttävien alusten tyypit ja vastaavat liikennemäärät merisatamissa. Vaatimusta, jonka mukaan alusten on kytkeydyttävä maasähköön, ei pitäisi soveltaa aluksiin, kun ne käyvät satamissa, joihin ei sovelleta mainitussa asetuksessa vahvistettua maasähkövaatimusta, paitsi jos käyntisataman laiturissa on maasähkö asennettuna ja saatavilla, jolloin alusta olisi vaadittava kytkeytymään maasähköön 1 päivästä tammikuuta 2035.

⁺ EUVL: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) olevan asetuksen numero.

- (44) Ottaen huomioon maasähkön käytön myönteiset vaikutukset paikalliseen ilman pilaantumiseen ja tarve kannustaa tämän teknologian käyttöönoton lisäämiseen lyhyellä aikavälillä, kiinnityspaikassa syötetyn sähkön tuotannon hiili-intensiteetti olisi laskettava nollassa. Komission olisi tarkasteltava mahdollisuutta ottaa huomioon todelliset maasähkön kautta toimitettuun sähkөөn liittyvät kasvihuonekaasupäästöt myöhemmässä vaiheessa.
- (45) Tämän asetuksen täytäntöönpanossa olisi otettava asianmukaisesti huomioon satamien erilaiset hallintomallit eri puolilla unionia, erityisesti kun on kyse vastuusta myöntää todistus, jolla alus vapautetaan velvollisuudesta kytkeytyä maasähkөөn.
- (46) Satamien ja laivaliikenteen harjoittajien välinen koordinointi on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan varmistaa sujuvat menettelyt maasähkөөn kytkeytymiseksi satamissa. Laivaliikenteen harjoittajien olisi tiedotettava käyntisatamilleen aikomuksestaan kytkeytyä maasähkөөn ja sähköntarpeestaan kyseisen käynnin aikana, erityisesti jos se ylittää kyseisen alusluokan arvioidut tarpeet.

- (47) Vuodesta 2035 alkaen maasähköön kytkeytymistä koskevaan velvoitteeseen tämän asetuksen nojalla myönnettyjen poikkeusten, joita sovelletaan tietyissä tapauksissa, kun maasähköön kytkeytyminen ei ole mahdollista, määrää olisi rajoitettava aluskohtaisesti raportointikauden aikana. Jotta voidaan varmistaa alusten oikeudenmukainen kohtelu ja ottaa huomioon niiden toimintaprofiilien erot, poikkeusten määrän olisi vastattava niiden satamakäyntien tiheyttä, mutta satamakäyntejä saisi kuitenkin tapauksesta riippumatta olla enintään kymmenen raportointijaksoa kohti. Alusta ei silti pitäisi rangaista eikä satamakäyntejä pitäisi laskea mukaan poikkeusten enimmäismäärää laskettaessa, jos alus on ennen satamaan saapumista pyytänyt maasähköön kytkeytymistä ja jos satama tai asianmukaisesti valtuutettu taho on hyväksynyt pyynnön mutta alus ei voikaan kytkeytyä maasähköön ja se pystyy osoittamaan, ettei se voinut kohtuudella tietää, ettei kytkeytyminen olisi mahdollista.
- (48) Tällä asetuksella olisi otettava käyttöön luotettava ja avoin seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä asetuksen säännösten noudattamisen tarkkailua varten. Järjestelmää olisi sovellettava syrjimättömästi kaikkiin aluksiin, ja siinä olisi edellytettävä ulkopuolista todentamista, jotta järjestelmässä toimitettujen tietojen oikeellisuus voidaan varmistaa. Tämän asetuksen tavoitteen saavuttamisen helpottamiseksi kaikkia asetuksen (EU) 2015/757 soveltamiseksi jo raportoituja tietoja olisi tarvittaessa käytettävä tämän asetuksen noudattamisen todentamiseen, jotta voidaan rajoittaa yhtiöille, todentajille ja toimivaltaisille viranomaisille aiheutuvaa hallinnollista rasitusta.

- (49) Yhtiöiden olisi oltava vastuussa aluksilla merellä ja kiinnityspaikassa käytetyn energian määrän ja tyypin seurannasta ja raportoinnista sekä muista asiaankuuluvista tiedoista, kuten tiedoista aluksen moottorin tyypistä tai tuuliavusteisten propulsiotekniikoiden käyttämisestä, jotta voidaan osoittaa, että aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti jää tällä asetuksella asetetun rajan alle. Jotta helpotettaisiin näiden seuranta- ja raportointivelvoitteiden täyttämistä ja todentajien suorittamia todentamistoimia, yhtiöiden olisi – samoin kuin asetuksessa (EU) 2015/757 – dokumentoitava kaavailtu seurantamenetelmä ja annettava tarkempia tietoja tämän asetuksen soveltamisesta erityisessä seurantasuunnitelmassa. Seurantasuunnitelma ja sen mahdolliset myöhemmät muutokset olisi toimitettava todentajalle, jonka olisi arvioitava ne.
- (50) Hallinnollisen rasituksen rajoittamiseksi olisi perustettava yhtiöiden yhtenäinen seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien unionin säädösten täytäntöön panemiseksi. Tätä varten komission olisi pian tämän asetuksen julkaisemisen jälkeen tarkasteltava tämän asetuksen ja asetuksen (EU) 2015/757 yhdenmukaisuutta ja mahdollista päällekkäisyyttä ja laadittava tarvittaessa lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen tai asetuksen (EU) 2015/757 muuttamiseksi.

- (51) Polttoaineiden luotettava sertifiointi ja seuranta on olennaisen tärkeää tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja meriliikenteessä käyttöön otettavien uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ympäristömyönteisyyden takaamiseksi. Tällainen sertifiointi olisi tehtävä läpinäkyvällä ja syrjimättömällä menetelmällä. Jotta voidaan helpottaa sertifiointia ja rajoittaa hallinnollista rasitusta, direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti tai tapauksen mukaan uusiutuvien kaasujen, maakaasun ja vedyn sisämarkkinoita koskevien unionin säädösten asianmukaisten säännösten mukaisesti määriteltyjen polttoaineiden sertifiointiin olisi perustuttava kyseisissä sertifiointia koskevissa unionin säädöksissä vahvistettuihin sääntöihin. Tätä sertifiointin lähestymistapaa olisi sovellettava myös unionin ulkopuolella tankattuihin polttoaineisiin, joita olisi pidettävä tuontipolttoaineina samalla tavoin kuin direktiivissä (EU) 2018/2001. Jos yhtiöt aikovat poiketa kyseisissä unionin säädöksissä tai tässä uudessa kehyksessä säädetyistä oletusarvoista, tämä olisi tehtävä vain, jos arvot voidaan todentaa jollakin direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti tunnustetulla vapaaehtoisella järjestelmällä tai tapauksen mukaan sellaisen unionin säädöksen nojalla, joka koskee uusiutuvien kaasujen, maakaasun ja vedyn sisämarkkinoita ja jossa vahvistetaan tietyt kasvihuonekaasupäästövähennysten kynnysarvot sekä niiden laskentamenetelmät (well-to-tank-arvojen osalta ("energialähteeltä tankkiin")).

- (52) Yhtiöille olisi annettava mahdollisuus laskea todelliset tank-to-wake-päästökertoimet ("tankista työntövoimaksi"), jotka poikkeavat liitteessä II määritellyistä päästökertoimista, edellyttäen, että laskennan parametrit määritetään kohdealan kannalta merkityksellisten tunnustettujen kansainvälisten standardien mukaisesti ja niille löytyy tukea kyseisistä standardeista. Tällainen tank-to-wake-päästökertoimien laskenta olisi ensisijaisesti ulotettava koskemaan laboratoriotestejä tai suoria päästömittauksia, jotka koskevat energianmuuntimista, mukaan lukien polttomoottorit, polttokennot ja niihin liittyvät reformerit, kaasuturbiinit tai kattilat, peräisin olevia häviöpäästöjä. Koska todelliset tank-to-wake-hiilidioksidipäästökertoimet liittyvät pikemminkin polttoaineen koostumukseen kuin energianmuuntimeen, ne eivät saisi poiketa liitteessä II esitetyistä oletusarvoista. Nämä tank-to-wake-päästökertoimet olisi laskettava uudelleen erityisesti synteettisten tai biopolttoaineiden osalta ainoastaan siinä tapauksessa, että tästä laaditaan asiaa koskeva kansainvälinen standardi (koskevia kansainvälisiä standardeja). Fossiilisten polttoaineiden hiilidioksidipäästökertoimien oletusarvoista ei pitäisi olla mahdollista poiketa.

- (53) Todentajat suorittavat todentamistoimet. Puolueettomuuden ja vaikuttavuuden varmistamiseksi todentajien olisi oltava riippumattomia ja päteviä oikeushenkilöitä ja sellaisten kansallisten akkreditointielinten akkreditoimia, jotka on perustettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008¹ nojalla. Todentajilla olisi oltava käytettävissään resurssit ja henkilöstö, jotka vastaavat sen laivaston kokoa, jonka osalta ne suorittavat todentamistoimia tämän asetuksen nojalla. Todentamisella olisi varmistettava yhtiöiden suorittaman seurannan ja raportoinnin oikeellisuus ja kattavuus sekä tämän asetuksen noudattaminen.
- (54) Todentajien olisi yhtiöiden seuraaman ja raportoitavan datan ja tiedon perusteella laskettava ja vahvistettava aluksella käytetyn energian vuotuinen keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti ja aluksen vaatimustenmukaisuustase suhteessa enimmäisrajaan, mukaan lukien mahdollinen vaatimustenmukaisuuden yli- tai alijäämä, sekä arvioitava, onko alus noudattanut maasähkön käyttöä koskevaa velvoitetta. Todentajan olisi ilmoitettava nämä tiedot kyseiselle yhtiölle. Jos todentaja on sama taho kuin asetuksen (EU) 2015/757 tarkoituksiin toimiva todentaja, tällainen ilmoitus voitaisiin tehdä yhdessä kyseisen asetuksen mukaisen todentamisraportin kanssa.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 765/2008, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (55) Komission olisi perustettava ja pidettävä toiminnassa sähköinen tietokanta, johon kirjataan kunkin aluksen suoriutuminen ja jolla varmistetaan, että alus noudattaa tätä asetusta ("FuelEU-tietokanta"). FuelEU-tietokantaa olisi käytettävä niiden kaikkien tärkeimpien toimien osalta, jotka ovat tarpeen tässä asetuksessa esitettyjen velvoitteiden täyttämiseksi. Raportoinnin helpottamiseksi ja yhtiöille, todentajille ja muille käyttäjille aiheutuvan hallinnollisen rasituksen rajoittamiseksi FuelEU-tietokannan olisi perustuttava olemassa olevaan THETIS-MRV-moduuliin, tai sitä olisi mahdollisuuksien mukaan kehitettävä sen päivitettyinä versiona. FuelEU-tietokannan avulla olisi myös oltava mahdollisuus käyttää asetuksen (EU) 2015/757 soveltamiseksi kerättyä tietoa ja dataa.
- (56) Tämän asetuksen noudattaminen riippuu tekijöistä, joihin yhtiö ei välttämättä voi vaikuttaa, kuten polttoaineen saatavuus- tai laatuongelmat. Sen vuoksi yhtiöille olisi annettava joustovaraa siirtää vaatimustenmukaisuuden ylijäämänsä vuodelta toiselle tai lainata etukäteen tietyin rajoituksin vaatimustenmukaisuuden ylijäämäänsä seuraavalta vuodelta. Koska maasähkön käyttö kiinnityspaikassa on erittäin tärkeää satamakaupunkien ja rannikkoalueiden paikallisen ilmanlaadun kannalta, siihen ei pitäisi soveltaa vastaavia joustosäännöksiä.

- (57) Jotta vältetään lukkiutuminen tiettyyn teknologiaan ja tuetaan edelleen tuloksellisimpien ratkaisujen käyttöönottoa, yhtiöiden olisi voitava yhdistää aluksia aluspooleiksi. Tätä varten yhden aluksen mahdollista ylisuoriutumista pitäisi olla mahdollista käyttää kompensoimaan toisten alusten alisuoriutumista edellyttäen, että aluspoolin vaatimustenmukaisuustase on positiivinen. Tämä antaa mahdollisuuden palkita ylisuoriutumisesta ja kannustaa investoimaan edistyneempiin teknologioihin. Mahdollisuus muodostaa aluspooleja olisi pidettävä vapaaehtoisena, ja sen olisi edellytettävä asianomaisten yhtiöiden suostumusta.
- (58) Vaatimustenmukaisuusasiakirja ("FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja"), jonka todentaja tai tapauksen mukaan hallinnoivan valtion toimivaltainen viranomainen on antanut tässä asetuksessa vahvistettujen menettelyjen mukaisesti, olisi säilytettävä aluksilla osoituksena siitä, että alus on noudattanut aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteettiä koskevia rajoja sekä täyttänyt maasähkön käyttöä koskevan velvoitteen. Todentajien tai tapauksen mukaan hallinnoivan valtion toimivaltaisen viranomaisen olisi merkittävä FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan antaminen FuelEU-tietokantaan.

- (59) Todentajien olisi määritettävä vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrä selkeiden ja objektiivisten perusteiden mukaisesti ottaen huomioon kaikki asiaankuuluvat tiedot, mukaan lukien satamassa olon kesto, käytetyn energian määrä ja tyyppi sekä mahdollisten poikkeusten soveltuvuus, kunkin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan satamakäynnin osalta. Yhtiöiden olisi asetettava nämä tiedot todentajien saataville vaatimustenmukaisuuden määrittämistä varten.
- (60) Aluksille, jotka eivät noudata aluksella käytetyn energian vuotuista keskimääräistä kasvihuonekaasuintensiteettiä koskevia rajoja, olisi määrättävä seuraamus, jolla on varoittava vaikutus, joka on oikeassa suhteessa vaatimustenvastaisuuden laajuuteen ja joka poistaa vaatimustenvastaisuudesta mahdollisesti saadut taloudelliset edut ja säilyttää näin tasapuoliset toimintaedellytykset alalla ("FuelEU-seuraamus"), sanotun kuitenkin rajoittamatta mahdollisuutta täyttää vaatimukset jousto- ja aluspoolijärjestelyjen kautta. FuelEU-seuraamuksen olisi perustuttava niiden uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden määrään ja kustannuksiin, joita alusten olisi pitänyt käyttää täyttääkseen tämän asetuksen vaatimukset.

- (61) FuelEU-seuraamus olisi määrättävä myös kunkin vaatimusten vastaisen satamakäynnin osalta. Kyseisen FuelEU-seuraamuksen olisi oltava oikeassa suhteessa kustannuksiin, joita on aiheutunut sähkön käytöstä riittävällä tasolla, sillä olisi oltava varoittava vaikutus, jotta se kannustaisi luopumaan saastuttavampien energialähteiden käytöstä, ja se olisi ilmaistava kiinteänä euromääränä, joka kerrotaan kiinnityspaikassa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien ylöspäin pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli kiinnityspaikassa maasähköä koskevien vaatimusten vastaisesti. Koska maasähkön tarjoamisen kustannuksista unionissa ei ole tarkkoja lukuja, tämän määrän olisi perustuttava muiden kuin kotitalouskäyttäjien sähkön keskihintaan unionissa kerrottuna kahdella, jotta voidaan ottaa huomioon muut palvelun tarjoamiseen liittyvät hintatekijät, kuten liitântäkustannukset ja investointien kuolettamisen osuus.
- (62) FuelEU-seuraamusten maksamisesta saatavat ja hallinnoivien valtioiden keräämät tulot olisi käytettävä edistämään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden jakelua ja käyttöä meriliikennealalla ja auttamaan meriliikenteen harjoittajia saavuttamaan ilmasto- ja ympäristötavoitteensa.

- (63) Vaikka yhtiön olisi oltava vastuussa tämän asetuksen mukaisten seuranta- ja raportointivelvoitteiden täyttämistä sekä FuelEU-seuraamusten maksamisesta, aiheuttamisperiaatteen (saastuttaja maksaa -periaate) mukaisesti ja puhtaampien polttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi polttoaineen ostamisesta tai aluksen käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteettiin vaikuttavien operatiivisten päätösten tekemisestä vastuussa olevalle taholle voitaisiin yhtiön kanssa tehtyjen sopimusten nojalla asettaa vaatimustenmukaisuusaliijäämän tapauksessa velvoite korvata tai muulla tavoin kompensoida yhtiölle aluksen toiminnasta aiheutuvien FuelEU-seuraamusten kulut. Kyseisen yhtiön pitäisi sopimukseen perustuen voida pyytää todentajaa laskemaan niiden FuelEU-seuraamusten määrät, jotka vastaavat toisen tahon hoitamaa aluksen toimintaa raportointikaudella. Tässä yhteydessä aluksen toiminta olisi ymmärrettävä siten, että sillä tarkoitetaan kuljetetun lastin, reitin ja aluksen nopeuden määrittämistä. Vaikka yhtiön olisi edelleen oltava vastuussa tämän asetuksen mukaisten seuranta- ja raportointivelvoitteiden täyttämistä sekä FuelEU-seuraamusten maksamisesta, yhtiöiden ja polttoaineiden toimittajien olisi voitava sopimuksin päästä yhteisymmärrykseen keskinäisistä sitoumuksista tuottaa, toimittaa ja ostaa ennalta määrättyjä määriä tiettyjä polttoaineita. Tällaisissa sopimuksissa voitaisiin määrätä polttoaineen toimittajien vastuusta korvata yhtiölle seuraamukset tapauksissa, joissa polttoaineita ei ollut asetettu yhtiön käyttöön sovitusti.

(64) Tähän asetukseen liittyvien velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan olisi perustuttava olemassa oleviin välineisiin, mukaan lukien niihin, jotka on vahvistettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2009/16/EY¹ ja 2009/21/EY². Jäsenvaltioiden olisi lisäksi vahvistettava tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jotta vältetään aiheeton tai kaksinkertainen rangaistus samoista rikkomuksista, tällaisilla seuraamuksilla ei olisi toistettava FuelEU-seuraamuksia, joita sovelletaan kun aluksella on vaatimustenmukaisuusali jäämä tai se on tehnyt vaatimustenvastaisia satamakäyntejä. Asiakirja, jolla osoitetaan, että alus täyttää tämän asetuksen vaatimukset, olisi lisättävä direktiivin 2009/16/EY liitteessä IV tarkoitettuun luetteloon todistuskirjoista ja muista asiakirjoista.

(65) Yhtiöihin kohdistuvan hallinnollisen rasituksen vähentämiseksi vain yhden jäsenvaltion kutakin varustamoita kohden olisi oltava vastuussa tämän asetuksen täytäntöönpanon valvonnasta. Direktiivissä (EU) 2003/87/EY säädettyjä asiaa koskevia säännöksiä olisi käytettävä määrittämään kutakin yhtiötä hallinnoiva valtio. Hallinnoivan valtion olisi sallittava tehdä ylimääräisiä tarkastuksia siitä, onko tietty alus noudattanut tätä asetusta kahden edellisen raportointikauden osalta, ja sen olisi myös varmistettava, että FuelEU-seuraamukset maksetaan ajoissa.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/21/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132).

- (66) Koska todentajien tämän asetuksen nojalla toteuttamilla toimenpiteillä voi olla merkittäviä seurauksia asianomaisille yhtiöille, erityisesti kun on kyse vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrittämisestä, FuelEU-seuraamusten määrien laskennasta ja FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan myöntämisen epäämisestä, kyseisillä yhtiöillä olisi oltava oikeus pyytää tällaisten toimenpiteiden uudelleentarkastelua sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa todentaja on akkreditoitu. Kun otetaan huomioon Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklassa vahvistettu oikeus tehokkaiisiin oikeussuojakeinoihin, toimivaltaisten viranomaisten tämän asetuksen nojalla tekemiin päätöksiin olisi voitava hakea muutosta kyseisen toimivaltaisen viranomaisen jäsenvaltion tuomioistuimessa asianomaisen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

- (67) Tasapuolisten toimintaedellytysten säilyttämiseksi tämän asetuksen tehokkaan toiminnan avulla komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat well-to-wake-päästökertoimien ("energialähteeltä työntövoimaksi") luettelon muuttamista, tietoja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitteesta, liitteessä III esitetyn nykyisen luettelon muuttamista lisäämällä muita päästöttömiä teknologioita, todentajien akkreditointia koskevien tarkempien menettelysääntöjen ja kriteerien vahvistamista, FuelEU-seuraamuksen kertoimen mukauttamista energian kustannusten kehittymisen pohjalta ja FuelEU-seuraamuksen numerokertoimen määrän muuttamista unionin sähkön keskimääräisten kustannusten indeksoinnin pohjalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (68) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti. Komission olisi otettava huomioon mahdollisuus käyttää uudelleen asetuksen (EU) 2015/757 soveltamiseksi kerättyjä tietoja ja dataa, kun se vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä luettelon lähialueilla sijaitsevista konttien jälleenlaivaussatamista, jotka eivät sisälly käyntisatamien määritelmään; perusteet muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tuotantokapasiteetin ja saatavuuden arvioimiseksi meriliikennealalla sekä menetelmän muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden hintaerokertoimen laskemiseksi; tarvittaessa muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alavoitteen soveltamista koskevien sääntöjen eritelmän; yksityiskohtaiset kriteerit teknologioiden hyväksymiselle ja tavan, jolla niitä käytetään, jotta ne voidaan katsoa päästöttömiksi teknologioiksi; tiedot, jotka saadaan aluksilta, jotka aikovat kytkeytyä maasähköön tai käyttää päästötöntä teknologiaa satamissa, ja menettely näiden tietojen toimittamiseksi; vakioitujen seurantasuunnitelmien mallit, mukaan lukien tekniset säännöt niiden yhdenmukaisesta soveltamisesta; luettelon kansainvälisistä standardeista ja sertifiointin viitearvoista, joilla osoitetaan todelliset tank-to-wake-päästökertoimet; tässä asetuksessa tarkoitettuja todentamistoimia koskevien sääntöjen täsmennykset; FuelEU-tietokannan käyttöoikeuksia koskevat säännöt sekä tietokannan toiminnalliset ja tekniset eritelvät; ja FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan mallit.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (69) Kun otetaan huomioon meriliikennealan kansainvälinen ulottuvuus, alusten käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittamista koskeva maailmanlaajuinen lähestymistapa on suositeltava, koska se olisi merkittävästi tuloksellisempi laajemman soveltamisalansa vuoksi. Tältä osin komission olisi toimitettava IMO:lle ja muille asianomaisille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, olennaisia tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja annettava IMO:lle asiaa koskevia lausuntoja, jotta IMO:n piirissä voitaisiin kehittää kansainvälisiä sääntöjä, ja näin jatkettava unionin pyrkimyksiä edistää kunnianhimoisia merenkulkualan hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita kansainvälisesti. Jos tämän asetuksen kannalta merkityksellisten asioiden osalta päästään sopimukseen maailmanlaajuisesta lähestymistavasta, komission olisi tarkasteltava tätä asetusta uudelleen, jotta se voidaan tarvittaessa saattaa linjaan kansainvälisten sääntöjen kanssa.
- (70) Komission olisi varmistettava paremman sääntelyn suuntaviivoja koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa määriteltyjen meriliikennealan yhteistyötä ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa koskevien välineiden käyttöönotto ja saatavuus.

- (71) Koska tämä asetus aiheuttaa lisämukautuskustannuksia ja hallinnollisia kustannuksia, meriliikennealan sääntelystä aiheutuvaa kokonaisrasitusta olisi pidettävä tarkasti silmällä. Tätä varten komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan tämän asetuksen toimivuutta. Komission olisi kyseisessä kertomuksessa arvioitava, missä määrin tämän asetuksen tavoitteet on saavutettu ja missä määrin asetus on vaikuttanut alan kilpailukykyyn. Kertomuksessa olisi käsiteltävä myös tämän asetuksen vuorovaikutusta muiden asiaankuuluvien unionin säädösten kanssa, mukaan lukien mahdolliset toimet ja toimenpiteet, joita on toteutettu tai voitaisiin toteuttaa meriliikennealan kohdistuvan kokonaiskustannuspaineen vähentämiseksi.

- (72) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, eli uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja korvaavien energialähteiden käyttöönottoa aluksissa, jotka eri puolilla unionia saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin, ovat kyseisissä satamissa tai lähtevät niistä, ilman riskiä siitä, että luodaan esteitä sisämarkkinoille ja että kilpailu vääristyy satamien ja meriliikenteen harjoittajien välillä. Sen sijaan tämä tavoite voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin ottamalla käyttöön unionin tasolla yhtenäiset säännöt, jotka luovat laivaliikenteen harjoittajille taloudellisia kannustimia jatkaa esteettä toimintaansa ja täyttää samalla uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä koskevat velvoitteet. Näin ollen unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I luku

Yleiset säännökset

1 artikla

Kohde ja tavoite

Tässä asetuksessa vahvistetaan yhdenmukaiset säännöt, joilla asetetaan

- a) jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuvalla, siellä olevalla tai sieltä lähtevällä aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin enimmäisraja; ja
- b) velvoite käyttää maasähköä (OPS) tai päästötöntä teknologiaa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

Tarkoituksena on uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja korvaavien energialähteiden johdonmukaisen käytön lisääminen meriliikenteessä kaikkialla unionissa unionin laajuisen ilmastoneutraaliuden saavuttamista viimeistään vuoteen 2050 mennessä koskevan tavoitteen mukaisesti samalla kun varmistetaan meriliikenteen sujuva toiminta, luodaan sääntelyvarmuutta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja kestävien teknologioiden käyttöönotolle ja vältetään vääristymät sisämarkkinoilla.

2 artikla
Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5 000 tonnia ja joiden tarkoituksena on matkustajien tai rahdin kuljettaminen kaupallisissa tarkoituksissa, seuraavien osalta:
 - a) jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa aluksen käynnin aikana käytetty energia;
 - b) kaikki energia, joka käytetään matkalla jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan;
 - c) sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, puolet energiasta, joka käytetään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalla syrjäisimmällä alueella sijaitsevaan käyntisatamaan saapuvilla tai sieltä lähtevillä matkoilla; ja
 - d) puolet energiasta, joka käytetään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan saapuvilla tai sieltä lähtevillä matkoilla, jos edellinen tai seuraava käyntisatama kuuluu kolmannen maan lainkäyttövaltaan.
2. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo lähialueilla sijaitsevista konttien jälleenlaivaussatamista. Tämän jälkeen komissio saattaa luettelon ajan tasalle viimeistään 31 päivänä joulukuuta joka toinen vuosi.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä luetellut lähialueilla sijaitsevat konttien jälleenlaivaussatamat ovat satamia, joissa konttien jälleenlaivausosuus 20 jalan ekvivalenttisyyskertoimella mitattuna ylittää 65 prosenttia kyseisen sataman konttiliikenteen kokonaismäärästä viimeisimmällä 12 kuukauden jaksolla, jolta asiaankuuluvat tiedot ovat saatavilla, ja jotka sijaitsevat unionin ulkopuolella mutta alle 300 meripeninkulman päässä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta.

Kyseisiä täytäntöönpanosäädöksiä sovellettaessa kontteja pidetään jälleenlaivattuina, kun ne puretaan aluksesta satamaan yksinomaan niiden lastaamiseksi toiseen alukseen.

Komission laatimaan luetteloon lähialueilla sijaitsevista konttien jälleenlaivaussatamista ei sisällytetä sellaisia kolmannessa maassa sijaitsevia satamia, joihin kyseinen kolmas maa tosiasiallisesti soveltaa toimenpiteitä, jotka vastaavat tässä asetuksessa säädettyjä toimenpiteitä.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa tietyt reitit ja satamat 1 kohdan a ja b alakohdan soveltamisesta, kun on kyse energiasta, jota käytetään muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten liikennöimillä matkoilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sellaisen käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 200 000 vakinaista asukasta, ja energiasta, jota käytetään mainittujen alusten ollessa kyseisen saaren käyntisatamassa. Tällaisia vapautuksia ei sovelleta 31 päivän joulukuuta 2029 jälkeen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä vapautuksista komissiolle ennen niiden voimaantuloa. Komissio julkaisee kyseiset vapautukset *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
4. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa tietyt reitit ja satamat 1 kohdan a ja c alakohdan soveltamisesta, kun on kyse energiasta, jota laivoilla käytetään syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman ja jonkin muun syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman välisillä matkoilla, sekä energiasta, jota käytetään alusten ollessa kyseisten syrjäisimpien alueiden käyntisatamissa. Tällaisia vapautuksia ei sovelleta 31 päivän joulukuuta 2029 jälkeen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä vapautuksista komissiolle ennen niiden voimaantuloa. Komissio julkaisee kyseiset vapautukset *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5. Jäsenvaltiot, joilla ei ole yhteistä maarajaa minkään muun jäsenvaltion kanssa, voivat vapauttaa 1 kohdan soveltamisesta matkustaja-alukset, jotka liikennöivät julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia tai julkisesta palvelusta tehtyyn sopimukseen perustuvia kansainvälisiä matkoja muiden jäsenvaltioiden käyntisatamiin. Tällaisia vapautuksia ei sovelleta 31 päivän joulukuuta 2029 jälkeen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä vapautuksista komissiolle ennen niiden voimaantuloa. Komissio julkaisee kyseiset vapautukset *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
6. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa 1 kohdan soveltamisesta matkustaja-alukset, jotka tarjoavat julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia tai julkisesta palvelusta tehtyyn sopimukseen perustuvia asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 tarkoitettuja meriliikenteen palveluja, joiden tarjoaminen on aloitettu ennen ... [tämän asetuksen voimaantulopäivä], tietyillä reiteillä kyseisen jäsenvaltion mantereella sijaitsevien käyntisatamien ja niiden lainkäyttövaltaan kuuluvien sellaisten käyntisatamien välillä, jotka sijaitsevat saarella tai Ceutan ja Melillan kaupungeissa. Tällaisia vapautuksia ei sovelleta 31 päivän joulukuuta 2029 jälkeen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseisistä vapautuksista komissiolle ennen niiden voimaantuloa. Komissio julkaisee vapautukset *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
- Tätä kohtaa sovellettaessa Ceutan ja Melillan kaupunkeja pidetään saarella sijaitsevinä käyntisatamina.

7. Tätä asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalanjalostusaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puihin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, tai valtion omistamiin tai liikennöimiin aluksiin, joita käytetään ainoastaan muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin.

3 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'kasvihuonekaasupäästöillä' hiilidioksidin (CO₂), metaanin (CH₄) ja dityppioksin (N₂O) päästöjä ilmakehään;
- 2) 'biopolttoaineilla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 33 alakohdassa määriteltyjä biopolttoaineita;
- 3) 'biokaasulla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 28 alakohdassa määriteltyä biokaasua;
- 4) 'kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 35 alakohdassa määriteltyjä kierrätettyjä hiilipitoisia polttoaineita;
- 5) 'muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 36 alakohdassa määriteltyjä muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita;

- 6) 'ravinto- ja rehukasveilla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 40 alakohdassa määritellyjä ravinto- ja rehukasveja;
- 7) 'päästöttömällä teknologialla' teknologiaa, josta ei aiheudu sitä energian tuottamiseen käytettäessä seuraavien kasvihuonekaasujen ja ilman epäpuhtauksien päästöjä aluksilta ilmakehään: hiilidioksidi (CO₂), metaani (CH₄), dityppioksidi (N₂O), rikin oksidit (SO_x), typen oksidit (NO_x) ja hiukkaset (PM);
- 8) 'korvaavilla energialähteillä' aluksella tuotettua uusiutuvaa energiaa tai maasähköä;
- 9) 'tuuliavusteisella propulsiolla' aluksen tuulivoimaan osittain tai kokonaan perustuvaa käyttövoimaa, jota hyödynnetään tuuliavusteisella propulsiojärjestelmällä, kuten roottoripurjeet, leijapurjeet, kovat tai jäykät purjeet, perinteiset purjeet, imupurjeet tai turbiinit;
- 10) 'käyntisatamalla' satamaa, jossa alukset pysähtyvät lastin lastaamista tai purkamista taikka matkustajien alukseen nousemista tai aluksesta poistumista varten, lukuun ottamatta pysähdyksiä, joiden ainoana tarkoituksena on tankkaus, tarvikkeiden hankkiminen, miehistön luovuttaminen, kuivatelakalle meneminen tai aluksen tai sen varusteiden tai molempien korjaaminen, pysähdykset satamassa sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella toteutetut siirrot aluksesta toiseen, pysähdykset yksinomaan suojautumiseksi epäsuotuisilta sääoloilta tai etsintä- ja pelastustoimien vuoksi sekä konttialusten pysähdykset 2 artiklan 2 kohdan perusteella annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellussa lähialueilla sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa;
- 11) 'matkalla' asetuksen (EU) 2015/757 3 artiklan c alakohdassa määriteltyä matkaa;

- 12) 'syjäisimmällä alueella' SEUT-sopimuksen 349 artiklassa tarkoitettua aluetta;
- 13) 'yhtiöllä' aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtajaa, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnoista aluksen omistajalta ja suostunut ottamaan hoidettavakseen kaikki alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevassa kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä asetetut velvoitteet ja vastuut;
- 14) 'bruttovetoisuudella' asetuksen (EU) 2015/757 3 artiklan e alakohdassa määriteltyä bruttovetoisuutta;
- 15) 'kiinnityspaikassa olevalla aluksella' asetuksen (EU) 2015/757 3 artiklan n alakohdassa määriteltyä kiinnityspaikassa olevaa alusta;
- 16) 'ankkuripaikassa olevalla aluksella' kiinnityspaikassa olevaa alusta, joka ei ole kiinnitettynä laituriin;
- 17) 'aluksella käytetyllä energialla' megajouleina (MJ) ilmaistua energiamäärää, jonka alus käyttää työntövoimana ja aluksen laitteistoa varten merellä tai kiinnityspaikassa;
- 18) 'well-to-wake-periaatteella' ("energialähteeltä työntövoimaksi") päästöjen laskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon energian tuotannon, kuljetuksen, jakelun ja aluksella käytön kasvihuonekaasuvaikutukset, myös polton aikana;

- 19) 'aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetillä' grammoina hiilidioksidiekvivalenttia ilmaistua kasvihuonekaasupäästöjen määrää, joka määritetään well-to-wake-periaatteella ("energialähteeltä työntövoimaksi"), aluksella käytettyä megajouleissa ilmoitettua energiamäärää kohti;
- 20) 'päästökertoimella' lähdevirran toimintotietoihin liittyvää kasvihuonekaasun keskimääräistä päästö määrää olettaen, että palaessa tapahtuu täydellinen hapettuminen ja kaikissa muissa kemiallisissa reaktioissa täydellinen muuntuminen;
- 21) 'jääluokalla' lippuvaltion toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tai tämän valtion hyväksymän organisaation alukselle määrittämää luokkaa, joka osoittaa, että alus on tarkoitettu jääolosuhteissa kulkemiseen merellä;
- 22) 'jään reunalla' maaliskuussa 2014 annetun Maailman ilmatieteellisen järjestön merijäänimikkeistön 4.4.8 kohdassa tarkoitettua avomeren ja kaikenlaisen merijään, joko kiinteän tai ajalehtivan, välistä rajaa minä tahansa ajankohtana;
- 23) 'jääolosuhteissa kulkemisella' jääluokitellun aluksen kulkemista jään reunan sisällä olevalla merialueella;
- 24) 'maasähköllä' (OPS) järjestelmää, jolla toimitetaan sähköä kiinnityspaikassa oleville aluksille, matala- tai suurjännitteellä, tasa- tai vaihtovirtaa, mukaan lukien alukselle ja satamaan asennetut laitteistot, kun järjestelmä syöttää sähköä suoraan aluksen pääjakelukeskukseen hotelli- ja käyttötoiminnoista aiheutuvaa kuormitusta tai akkujen lataamista varten;

- 25) 'sähkötehon tarpeella kiinnityspaikassa' kiinnityspaikassa olevan aluksen sähkön tarvetta kaikkiin energiatarpeisiin aluksella käytettävän sähkön perusteella;
- 26) 'kiinnityspaikassa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella' kiinnityspaikassa olevan aluksen sähkön kokonaistarpeen kilowatteina ilmaistua korkeinta arvoa, mukaan lukien hotellitoiminnoista ja lastin käsittelystä aiheutuva kuormitus;
- 27) 'todentajalla' oikeushenkilöä, joka suorittaa todentamistoiminnot ja jonka kansallinen akkreditointielin on akkreditoinut asetuksen (EY) N:o 765/2008 ja tämän asetuksen nojalla;
- 28) 'FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjalla' aluskohtaista todentajan yhtiölle antamaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan, että alus on noudattanut tätä asetusta tietyllä raportointikaudella;
- 29) 'matkustaja-aluksella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802¹ 2 artiklan i alakohdassa määriteltyä matkustaja-alusta;
- 30) 'risteilymatkustaja-aluksella' matkustaja-alusta, jossa ei ole lastikantta ja joka on suunniteltu yksinomaan matkustajien kaupalliseen kuljettamiseen merimatalla yömajoituksessa;
- 31) 'konttialuksella' alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kontteja lastiruumissa ja kannella;

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/802, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikki- ja hiilipitoisuuden vähentämisestä (EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58).

- 32) 'vaatimustenvastaisella satamakäynnillä' satamakäyntiä, jonka aikana alus ei täytä 6 artiklan 1 kohdassa asetettua vaatimusta ja johon ei sovelleta mitään 6 artiklan 5 kohdassa säädetyistä poikkeuksista;
- 33) 'vähiten suotuisalla tuotantoketjulla' tietyn polttoaineen hiili-intensiivisintä tuotantoketjua;
- 34) 'hiilidioksidiekvivalentilla' metrijärjestelmän yksikköä, jolla mitataan hiilidioksidi-, metaani- ja dityppioksidipäästöjä ilmakehän lämmitysvaikutuspotentiaalin perusteella muuntamalla metaanin ja dityppioksidin määrät siksi määräksi hiilidioksidia, jolla on sama ilmakehän lämmitysvaikutuspotentiaali;
- 35) 'vaatimustenmukaisuustaseella' liitteessä IV olevan A osan mukaisesti laskettavaa määrää, jolla alus ylittää tai alittaa aluksella käytetyn energian vuotuisen keskimääräisen kasvihuonekaasuintensiteetin rajat tai muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevan alatavoitteen;
- 36) 'vaatimustenmukaisuusylijäämällä' positiivista vaatimustenmukaisuustasetta;
- 37) 'vaatimustenmukaisuusalijäämällä' negatiivista vaatimustenmukaisuustasetta;
- 38) 'aluspoolin vaatimustenmukaisuustaseella' kaikkien aluspooliin kuuluvien alusten vaatimustenmukaisuustaseiden summaa;

- 39) 'sataman hallinnointielimellä' asetuksen (EU) 2017/352 2 artiklan 5 alakohdassa määriteltyä sataman hallinnointielintä;
- 40) 'hallinnoivalla valtiolla' direktiivin 2003/87/EY 3 g f artiklaa soveltamalla määritettyä jäsenvaltiota, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asiaankuuluvassa jäsenvaltiossa vastuussa olevien toimivaltaisten viranomaisten valintaa;
- 41) 'raportointikaudella' sen vuoden 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta välistä ajanjaksoa, jona tässä asetuksessa tarkoitettuja tietoja seurataan ja kirjataan, myös niiden matkojen tietojen osalta, jotka päättyvät eri kalenterivuonna kuin ne ovat alkaneet, kun tiedot kirjataan raportoitavalle kalenterivuodelle;
- 42) 'todentamiskaudella' raportointikautta välittömästi seuraavaa kalenterivuotta.

II luku

Aluksilla käytettyä energiaa koskevat vaatimukset

4 artikla

Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin enimmäisraja

1. Aluksella raportointikauden aikana käytetyn energian vuotuinen keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti ei saa ylittää 2 kohdassa asetettua rajaa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu raja lasketaan vähentämällä vertailuarvosta 91,16 grammaa hiilidioksidiekvivalenttia megajoulea kohti seuraava prosenttiosuus:
 - 2 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2025,
 - 6 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2030,
 - 14,5 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2035,
 - 31 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2040,
 - 62 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2045,
 - 80 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2050.

3. Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti lasketaan liitteessä I esitetyn menetelmän mukaisesti energiayksikköä kohti laskettujen kasvihuonekaasupäästöjen määränä.
4. Siirretään komissiolle valta antaa 28 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä II siten, että siihen sisällytetään mahdollisiin uusiin energialähteisiin liittyvät well-to-wake-periaatteella lasketut päästökertoimet tai mukautetaan nykyisiä päästökertoimia johdonmukaisuuden varmistamiseksi suhteessa tuleviin kansainvälisiin energia-alan standardeihin tai unionin energia-alan säädöksiin parhaan saatavilla olevan tieteellisen tiedon mukaisesti.

5 artikla

Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käyttö

1. Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin laskemiseksi voidaan 1 päivän tammikuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2033 välisenä aikana käyttää kerrointa 2 aluksen palkitsemiseksi muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytöstä. Kyseinen laskentamenetelmä esitetään liitteessä I.
2. Komissio seuraa muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuutta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla aluksilla vuosittain käytetystä energiasta ja laskee ja julkaisee sen vuosittain 19 artiklassa tarkoitettuun FuelEU-tietokantaan tallennettujen tietojen perusteella ja viimeistään 18 kuukauden kuluttua kunkin raportointikauden päättymisestä.

3. Jos 2 kohdassa tarkoitettujen muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuus on alle 1 prosentti raportointikaudella 2031, näiden polttoaineiden osuuteen aluksella vuosittain käytetystä energiasta sovelletaan 2 prosentin alataavoitetta 1 päivästä tammikuuta 2034 alkaen, jollei 5 kohdasta muuta johdu.
4. Edellä olevaa 3 kohtaa ei sovelleta, jos ennen 1 päivää tammikuuta 2033 käytettävissä olevat 2 kohdassa tarkoitettut seuranta tulokset osoittavat, että 2 kohdassa tarkoitettu osuus on yli 2 prosenttia.
5. Jos 2 kohdassa tarkoitettujen seuranta toimien ja komission arvioinnin perusteella on näyttöä siitä, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tuotantokapasiteetti ja saatavuus merenkulkualalla ei ole riittävä, että se jakautuu maantieteellisesti epätasaisesti tai että näiden polttoaineiden hinta on liian korkea, 3 kohdassa säädettyä alataavoitetta ei sovelleta.
6. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään 5 kohdassa säädetyn arvioinnin kriteerit ja liitteessä IV olevan B osan taulukon solussa 14 käytetty menetelmä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden hintaerokertoimen laskemiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
7. Siirretään komissiolle valta antaa 28 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla
 - a) täydennetään tämän artiklan 5 kohtaa uusilla elementeillä;
 - b) tiedotetaan siitä, että tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettua alataavoitetta ei sovelleta tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettun seurannan tai 5 kohdassa tarkoitettun arvioinnin johdosta.

8. Jos sovelletaan tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettua alatavoitetta, komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2033 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään edelleen tämän artiklan 3 kohdan soveltamista koskevia sääntöjä seuraavien osalta:

- a) 16 artiklassa tarkoitettu todentaminen ja laskenta;
- b) 20 ja 21 artiklassa säädetyt sovellettavat joustomekanismit;
- c) 23 artiklassa ja liitteessä IV tarkoitettut sovellettavat FuelEU-seuraamukset.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9. Jos sovelletaan tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettua alatavoitetta, sitä ei kuitenkaan sovelleta aluksiin, jotka osoittavat, että aluksella vuosittain käytettyä energiaa vastaava osuus on täytetty muilla polttoaineilla, joilla saavutetaan vastaavat kasvihuonekaasupäästöjen vähennykset ja jotka on sertifioitu tämän asetuksen 10 artiklan mukaisesti, lukuun ottamatta direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa B osassa tarkoitettuja biopolttoaineita.

10. Tätä artiklaa ei sovelleta aluksilla vuosittain käytetyn energian maasähköjärjestelmästä toimitettuun osuuteen.

6 artikla

Kiinnityspaikassa käytettävän energian päästöttömyyttä koskevat lisävaatimukset

1. Asetuksen (EU) 2023/...⁺ 9 artiklan soveltamisalaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa laituriin kiinnitettynä olevan aluksen on 1 päivästä tammikuuta 2030 lähtien kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa.
2. Asetuksen (EU) 2023/...⁺ 9 artiklan soveltamisalaan kuulumattomassa käyntisatamassa, joka kuuluu jäsenvaltion lainkäyttövaltaan, laituriin kiinnitettynä olevan aluksen on 1 päivästä tammikuuta 2035 lähtien kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa, jos laiturissa on käytettävissä oleva maasähkön syöttö.
3. Jäsenvaltio voi 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana ja asianomaisia sidosryhmiä, mukaan lukien tarvittaessa sataman hallinnointielin, kuultuaan päättää, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa, joka ei kuulu asetuksen (EU) 2023/...⁺ 9 artiklan soveltamisalaan, tai tietyissä osissa tätä satamaa laituriin kiinnitettynä olevan aluksen on kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa. Jäsenvaltion on ilmoitettava tällaisen vaatimuksen asettamista koskevasta päätöksestään komissiolle vuotta ennen sen soveltamista. Tällaista päätöstä on sovellettava raportointikauden alusta. Komissio julkaisee päätöstä koskevat tiedot *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja julkistaa päivitetyn luettelon asianomaisista satamista. Luettelon on oltava helposti saatavilla.

⁺ EUVL: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) olevan asetuksen numero.

4. Edellä olevia 1, 2 ja 3 kohtaa sovelletaan
- a) konttialuksiin;
 - b) matkustaja-aluksiin.
5. Edellä olevia 1, 2 ja 3 kohtaa ei sovelleta aluksiin, jotka
- a) ovat kiinnitettyinä laituriin alle kaksi tuntia laskettuna 15 artiklan mukaisesti seuratun ja kirjatun saapumisajan ja lähtöajan perusteella;
 - b) käyttävät päästötöntä teknologiaa, joka täyttää liitteessä III säädetyt tällaista teknologiaa koskevat yleiset vaatimukset ja joka on lueteltu ja täsmennetty tämän artiklan 6 ja 7 kohdan mukaisesti annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä, kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa ollessaan kiinnitettyinä laituriin;
 - c) joutuvat sellaisten ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi, joihin alus ei voi vaikuttaa, tekemään suunnittele mattoman ja muun kuin järjestelmällisen satamakäynnin turvallisuuteen tai ihmishengen pelastamiseen merellä liittyvistä syistä, joita ei ole suljettu pois 3 artiklan 10 kohdan nojalla;
 - d) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska satamassa ei ole tarvittavia maasähkön liitäntäpisteitä;
 - e) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska sähköverkon vakaus on poikkeuksellisesti vaarassa, mikä johtuu käytettävissä olevan maasähkön riittämättömyydestä aluksen vaadittuun sähkötehon tarpeeseen kiinnityspaikassa;

- f) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska sataman laitteisto ei ole yhteensopiva aluksen maasähkölaitteiston kanssa, edellyttäen, että aluksella oleva maasähköön kytkettävä laitteisto on sertifioitu asetuksen (EU) 2023/...⁺ liitteessä II vahvistettujen merialusten maaliitännäisjärjestelmiä koskevien teknisten eritelmien mukaisesti;
 - g) tarvitsevat rajoitetun ajan energian tuottamista aluksella hätätilanteessa, joka aiheuttaa ihmishenkeen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai muista ylivoimaisista syistä;
 - h) ollessaan kytkeytyneinä maasähköön tarvitsevat ehdottoman välttämättömään rajatun ajan energian tuottamista aluksella huoltotesteihin tai toimintatesteihin, jotka suoritetaan tutkimuksen tai tarkastuksen toteuttavan toimivaltaisen viranomaisen virkailijan tai tunnustetun organisaation edustajan pyynnöstä.
6. Siirretään komissiolle valta antaa 28 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä III esitettyä ei-tyhjentävää taulukkoa lisäämällä siihen muita 3 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuja päästöttömiä teknologioita, ja valta päivittää näitä säädöksiä säännöllisesti.
7. Komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaiset hyväksymisperusteet, mukaan lukien järjestelmärajojen ja sertifiointivaatimusten määritelmät, joiden katsotaan täyttävän liitteessä III säädetyt päästöttömiä teknologioita koskevat yleiset vaatimukset, sekä niiden tulevat päivitykset.

⁺ EUVL: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) olevan asetuksen numero.

Liitteessä III vahvistetun olemassa olevien teknologioiden luettelon osalta kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tapauksen mukaan viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2024. Uusien teknologioiden osalta kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään ilman aiheetonta viivytystä, kun liitteessä III tarkoitettuja muita teknologioita tulee saataville.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Alusten on ilmoitettava käyntisataman jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tai muulle asianmukaisesti valtuutetulle taholle ennen satamaan saapumista aikomuksestaan kytkeytyä maasähkөөn tai käyttää päästötöntä teknologiaa 5 kohdan b alakohdan mukaisesti. Alusten, jotka aikovat kytkeytyä maasähkөөn, on myös ilmoitettava ennakkoidusta sähköntarpeestaan kyseisen satamassa käynnin aikana.

Saatuaan alukselta ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua maasähkөөn kytkeytymistä koskevat tiedot käyntisataman toimivaltaisen viranomaisen tai muun asianmukaisesti valtuutetun tahon on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä.

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään ensimmäisen ja toisen alakohdan mukaisesti toimitettavat tiedot sekä menettely kyseisten tietojen toimittamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9. Käyntisataman jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai muun asianmukaisesti valtuutetun tahon on tarvittaessa sataman hallinnointielintä kuultuaan määritettävä ja merkittävä FuelEU-tietokantaan viipymättä seuraavat tiedot:
- a) sovelletaanko edellä 5 kohdassa esitettyä poikkeusta;
 - b) täyttääkö alus 1, 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset, kun mitään 5 kohdassa esitetyistä poikkeuksista ei sovelleta.
10. Satamissa, joihin sovelletaan asetuksen (EU) 2023/...⁺ 9 artiklan vaatimuksia, voidaan 1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen soveltaa 5 kohdan d, e ja f alakohdassa säädettyjä poikkeuksia ainoastaan siihen enimmäismäärään satamakäyntejä, joka vastaa 10:tä prosenttia aluksen raportointikauden aikana tekemien satamakäyntien kokonaismäärästä, tarvittaessa pyöristettynä lähimpään kokonaislukuun tai enintään kymmeneen satamakäyntiin asiaankuuluvalla raportointikaudella sen mukaan, kumpi määrästä on pienempi.
- Satamakäyntiä ei lasketa mukaan tämän säännöksen vaatimusten noudattamisen osalta, jos yhtiö osoittaa 8 kohdassa säädetyn tietojenvaihdon perusteella, ettei se voinut kohtuudella tietää, ettei alus jostakin 5 kohdan d, e tai f alakohdassa tarkoitettusta syystä voi kytkeytyä maasähköön.

⁺ EUVL: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) olevan asetuksen numero.

11. Jäsenvaltio voi päättää, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa tai sataman tietyissä osissa ankkuripaikassa oleviin konttialuksiin ja matkustaja-aluksiin sovelletaan samoja tässä asetuksessa vahvistettuja velvoitteita kuin laiturissa kiinnitettyinä oleviin aluksiin. Jäsenvaltion on ilmoitettava tällaisen vaatimuksen asettamista koskevasta päätöksestään komissiolle vuotta ennen sen soveltamista. Tällaista päätöstä on sovellettava raportointikauden alusta. Komissio julkaisee päätöstä koskevat tiedot *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja julkistaa päivitetyn luettelon asianomaisista satamista. Luettelon on oltava helposti saatavilla.

III luku

Yhteiset periaatteet ja sertifiointi

7 artikla

Seurannan ja raportoinnin yhteiset periaatteet

1. Yhtiöiden on 8, 9 ja 10 artiklan mukaisesti seurattava kunkin aluksensa osalta asianomaisia tietoja ja raportoitava ne raportointikaudelta. Niiden on suoritettava seuranta ja raportointi kaikissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa ja 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen matkojen osalta.

2. Seurannan ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava aluksilla käytetty energia kaikkina aikoina riippumatta siitä, onko alus merellä vai kiinnityspaikassa. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.
3. Seurannan ja raportoinnin on oltava johdonmukaista ja ajallisesti vertailukelpoista. Tätä varten yhtiöiden on käytettävä samaa seurantamenetelmää ja samoja tietoaineistoja, joihin todentaja kuitenkin voi arvionsa perusteella hyväksyä muutoksia. Yhtiöiden on huolehdittava siitä, että saadaan kohtuullinen varmuus seurattavien ja raportoitavien tietojen totuudenmukaisuudesta.
4. Yhtiöiden on hankittava, analysoitava ja tallennettava vähintään viiden vuoden ajan kaikki seurantatiedot ja -dokumentaatio, mukaan lukien oletukset, viitteet, päästökertoimet, liitteen I mukaisesti täydennetyt polttoaineen luovutustodistukset ja toimintotiedot sekä kaikki muut tiedot, joita tarvitaan tämän asetuksen noudattamisen todentamiseksi, läpinäkyvästi ja täsmällisesti paperisessa tai sähköisessä muodossa, jotta todentaja voi määrittää aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin.
5. Tämän asetuksen 8, 9, 10 ja 15 artiklan mukaisten seuranta- ja raportointitoimien toteuttamisessa on soveltuvin osin käytettävä asetuksen (EU) 2015/757 tarkoituksiin kerättyä tietoa ja dataa.

8 artikla
Seurantasuunnitelma

1. Yhtiöiden on 31 päivään elokuuta 2024 mennessä toimitettava todentajille kunkin aluksensa seurantasuunnitelma, josta käy ilmi liitteessä I esitettyjen joukosta valittu menetelmä aluksilla käytetyn energian määrän, tyypin ja päästökertoimen sekä muiden asiaankuuluvien tietojen seuraamiseksi ja raportoimiseksi.
2. Yhtiöiden on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 31 päivän elokuuta 2024 jälkeen, toimitettava todentajalle seurantasuunnitelma ilman aiheetonta viivytystä, kuitenkin viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen, kun asianomainen alus on saapunut ensimmäisen kerran jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.
3. Seurantasuunnitelmassa on oltava aukoton ja läpinäkyvä dokumentaatio, ja sen on sisällettävä vähintään seuraavat osat:
 - a) aluksen tunnistetiedot ja tyyppi, mukaan lukien aluksen nimi, Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO-tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama sekä aluksen omistajan nimi,
 - b) yhtiön nimi sekä yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero ja sähköpostiosoite,

- c) kuvaus aluksen energiantuotantojärjestelmistä ja niihin liittyvästä tehokapasiteetista megawatteina (MW),
- d) edellä 6 artiklan 4 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen alusten osalta kuvaus maasähköön kytkeytymisen mahdollistavien laitteiden tai päästöttömän teknologian standardeista ja ominaisuuksista,
- e) kiinnityspaikassa olevan aluksen vahvistetun sähkötehon kokonaistarpeen arvo sellaisena kuin se on esitetty sen sähkökuormataseessa tai sähkökuormatutkimuksessa, jota käytetään osoittamaan ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1 luvun 40 ja 41 säännön noudattaminen, sellaisena kuin sen on hyväksynyt sen lippuvaltion viranomainen tai hyväksytty laitos siten kuin se on määritelty päätöslauselmilla MEPC.237(65) ja MSC.349(92) hyväksytyssä hyväksytyjä järjestöjä koskevassa IMO-säännöstössä. Jos alus ei pysty toimittamaan tätä viitetietoa, huomioon otettava arvo on 25 prosenttia kaikista aluksen päämoottoreiden suurimmista jatkuvista työntövoimista sellaisina kuin ne esitetään aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) soveltamiseksi toimitetussa alusta koskevassa EIAPP-todistuksessa tai, jos moottoreilta ei edellytetä EIAPP-todistusta, moottoreiden tyyppikilvessä,
- f) kuvaus suunnitelluista energialähteistä, joita on tarkoitus käyttää aluksella liikenteessä ja kiinnityspaikassa 4 ja 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi,

- g) kuvaus menettelyistä, joilla seurataan aluksen polttoaineenkulutusta sekä korvaavilla energialähteillä tai päästöttömällä teknologialla tuotettua energiaa,
- h) kuvaus menettelyistä, joilla 10 artiklassa ja liitteissä I ja II esitettyjen menetelmien mukaisesti seurataan aluksella käytettävän energian well-to-tank- ja tank-to-wake -päästökertoimia ja raportoidaan niistä,
- i) kuvaus menettelyistä, joilla matkaluettelon aukottomuutta seurataan,
- j) kuvaus menettelyistä, joita käytetään määrittäessä matkakohkaisia toimintatietoja, mukaan lukien menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja kirjataan merellä lähtösataman ja määräsataman välillä vietetty aika sekä kiinnityspaikassa vietetty aika,
- k) kuvaus menettelyistä, järjestelmistä ja vastuista, jotka liittyvät seurantasuunnitelman tietojen päivittämiseen raportointikaudella,
- l) kuvaus menetelmästä, jonka avulla määritetään korvaavat tiedot, joita voidaan käyttää tietoaukkojen poistamiseksi tai tietovirheiden havaitsemiseksi ja korjaamiseksi,
- m) muutosseloste, johon kirjataan kaikki muutoshistorian yksityiskohdat,

- n) jos yhtiö pyytää, että aluksen jääluokan johdosta käytettyä lisäenergiaa ei oteta huomioon liitteessä IV esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa, tiedot aluksen jääluokasta,
- o) jos yhtiö pyytää, että aluksen jääolosuhteissa kulkemisen johdosta käytettyä lisäenergiaa ei oteta huomioon liitteessä IV esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa, tiedot aluksen jääluokasta, kuvaus todennettavissa olevasta menettelystä, jolla seurataan kuljetun matkan pituutta sekä koko matkan osalta että jääolosuhteissa kuljetun matkan osalta, jääolosuhteisiin saapumisen ja niistä poistumisen päivämäärä, kellonaika ja sijainti sekä polttoaineenkulutus jääolosuhteissa kuljettaessa,
- p) tuuliavusteisella propulsiolla varustetun aluksen osalta kuvaus alukseen asennetuista tuuliavusteisista propulsiolaitteista ja liitteessä I määritellyt P_{Wind} - ja P_{Prop} -arvot.

4. Yhtiöiden on käytettävä seurantasuunnitelmia, jotka perustuvat vakiomuotoisiin malleihin. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan nämä mallit ja niiden yhtenäistä käyttöä koskevat tekniset säännöt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 artikla

Seurantasuunnitelman muutokset

1. Yhtiöiden on tarkastettava säännöllisin väliajoin ja vähintään vuosittain, vastaako aluksen seurantasuunnitelma aluksen luonnetta ja toimintatapaa ja voidaanko sen tietoja tarkentaa, korjata tai päivittää.
2. Yhtiöiden on muutettava seurantasuunnitelmaa ilman aiheetonta viivytystä missä tahansa seuraavista tilanteista:
 - a) aluksen yhtiö vaihtuu,
 - b) käyttöön otetaan uusia energiantuotantojärjestelmiä, uusia energiatyyppejä, uusia järjestelmiä kytkeytymiseksi maasähköön tai uusia korvaavia energialähteitä tai uusia päästöttömiä teknologioita,
 - c) tietojen saatavuus on muuttunut uusien mittauslaitteiden, uusien näytteenottomenetelmien tai analysointimenetelmien käytön vuoksi taikka muista syistä, jotka voivat vaikuttaa kerättyjen tietojen tarkkuuteen,
 - d) yhtiöt, todentajat tai toimivaltaiset viranomaiset ovat todenneet, että sovelletusta seurantamenetelmästä saadut tiedot ovat virheellisiä,

- e) todentajat ovat havainneet, ettei jokin seurantasuunnitelman osa täytä tässä asetuksessa asetettuja vaatimuksia, ja todentaja edellyttää yhtiön tarkistavan sitä 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti,
 - f) yhtiöt, todentajat tai toimivaltaiset viranomaiset ovat todenneet, että menetelmät tietoaukkojen ehkäisemiseksi ja tietovirheiden yksilöimiseksi eivät riitä varmistamaan tietojen oikeellisuutta, aukottomuutta ja avoimuutta.
3. Yhtiöiden on ilmoitettava todentajille ilman aiheutonta viivytystä kaikista ehdotuksista seurantasuunnitelman muuttamiseksi.

10 artikla

Polttoaineiden ja päästökertoimien sertifiointi

1. Kun biopolttoaineet, biokaasu, muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet ja kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivissä (EU) 2018/2001, otetaan huomioon tämän asetuksen 4 artiklan 1 kohdan tarkoituksissa, sovelletaan seuraavia sääntöjä:
- a) biopolttoaineilla ja biokaasulla, jotka eivät täytä direktiivin (EU) 2018/2001 29 artiklassa esitettyjä kestävyys- ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskriteerejä tai jotka on tuotettu ravinto- ja rehukasveista, katsotaan olevan samat päästökertoimet kuin tämän tyyppisen polttoaineen vähiten suotuisalla fossiilisten polttoaineiden tuotantoketjulla,

- b) muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla ja kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla, jotka eivät noudata direktiivin (EU) 2018/2001 25 artiklan 2 kohdassa vahvistettua kasvihuonekaasupäästövähennysten kynnysarvoa, katsotaan olevan samat päästökertoimet kuin tämän tyyppisen polttoaineen vähiten suotuisalla fossiilisten polttoaineiden tuotantoketjulla.
2. Polttoaineilla, jotka eivät kuulu 1 kohdan soveltamisalaan, katsotaan olevan samat päästökertoimet kuin tämän tyyppisen polttoaineen vähiten suotuisalla fossiilisten polttoaineiden tuotantoketjulla, jollei niitä ole sertifioitu sellaisten unionin säädösten nojalla, jotka koskevat uusiutuvien kaasujen, maakaasun ja vedyn sisämarkkinoita, kasvihuonekaasupäästövähennysten kynnysarvon vahvistamista sekä tällaisten polttoaineiden tuotannosta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen laskentaan liittyviä menetelmiä.
3. Yhtiöiden on toimitettava tämän asetuksen liitteen I mukaisesti täydennettyjen polttoaineen luovutustodistusten perusteella tarkat, täydelliset ja luotettavat tiedot niiden polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetistä ja kestävyysominaisuuksista, jotka on otettava huomioon tämän asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tarkoituksia varten ja jotka on sertifioitu järjestelmässä, jonka komissio on hyväksynyt direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklan 5 ja 6 kohdan tai tapauksen mukaan uusiutuvien kaasujen, maakaasun ja vedyn sisämarkkinoita koskevien unionin säädösten asiaankuuluvien säännösten mukaisesti.

4. Yhtiöt eivät saa poiketa tämän asetuksen liitteessä II fossiilisten polttoaineiden osalta esitettyjen well-to-tank-päästökertoimien oletusarvoista. Yhtiöillä on oikeus poiketa tämän asetuksen liitteessä II esitettyjen well-to-tank-päästökertoimien oletusarvoista edellyttäen, että todelliset arvot on sertifioitu komission hyväksymän järjestelmän mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan soveltamista. Sertifiointi on tehtävä biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden osalta direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti tai tapauksen mukaan uusiutuvien kaasujen, maakaasun ja vedyn sisämarkkinoita koskevien unionin säädösten asiaankuuluvien säännösten mukaisesti.
5. Yhtiöillä on oikeus poiketa liitteessä II esitetyistä tank-to-wake-päästökertoimien oletusarvoista, lukuun ottamatta fossiilisten polttoaineiden tank-to-wake-hiilidioksidipäästökertoimia, edellyttäen, että todelliset arvot on sertifioitu laboratoriotestauksella tai suorilla päästömittauksilla.
6. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä täsmentääkseen ne kansainväliset standardit ja sertifiointiviitteet, jotka hyväksytään tosiasiallisten tank-to-wake-päästökertoimien osoittamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

IV luku

Todentaminen ja akkreditointi

11 artikla

Seurantasuunnitelman ja muutetun seurantasuunnitelman arviointi

1. Todentajan on arvioitava, onko seurantasuunnitelma 7, 8 ja 9 artiklassa vahvistettujen vaatimusten mukainen kunkin aluksen osalta ja jos todentaja vaihtuu. Jos todentajan arvioinnissa todetaan, ettei kyseisiä vaatimuksia noudateta, asianomaisen yhtiön on ilman aiheetonta viivästystä tarkistettava seurantasuunnitelmaansa vastaavasti ja toimitettava tarkistettu suunnitelma todentajalle lopullisesti arvioitavaksi ennen raportointikauden alkamista. Kyseisen yhtiön on sovittava todentajan kanssa tällaisten tarkistusten käyttöön ottamiseksi tarvittavasta määräajasta. Kyseisen määräajan on joka tapauksessa päättyttävä ennen raportointikauden alkua.
2. Todentajan on arvioitava 9 artiklan 2 kohdan b, c ja d alakohdan mukaiset seurantasuunnitelman muutokset. Todentaja ilmoittaa asianomaiselle yhtiölle arvioinnin jälkeen, ovatko kyseiset muutokset 7, 8 ja 9 artiklassa asetettujen vaatimusten mukaisia.

3. Kun seurantasuunnitelma ja muutettu seurantasuunnitelma on arvioitu tyydyttävästi, todentaja tallentaa ne FuelEU-tietokantaan. Seurantasuunnitelman ja muutetun seurantasuunnitelman on oltava hallinnoivan valtion saatavilla.

12 artikla

Todentajia koskevat yleiset velvoitteet ja periaatteet

1. Todentajan on oltava asianomaisen aluksen yhtiöstä tai liikenteenharjoittajasta riippumaton ja suoritettava tässä asetuksessa edellytetyt toiminnot yleisen edun nimissä. Tämän vuoksi ja mahdollisten eturistiriitojen välttämiseksi todentaja tai mikään sellaiseen oikeushenkilöön kuuluva osa, johon todentaja kuuluu, ei saa olla asianomaisen aluksen yhtiö tai liikenteenharjoittaja taikka yhtiön omistaja. Todentaja ei myöskään saa olla kyseisen yhtiön, liikenteenharjoittajan tai yhtiön omistajan omistama taho, eikä sillä saa olla yhtiöön suhteita, jotka voisivat vaikuttaa sen riippumattomuuteen ja puolueettomuuteen.
2. Todentajan on arvioitava aluksilla käytetyn energian määrään, tyyppiin ja päästökertoimeen liittyvien tietojen luotettavuus, uskottavuus, tarkkuus ja aukottomuus erityisesti seuraavien osalta:
 - a) polttoaineen kulutuksen ja korvaavien energialähteiden käytön kohdentaminen matkoille ja kiinnityspaikalle,
 - b) raportoidut tiedot polttoaineen kulutuksesta ja niihin liittyvät mittaukset ja laskelmat,

- c) päästökertoimien valinta ja käyttö,
- d) maasähkön käyttö tai FuelEU-tietokantaan kirjattujen 6 artiklan 9 kohdan a alakohdan mukaisten poikkeuksien soveltaminen,
- e) 10 artiklan 3 kohdassa vaadittavat tiedot.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin on perustuttava seuraaviin näkökohtiin:

- a) ovatko raportoidut tiedot johdonmukaisia niiden arvioitujen tietojen kanssa, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin, kuten asennettuun konetehoon,
- b) onko tiedoissa epäjohdonmukaisuuksia, erityisesti kun vertaillaan kunkin aluksen vuosittain ostamaa polttoaineen kokonaismäärää ja yhteenlaskettua polttoainekulutusta matkoilla,
- c) onko tiedot kerätty sovellettavien sääntöjen mukaisesti ja
- d) ovatko aluksen asiaankuuluvat kirjaukset moitteettomia ja johdonmukaisia.

13 artikla
Todentamismenettelyt

1. Todentajan on kartoitettava riskit, joita seuranta- ja raportointiprosessiin voi liittyä, vertailemalla ilmoitettuja aluksella käytetyn energian määriä, tyyppejä ja päästökertoimia arvioituihin tietoihin, jotka perustuvat aluksen jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin, kuten asennettuun konetehoon. Jos merkittäviä eroja havaitaan, todentajan on tehtävä lisäanalyysyjä.
2. Todentajan on kartoitettava riskit, joita eri laskentavaiheisiin voi liittyä, tarkistamalla kaikki asianomaisen yhtiön käyttämät tietolähteet ja menetelmät.
3. Todentajan on otettava huomioon kaikki toimivat riskinhallintamenetelmät, joita kyseinen yhtiö soveltaa käytettyjen seurantamenetelmien tarkkuuteen liittyvän epävarmuustason alentamiseksi.
4. Kyseisen yhtiön on annettava todentajalle tämän pyynnöstä kaikki lisätiedot, joiden avulla tämä kykenee suorittamaan todentamistoimensa. Tarvittaessa todentaja tekee tarkastuksia todentamisprosessin aikana sen määrittämiseksi, ovatko ilmoitetut tiedot luotettavia, uskottavia, tarkkoja ja aukottomia. Jos todentajalla on epäilyksiä, hän voi tehdä käyntejä yhtiön toimitiloihin tai alukselle. Todentamistoimien suorittamisen helpottamiseksi yhtiöiden on annettava todentajalle pääsy toimitiloihinsa tai alukselle.

5. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä täsmentääkseen tässä asetuksessa tarkoitettuja todentamistoimia koskevia sääntöjä vähintään seuraavien seikkojen osalta: todentajien pätevyys; asiakirjat, jotka yhtiöiden on toimitettava todentajille; seurantasuunnitelman ja muutetun seurantasuunnitelman vaatimustenmukaisuuden arviointi; todentajien suorittama riskinarviointi – tarkastukset mukaan lukien; 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun FuelEU-selvityksen todentaminen; olennaisuustaso; todentajien kohtuullinen varmuus; virheet ja vaatimustenvastaisuudet; todentamisraportin sisältö; parannussuosituks; käynnit paikalla sekä yhtiöiden, todentajien, toimivaltaisten viranomaisten ja komission välinen viestintä. Kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä täsmennettyjen sääntöjen on perustuttava 11 ja 12 artiklassa ja tässä artiklassa säädettyihin todentamista koskeviin periaatteisiin ja asiaa koskeviin kansainvälisesti hyväksyttyihin vaatimuksiin. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

14 artikla

Todentajien akkreditointi

1. Todentajan akkreditoi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia todentamistoimia varten kansallinen akkreditointielin asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti. Kansallisen akkreditointielimen on toimitettava komissiolle kunkin vuoden loppuun mennessä luettelo akkreditoiduista todentajista sekä kaikki asiaankuuluvat yhteystiedot.

2. Sikäli kuin tämä asetus ei sisällä erityisiä säännöksiä todentajien akkreditoinnista, sovelletaan asetuksen (EY) N:o 765/2008 asiaa koskevia säännöksiä.
3. Todentajilla on aina oltava riittävät resurssit ja henkilöstö, jota sen laivaston koko edellyttää, jonka osalta ne suorittavat todentamistoimia tämän asetuksen nojalla. Todentajilla on erityisesti aina oltava riittävä asiantuntemus ennen kaikkea meriliikenteen alalla, jotta ne voivat suorittaa tässä asetuksessa vaaditut tehtävät. Niiden on voitava osoittaa resursseja ja henkilöstöä jokaiseen asemapaikkaan tämän asetuksen soveltamiseksi suoritettavien tehtävien edellyttämänä aikana ja edellyttämällä tavalla.
4. Toimivaltaisen viranomaisen, joka havaitsee vaatimustenvastaisuuksia tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa todentajan toimissa, on ilmoitettava asiasta todentajan akkreditoineen kansallisen akkreditointielimen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Kansallisen akkreditointielimen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on pyydettävä kansallista akkreditointielintään ottamaan nämä tiedot huomioon valvontatoimissaan.

5. Siirretään komissiolle valta antaa 28 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla todentajien akkreditointia koskevia tarkempia menettelysääntöjä ja kriteerejä vähintään seuraavien seikkojen osalta: tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia todentamistoimia koskevan akkreditoinnin hakeminen; kansallisten akkreditointielinten suorittama todentajien arviointi; kansallisten akkreditointielinten suorittama valvonta akkreditoinnin jatkumisen vahvistamiseksi; toteutettavat hallinnolliset toimenpiteet, jos todentaja ei täytä tämän asetuksen vaatimuksia sekä vaatimukset, jotka kansallisten akkreditointielinten on täytettävä, jotta niillä on toimivalta myöntää akkreditointi todentajille tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia todentamistoimia varten, mukaan lukien yhdenmukaistetut standardit. Kyseisissä delegoiduissa säädöksissä täsmennettyjen menettelysääntöjen ja kriteerien on perustuttava 11, 12 ja 13 artiklassa säädettyihin todentamista koskeviin periaatteisiin ja asiaa koskeviin kansainvälisesti hyväksyttyihin vaatimuksiin.

V luku

Vaatimustenmukaisuuden kirjaaminen, todentaminen, raportointi ja arviointi

15 artikla

Seuranta ja kirjaaminen

1. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2025 yhtiöiden on 8 artiklassa tarkoitetun seurantasuunnitelman perusteella ja todentajan arvioitua kyseisen suunnitelman seurattava käyntisatamaan saapuvan tai sieltä lähtevän kunkin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun aluksen ja kunkin matkan osalta seuraavia tietoja ja kirjattava ne:
 - a) lähtö- ja määräsatama, mukaan lukien lähtö- ja saapumispäivä sekä lähtö- ja saapumisaika sekä kiinnityspaikassa vietetty aika;
 - b) kunkin aluksen osalta, johon sovelletaan 6 artiklan 1 kohtaa, maasähkөөn kytkeytyminen ja sen käyttö tai jonkin 6 artiklan 5 kohdassa säädetyn poikkeuksen soveltaminen, kuten on tapauksen mukaan vahvistettu 6 artiklan 9 kohdan a alakohdan nojalla;
 - c) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun polttoainetyypin määrä;

- d) alukseen syötetyn maasähkön määrä;
- e) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun polttoainetyypin well-to-tank-päästökerroin, poltetun polttoaineen tank-to-wake-päästökertoimet ja aluksella oleviin eri polttoaineenkulutussyksiköihin liittyvät polttoainehäviön tank-to-wake päästökertoimet kattaen kaikki asiaankuuluvat kasvihuonekaasut;
- f) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun korvaavan energialähteen tyyppin määrä;
- g) aluksen jääluokka, jos yhtiö pyytää, että aluksen jääluokan johdosta käytettyä lisäenergiaa ei oteta huomioon liitteessä IV esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa, niin että jääluokkien vastaavuuden määrittämiseen käytetään talvimerenkulun turvallisuudesta Itämerellä annettua Itämeren merellisen ympäristön suojelukomission (HELCOM) suositusta 25/7;
- h) aluksen jääluokka, jääolosuhteisiin saapumisen ja niistä poistumisen päivämäärä, kellonaika ja sijainti, kunkin jääolosuhteissa kulkemisessa kulutetun polttoainetyypin määrä ja kuljetun matkan pituus sekä kuljetun matkan pituus kaikkien raportointikaudella tehtyjen matkojen osalta, jos yhtiö pyytää, että jääolosuhteissa kulkemisen johdosta käytettyä lisäenergiaa ei oteta huomioon liitteessä IV esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa.

2. Yhtiöiden on kirjattava 1 kohdassa luetellut tiedot oikea-aikaisesti ja läpinäkyvällä tavalla ja koottava ne vuosittain yhteen, jotta todentaja voi todentaa tämän asetuksen noudattamisen.

3. Todentamiskauden 31 päivään tammikuuta mennessä yhtiöiden on toimitettava todentajalle aluskohtainen selvitys (FuelEU-selvitys), joka sisältää kaikki tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot ja 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut seurantatiedot ja asiakirjat raportointikaudelta.
4. Jos alus siirtyy yhtiöltä toiselle
 - a) siirron toteuttanut yhtiö ilmoittaa todentajalle tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot ajalta, jona se on ollut vastuussa aluksen toiminnasta,
 - b) niin lähellä siirron toteutumispäivää kuin käytännössä mahdollista, kuitenkin viimeistään yksi kuukausi sen jälkeen, todentaja, joka suoritti aluksen todentamistoimet siirron toteuttaneen yhtiön aikana, todentaa a alakohdassa tarkoitetut tiedot ja tallentaa ne FuelEU-tietokantaan 16 artiklan mukaisesti, ja
 - c) rajoittamatta a ja b alakohdan soveltamista, yhtiö, joka on vastuussa aluksen toiminnasta raportointikauden 31 päivänä joulukuuta, on vastuussa siitä, että alus on 4 ja 6 artiklassa vahvistettujen vaatimusten mukainen koko raportointikauden ajan, jonka aikana siirto tai useampi siirto tapahtuu.

16 artikla
Todentaminen ja laskenta

1. Edellä 11–13 artiklassa säädetyn todentamisen jälkeen todentajan on arvioitava FuelEU-selvityksen laatu, kattavuus ja oikeellisuus. Tätä tarkoitusta varten todentaja käyttää kaikkea FuelEU-tietokannan sisältämää tietoa, mukaan lukien satamakäynneillä 6 artiklan mukaisesti toimitetut tiedot.
2. Jos 1 kohdassa tarkoitettussa todentamisarvioinnissa todetaan todentajalta saadun riittävän varmuuden perusteella, että FuelEU-selvitys ei sisällä olennaisia virheitä tai vaatimustenvastaisuuksia, todentajan on ilmoitettava asianomaiselle yhtiölle todentamisraportti, jonka mukaan FuelEU-selvitys on tämän asetuksen mukainen. Todentamisraportissa on mainittava kaikki todentajan työn kannalta merkitykselliset seikat.
3. Jos todentamisarvioinnissa todetaan virheitä tai tämän asetuksen vaatimusten vastaisuuksia, todentajan on ilmoitettava tästä asianomaiselle yhtiölle hyvissä ajoin. Yhtiön on tämän jälkeen korjattava virheet tai vaatimustenvastaisuudet ilman aiheutonta viivytystä, jotta todentamisprosessi voidaan saattaa päätökseen ajoissa, ja toimitettava todentajalle muutettu FuelEU-selvitys ja kaikki muut todettujen virheiden tai vaatimustenvastaisuuksien korjaamiseksi tarvittavat tiedot. Todentamisraportissaan todentajan on ilmoitettava, onko muutettu FuelEU-selvitys tämän asetuksen mukainen. Jos ilmoitettuja virheitä tai vaatimustenvastaisuuksia ei ole korjattu ja ne johtavat olennaisiin virheisiin, todentajan on ilmoitettava yhtiölle todentamisraportti, jossa todetaan, että FuelEU-selvitys ei ole tämän asetuksen mukainen.

4. Todentajan on laskettava tämän asetuksen mukaisen FuelEU-selvityksen perusteella
- a) liitteessä I esitetyllä menetelmällä kyseisellä aluksella käytetyn energian keskimääräisen vuotuinen kasvihuonekaasuintensiteetti,
 - b) liitteessä IV olevassa A osassa esitetyllä kaavalla aluksen vaatimustenmukaisuustase,
 - c) vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrä edellisellä raportointikaudella ja kunkin 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin osalta laiturissa kiinnitettynä vietetty aika sekä tapauksen mukaan 6 artiklan 9 kohdan mukaisesti ankkuripaikassa vietetty aika,
 - d) aluksella vuosittain käytetyn energian määrä, lukuun ottamatta maasähkön jakelusta peräisin olevaa energiaa,
 - e) aluksella vuosittain käytetyn energian määrä muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista peräisin olevan energian osalta.
5. Todentamiskauden 31 päivään maaliskuuta mennessä todentajan on ilmoitettava yhtiölle 4 kohdassa tarkoitetut tiedot ja tallennettava FuelEU-tietokantaan tämän asetuksen mukaisen FuelEU-selvityksen, todentamisraportin ja 4 kohdassa tarkoitetut tiedot.

Kaikkien FuelEU-tietokantaan tallennettujen tietojen on oltava hallinnoivan valtion saatavilla.

17 artikla

Toimivaltaisen viranomaisen suorittamat lisätarkastukset

1. Yhtiöstä vastaavan hallinnoivan valtion toimivaltainen viranomainen voi milloin tahansa suorittaa aluksillaan kahden edellisen raportointikauden osalta seuraavia seikkoja koskevia lisätarkastuksia:
 - a) 15 ja 16 artiklan mukaisesti laadittu tämän asetuksen vaatimusten mukainen FuelEU-selvitys;
 - b) 16 artiklan mukaisesti laadittu todentamisraportti;
 - c) todentajan 16 artiklan 4 kohdan mukaisesti tekemät laskutoimitukset.
2. Yhtiön on 1 kohdassa tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä toimitettava kaikki tarvittavat tiedot tai asiakirjat, joiden avulla toimivaltainen viranomainen voi tehdä lisätarkastuksia, ja sallittava pääsy yhtiön tai aluksen tiloihin tällaisten lisätarkastusten helpottamiseksi.
3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on laadittava lisätarkastuksia koskeva raportti, joka sisältää tapauksen mukaan 17 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti tehdyt päivitetyt laskutoimitukset, vaatimustenmukaisuusylijäämän tai etukäteen lainatun vaatimustenmukaisuusylijäämän päivitetyn määrän sekä FuelEU-seuraamuksen päivitetyn määrän.

4. Jos tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa lisätarkastuksia koskevassa raportissa yksilöidään virheitä, vaatimustenvastaisuuksia tai laskuvirheitä, joista seuraa tämän asetuksen 4 tai 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisuus ja näin ollen FuelEU-seuraamus tai jo maksetun FuelEU-seuraamuksen määrän muuttaminen, tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava asianomaiselle yhtiölle FuelEU-seuraamuksen tai muutetun FuelEU-seuraamuksen vastaava määrä.
Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhtiön, joka on vastuussa aluksen toiminnasta aikana, jota lisätarkastukset koskevat, on maksettava FuelEU-seuraamusta tai muutettua FuelEU-seuraamusta vastaava määrä kuukauden kuluessa ilmoituksesta 23 artiklassa säädettyjen järjestelyjen mukaisesti.
5. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on viipymättä poistettava aluksen FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja FuelEU-tietokannasta, jos sen toiminnasta vastaava yhtiö ei ole maksanut 4 kohdassa tarkoitettuja FuelEU-seuraamusmaksuja määräajassa, ja ilmoitettava asiakirjan poistamisesta asianomaiselle yhtiölle hyvissä ajoin.
Sen on annettava FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja uudestaan vasta sitten, kun FuelEU-seuraamusta vastaava määrä on maksettu, edellyttäen että yhtiö täyttää muut tässä asetuksessa säädetty FuelEU-asiakirjan antamista koskevat ehdot.
6. Edellä olevaa 5 kohtaa ei sovelleta alukseen, joka on siirretty eri yhtiölle kuin se, joka oli vastuussa aluksen toiminnasta aikana, jota lisätarkastukset koskevat.

7. Tässä artiklassa tarkoitetut toimenpiteet, 3 kohdassa tarkoitettu lisätarkastuksia koskeva raportti ja FuelEU-seuraamusmaksuja koskevat tositteet on tallennettava viipymättä FuelEU-tietokantaan kyseiset toimenpiteet toteuttaneiden, kyseisen raportin tehneiden tai kyseisen seuraamusmaksun maksaneiden yhteisöjen toimesta.

18 artikla

Apuvälineet ja neuvonta

Komissio kehittää asianmukaisia seurantavälineitä sekä neuvontaa ja riskiperusteisia kohdennusvälineitä tähän asetukseen liittyvien todentamistoimien ja täytäntöönpanon valvontatoimien helpottamiseksi ja koordinoimiseksi. Tällainen neuvonta ja kyseiset välineet asetetaan mahdollisuuksien mukaan jäsenvaltioiden, todentajien ja kansallisten akkreditointielinten saataville tiedonjakotarkoituksessa ja asetuksen täytäntöönpanon tehokkaan valvonnan varmistamiseksi.

19 artikla

FuelEU-tietokanta ja raportointi

1. Komissio perustaa sekä pitää toiminnassa ja ajan tasalla sähköisen tietokannan tämän asetuksen noudattamisen seuranta varten (FuelEU-tietokanta). FuelEU-tietokannassa pidetään kirjaa todentamistoimiin liittyvästä toiminnasta, alusten vaatimustenmukaisuustaseista, mukaan lukien 20 ja 21 artiklassa säädettyjen joustomekanismien käyttö, 6 artiklan 5 kohdassa säädettyjen poikkeusten soveltamisesta, 23 artiklassa vahvistettujen FuelEU-seuraamusten maksamiseen liittyvistä toimista ja FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamisesta. Tietokantaan on pääsy yhtiöillä, todentajilla, toimivaltaisilla viranomaisilla ja kaikilla asianmukaisesti valtuutetuilla yhteisöillä, kansallisilla akkreditointielimillä, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1406/2002¹ perustetulla Euroopan meriturvallisuusvirastolla ja komissiolla asianmukaisin käyttöoikeuksin ja toiminnoin, jotka vastaavat niiden tehtäviä tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi.
2. Kaikista FuelEU-tietokantaan tallennetuista ja muutetuista seikoista on ilmoitettava yhteisöille, joilla on pääsy niihin.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1406/2002, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1).

3. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan FuelEU-tietokannan käyttöoikeuksia koskevat säännöt sekä tietokannan toiminnalliset ja tekniset eritelvät, mukaan lukien tiedoksiantosäännöt ja suodattaminen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

20 artikla

Vaatimustenmukaisuusylijäämän säästäminen ja lainaaminen raportointikausien välillä

1. Jos aluksella on raportointikaudella 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai tapauksen mukaan 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuusylijäämä 16 artiklan 4 kohdan mukaisesti tehtyjen laskelmien perusteella, yhtiö voi säästää sen saman aluksen vaatimustenmukaisuustaseeseen seuraavalle raportointikaudelle. Kun todentaja on hyväksynyt vaatimustenmukaisuusylijäämän, yhtiön on kirjattava säästäminen seuraavalle raportointikaudelle FuelEU-tietokantaan. Yhtiö ei saa säästää vaatimustenmukaisuusylijäämää enää sen jälkeen, kun FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja on annettu.

2. Jos aluksella on 16 artiklan 4 kohdan mukaisesti tehtyjen laskelmien mukaisesti raportointikaudella vaatimustenmukaisuusaliijäämää, yhtiö voi lainata vastaavan määrän etukäteen seuraavan raportointikauden vaatimustenmukaisuusyliijäämästä. Etukäteen lainattu vaatimustenmukaisuusyliijäämä lisätään aluksen vaatimustenmukaisuustaseeseen raportointikaudella, ja etukäteen lainattu vaatimustenmukaisuusyliijäämä kerrottuna 1,1:llä vähennetään saman aluksen seuraavan raportointikauden taseesta. Vaatimustenmukaisuusyliijäämää ei voi lainata ennakoon
- a) sen määrän osalta, joka ylittää yli 2 prosentilla 4 artiklan 2 kohdassa vahvistetun rajan, kerrottuna liitteen I mukaisesti lasketulla aluksen energiankulutuksella;
- b) kahtena peräkkäisenä raportointikautena.
3. Yhtiön on todentajan hyväksynnän jälkeen kirjattava etukäteen lainattu vaatimustenmukaisuusyliijäämä FuelEU-tietokantaan todentamiskauden huhtikuun 30 päivään mennessä.
4. Jos aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa ja se on edellisellä raportointikaudella lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusyliijäämää, hallinnoivan valtion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava asianomaiselle yhtiölle todentamiskauden kesäkuun 1 päivään mennessä 1,1:llä kerrottu 23 artiklan 2 kohdassa mainitun FuelEU-seuraamuksen määrä, joka alun perin vältettiin lainaamalla vaatimustenmukaisuusyliijäämää etukäteen.

21 artikla

Vaatimusten noudattamisen seuranta

1. Kahden tai useamman aluksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä ja tapauksen mukaan 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase, sellaisina kuin ne on laskettu 16 artiklan 4 kohdan mukaisesti, voidaan yhdistää aluspooliin 4 artiklassa ja tapauksen mukaan 5 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen vaatimusten noudattamiseksi. Tietyn aluksen vaatimustenmukaisuustase voidaan sisällyttää samalla raportointikaudella vain yhteen aluspooliin.

Kasvihuonekaasuintensiteettiä koskevan tavoitteen ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitteen osalta voidaan käyttää kahta erillistä aluspoolia.

2. Yhtiön on kirjattava FuelEU-tietokantaan aikomuksensa sisällyttää aluksen vaatimustenmukaisuustase aluspooliin, aluspoolin vaatimustenmukaisuustaseen jakaminen kullekin yksittäiselle alukselle sekä todentaja, joka on valittu todentamaan tämä jako.
3. Jos aluspooliin osallistuvat alukset ovat kahden tai useamman yhtiön määräysvallassa, kaikkien pooliin kuuluvien asianomaisten yhtiöiden on hyväksyttävä FuelEU-tietokannassa aluspoolista FuelEU-tietokantaan kirjatut tiedot, mukaan lukien aluspoolin vaatimustenmukaisuustaseen jakaminen niiden aluspoolin aluksille ja todentaja, joka on valittu todentamaan aluspoolin vaatimustenmukaisuuden kokonaistaseen jako kullekin yksittäiselle alukselle.

4. Aluspooli otetaan huomioon vain, jos aluspoolin vaatimustenmukaisuuden kokonaistase on positiivinen, jos aluksilla, joilla oli 16 artiklan 4 kohdan mukaisesti laskettu vaatimustenmukaisuusaliijäämä, ei ole aluspoolin vaatimustenmukaisuuden kokonaistaseen jakamisen jälkeen suurempi vaatimustenmukaisuusaliijäämä ja jos aluksilla, joilla oli 16 artiklan 4 kohdan mukaisesti laskettu vaatimustenmukaisuusaliijäämä, ei ole vaatimustenmukaisuusaliijäämää aluspoolin vaatimustenmukaisuuden kokonaistaseen jakamisen jälkeen.
5. Alusta ei voi sisällyttää aluspooliin, jos se ei täytä 24 artiklassa säädettyä velvoitetta.
6. Jos aluspoolin vaatimustenmukaisuustase johtaa yksittäisen aluksen vaatimustenmukaisuusaliijäämään, sovelletaan 20 artiklan 1 kohtaa.
7. Aluspooliin kuuluvaan alukseen ei sovelleta 20 artiklan 2 kohtaa.
8. Valitun todentajan on tallennettava todentamiskauden huhtikuun 30 päivään mennessä FuelEU-tietokantaan aluspoolin lopullinen kokoonpano ja aluspoolin vaatimustenmukaisuustaseen jakaminen kullekin yksittäisille alukselle.

22 artikla

FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja

1. Todentajan on todentamiskauden kesäkuun 30 päivään mennessä annettava asianomaiselle alukselle FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja edellyttäen, että aluksella ei ole vaatimustenmukaisuusali jäämää 20 ja 21 artiklan soveltamisen jälkeen, aluksella ei ole vaatimustenvastaisia satamakäyntejä ja alus täyttää 24 artiklassa säädetyn velvoitteen.
2. Jos on maksettava 23 artiklan 2 kohdan tai 23 artiklan 5 kohdan mukaisia FuelEU-seuraamuksia, hallinnoivan valtion toimivaltaisen viranomaisen on annettava todentamiskauden kesäkuun 30 päivään mennessä asianomaiselle alukselle FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja sillä edellytyksellä, että FuelEU-seuraamuksia vastaava määrä on maksettu.
3. FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan on sisällettävä seuraavat tiedot:
 - a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero ja rekisteröinti- tai kotisatama),
 - b) aluksen omistajan nimi, osoite sekä päätoimipaikka;
 - c) todentajan tunnistetiedot, sekä
 - d) asiakirjan antamispäivä, voimassaoloaika ja raportointikausi, jota todistus koskee.

4. FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja on voimassa 18 kuukautta raportointikauden päättymisestä tai siihen saakka, kunnes uusi FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja annetaan, sen mukaan kumpi ajankohta on aikaisempi.
5. Todentajan tai tapauksen mukaan hallinnoivan valtion toimivaltaisen viranomaisen on viipymättä tallennettava annettu FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja FuelEU-tietokantaan
6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan, myös sähköisen, mallit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 29 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

23 artikla

FuelEU-seuraamukset

1. Todentajan on ennen todentamiskauden 1 päivää toukokuuta 16 artiklan 4 kohdan mukaisesti tehtyjen laskelmien perusteella ja 20 ja 21 artiklan mahdollisen soveltamisen jälkeen tallennettava FuelEU-tietokantaan aluksen todennetut vaatimustenmukaisuustaseet 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteetin osalta ja tapauksen mukaan 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alataavoitteen osalta.

Jos aluksella on 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alataavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuusaliijäämä, FuelEU-seuraamus lasketaan liitteessä IV olevassa B osassa esitetyllä kaavalla.

2. Yhtiöstä vastaavan hallinnoivan valtion on, toimivaltaisen viranomaisen mahdollisen vahvistuksen jälkeen, varmistettava niiden alustensa osalta, joilla on todentamiskauden 1 päivänä kesäkuuta 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai tapauksen mukaan 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuusaliijäämä, että yhtiö maksaa todentamiskauden 30 päivään kesäkuuta mennessä FuelEU-seuraamusta vastaavan määrän, joka saadaan soveltamalla liitteessä IV olevassa B osassa esitettyjä kaavoja. Jos aluksella on vaatimustenmukaisuusaliijäämä kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena, määrä kerrotaan kaavalla $1 + (n - 1)/10$, jossa n on niiden peräkkäisten raportointikausien lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa FuelEU-seuraamusta.
3. Yhtiöstä vastaavan hallinnoivan valtion on varmistettava 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa tilanteessa olevien alustensa osalta, että yhtiö maksaa todentamiskauden kesäkuun 30 päivään mennessä mainitun kohdan nojalla ilmoitettua FuelEU-seuraamusta vastaavan määrän.
4. Todentajan on tallennettava todentamiskauden toukokuun 1 päivään mennessä FuelEU-tietokantaan niiden tuntien kokonaismäärä, jotka alus on ollut kiinnitettynä laiturissa 6 artiklassa vahvistettujen vaatimusten vastaisesti, tapauksen mukaan 16 artiklan 4 kohdan nojalla tehdyn laskelman perusteella.

5. Yhtiöstä vastaavan hallinnoivan valtion on varmistettava niiden alustensa osalta, joilla on vähintään yksi vaatimusten vastainen satamakäynti, toimivaltaisen viranomaisen mahdollisen vahvistuksen jälkeen, että yhtiö maksaa todentamiskauden kesäkuun 30 päivään mennessä FuelEU-seuraamusta vastaavan määrän, joka saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.
6. Jäsenvaltioilla on oltava kansallisella tasolla käytössään tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys tässä FuelEU-seuraamusten määräämistä, maksamista ja perimistä koskevien velvoitteiden täyttämisen varmistamiseksi.
7. Tässä artiklassa tarkoitetut toimenpiteet sekä FuelEU-seuraamusmaksuja koskevat tositteet on kirjattava viipymättä FuelEU-tietokantaan kyseiset toimenpiteet toteuttaneiden tai kyseisen seuraamusmaksun maksaneiden yhteisöjen toimesta.
8. Yhtiöllä säilyy vastuu FuelEU-seuraamusten maksamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhtiön mahdollisuutta tehdä aluksen kaupallisten liikenteenharjoittajien kanssa sopimuksia, joiden mukaan aluksen kaupallisten liikenteenharjoittajien on korvattava yhtiölle tässä artiklassa tarkoitettujen FuelEU-seuraamusten maksaminen, kun vastuu polttoaineen hankkimisesta tai aluksen toiminnasta on kaupallisella liikenteenharjoittajalla. Tässä kohdassa aluksen toiminnalla tarkoitetaan kuljetetun lastin, reitin ja aluksen nopeuden määrittämistä.

9. Yhtiö on edelleen vastuussa FuelEU-seuraamusten maksamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhtiön mahdollisuutta tehdä polttoaineen toimittajien kanssa sopimuksia, joissa määrätään polttoaineen toimittajien vastuusta korvata yhtiölle FuelEU-seuraamukset.
10. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 28 artiklan mukaisesti liitteen IV muuttamiseksi siten, että tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa kaavassa käytettävää, mainitussa liitteessä olevan B osan taulukon solussa 7 ja tapauksen mukaan solussa 14 olevaa kerrointa mukautetaan energiakustannusten kehityksen perusteella ja tämän artiklan 5 kohdassa säädettyä kerrointa mukautetaan unionin sähkön keskihinnan indeksoinnin perusteella.
11. Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että FuelEU-seuraamuksista saatavat tulot tai niitä vastaava rahallinen arvo käytetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden nopean käyttöönoton ja käytön tukemiseen merenkulkualalla edistämällä merenkulkualan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotannon lisäämistä, helpottamalla asianmukaisten tankkauslaitosten tai maasähkön jakeluinfrastruktuurin rakentamista satamiin ja tukemalla innovatiivisimpien teknologioiden kehittämistä, testaamista ja käyttöönottoa aluskannassa merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi.

Jäsenvaltioiden on viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2030 ja sen jälkeen joka viides vuosi julkistettava kertomus FuelEU -seuraamuksista saatujen tulojen käytöstä kunkin tällaisen kertomuksen antamisvuotta edeltävältä viisivuotiskaudelta, mukaan lukien tiedot tuensaajista ja ensimmäisessä alakohdassa lueteltuihin tavoitteisiin liittyvien menojen tasosta.

24 artikla

Voimassa olevan FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskeva velvoite

1. Jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa käyvillä, niihin saapuvilla, niissä olevilla tai niistä lähtevillä aluksilla tai aluksilla, jotka ovat tehneet matkoja asianomaisen todentamiskauden aikana, on oltava voimassa oleva FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja kyseisen raportointikauden kesäkuun 30 päivään mennessä.
2. Alukselle 22 artiklan mukaisesti annettu FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja on osoitus tämän asetuksen noudattamisesta.

25 artikla

Täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava nämä säännökset ja toimenpiteet komissiolle, ja jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikki niitä koskevat myöhemmät muutokset viipymättä.

2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa olevien alusten kaikkiin tarkastuksiin, jotka toimitetaan direktiivin 2009/16/EY mukaisesti, kuuluu sen tarkastaminen, että aluksella on voimassa olevaa FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja.
3. Jos alus ei täytä 24 artiklassa säädettyä velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena eikä tämän artiklan vaatimusten mukaisuutta ole voitu varmistaa muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä, käyntisataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi, kun se on ensin antanut asianomaiselle yhtiölle mahdollisuuden esittää huomautuksensa, antaa karkotusmääräyksen alukselle, joka ei liikennöi kyseisen jäsenvaltion lipun alla. Jos käyntisataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen päättää antaa karkotusmääräyksen, sen on ilmoitettava määräyksestä komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle FuelEU-tietokannan kautta. Jokaisen jäsenvaltion, lukuun ottamatta jäsenvaltiota, jonka lipun alla alus liikennöi, on evättävä karkotusmääräyksen kohteena olevan aluksen pääsy satamiinsa, kunnes yhtiö täyttää velvoitteensa. Jos laiva ei täytä 24 artiklassa säädettyä velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena ja saapuu sen jäsenvaltion satamaan, jonka lipun alla se purjehtii, asianomaisen jäsenvaltion on, kun kyseinen alus on jossakin sen satamassa ja kun se on ensin antanut kyseiselle yhtiölle tilaisuuden esittää huomautuksensa, määrättävä alus pysäytettäväksi, kunnes yhtiö täyttää velvoitteensa.

4. Asianomaisen yhtiön on vahvistettava, että se täyttää voimassa olevan FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskevan velvoitteen, ilmoittamalla voimassa olevasta FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjasta karkotusmääräyksen antaneelle toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle. Tämä kohta ei rajoita merihädässä oleviin aluksiin sovellettavan kansainvälisen merioikeuden säännösten soveltamista.
5. Jäsenvaltion seuraamusmenettelyt yksittäistä alusta vastaan on annettava tiedoksi komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle FuelEU-tietokannan kautta.

26 artikla

Oikeus uudelleentarkasteluun

1. Yhtiöillä on oltava oikeus pyytää todentajan niille tämän asetuksen mukaisesti osoittamien laskelmien ja toimenpiteiden, mukaan lukien kieltäytyminen myöntämästä FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjaa 22 artiklan 1 kohdan mukaisesti, uudelleentarkastelua.

Uudelleentarkastelua koskeva hakemus on jätettävä sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa todentaja on akkreditoitu, kuukauden kuluessa siitä, kun todentaja on ilmoittanut laskelmien tai toimenpiteiden tuloksista.
2. Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tämän asetuksen nojalla tekemiin päätöksiin on voitava hakea muutosta kyseisen toimivaltaisen viranomaisen jäsenvaltion tuomioistuimessa.

27 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän asetuksen soveltamisesta ja täytäntöönpanosta, ja ilmoitettava näiden nimet ja yhteystiedot komissiolle. Komissio julkaisee verkkosivuillaan luettelon toimivaltaisista viranomaisista.

VI luku

Delegoitu valta, täytäntöönpanovalta ja loppusäännökset

28 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 4 artiklan 4 kohdassa, 5 artiklan 7 kohdassa, 6 artiklan 6 kohdassa, 14 artiklan 5 kohdassa ja 23 artiklan 10 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 4 kohdassa, 5 artiklan 7 kohdassa, 6 artiklan 6 kohdassa, 14 artiklan 5 kohdassa ja 23 artiklan 10 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevien 4 artiklan 4 kohdan, 5 artiklan 7 kohdan, 6 artiklan 6 kohdan, 14 artiklan 5 kohdan ja 23 artiklan 10 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 määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

29 artikla
Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) 2099/2002¹ perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea). Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2099/2002, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002, meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta sekä meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien asetusten muuttamisesta (EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1).

30 artikla

Kertomukset ja uudelleentarkastelu

1. Komissio toimittaa ... [vuoden kuluttua tämän asetuksen julkaisemisesta] mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa tarkastellaan tämän asetuksen ja asetuksen (EU) 2015/757 tai muiden alakohtaisten säädösten välistä vuorovaikutusta ja niiden lähentymistä. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus.
2. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 ja sen jälkeen vähintään viiden vuoden välein arviointiin perustuvan kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta, mukaan lukien markkinoiden vääristymisen tai satamissa tapahtuvan vaatimusten kiertämisen mahdollisista vaikutuksista; meriliikenteen päästöttömien teknologioiden ja niiden markkinoiden kehityksestä sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden teknologioiden ja niiden markkinoiden kehityksestä, ja maasähkön jakelun osalta, myös ankkuripaikoissa; FuelEU-seuraamusten tuottamien tulojen käytöstä; ja tämän asetuksen vaikutuksesta unionin merenkulkualan kilpailukykyyn.

Tässä kertomuksessa komissio tarkastelee muun muassa seuraavia seikkoja:

- a) tämän asetuksen aineellinen ja maantieteellinen soveltamisala siltä osin kuin on kyse 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun bruttovetoisuuden kynnysarvon alentamisesta tai 2 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetun, alusten unionin ja kolmansien maiden välisillä matkoilla käyttämän energian osuuden nostamisesta;

- b) 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu raja asetuksessa (EU) 2021/1119 vahvistettujen tavoitteiden saavuttamiseksi;
- c) alustyyppit ja -koko, joihin sovelletaan 6 artiklan 1 kohtaa, ja 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen velvoitteiden ulottaminen ankkuripaikassa oleviin aluksiin;
- d) 6 artiklan 5 kohdassa säädetty poikkeukset;
- e) alukseen syötetyn maasähkön huomioon ottaminen liitteessä I esitetyllä tavalla ja tähän sähköön liittyvä energialähteeltä tankkiin -päästökerroin, joka on määritelty liitteessä II;
- f) mahdollisuus sisällyttää tämän asetuksen soveltamisalaan erityisiä mekanismeja kaikkein kestävimpiä ja innovatiivisimpia polttoaineteknologioita varten, joilla on merkittävä potentiaali hiilestä irtautumisessa, jotta voidaan luoda selkeä ja ennakoitavissa oleva oikeudellinen kehys ja edistää tällaisten polttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa;
- g) liitteissä IV ja V esitetty vaatimustenmukaisuustaseen laskeminen aluksille, jotka pyytävät jääolosuhteissa kulkemisen johdosta kulutetun lisäenergian huomiotta jättämistä, sekä kyseisten säännösten voimassaolon mahdollinen jatkaminen 31 päivän joulukuuta 2034 jälkeen;
- h) mahdollisuus sisällyttää tuulienergia liitteessä I esitettyyn aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin laskentaan edellyttäen, että käytettävissä on todennettavissa oleva menetelmä tuulivoimalla tuotetun käyttövoimaenergian seuranta ja laskentaa varten;

- i) mahdollisuus sisällyttää uusia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisteknologioita, kuten hiilidioksidin talteenotto aluksella, liitteessä I esitettyyn aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin laskentaan ja liitteessä IV esitettyyn vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan edellyttäen, että käytettävissä on todennettavissa oleva menetelmä talteen otetun hiilen seurantaan ja tilinpitoa varten;
- j) mahdollisuus sisällyttää tähän asetukseen uusia elementtejä, erityisesti mustahiilipäästöt;
- k) tarve ottaa käyttöön toimenpiteitä, joilla puututaan yhtiöiden yrityksiin kiertää tässä asetuksessa vahvistettuja vaatimuksia.

Komissio harkitsee tarvittaessa, liittääkö se kertomukseen ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta.

- 3. Komissio sisällyttää 2 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen arvioinnin tämän asetuksen sosiaalisista vaikutuksista merenkulkualaan ja sen työvoimaan.

4. Komissio tarkastelee 2 kohdassa tarkoitettua kertomusta laatiessaan, missä määrin tämän asetuksen täytäntöönpano on saavuttanut sille asetetut tavoitteet ja missä määrin se on vaikuttanut merenkulkualan kilpailukykyyn. Kyseisessä kertomuksessa komissio tarkastelee myös tämän asetuksen vuorovaikutusta muiden asiaankuuluvien unionin säädösten kanssa ja yksilöi ne säännökset, joita voitaisiin päivittää ja yksinkertaistaa, sekä mahdolliset toimet ja toimenpiteet, joita on toteutettu tai voitaisiin toteuttaa merenkulkuala kohdistuvan kokonaiskustannuspaineen vähentämiseksi. Osana tämän asetuksen tehokkuutta koskevaa komission analyysia kertomukseen sisällytetään myös arvio asetuksen yrityksille aiheuttamasta rasituksesta.

Komissio harkitsee tarvittaessa, liittyykö se kertomukseen ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta ottaen huomioon ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun kertomuksen päätelmät.

5. Jos IMO hyväksyy maailmanlaajuisen kasvihuonekaasupäästöstandardin tai maailmanlaajuiset kasvihuonekaasuintensiteettirajat aluksilla käytettävälle energialle, komissio toimittaa viipymättä kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Komissio tarkastelee tässä kertomuksessa kyseisen maailmanlaajuisen toimenpiteen tavoitteellisuutta Pariisin sopimuksen tavoitteiden valossa sekä sen yleistä ympäristötavoitteiden tinkimättömyyttä. Lisäksi se tarkastelee tämän asetuksen ja kyseisen maailmanlaajuisen toimenpiteen mahdolliseen nivoutumiseen tai yhdenmukaistamiseen liittyviä kysymyksiä, mukaan lukien tarve välttää meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen päällekkäinen sääntely unionissa ja kansainvälisesti.

Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi unionin koko talouden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien sitoumusten sekä unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden ja tehokkuuden säilyttämistä koskevan tavoitteen mukaisesti.

6. Komissio seuraa tämän asetuksen täytäntöönpanoa meriliikenteen osalta, erityisesti havaitakseen vaatimusten kiertämiseen liittyvän käyttäytymisen, jotta tällainen käyttäytyminen voidaan estää varhaisessa vaiheessa, myös syrjäisimpien alueiden osalta.

Seurannan tulokset on otettava huomioon direktiivin 2003/87/EY 3 gg artiklan 3 kohdassa tarkoitetussa kahden vuoden välein laadittavassa kertomuksessa.

31 artikla

Muutokset direktiiviin 2009/16/EY

Lisätään direktiivin 2009/16/EY liitteessä IV olevaan luetteloon kohta seuraavasti:

- "51. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/...⁺ mukaisesti annettu FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/..., annettu ... päivänä ... kuuta ..., uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L ...).".

⁺ EUVL: lisätään tekstiin asiakirjassa (PE-CONS 26/23 – 2021/0210 (COD)) olevan asetuksen numero sekä alaviitteeseen asetuksen numero, päivämäärä ja julkaisutiedot.

32 artikla
Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2025 lukuun ottamatta 8 ja 9 artiklaa, joita sovelletaan 31 päivästä elokuuta 2024.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin laskentamenetelmä

Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin (GHG intensity) laskemiseen käytetään seuraavaa kaavaa (kaava 1):

GHG intensity (Kasvihuonekaasuintensiteetti) $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Kaava 1	
WtT (Well-to-Tank "energiälähteeltä tankkiin")	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity},k}}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW (Tank-to-Wake "tankista työntövoimaksi")	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } \sum_j^m \text{engine } M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq,TtW},i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW,slip},i,j} \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Tuuliavusteisen propulSION kannustinkerroin

Kaavassa 1 käytetyt termit ja merkinnät esitetään seuraavassa taulukossa:

Termi	Selitys
i	Raportointikauden aikana alukselle toimitettuja polttoaineita koskeva indeksi
j	Aluksen polttoaineenkulutussyksiköitä vastaava indeksi. Tätä asetusta sovellettaessa huomioon otettavat polttoaineenkulutussyksiköt ovat päämoottori(t), apumoottori(t), kattilat, polttokennot ja jätteenpolttouunit
k	Maasähkön liitäntäpisteitä vastaava indeksi
n	Raportointijakson aikana alukselle toimitettujen polttoainetyyppien kokonaismäärä
c	Maasähkön liitäntäpisteiden kokonaismäärä
m	Polttoaineenkulutussyksiköiden kokonaismäärä
$M_{i,j}$	Polttoaineenkulutussyksikössä j kulutetun polttoaineen i massa [gFuel]
E_k	Alukseen syötetty sähkö maasähkön liitäntäpistettä k kohden [MJ]
$CO_{2eqWt,i}$	Polttoaineen i WtT-kasvihuonekaasupäästökerroin [gCO_{2eq}/MJ]
$CO_{2eqelectricity,k}$	Alukseen kiinnityspaikassa syötetyn sähkö WtT-kasvihuonekaasupäästökerroin maasähkön liitäntäpistettä k kohden [gCO_{2eq}/MJ]
LCV_i	Polttoaineen i tehollinen lämpöarvo [$MJ/gFuel$]
RWD _i	Jos polttoaine on muuta kuin biologista alkuperää, kannustinkerrointa 2 voidaan soveltaa 1 päivän tammikuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2033 välisenä aikana. Muutoin $RWD_i = 1$.
C_{slipj}	Palamattoman polttoaineen kerroin prosentteina polttoaineenkulutussyksikön j kuluttaman polttoaineen i massasta [%] C_{slip} sisältää haja- ja häviöpäästöt

Termi	Selitys
$C_{fCO_2,i,j}$, $C_{fCH_4,i,j}$, $C_{fN_2O,i,j}$	TtW-kasvihuonekaasupäästökertoimet polttoaineenkulutussyksikössä j poltettua polttoainetta i kohden [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Polttoaineenkulutussyksikössä j poltetun polttoaineen i TtW-hiilidioksidiekvivalenttipäästöt [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ Kaava 2
$C_{sfCO_2,i,j}$, $C_{sfCH_4,i,j}$, $C_{sfN_2O,i,j}$	Polttoaineen i häviön TtW-kasvihuonekaasupäästökertoimet polttoaineenkulutussyksikön j osalta [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	Polttoaineen i häviön TtW-hiilidioksidiekvivalenttipäästöt polttoaineenkulutussyksikön j osalta [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = (C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ jossa $C_{sf CO_2}$, ja $C_{sf N_2O}$, = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$.
GWP_{CO_2} , GWP_{CH_4} , GWP_{N_2O}	Ilmakehän lämmitysvaikutuspotentiaali 100 vuoden aikana (CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O), joka määritellään direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä V olevan C osan 4 kohdassa.

Tätä asetusta sovellettaessa kaavassa 1 termin $\sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}_{\text{electricity},k}}$ arvoksi asetetaan nolla.

Massan $[M_i]$ määrittäminen

Polttoaineen massa $[M_i]$ määritetään käyttäen määrää, joka on ilmoitettu asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien matkojen osalta yhtiön valitseman seurantamenetelmän perusteella.

WtT-kasvihuonekaasupäästökertoimien määrittäminen

WtT-päästöt määritetään tässä liitteessä esitetyllä menetelmällä kaavalla 1.

WtT-kasvihuonekaasupäästökertoimien ($\text{CO}_{2\text{eq}_{\text{WtT},i}}$) oletusarvot esitetään liitteessä II.

Fossiilisten polttoaineiden osalta on käytettävä vain liitteessä II esitettyjä oletusarvoja.

Tämän asetuksen 10 artiklan 4 kohdan mukaisesti biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden osalta voidaan käyttää todellisia arvoja edellyttäen, että ne on sertifioitu järjestelmällä, jonka komissio on hyväksynyt direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti, tai tapauksen mukaan uusiutuvien kaasujen, maakaasun ja vedyn sisämarkkinoita koskevien unionin säädösten asiaankuuluvien säännösten mukaisesti.

Polttoaineen luovutustodistus (BDN)

Marpol-yleissopimuksen liitteen VI voimassa olevien määräysten mukaan polttoaineen luovutustodistus on pakollinen ja luovutustodistukseen sisällytettävät tiedot on eritelty.

Tätä asetusta sovellettaessa:

1. luovutustodistuksia, jotka sisältävät aluksella käytettyjä muita kuin fossiilisia polttoaineita, on täydennettävä muiden kuin fossiilisten polttoaineiden osalta seuraavilla tiedoilla:
 - tehollinen lämpöarvo [MJ/kg],
 - biopolttoaineiden osalta direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä V olevassa C osassa ja liitteessä VI olevassa B osassa säädettyjen menetelmien mukaisesti lasketut E-arvot [gCO₂eq/MJ] ja asiaankuuluvat todisteet mainitussa direktiivissä kyseisille polttoaineille säädettyjen sääntöjen täyttymisestä ja polttoaineen tuotantoketjun yksilöiminen,
 - muiden kuin fossiilisten ja biopolttoaineiden osalta WtT-kasvihuonekaasupäästökerroin [gCO₂eq/MJ] ja asiaankuuluva todistus, jossa yksilöidään polttoaineen tuotantoketju.

2. [Jos tuote koostuu eri tuotteiden seoksesta, tässä asetuksessa vaaditut tiedot on annettava kustakin tuotteesta].

Sähkön luovutustodistus (EDN)

Tätä asetusta sovellettaessa alukseen toimitetun sähkön asiaankuuluvissa luovutustodistuksissa on oltava vähintään seuraavat tiedot:

1. toimittaja: nimi, osoite, puhelinnumero, sähköpostiosoite, edustaja
2. vastaanottava alus: IMO-numero (MMSI), aluksen nimi, alustyyppi, lippuvaltio, aluksen edustaja
3. satama: nimi, sijainti (LOCODE), terminaali/laituri
4. maasähkön liitäntäpiste: liitäntäpisteen tiedot
5. maasähkön syöttämisaika: alkamis-/loppumispäivä/-kellonaika
6. syötetty energia: syöttöpisteeseen jaettu teho-osuus (tapauksen mukaan) [kW], sähkönkulutus (kWh) laskutuskaudella, huipputehoa koskevat tiedot (jos saatavilla)
7. mittaus

TtW-kasvihuonekaasupäästökertoimien määrittäminen

TtW-päästöt määritetään tässä liitteessä esitetyllä menetelmällä kaavoilla 1 ja 2.

TtW-kasvihuonekaasupäästökertoimien ($\text{CO}_{2\text{eq},\text{TtW},j}$) oletusarvot esitetään liitteessä II.

Edellä olevan 10 artiklan 5 kohdan mukaisesti, tämän asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun seurantasuunnitelman mukaisesti ja todentajan arvioinnin perusteella yhtiö voi käyttää muita menetelmiä, kuten suoria hiilidioksidiekvivalenttimittauksia tai laboratoriotestausta, jos ne parantavat laskennan yleistä tarkkuutta.

TtW-haja- ja häviöpäästöjen määrittäminen

Haja- ja häviöpäästöt ovat siitä polttoainemäärästä aiheutuvia päästöjä, joka ei päädy polttoyksikön polttokammioon tai jota polttoaineenkulutussyksikkö ei kuluta, koska polttoaine jää palamatta, se tuuletetaan järjestelmästä tai se vuotaa järjestelmästä. Haja- ja häviöpäästöt otetaan tätä asetusta sovellettaessa huomioon prosenttiosuutena polttoaineenkulutussyksikön käyttämän polttoaineen massasta. Oletusarvot esitetään liitteessä II.

Tuuliavusteiseen propulsioon liittyvien kannustinkertoimien määrittäminen

Jos alukseen asennetaan tuuliavusteinen propulsio, voidaan soveltaa kannustinkerrointa, joka määritetään seuraavasti:

Tuuliavusteisen propulsio- kannustinkerroin – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

jossa

- P_{wind} on tuuliavusteisen propulsiojärjestelmän tuottama käytettävissä oleva hyötyteho ja sama kuin $f_{eff} * P_{eff}$ laskettuna vuoden 2021 ohjeiden mukaisesti (MEPC.1/Circ.896), jotka koskevat innovatiivisten energiatehokkuusteknologioiden käsittelyä saavutettujen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (Energy Efficiency Design Index, EEDI) ja olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksin (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) laskemiseksi ja todentamiseksi;

- P_{prop} on aluksen koneteho ja sama kuin P_{ME} , sellaisena kuin se on määritelty uusien alusten saavutetun EEDI-indeksin laskemismenetelmää koskevissa vuoden 2018 ohjesäännöissä (IMO:n päätöslauselma MEPC.364(79)) ja saavutetun EEXI-indeksin laskemismenetelmää koskevissa vuoden 2021 ohjesäännöissä (IMO:n päätöslauselma MEPC.333(76)). Jos alukseen on asennettu akselimoottori/moottoreita, $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$

Aluksen kasvihuonekaasuintensiteetti-indeksi lasketaan sen jälkeen kertomalla kaavan 1 tulos kannustinkertoimella

LIITE II

Oletusarvoiset päästökertoimet

Tämän asetuksen liitteessä I tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteetti-indeksin määrittämisessä käytetään jäljempänä olevassa taulukossa esitettyjä oletusarvoisia päästökertoimia, paitsi kun yhtiöt poikkeavat näistä oletusarvoisista päästökertoimista tämän asetuksen 10 artiklan 4 ja 5 kohdan mukaisesti.

Jäljempänä olevassa taulukossa

- Mit. = mitattava
- N/A = ei saatavilla
- Viiva = ei sovelleta.
- E lasketaan direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä V olevassa C osassa ja liitteessä VI olevassa B osassa säädettyjen menetelmien mukaisesti

Kun solussa on merkintä Mit. tai N/A, on käytettävä saman sarakkeen polttoaineluokan korkeinta oletusarvoa, ellei arvoa ole määritetty 10 artiklan mukaisesti.

Jos kaikissa saman sarakkeen soluissa on tietyn polttoaineluokan kohdalla merkintä Mit. tai N/A, on käytettävä vähiten suotuisan fossiilisten polttoaineiden tuotantoketjun oletusarvoa, ellei arvoa ole määritetty 10 artiklan mukaisesti. Tätä sääntöä ei sovelleta sarakkeeseen 9, jossa Mit. tai N/A viittaa arvoihin, jotka eivät ole käytettävissä polttoaineen kuluttajalle. Jos oletusarvoa ei ole, olisi käytettävä 18 artiklan 5 kohdan mukaisesti sertifioitua arvoa.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT (Well-to-Tank "energialähteeltä tankkiin")	TtW (Tank-to Wake "tankista työntövoimaksi")				
Polttoaineluokka	Tuotantoketjun nimi	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq WtT}}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Polttoaineenkulutusyksikön luokka	$\text{C}_{\text{f CO}_2}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$\text{C}_{\text{f CH}_4}$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$\text{C}_{\text{f N}_2\text{O}}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C_{slip} Prosentteina moottorin käyttämän polttoaineen massasta
Fossiiliset	Raskas polttoöljy (HFO) ISO 8217, laadut RME–RMK	0,0405	13,5	Kaikki polttomoottorit	3 114	0,00005	0,00018	–
	Kevyt polttoöljy (LFO) ISO 8217, laadut RMA–RMD	0 041	13,2	Kaikki polttomoottorit	3 151	0,00005	0,00018	–
	Meriliikenteessä käytettävä dieselöljy (MDO) Meriliikenteessä käytettävä kaasuöljy (MGO) ISO 8217, laadut DMX–DMB	0,0427	14,4	Kaikki polttomoottorit	3 206	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT (Well-to-Tank "energialähteeltä tankkiin")	TtW (Tank-to Wake "tankista työntövoimaksi")				
Fossiiliset	Nesteytetty maakaasu (LNG)	0,0491	18,5	LNG Otto (kaksipolttoaine, keskinopeus)	2 750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (kaksipolttoaine, matalanopeus)				1,7
				LNG Diesel (kaksipolttoaine, matalanopeus)				0,2
				LBSI				2,6 ¹
	Nestekaasu (LPG)	0 046	7,8	Kaikki poltto-moottorit	3,030 Butaani 3,000 Propani	Mit.	Mit.	N/A
	H2 (maakaasu)	0,12	132	Poltto-kennot	0	0	–	–
				Poltto-moottori	0	0	Mit.	
	NH3 (maakaasu)	0,0186	121	Polt-okennot	0	N/A	Mit.	N/A
				Poltto-moottori	0	N/A	Mit.	N/A
	Metanoli (maakaasu)	0,0199	31,3	Kaikki poltto-moottorit	1,375	Mit.	Mit.	–

¹ Luku on neljänneestä IMO:n kasvihuonekaasututkimuksesta: Fourth IMO GHG Study 2020 – Full report and annexes.pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT (Well-to-Tank "energialähteeltä tankkiin")	TtW (Tank-to Wake "tankista työntövoimaksi")				
Biopoltto-aineet	Etanoli Direktiivin (EU) 2018/2001 tuotantoketjut	Direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä III säädetty arvo	$E - \frac{C_{rCO_2}}{LCV}$	Kaikki poltto- moottorit	1 913	Mit.	Mit.	–
	Biodiesel Direktiivin (EU) 2018/2001 tuotantoketjut			Kaikki poltto- moottorit	2 834	Mit.	Mit.	–
	Vetykäsitelty kasviöljy (HVO) Direktiivin (EU) 2018/2001 tuotantoketjut			Kaikki poltto- moottorit	3 115	0,00005	0,00018	–
	Nesteytetty biometaani liikennepolttoai- neena Bionestekaasu (Bio-LNG) Direktiivin (EU) 2018/2001 tuotanto-ketjut			LNG Otto (kaksipolttoaine , keski-nopeus)	2 750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (kaksipolttoaine , matala- nopeus)				1,7
				LNG Diesel (kaksipolttoaine et)				0,2
				LBSI				2,6
	Biometanoli Direktiivin (EU) 2018/2001 tuotanto-ketjut			Kaikki poltto- moottorit	1 375	Mit.	Mit.	–
	Direktiivin (EU) 2018/2001 muut tuotanto- ketjut			Kaikki poltto- moottorit	3 115	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT (Well-to-Tank "energialähteeltä tankkiin")	TtW (Tank-to Wake "tankista työntövoimaksi")				
Biopoltto-aineet	Bio-H2 Direktiivin (EU) 2018/2001 tuotanto-ketjut	Direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä III säädetty arvo	N/A	Poltto-kennot	0	0	0	–
				Poltto-moottori	0	0	Mit.	
Muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet (RFNBO) – e-polttoaineet	e-diesel	0,0427	Direktiivi (EU) 2018/2001	Kaikki poltto-moottorit	3 206	0,00005	0,00018	–
	e-metanoli	0,0199	Direktiivi (EU) 2018/2001	Kaikki poltto-moottorit	1 375	0,00005	0,00018	–
	e-LNG	0,0491	Direktiivi (EU) 2018/2001	LNG Otto (kaksipolttoaine , keskinopeus)	2 750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (kaksipolttoaine , matalanopeus)				1,7
				LNG Diesel (kaksipolttoaine et)				0,2
				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Direktiivi (EU) 2018/2001	Poltto-kennot	0	0	0	–
				Poltto-moottori	0	0	Mit.	
	e-NH3	0,0186	N/A	Poltto-kennot	0	N/A	Mit.	N/A
				Poltto-moottori	0	N/A	Mit.	N/A
	e-LNG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	–
Muut	Sähkö	–	EU:N ENERGIA- LÄHTEIDEN YHDISTELMÄ	Maasähkö	–	–	–	–

Sarakkeessa 1 esitetään polttoaineiden luokka: fossiiliset polttoaineet, nestemäiset biopolttoaineet, kaasumaiset biopolttoaineet, e-polttoaineet.

Sarakkeessa 2 esitetään luokkaan kuuluvien polttoaineiden nimi tai tuotantoketjut.

Sarake 3 sisältää polttoaineiden tehollisen lämpöarvon muodossa [MJ/g]. Nestemäisten biopolttoaineiden osalta käytetään direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä III säädettyä energiasisältöä painon mukaan (alempi lämpöarvo, MJ/kg) MJ/g:ksi muunnettuna.

Sarake 4 sisältää WtT-kasvihuonekaasupäästökertoimet muodossa [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$] seuraavasti:

- a) Nestemäisten biopolttoaineiden osalta oletusarvot lasketaan käyttäen E:n arvoja, jotka on määritelty direktiivissä (EU) 2018/2001 – mainitun direktiivin liitteessä V olevassa C osassa kaikkien nestemäisten biopolttoaineiden osalta bionestekaasua lukuun ottamatta ja mainitun direktiivin liitteessä VI olevassa B osassa bionestekaasun osalta – säädettyjen menetelmien mukaisesti ja kuhunkin liikennepolttoaineena käytettyyn biopolttoaineeseen ja sen tuotantoketjuun liittyvien oletusarvojen perusteella, joista on säädetty mainitussa direktiivissä – mainitun direktiivin liitteessä V olevissa D ja E osissa kaikkien nestemäisten biopolttoaineiden osalta bionestekaasua lukuun ottamatta ja mainitun direktiivin liitteessä VI olevassa D osassa bionestekaasun osalta. E:n arvoja on kuitenkin mukautettava vähentämällä niistä sarakkeen 6 ($c_{f_CO_2}$) ja sarakkeen 3 (LCV) sisältämien arvojen suhde. Tätä edellytetään tässä asetuksessa, jossa eriytetään WtT- ja TtW-laskelmat, päästöjen kaksinkertaisen laskemisen välttämiseksi;

- b) Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja muiden kuin a alakohdassa tarkoitettujen polttoaineiden osalta, jotka otetaan huomioon tämän asetuksen 4 artiklan 1 kohdan tarkoituksia varten, oletusarvot lasketaan käyttämällä joko direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua delegoidun säädöksen menetelmää tai tapauksen mukaan vastaavaa menetelmää, jos sellainen on määritelty uusiutuvien kaasujen, maakaasun ja vedyn sisämarkkinoita koskevassa unionin säädöksessä tämän asetuksen 10 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

Sarakkeessa 5 ilmoitetaan tärkeimmät polttoaineenkulutussyksikköjen tyypit/luokat, kuten 2- ja 4-tahtipolttomootorit (ICE), diesel- tai Otto-mootorit, kipinäsytytteiset laihaseosmootorit (LBSI), polttokennot jne.

Sarake 6 sisältää hiilidioksidin päästökertoimen muodossa C_f [gCO₂/gfuel]. Tässä on käytettävä asetuksessa (EU) 2015/757 määritettyjä päästökerroin-arvoja. Taulukossa esitetään kaikkien niiden polttoaineiden oletusarvot, joita ei säännellä asetuksella (EU) 2015/757.

Sarake 7 sisältää metaanin päästökertoimen muodossa C_f [gCH₄/gfuel]. Nesteytettyyn maakaasuun (LNG) perustuvien polttoaineiden osalta metaanin C_f -arvo on nolla.

Sarake 8 sisältää dityppioksidin päästökertoimen muodossa C_f [gN₂O/gfuel].

Sarakkeessa 9 määritetään haja- ja häviöpäästöinä poistuvan polttoaineen (C_{slip}) prosenttiosuus kyseisen polttoaineenkulutussyksikön käyttämän polttoaineen massasta. Nesteytetyn maakaasun kaltaisten haja- ja häviöpäästöjä aiheuttavien polttoaineiden osalta taulukossa esitetty haja- ja häviöpäästöjen määrä ilmaistaan prosentteina käytetyn polttoaineen massasta (sarake 9). Taulukossa esitetyt C_{slip} -arvot lasketaan 50 prosentilla täydestä moottorikuormituksesta.

LIITE III

Päästöttömiä teknologioita koskevat yleiset vaatimukset

Seuraavassa taulukossa, joka ei ole tyhjentävä, yksilöidään teknologiatyypit ja niiden käyttöä koskevat yleiset vaatimukset, joita on pidettävä 3 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuina päästöttöminä teknologioina.

Teknologiatyypit	Yleiset käyttövaatimukset
Polttokennot	Virransyöttö aluksessa olevista polttokennoista, joissa olevalla polttoaineella tai järjestelmällä varmistetaan, etteivät ne energian tuottamiseen käytettynä vapauta ilmakehään mitään 3 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuja päästöjä.
Sähköenergian varastointi aluksella	Virransyöttö aluksessa olevasta sähköenergiavarastojärjestelmästä, joka on ladattu aiemmin jollakin seuraavista tavoista: – aluksella tapahtuva sähköntuotanto aluksen ollessa merellä – akkujen lataaminen maista – akkujen vaihto
Sähköntuotanto aluksella tuuli- ja aurinkoenergiasta	Aluksella olevista uusiutuvista energialähteistä tuotettu sähkö joko suoraan aluksen verkkoon tai lataamalla aluksella olevaa sähköenergian välivarastoa

Sellaisten aluksissa olevien teknologioiden avulla saatu sähkö, joita ei ole yksilöity tässä taulukossa ja joilla saavutetaan 3 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu päästöttömyys, voidaan lisätä tähän taulukkoon delegoiduilla säädöksillä 6 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

Edellä ja 6 artiklan 6 kohdassa tarkoitettujen muita teknologioita koskevien yleisten vaatimusten sekä 6 artiklan 7 kohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä täsmennettyjen yksityiskohtaisten hyväksymisperusteiden täytyminen on osoitettava asiaankuuluvilla asiakirjoilla.

LIITE IV

Vaatimustenmukaisuustaseen ja 23 artiklan 2 kohdassa säädettyjen FuelEU-seuraamusten laskentakaavat

A. Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskentakaava

- a) Aluksen vaatimustenmukaisuustase 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteetin osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

Vaatimustenmukaisuustase $[gCO_{2eq}] =$	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
--	--

jossa:

gCO_{2eq}	Hiilidioksidiekvivalentti grammoissa
$GHGIE_{target}$	4 artiklan 2 kohdan mukainen aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin raja-arvo
$GHGIE_{actual}$	Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella

Jos alus kuuluu jääluokkaan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi joulukuun 31 päivään 2034 asti pyytää, että jääolosuhteissa kulkemisesta johtuva lisäenergiankulutus jätetään pois.

Jos alus kuuluu jääluokkaan IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi pyytää, että aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuva lisäenergiankulutus jätetään pois.

Molemmissa tapauksissa, joissa lisäenergiankulutus jätetään pois, edellä esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa polttoaineen massan M_i arvot korvataan liitteessä V määritellyllä polttoaineen mukautetulla massalla M_{iA} ja vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa käytettävä $GHGIE_{actual}$ -arvo lasketaan uudelleen vastaavilla M_{iA} -arvoilla.

- b) Aluksen vaatimustenmukaisuustase 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien liikenteen polttoaineiden alataavoitteen osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left(0,02 \times \left(\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$
--------------------	---

jossa

CB_{RFNBO}	Vaatimustenmukaisuustase megajouleina (MJ) 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alataavoitteen osalta
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista ja/tai polttoaineista, joilla saadaan 5 artiklassa tarkoitettuja vastaavia kasviuonekaasupäästöjen vähennyksiä, käytetyn energian vuotuinen määrä

B. Tämän asetuksen 23 artiklan 2 kohdassa säädettyjen FuelEU-seuraamusten laskentakaava

Tämän asetuksen 23 artiklan 2 kohdassa säädettyjen FuelEU-seuraamusten määrä lasketaan seuraavasti:

- a) FuelEU-seuraamus aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin vaatimustenmukaisuustaseen osalta 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti

FuelEU-seuraamus =	$\frac{ \text{Compliance Balance} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
--------------------	---

1.	FuelEU-seuraamus	2.	Euroina
3.	Compliance Balance	4.	on vaatimustenmukaisuustaseen absoluuttinen arvo
5.	41000	6.	on yksi metrinen tonni erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO), joka vastaa 41 000:ta MJ:a
7.	2400	8.	Euroina maksettava määrä per vastaava metrinen tonni erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO)

b) FuelEU-seuraamus 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevan alatavoitteen osalta

Jos $CB_{RFNBO} > 0$, 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun FuelEU-seuraamuksen määrä lasketaan seuraavasti:

FuelEU-seuraamus (muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
---	---------------------------------------

9.	FuelEU-seuraamus	10.	Euroina
11.	CB_{RFNBO}	12.	on muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden vaatimustenmukaisuustaseen arvo
13.	P_d	14.	muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja aluksen laitteistojen kanssa yhteensopivien fossiilisten polttoaineiden hintaero
15.	41000	16.	on yksi metrinen tonni erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO), joka vastaa 41 000:ta MJ:a

LIITE V

Jääolosuhteissa tapahtuvassa navigoinnissa käytettävän polttoaineen mukautetun
massan laskeminen

Tässä liitteessä kuvataan, miten lasketaan:

- lisäenergiankulutus, joka johtuu jääluokkaan IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan kuuluvan aluksen teknisistä ominaisuuksista
- jääluokkaan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan kuuluvan aluksen lisäenergiankulutus, joka johtuu jääolosuhteissa kulkemisesta
- kullekin polttoaineelle i jaettu mukautettu massa [$M_i A$], josta on vähennetty lisäenergia

Jääluokasta johtuva lisäenergia

Ylimääräinen energiankulutus, joka johtuu jääluokkaan IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan kuuluvan aluksen teknisistä ominaisuuksista, lasketaan seuraavalla tavalla:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

jossa:

$E_{\text{voyages, total}}$ on kaikkien matkojen kokonaisenergiankulutus ja;

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ on lisäenergiankulutus, joka johtuu jääolosuhteissa kulkemisesta.

Kaikkien matkojen kokonaisenergiankulutus lasketaan seuraavasti:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

jossa:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ on kaikilla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla matkoilla kulutetun polttoaineen i massa ja;

LCV_i on polttoaineen i tehollinen lämpöarvo.

Jääolosuhteissa kulkemisesta johtuva lisäenergia

Jääluokkaan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan kuuluvan aluksen lisäenergiankulutus, joka johtuu jääolosuhteissa kulkemisesta, lasketaan seuraavasti:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

jossa:

$E_{\text{voyages,open water}}$ on avovedessä kuljetuilla matkoilla kulutettu energia ja;

$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ on jääolosuhteissa kulutettu mukautettu energia.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ saa olla enintään $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$

Energia, joka on kulutettu ainoastaan avovedessä kuljetuilla matkoilla, lasketaan seuraavasti:

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

jossa:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ on jääolosuhteissa kulkemiseen kulutettu energia, joka lasketaan seuraavalla tavalla:

$$E_{\text{voyages,ice conditions}} = \sum M_{i,\text{voyages,ice conditions}} \times LCV_i$$

jossa:

$M_{i,\text{voyages,ice conditions}}$ on tämän asetuksen soveltamisalalla jääolosuhteissa kulkemiseen kulutetun polttoaineen i massa.

Jääolosuhteissa kulutettu mukautettu energia lasketaan seuraavalla tavalla:

$$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

jossa:

$D_{\text{ice conditions}}$ on yhteenlaskettu matka, joka on kuljettu jääolosuhteissa tämän asetuksen soveltamisalalla.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ on energiankulutus sellaista matkaa kohden, joka on kuljettu avovedessä, ja se lasketaan seuraavasti:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

jossa:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ on energiankulutus jääolosuhteissa kulkiessa ja;

D_{total} on tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva kuljetun matkan kokonaispituus vuodessa.

Jääluokasta ja jääolosuhteissa kulkemisesta johtuvan lisäenergian kokonaismäärä

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Mukautettu massa [$M_{i,A}$]

Yhtiön on jaettava jääolosuhteista johtuvan lisäenergian kokonaismäärä $E_{i, \text{additional ice}}$ vuoden aikana käytetyille eri polttoaineille i noudattaen seuraavia ehtoja:

$$\sum E_{i, \text{additional ice}} = E_{\text{additional ice}}$$

Kunkin polttoaineen i osalta

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

Polttoaineen mukautettu massa [$M_{i,A}$] lasketaan seuraavalla tavalla:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$
