



Bryssel, 23. syyskuuta 2020  
(OR. en)

10819/20

---

Toimielinten välinen asia:  
2019/0017(COD)

---

CODEC 809  
CLIMA 185  
ENV 514  
MAR 110  
MI 331  
ONU 43  
PE 57

## ILMOITUS

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lähetäjä:      | Neuvoston pääsihteeristö                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Vastaanottaja: | Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Asia:          | Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI<br>asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta<br>koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon<br>ottamiseksi<br>– Euroopan parlamentin käsittelyn tulokset<br>(Bryssel, 14.–17. syyskuuta 2020) |

## I JOHDANTO

Esittelijä Jutta Paulus (Vihreät/EVA, DE) esitteli ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan puolesta mietinnön, joka sisälsi 60 tarkistusta (tarkistukset 1–60) edellä mainittuun asetusehdotukseen.

Lisäksi ID-ryhmä esitti kuusi tarkistusta (tarkistukset 64–69), ECR-ryhmä kolme (tarkistukset 61, 63 ja 81) ja GUE/NGL-ryhmä 11 tarkistusta (tarkistukset 70–80).

## II ÄÄNESTYS

Täysistunnon äänestyksessä 15. syyskuuta 2020 hyväksyttiin 67 asetusehdotusta koskevaa tarkistusta (1–60, 72, 74 ja 76–80). Muita tarkistuksia ei hyväksytty. Hyväksytyt tarkistukset esitetään liitteessä.

Äänestyksen päätteeksi 16. syyskuuta 2020 ehdotus palautettiin ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaan Euroopan parlamentin työjärjestyksen 59 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Euroopan parlamentin ensimmäistä käsittelyä ei näin ollen saatettu päätökseen, ja neuvottelut neuvoston kanssa voidaan aloittaa.

---

**P9\_TA-PROV(2020)0219**

**Alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuinen  
tiedonkeruujärjestelmä \*\*\*I**

Euroopan parlamentin 16. syyskuuta 2020 hyväksymät tarkistukset ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))<sup>1</sup>

(Tavallinen lainsäätämisyksikkö: ensimmäinen käsittely)

**Tarkistus 1**

**Ehdotus asetukseksi**  
**Johdanto-osan -1 kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(-1) Ilmastomuutoksen aiheuttama ennennäkemätön uhka edellyttää kunnianhimoisempia tavoitteita ja tehokkaampia ilmastotoimia sekä unionin että kansainvälisellä tasolla. Unioni on sitoutunut tehostamaan toimia ilmastomuutoksen torjumiseksi ja Pariisin sopimuksen<sup>1</sup> a panemiseksi täytäntöön viimeisten käytettävissä olevien tieteellisten tietojen mukaisesti. Hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin (IPCC) vuoden 2018 erityisraportissa "Global Warming of 1.5°C" vahvistetaan, että on ratkaisevan tärkeää saada aikaan huomattavia päästövähennyksiä kaikilla aloilla, jotta maapallon lämpötilan nousu voidaan rajoittaa alle 1,5 celsiusasteen. IPCC:n vuoden 2019 erityisraportissa "The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate" todetaan lisäksi, että*

---

<sup>1</sup> Asia päätettiin palauttaa asiasta vastaavaan valiokuntaan toimielinten välisiä neuvotteluja varten työjärjestyksen 59 artiklan 4 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti (A9-0144/2020).

*ilmastomekanismit riippuvat valtamerien ja merten ekosysteemien terveydestä ja että niihin ekosysteemeihin vaikuttavat tällä hetkellä maailmanlaajuinen lämpeneminen, saastuminen, merten biologisen monimuotoisuuden liiallinen hyväksikäyttö, happamoituminen, happivaje ja rannikoiden eroosio. IPCC muistuttaa, että valtameret ovat osa ratkaisua ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämiseksi ja niihin sopeutumisiksi, ja korostaa tarvetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja ekosysteemien saastumista sekä lisätä luonnollisia hiilinieluja.*

---

*<sup>1 a</sup> Pariisin sopimus (EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4).*

## Tarkistus 2

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 1 kappale

#### *Komission teksti*

(1) Meriliikenteellä on ***maailmanlaajuisia*** vaikutuksia ***ilmastoon***, koska se aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä. Vuonna 2015 sen osuus kaikista EU:n liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä oli 13 prosenttia<sup>15</sup>. Kansainvälinen merenkulku on ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly unionin sitoumukseen kasvihuonekaasujen vähentämisestä.

#### *Tarkistus*

(1) Meriliikenteellä on vaikutuksia ***ilmastonmuutokseen, merten biologiseen monimuotoisuuteen, ilmanlaatuun ja kansanterveyteen***, koska se aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä ***ja muita päästöjä, kuten metaanin, typen oksidien, rikin oksidien, hiukkasten ja mustan hiilen päästöjä***. Vuonna 2015 sen osuus kaikista EU:n liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä oli 13 prosenttia<sup>15</sup>. ***Kansainvälisen meriliikenteen päästöjen odotetaan kasvavan 50–250 prosenttia vuoteen 2050 mennessä<sup>15 a</sup>. Jos lisätoimia ei toteuteta, Euroopan talousalueeseen liittyvien meriliikenteen päästöjen odotetaan kasvavan 86 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä huolimatta siitä, että Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on hyväksynyt alusten vähimmäistehokkuusnormit.***

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

---

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

---

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

<sup>15 a</sup> [https://gmni.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report\\_web.pdf](https://gmni.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf).

### Tarkistus 3

#### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

##### *Komission teksti*

(2) Kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava **kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen sen sitoumuksen mukaisesti, jonka lainsäädäntövallan käyttäjät ovat tehneet Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/842<sup>16</sup> ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/410<sup>17</sup>.**

##### *Tarkistus*

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

<sup>16</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasujen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 156, 19.6.2018, s. 26).

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/410, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2018, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta kustannustehokkaiden päästövähennysten ja vähähiilisyttä edistävien investointien edistämiseksi sekä päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 76, 19.3.2018, s. 3).

#### Tarkistus 4

##### Ehdotus asetukseksi

##### Johdanto-osan 3 kappale

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

(3) Euroopan parlamentin **14 päivänä maaliskuuta 2019** antamassa päätöslauselmassa **ilmastonmuutoksesta kannatettiin suurella enemmistöllä ilmastoneutraaliuden tavoitteen saavuttamista mahdollisimman pian ja viimeistään vuonna 2050. Euroopan parlamentti on myös toistuvasti kehottanut** komissiota ja jäsenvaltioita **lisäämään unionin sitovaa** vuoteen 2030 **ulottuvaa tavoitetta** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä **55 prosenttiin** vuoden 1990 tasosta. Euroopan parlamentti totesi myös, että kaikkien talouden alojen, **myös kansainvälisen ilmailu- ja meriliikennealan, on** osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, jos unioni aikoo **saavuttaa ilmastotavoitteensa ja** hoitaa oman

osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista. *Nopeat toimet meriliikennealan hiilestä irtautumiseksi ovat sitäkin tärkeitä, kun otetaan huomioon, että parlamentti julisti 28 päivänä marraskuuta 2019 ilmasto- ja ympäristöhäätötilan.*

## Tarkistus 5

### Ehdotus asetukseksi

### Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 6

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 4 kappale

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

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

---

<sup>1 a</sup>

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

## Tarkistus 7

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

##### *Komission teksti*

##### *Tarkistus*

**(4 a) Meriliikenne on nykyään ainoa ala, johon ei nimenomaisesti sovelleta unionin päästövähennystavoitteita tai erityisiä toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi. Komissio ilmoitti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 11 päivänä**



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

---

*1 a*

*[https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law\\_fi](https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_fi)*

## **Tarkistus 8**

### **Ehdotus asetukseksi**

#### **Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(4 b) Poistamalla markkinaesteitä meriliikennealalla muun muassa käyttämällä avointa ja luotettavaa tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää pyritään edistämään energiatehokkuusteknologioiden käyttöönottoa ja vähentämään siten meriliikenteen päästöjä noin 2 prosentilla*

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

## Tarkistus 9

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 6 kappale

#### *Komission teksti*

(6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus'<sup>20</sup>. Sitä täydennettiin vuonna 2016 kahdella delegoidulla asetuksella<sup>21</sup> ja kahdella täytäntöönpanoasetuksella<sup>22</sup>. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen päämääränä on kerätä tietoa alusten päästöistä päätöksenteon tueksi ja luoda kannustimia päästövähennyksiin tarjoamalla tietoa alusten tehokkuudesta merkityksellisille markkinoille. EU:n tarkkailu-, raportointi-

#### *Tarkistus*

(6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus'<sup>20</sup>. Sitä täydennettiin vuonna 2016 kahdella delegoidulla asetuksella<sup>21</sup> ja kahdella täytäntöönpanoasetuksella<sup>22</sup>. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen päämääränä on kerätä tietoa alusten päästöistä päätöksenteon tueksi ja luoda kannustimia päästövähennyksiin tarjoamalla tietoa alusten tehokkuudesta merkityksellisille markkinoille. **EU:n tarkkailu-,**

ja todentamisasetuksen mukaan yhtiöillä on vuodesta 2018 alkaen velvollisuus tarkkailla alustensa polttoainekulutusta, hiilidioksidipäästöjä ja energiatehokkuutta Euroopan talousalueen (ETA) satamiin ja niistä pois suuntautuvilla matkoilla, raportoida niistä ja todentaa ne joka vuosi. Tämä koskee myös ETA-satamissa aiheutuneita hiilidioksidipäästöjä. Ensimmäisten päästöselvitysten määräaika on 30 päivänä huhtikuuta 2019.

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

---

<sup>20</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

<sup>21</sup> Komission delegoitu asetus (EU) 2016/2072, annettu 22 päivänä syyskuuta 2016, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU)

---

<sup>20</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

<sup>21</sup> Komission delegoitu asetus (EU) 2016/2072, annettu 22 päivänä syyskuuta 2016, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU)

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

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

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

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

## Tarkistus 10

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(6 a) Merenkulusta aiheutuvien päästöjen vähentämistä ja niiden ilmaston lämpenemistä ja ilman pilaantumista aiheuttavien vaikutusten pienentämistä ei saisi toteuttaa tavalla, joka vahingoittaa merten biologista monimuotoisuutta, ja lisäksi olisi toteutettava toimenpiteitä***

*niiden merten ja rannikoiden  
ekosysteemien ennallistamiseksi, jotka  
kärsivät merenkulkualan vaikutuksista,  
joita ovat meriin päästetyt aineet, mukaan  
lukien painolastivesi, hiilivedyt,  
raskasmetallit ja kemikaalit, merellä  
kadonneet kontit ja yhteentörmäykset  
valaiden kanssa.*

## **Tarkistus 11**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 12**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 13

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## Tarkistus 14

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 e kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(6 e) Neuvoston direktiivillä 92/106/ETY<sup>1 a</sup> myötävaikutetaan liikenteen päästöjen vähenemiseen edistämällä siirtymistä maanteiden tavaraliikenteestä vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin, esimerkiksi päästöttömiin jokikäytäviin. Tätä direktiiviä on tarkistettava, jotta voidaan tehostaa toimia multimodaalisen liikenteen edistämiseksi sekä tehokkuuden ja vähäpäästöisten vaihtoehtojen lisäämiseksi. Päästötön vesiliikenne on keskeisessä asemassa kehitettäessä kestäväää liikennemuotosiirtymää*

*maanteiltä vesiväylille, ja sen vuoksi on tarpeen tukea investointeja sisävesisatamien tankkaus- ja latausinfrastruktuureihin.*

---

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

## Tarkistus 15

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(6 f) Maantieteellisen sijaintinsa ja taloudellisen toimintansa vuoksi unionin satamat ovat energiasiirtymän kannalta strategisia keskuksia. Satamat ovat (tuonnin, varastoinnin ja jakelun kautta tulevien) energiahyödykkeiden tärkeimpiä saapumispaikkoja, ja ne osallistuvat yhä enemmän uusiutuvan energian tuotantolaitosten kehittämiseen ja laativat uusia energianhallinta- ja kiertotalousstrategioita. Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti unionin olisi siksi tuettava meriliikennealan hiilestä irtautumista strategisella lähestymistavalla tukeakseen unionin satamien roolia energiasiirtymän edistäjinä. Jäsenvaltioita olisi kannustettava edistämään päästöttömien satamien kehittämistä ja investoimaan tankkaus- ja latausinfrastruktuureihin. Se varmistaisi välittömät terveyshyödyt kaikille satama- ja rannikkoalueilla asuville kansalaisille ja rajoittaisi haitallisia vaikutuksia meri- ja rannikkoalueiden biologiseen monimuotoisuuteen tällaisilla laajoilla maa-alueilla, joista osa kuuluu Natura 2000 -verkostoon.*

## Tarkistus 16

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 7 kappale

##### *Komission teksti*

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

##### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 17

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 8 kappale

##### *Komission teksti*

(8) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen Pariisin sopimuksessa, joka hyväksyttiin joulukuussa 2015 pidetyssä ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC)<sup>23</sup> osapuolten 21. konferenssissa. Kansainvälisen merenkulun päästöjen rajoittamiseksi on

##### *Tarkistus*

(8) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen Pariisin sopimuksessa, joka hyväksyttiin joulukuussa 2015 pidetyssä ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC)<sup>23</sup> osapuolten 21. konferenssissa. Kansainvälisen merenkulun päästöjen rajoittamiseksi on



ryhdytty toimiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta, ja näitä toimia olisi edistettävä. IMO hyväksyi<sup>24</sup> lokakuussa 2016 alusten polttoöljykulutusta koskevan tietojenkeruujärjestelmän, jäljempänä 'IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä'.

ryhdytty toimiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta, ja näitä toimia olisi edistettävä. IMO hyväksyi<sup>24</sup> lokakuussa 2016 alusten polttoöljykulutusta koskevan tietojenkeruujärjestelmän, jäljempänä 'IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä'. *IMO hyväksyi myös 13 päivänä huhtikuuta 2018 alustavan strategian alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi (jäljempänä 'IMOn alustava strategia') pyrkimyksenään saada kyseisten päästöjen lisääntyminen loppumaan mahdollisimman pian ja vähentää niitä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna sekä jatkaa toimia päästöjen poistamiseksi kokonaan. Samalla IMOn jäsenvaltiot ja liitännäisjäsenet, mukaan lukien kaikki unionin jäsenvaltiot, sitoutuivat vähentämään kansainvälisen merenkulkualan hiilidioksidipäästöjä liikennesuoritetta kohti keskimäärin vähintään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja jatkamaan toimia 70 prosentin vähennyksen saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä. Sen vuoksi on aiheellista sisällyttää IMOn alustavan strategian keskeiset osat unionin oikeuteen ja jatkaa rakentavaa yhteistyötä IMOn jäsenvaltioiden kanssa maailmanlaajuisen sopimuksen aikaansaamiseksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimenpiteistä. Yhtiöt olisi veloitettava vähentämään vuotuisia hiilidioksidipäästöjä liikennesuoritetta kohti lineaarisesti keskimäärin vähintään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä kaikkien niiden vastuulla olevien alusten osalta verrattuna tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisesti raportoitujen samankokoisten ja -tyyppisten alusten luokan keskimääräiseen suoritukseen. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimenpiteiden perustaso olisi vahvistettava käyttämällä THETIS-MRV-*

*järjestelmästä ja IMon tietojenkeruujärjestelmästä saatuja tietoja, ja samalla olisi otettava täysin huomioon päästövähennykset, joita hiilestä irtautumiseksi ensimmäisinä toimiin ryhtyneet yhtiöt ovat jo toteuttaneet. Komission olisi annettava delegoituja säädöksiä, joissa määritellään perustason määrittämistä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, kunkin alusluokan vuotuinen vähennyskerroin, liikapäästösakkojen laskentaa ja perintää koskevat säännöt ja välineet sekä kaikki muut säännöt, jotka ovat tarpeen tämän velvoitteen noudattamiseksi ja noudattamisen todentamiseksi.*

---

<sup>23</sup> Pariisin sopimus (EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4–18).

<sup>24</sup> IMon päätöslauselma MEPC.278(70), jolla muutetaan MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI.

---

<sup>23</sup> Pariisin sopimus (EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4–18).

<sup>24</sup> IMon päätöslauselma MEPC.278(70), jolla muutetaan MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI.

## Tarkistus 18

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 19

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 10 kappale

##### *Komission teksti*

(10) Vaikutustenarviointi osoitti, että näiden kahden järjestelmän osittaisella yhdenmukaistamisella voitaisiin osaltaan vähentää varustamoille aiheutuvaa hallinnollista **taakka** ja samalla säilyttää EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen keskeiset tavoitteet. Osittaisen yhdenmukaistamisen myötä ei kuitenkaan tulisi muuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen niitä vaatimuksia, jotka koskevat hallintokäytäntöä, **soveltamisalaa**, todentamista, läpinäkyvyyttä tai hiilidioksidiraportointia, koska se heikentäisi merkittävästi mainitun asetuksen tavoitteita sekä kykyä tarjota tietoja tulevaa poliittista päätöksentekoa varten ja kannustaa energiatehokkaiden toimenpiteiden käyttöönottoon ja vastaavien käyttäytymismallien omaksumiseen laivaliikenteen alalla. Siksi kaikki muutokset, joita EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen tehdään sen yhdenmukaistamiseksi IMOn kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän kanssa, olisi rajattava koskemaan määritelmiä, tarkkailuparametreja, tarkkailusuunnitelmia ja malleja.

## Tarkistus 20

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 12 kappale

##### *Komission teksti*

(12) Vuosittain tarkkailtavia ja raportoitavia tietoja koskevat IMOn

##### *Tarkistus*

(10) Vaikutustenarviointi osoitti, että näiden kahden järjestelmän osittaisella yhdenmukaistamisella voitaisiin osaltaan vähentää varustamoille aiheutuvaa hallinnollista **taakkaa** ja samalla säilyttää EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen keskeiset tavoitteet. Osittaisen yhdenmukaistamisen myötä ei kuitenkaan tulisi muuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen niitä vaatimuksia, jotka koskevat hallintokäytäntöä, todentamista, läpinäkyvyyttä tai hiilidioksidiraportointia, koska se heikentäisi merkittävästi mainitun asetuksen tavoitteita sekä kykyä tarjota tietoja tulevaa poliittista päätöksentekoa varten ja kannustaa energiatehokkaiden toimenpiteiden käyttöönottoon ja vastaavien käyttäytymismallien omaksumiseen laivaliikenteen alalla. Siksi kaikki muutokset, joita EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen tehdään sen yhdenmukaistamiseksi IMOn kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän kanssa, olisi rajattava koskemaan **aluksia, joihin kyseistä asetusta sovelletaan**, määritelmiä, tarkkailuparametreja, tarkkailusuunnitelmia ja malleja.

kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määräykset olisi otettava huomioon sen varmistamiseksi, että niistä alusten toiminnoista, jotka kuuluvat molempien järjestelmien alaisuuteen, kerätään tietoja yhdenmukaisesti. Tätä varten vaaditaan parametrin ”kantavuus” **raportoimista, kun taas** parametrin ”kuljetettu lasti” **raportoiminen on vapaaehtoista**. Parametri ”merellä vietetty aika” olisi korvattava IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määritelmällä ”matkan kesto tunneissa”. Lisäksi parametrin ”kuljetun matkan pituus” laskennan perustana tulisi käyttää IMO:n kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää<sup>25</sup>, jotta voidaan vähentää hallinnollista rasitetta.

---

<sup>25</sup> IMO:n päätöslauselma MEPC.282 (70).

kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määräykset olisi otettava huomioon sen varmistamiseksi, että niistä alusten toiminnoista, jotka kuuluvat molempien järjestelmien alaisuuteen, kerätään tietoja yhdenmukaisesti. Tätä varten vaaditaan parametrin ”kantavuus” **sekä** parametrin ”kuljetettu lasti” **raportoimista**. Parametri ”merellä vietetty aika” olisi korvattava IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määritelmällä ”matkan kesto tunneissa”. Lisäksi parametrin ”kuljetun matkan pituus” laskennan perustana tulisi käyttää IMO:n kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää<sup>25</sup>, jotta voidaan vähentää hallinnollista rasitetta.

---

<sup>25</sup> IMO:n päätöslauselma MEPC.282 (70).

## Tarkistus 21

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(13 a) Komission EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta koskevan ehdotuksen yhteydessä vuonna 2013 tekemä vaikutustenarviointi osoitti EU:n päästökauppajärjestelmän tehokkuuden meriliikenteen päästöjen kohdalla, ja siinä yksilöitiin EU:n päästökauppajärjestelmä tai tavoiteperusteinen korvausrahasto vaihtoehtoisiksi, joilla voitaisiin varmistaa tarvittavien päästövähennysten saavuttaminen alalla. Jotta merenkulkuala voitaisiin sisällyttää unionin päästövähennystoimien piiriin, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/87/EY<sup>1</sup> a olisi muutettava, jotta se kattaisi meriliikenteen päästöt. Komission olisi annettava delegoituja säädöksiä meriliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärän vahvistamiseksi muiden alojen mukaisesti ja meriliikenteen päästöoikeuksien jakomenetelmän vahvistamiseksi täysimittaisella huutokaupalla. Komission olisi kyseisiä delegoituja säädöksiä valmistellessaan saatettava ajan tasalle vuonna 2013 tehty vaikutustenarviointi erityisesti siten, että siinä otetaan huomioon unionin koko taloutta koskeva vuoteen 2030 ulottuva kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määritelty ilmastoneutraaliustavoite sekä taloudelliset vaikutukset, myös tahattomien liikennemuotosiirtymien ja hiilivuodon mahdolliset riskit. Komission olisi julkistettava tämän arvioinnin tulokset. On tärkeää, että unioni ja sen jäsenvaltiot tukevat kansainvälisellä*

*tasolla toteutettavia toimenpiteitä, joilla vähennetään meriliikenteen ilmastovaikutuksia. Komission olisi seurattava, miten IMO edistyy markkinapohjaisen toimenpiteen käyttöönotossa, ja, jos jokin maailmanlaajuinen markkinapohjainen toimenpide hyväksytään, sen olisi pohdittava, miten varmistetaan unionin toimenpiteiden ja maailmanlaajuisten toimenpiteiden yhdenmukaisuus siten, että säilytetään unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyys ja tehokkuus.*

## Tarkistus 23

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 13 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(13 b) Onnistunut siirtyminen päästöttömään merenkulkuun edellyttää yhtenäistä lähestymistapaa ja oikeanlaista suotuisaa toimintaympäristöä, joka kannustaa sekä aluksia että satamia koskevaan innovointiin. Tällaiseen suotuisaan toimintaympäristöön sisältyy julkisia ja yksityisiä investointeja tutkimukseen ja innovointiin, teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä alusten energiatehokkuuden parantamiseksi sekä uusiutuvista energialähteistä tuotettujen kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten vedyn ja ammoniakkin, ja päästöttömien käyttövoimateknologioiden käyttöönotto, mukaan lukien tarvittavat tankkaus- ja latausinfrastruktuurit satamissa. EU:n päästökauppajärjestelmässä meriliikenteen päästöoikeuksien huutokaupasta saatavilla tuloilla olisi perustettava valtamerirahasto, jolla parannetaan alusten energiatehokkuutta ja tuetaan investointeja meriliikenteen hiilestä irtautumisen helpottamiseksi*

*myös lähimerenkulussa ja satamissa. Komission olisi myös kehitettävä toimenpiteitä, joilla säännellään saastuttavimpien alusten pääsyä unionin satamiin ja velvoitetaan laiturissa olevat fossiilisia polttoaineita käyttävät alukset käyttämään maasähköä tai vaihtoehtoisia päästöttömiä polttoaineita. Komission olisi myös arvioitava mahdollisuutta vaatia satamia ottamaan käyttöön päästöihin perustuvat seisontamaksut.*

## Tarkistus 24

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

*latausinfrastruktuurit satamissa ja sisävesisatamissa.*

---

*<sup>1 a</sup> ”The impact of international shipping on European air quality and climate forcing”, Euroopan ympäristökeskus, tekninen raportti nro 4/2013.*

## **Tarkistus 25**

**Ehdotus asetukseksi**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

## **Tarkistus 26**

**Ehdotus asetukseksi**

**Johdanto-osan 14 b kappale (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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



## Tarkistus 27

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 14 c kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(14 c) Meriliikenteestä aiheutuu myös ilman epäpuhtauksia, kuten rikin oksidien (SO<sub>x</sub>), typen oksidien (NO<sub>x</sub>), hiukkasten, otsonikerrosta heikentävien aineiden (ODS) ja haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) päästöjä<sup>1 a</sup>. Ilman epäpuhtaudet vaikuttavat haitallisesti sekä ympäristöön että ihmisten terveyteen, erityisesti rannikko- ja satama-alueilla asuviin tai työskenteleviin kansalaisiin. Komission olisi tarkasteltava voimassa olevaa lainsäädäntöä uudelleen kesäkuuhun 2021 mennessä ja tehtävä konkreettisia ehdotuksia meriliikenteen päästöistä johtuvaa ilman pilaantumista koskevan ongelman ratkaisemiseksi. Komission olisi myös työskenneltävä rikkipäästöjen valvonta-alueiden ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueiden laajentamiseksi kaikilla Euroopan merillä, myös Välimerellä, ja puututtava lisäksi ongelmaan, joka koskee kaasunpesulaitteista tyhjennetyn pesuveden ja muiden aineiden, kuten painolastiveden, hiilivetyjen, raskasmetallien ja kemikaalien, laskemista avoimiin vesiin, ja ongelmaan, joka aiheutuu tällaisten aineiden vaikutuksesta merten biologiseen monimuotoisuuteen.*

## Tarkistus 28

### Ehdotus asetukseksi

#### Johdanto-osan 15 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(15) Asetuksen (EU) 2015/757 tavoitteena on se, että tarkkaillaan ETA:n satamissa käyvien alusten **hiilidioksidipäästöjä**, raportoidaan niistä ja todennetaan ne **ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tätä tavoitetta, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä olisi otettava huomioon. Tässä asetuksessa säädettyjen yhtenäisten vaatimusten pohjalta varmistetaan kerättyjen tietojen vertailukelpoisuus ja luotettavuus. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

(15) Asetuksen (EU) 2015/757 tavoitteena on se, että tarkkaillaan ETA:n satamissa käyvien alusten **kasvihuonekaasupäästöjä**, raportoidaan niistä ja todennetaan ne, **jotta voidaan vähentää alusten keskimääräistä hiili-intensiteettiä liikennesuoritetta kohti, myös vähentämällä merkittävästi laiturissa olevien alusten päästöjä, ja hinnoitella kyseiset päästöt meriliikennealan** kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tätä tavoitetta, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä olisi otettava huomioon. Tässä asetuksessa säädettyjen yhtenäisten vaatimusten pohjalta varmistetaan kerättyjen tietojen vertailukelpoisuus ja luotettavuus. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

## Tarkistus 29

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(15 a) Siirtyminen ilmastoneutraaliin merenkulkuun on vielä kesken, ja siihen liittyvät sääntelytoimet ovat olleet toistaiseksi riittämättömiä. Satamilla voi olla merkittävä rooli meriliikenteen hiilestä irtautumisessa. Unionin satamissa käyvien alusten liikenteenharjoittajat olisi velvoitettava varmistamaan maasähköön liittämisen kaltaisilla keinoilla, että niiden alukset eivät laiturissa ollessaan aiheuta kasvihuonekaasupäästöjä tai ilmaa pilaavia päästöjä. Tämä olisi erityisen tärkeää kaupunkialueiden läheisyydessä**

*sijaitsevissa laitureissa, jotta voidaan vähentää ilman pilaantumisen vaikutuksia ihmisten terveyteen. Kun otetaan huomioon, että alusten vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja ilmaa pilaaviin päästöihin vaihtelevat, eniten saastuttavien alusten, myös suurten matkustaja-alusten, olisi ensin täytettävä tämä vaatimus.*

### **Tarkistus 30**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### **Tarkistus 31**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### **Tarkistus 32**

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

### Tarkistus 33

#### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – -1 a kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

Johdanto-osan 23 kappale

#### Nykyinen teksti

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

#### Tarkistus

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

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

### Tarkistus 34

#### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – -1 b kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

1 artikla

#### Nykyinen teksti

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion

#### Tarkistus

#### **(-1 b) Korvataan 1 artikla seuraavasti:**

”1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion

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

lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa olevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien **kasvihuonekaasupäästöjen** ja muiden merkittävien tietojen täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista. **Jotta voidaan edistää unionin koko taloutta koskevaa asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määriteltäviä ilmastoneutraaliustavoitetta, samalla kun otetaan huomioon 13 päivänä huhtikuuta 2018 hyväksytty alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeva IMon alustava strategia, tässä asetuksessa asetetaan yhtiöille velvoitteita vähentää vuotuisia keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjään liikennesuoritetta kohti 12 a artiklan mukaisesti.”**

## Tarkistus 35

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – -1 c kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

2 artikla – 1 kohta

#### *Nykyinen teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

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

käyntisatamissa olon aikana.

käyntisatamissa olon aikana.”

### Tarkistus 36

#### Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(-a) Lisätään alakohta seuraavasti:*

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

---

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

### Tarkistus 37

#### Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – 1 kohta – b alakohta

*Nykyinen teksti*

*Tarkistus*

b) ’käyntisatamalla’ satamaa, johon alus  
pysähtyy lastaamaan tai purkamaan *lastia*  
taikka päästämään matkustajat alukseen tai

*a a) Korvataan b alakohta seuraavasti:*

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

aluksesta; näin ollen lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta ja/tai sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen eikä pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi;

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

## Tarkistus 38

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 1 kohta – a alakohta

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – 1 kohta – d alakohta

#### *Komission teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

## Tarkistus 39

### Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

3 artikla – 1 kohta – i alakohta

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

**(a a) Korvataan i alakohta seuraavasti:**

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

**Tarkistus 40**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 1 a kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

4 artikla – 1 kohta

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

**(1 a) Korvataan 4 artiklan 1 kohta seuraavasti:**

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



## Tarkistus 41

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 1 b kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

#### 5 artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(1 b) Lisätään 5 artiklaan kohta seuraavasti:***

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

***Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten antamisen lisäksi komissio arvioi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa olevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien muiden kasvihuonekaasupäästöjen kuin hiilidioksidi- ja metaanipäästöjen vaikutusta koko maailman ilmastoon ja antaa siitä kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kyseistä kertomusta täydennetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksella, jossa keskitytään kyseisten päästöjen käsittelemistä koskevaan ongelmaan.”***

## Tarkistus 72

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta – i a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

6 artikla – 3 kohta – c a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(i a) Lisätään alakohta seuraavasti:*

*”c a) vaihtoehtoisten polttoaineiden, mukaan lukien nesteytetty maakaasu, biopolttoaineet ja muuta kuin biologista alkuperää olevat hiiltä sisältävät uusiutuvat polttoaineet, päästökertoimet on ilmaistava CO<sub>2</sub>-ekvivalenteina ja niihin on sisällyttävä kaikki kasvihuonekaasut, ja niiden on perustuttava elinkaarianalyysiin. Komissio määrittää nämä päästökertoimet täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”*

## Tarkistus 42

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 3 kohta – a alakohta

Asetus (EU) 2015/757

9 artikla – 1 kohta – f alakohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*f) kuljetettu lasti vapaaehtoiselta pohjalta;”.*

*Poistetaan.*

## Tarkistus 43

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 3 a kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

9 artikla – 2 kohta – a alakohta

*Nykyinen teksti*

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

*Tarkistus*

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

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

## Tarkistus 44

### Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2015/757

10 artikla – 1 kohta – j alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(a a) Lisätään alakohta seuraavasti:**

”j a) **kuljetettu lasti.**”

## Tarkistus 45

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 5 kohta – a alakohta

Asetus (EU) 2015/757

11 artikla – 2 kohta

*Komission teksti*

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

*Tarkistus*

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

**Tarkistus 46**

**Ehdotus asetukseksi**

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

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

**”xi a) kuljetettu lasti;”**

**Tarkistus 47**

**Ehdotus asetukseksi**

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

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

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

*”xi b) aluksen koko;”*

**Tarkistus 48**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 5 a kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(5 a) Lisätään luku seuraavasti:*

*”II a luku*

***PÄÄSTÖVÄHENNYS***

***12 a artikla***

***Päästöjen vähentäminen***

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

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

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

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

*4. Komissio antaa 12 kuukauden kuluessa siitä, kun IMO on hyväksynyt toimenpiteet 13 päivänä huhtikuuta 2018 hyväksytyn alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan alustavan strategian panemiseksi täytäntöön, ja ennen kyseisten toimenpiteiden voimaantuloa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa se tarkastelee IMO:n päättämien toimenpiteiden kunnianhimoisuutta ja yleistä ympäristötavoitteiden tinkimättömyyttä, mukaan lukien niiden yleinen tavoite*

*suhteessa Pariisin sopimuksen  
tavoitteisiin, unionin koko taloutta  
koskevaan vuoteen 2030 ulottuvaan  
kasvihuonekaasupäästöjen  
vähentämistavoitteeseen ja asetuksessa  
(EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki]  
määriteltyn  
ilmastoneutraaliustavoitteeseen.*

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

## **Tarkistus 49**

### **Ehdotus asetukseksi**

#### **1 artikla – 5 b kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

12 b artikla (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(5 b) Lisätään artikla seuraavasti:*

*”12 b artikla*

*Laiturissa olevien alusten päästöt*

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

*ollessaan.”*

## **Tarkistus 50**

### **Ehdotus asetukseksi**

#### **1 artikla – 5 c kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

21 artikla – 1 kohta

#### *Nykyinen teksti*

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

#### *Tarkistus*

***(5 c) Korvataan 21 artiklan 1 kohta seuraavasti:***

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

## **Tarkistus 51**

### **Ehdotus asetukseksi**

#### **1 artikla – 5 d kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

21 artikla – 2 kohta – a alakohta

#### *Nykyinen teksti*

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

#### *Tarkistus*

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

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

## **Tarkistus 74**

### **Ehdotus asetukseksi**

#### **1 artikla – 6 a kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757



*Nykyinen teksti*

d) vuosittainen  
kokonaispolttoainekulutus matkoilla;

*Tarkistus*

**(6 a) Muutetaan 21 artiklan 2 kohdan  
b alakohta seuraavasti:**

d) vuosittainen  
kokonaispolttoainekulutus matkoilla  
***polttoainetyyppiä kohden;***

**Tarkistus 52**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 b kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(6 b) Lisätään 21 artiklan 2 kohtaan  
alakohta seuraavasti:**

***”k a) aluksen koko.”***

**Tarkistus 76**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 c alakohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(6 c) Lisätään 21 artiklan 2 kohtaan  
alakohta seuraavasti:**

*”k b) kokonaismatka;”*

**Tarkistus 77**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 d kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(6 d) Lisätään 21 artiklan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:*

*”k c) kantavuus’;*

**Tarkistus 78**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 e alakohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(6 e) Lisätään 21 artiklan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:*

*”k d) liikennesuorite;”*

**Tarkistus 79**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 f kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(6 f) Lisätään 21 artiklan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:**

**”k e) laivanvarustajan nimi;”**

## **Tarkistus 80**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 g kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

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

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(6 g) Lisätään 21 artiklan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:**

**”k f) kuljetettu rahti.”**

## **Tarkistus 53**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 h kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

21 artikla – 6 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(6 h) Lisätään 21 artiklaan kohta seuraavasti:**

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

*yhdenmukaisia.”*

## **Tarkistus 54**

### **Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 6 i kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

21 a artikla (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(6 i) Lisätään artikla seuraavasti:**

**”21 a artikla**

***Alusten ympäristötehokkuutta koskeva  
merkintä***

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

***2. Komissio antaa viimeistään  
1 päivänä heinäkuuta 2021 23 artiklan  
mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla  
täydennetään tätä asetusta vahvistamalla  
alusten ympäristötehokkuutta koskevan  
unionin merkintäjärjestelmän toimintaa  
koskevat yksityiskohtaiset säännökset sekä  
tekniset standardit, jotka muodostavat  
järjestelmän perustan.”***

## **Tarkistus 55**

### **Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 6 j kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

22 artikla – 3 kohta

**(6 j) Kumotaan 22 artiklan 3 kohta.**

**Tarkistus 56**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 artikla – 6 k kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

22 a artikla (uusi)

**(6 k) Lisätään artikla seuraavasti:**

**”22 a artikla**

***Uudelleentarkastelu***

***1. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 uudelleen tämän asetuksen toimivuutta ottaen huomioon sen täytäntöönpanosta saadut kokemukset sekä muun asiaankuuluvan kehityksen, jolla pyritään vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä täyttämään Pariisin sopimuksen mukaiset unionin sitoumukset. Osana uudelleentarkastelua komissio ehdottaa lisävaatimuksia aluksista peräisin olevien muiden kasvihuonekaasupäästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi sekä ilman epäpuhtauksien ja avoimiin vesiin laskettavien jätevesipäästöjen, myös kaasunpesulaitteista peräisin olevien jätevesipäästöjen, vähentämiseksi. Uudelleentarkastelussa on myös tarkasteltava tämän asetuksen soveltamisalan laajentamista koskemaan aluksia, joiden vetoisuus on 400–5 000 bruttotonnia. Uudelleentarkastelua täydennetään tarvittaessa***

*lainsäädäntöehdotuksella tämän asetuksen muuttamiseksi.*

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

---

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

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

## **Tarkistus 57**

### **Ehdotus asetukseksi**

#### **1 artikla – 6 l kohta (uusi)**

Asetus (EU) 2015/757

23 artikla – 2 kohta

*Nykyinen teksti*

2. Siirretään komissiolle 1 päivästä heinäkuuta 2015 viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa

*Tarkistus*

**(6 l) Korvataan 23 artiklan 2 kohta seuraavasti:**

”2. Siirretään komissiolle 1 päivästä heinäkuuta 2015 viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa, **5 artiklan 2 a kohdassa, 12 a artiklan 3 kohdassa,**

tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

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

## Tarkistus 58

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 6 m kohta (uusi)

Asetus (EU) 2015/757

23 artikla – 3 kohta

#### *Nykyinen teksti*

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 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 myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

#### *Tarkistus*

#### ***(6 m) Korvataan 23 artiklan 3 kohta seuraavasti:***

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

Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.”

## Tarkistus 59

### Ehdotus asetukseksi

#### 1 artikla – 6 n kohta

*Nykyinen teksti*

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

*Tarkistus*

**(6 n) Korvataan 23 artiklan 5 kohta seuraavasti:**

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

**Tarkistus 60**

**Ehdotus asetukseksi**

**1 a artikla (uusi)**

**Direktiivi 2003/87/EY**

**II a luku (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**1 a artikla**

**Direktiivin 2003/87/EY muuttaminen**

**Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:**



*(1) Lisätään luku seuraavasti:*

**”II a LUKU**

**MERILIIKENNE**

**3 g a artikla**

**Soveltamisala**

*Tämän luvun säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022 päästöoikeuksien jakamiseen ja myöntämiseen niiden kasvihuonekaasupäästöjen osalta, jotka ovat peräisin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757\* soveltamisalaan kuuluvista jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa olevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista. Jos yhtiö vaihtuu asetuksen (EU) 2015/757 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, uuden yhtiön on hankittava kasvihuonekaasujen päästöoikeuksia ainoastaan siltä kaudelta, jonka aikana aluksen toiminta tapahtui sen vastuulla.*

**3 g b artikla**

*Meriliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärä ja jakomenettely*

*1. Komission saattaa ajan tasalle vuonna 2013 tehdyn vaikutustenarvioinnin, joka sisältyy komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (EU) N:o 525/2013\*\* ja antaa 23 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä direktiiviä vahvistamalla meriliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärä muita aloja vastaavasti ja täysimittaiseen huutokauppaan perustuva meriliikenteen päästöoikeuksien jakomenettely sekä säätämällä hallinnoivaa jäsenvaltiota koskevista erityissäännöksistä. Delegoitujen säädösten on perustuttava parhaisiin saatavilla oleviin tietoihin ja*

*eri vaihtoehtojen vaikutusten arviointiin, mukaan lukien vaikutukset päästöihin sekä taloudelliset vaikutukset.*

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

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

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

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

*3 g c artikla*

*Valtamerirahasto*

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

*2. Poiketen siitä, mitä tämän direktiivin 12 artiklassa säädetään, meriliikennealan yhtiöt voivat maksaa rahastoon vuotuisen jäsenmaksun asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti raportoitujen edeltävän kalenterivuoden kokonaispäästöjensä perusteella vähentääkseen meriliikennealan yhtiöiden hallinnollista taakkaa, mukaan lukien pienet ja keskisuuret yritykset ja/tai yhtiöt, jotka eivät toimi usein tämän direktiivin soveltamisalalla. Rahasto palauttaa päästöoikeuksia kollektiivisesti niiden meriliikennealan yhtiöiden puolesta, jotka ovat rahaston jäseniä. Rahasto vahvistaa vuosittain viimeistään 28 päivänä helmikuuta päästötonnista maksettavan jäsenmaksun, joka on vähintään yhtä suuri kuin päästöoikeuksien korkein kirjattu ensi- tai jälkimarkkinajärjestelyhintaa edeltävänä vuonna.*

*3. Rahasto hankkii päästöoikeuksia tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen*

*maksujen kokonaismäärää edeltävänä kalenterivuonna vastaavan määrän ja palauttaa ne tämän direktiivin 19 artiklan mukaisesti perustettuun rekisteriin vuosittain viimeistään 30 päivänä huhtikuuta mitätöintiä varten. Kaikki maksuja koskevat tiedot asetetaan julkisesti saataville.*

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

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

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

*3 g d artikla*

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

*1. Komissio antaa 12 kuukauden kuluessa siitä, kun IMO on hyväksynyt meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevia maailmanlaajuisia markkinapohjaisia toimenpiteitä, ja ennen kyseisten toimenpiteiden voimaantuloa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa se*

*tarkastelee kyseisten toimenpiteiden kunnianhimoisuutta ja yleistä ympäristötavoitteiden tinkimättömyyttä, mukaan lukien niiden yleinen tavoite suhteessa Pariisin sopimuksen tavoitteisiin, unionin koko taloutta koskevaan vuoteen 2030 ulottuvaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteeseen ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määriteltyn ilmastoneutraaliustavoitteeseen. Kertomuksessa on erityisesti otettava huomioon näihin maailmanlaajuisiin toimenpiteisiin osallistumisen taso, niiden täytäntöönpanokelpoisuus, avoimuus, noudattamatta jättämisestä määrättävät seuraamukset, yleisön osallistumista koskevat prosessit, päästöhyvitysten käyttö, päästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen, rekisterit, vastuuvollisuus sekä biopolttoaineiden käyttöä koskevat säännöt.*

*2. Komissio täydentää tarvittaessa 1 kohdassa tarkoitettua kertomusta esittämällä lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi siten, että ehdotus on yhdenmukainen unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden ja tehokkuuden säilyttämistä koskevan tavoitteen kanssa, erityisesti unionin koko taloutta koskevan vuoteen 2030 ulottuvan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteen ja asetuksessa (EU) .../... [eurooppalainen ilmastolaki] määritellyn ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.*

---

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

*\*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 525/2013, annettu*

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

---