

Bryssel 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen
maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Ilmastomuutos on suuri haaste, johon on puututtava kiireellisesti. Pariisin sopimuksella pyritään pitämään maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle 2 °C:ssa verrattuna esiteolliseen aikaan sekä lisäksi edistämään toimia, joilla keskilämpötilan nousu saataisiin rajattua 1,5 °C:een vähentämällä kaikkien maiden kasvihuonekaasupäästöjä merkittävästi.

Kansainvälinen laivaliikenne on merkittävä kasvihuonekaasupäästöjen lähde, koska se kuluttaa huomattavan paljon fossiilisia polttoaineita. Tästä syystä se myös edistää ilmastomuutosta. Kansainvälisen meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen osuuden arvioidaan olevan noin 2–3 prosenttia kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärästä. Tämä on enemmän kuin minkään yksittäisen EU-valtion päästöt. Jos laivaliikenneala olisi maa, se olisi maailman kuudenneksi suurin päästöjen aiheuttaja. Laivaliikenne on myös EU:n tasolla suuri päästöjen aiheuttaja: vuonna 2015 sen osuus kaikista EU:n liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä oli 13 prosenttia¹. Meriliikenne on kuitenkin ainoa ala, johon ei nimenomaisesti sovelleta EU:n päästövähennystavoitteita tai erityisiä toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi.

Tulevaisuudessa kauppamerenkulun odotetaan kasvavan, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjen määrää merkittävästi, jos hillintätoimenpiteitä ei toteuteta nopeasti. Kansainvälisen merenkulujärjestön (IMO) tutkimuksen² mukaan kansainvälisen laivaliikenteen päästöt voivat tulevasta talouden ja energia-alan kehityksestä riippuen kasvaa 50–250 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. EU:ssa meriliikenteen hiilidioksidipäästöt kasvoivat 48 prosenttia vuosina 1990–2008, ja niiden odotetaan kasvavan vuoteen 2050 mennessä 86 prosenttia vuoden 1990 tasosta siitä huolimatta, että IMO hyväksyi vuonna 2011 uusien alusten vähimmäistehokkuusnormit³. Jos näitä päästöjä ei ryhdytä vähentämään, Pariisin sopimuksen tavoitteet saattavat jäädä toteutumatta ja muiden alojen tekemät ponnistelut saattavat vesittyä.

Vuonna 2011 annetun liikennepolitiikan valkoisen kirjan jatkotoimena EU hyväksyi vuonna 2013 strategian, jolla pyritään sisällyttämään merenkulun päästöt asteittain osaksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevaa EU:n politiikkaa⁴. Ensimmäisenä toimena Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät huhtikuussa 2015 asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta (jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus')⁵. Sitä täydennettiin vuonna 2016 kahdella

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ IMO:n päätöslauselma MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ 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).

delegoidulla asetuksella⁶ ja kahdella täytäntöönpanoasetuksella⁷. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus laadittiin pyrkimyksenä

- kerätä luotettavia ja todennettuja hiilidioksidipäästötietoja kaikista (bruttovetoisuudeltaan yli 5 000 tonnin) aluksista, jotka käyvät Euroopan talousalueen (ETA) satamissa, mukaan lukien näiden alusten hiilidioksidipäästöt satamissa,
- antaa luotettavaa tietoa tulevan poliittisen päätöksenteon ja poliittisten välineiden täytäntöönpanon tueksi sekä mahdollistaa kansainvälisten tavoitteiden tai toimenpiteiden täytäntöönpano (esimerkiksi energiatehokkuuden alalla),
- tarjota tarvittavaa tietojen läpinäkyvyyttä uusien teknologioiden ja operationaalisten toimenpiteiden käyttöönoton vauhdittamiseksi, jotta aluksista voidaan tehdä ympäristöä säästävämpiä.

EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan varustamojen on ilmoitettava vuotuiset hiilidioksidipäästöt ja muut merkitykselliset tiedot, jotka liittyvät niiden alusten matkoihin ETA-satamiin, ETA-satamista ja ETA-satamissa. Varustamojen ensimmäiset velvoitteet otettiin käyttöön vuonna 2017. Ne koskivat tarkkailusuunnitelmien valmistelemista ja toimittamista akkreditoituille todentajille. Polttoaineen kulutuksen, hiilidioksidipäästöjen ja energiatehokkuuden tarkkailu aloitettiin vuonna 2018. Ensimmäiset päästöselvitykset on määrä toimittaa huhtikuussa 2019.

Vuonna 2016 – sen jälkeen, kun Pariisin sopimus oli tullut voimaan ja EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus oli annettu – IMon meriympäristön suojelukomitea (MEPC) hyväksyi muutoksia MARPOL-yleissopimukseen. Muutoksilla luodaan oikeuskehys alusten polttoöljykulutusta koskevalle kansainväliselle tietojenkeruujärjestelmälle (jäljempänä 'IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä'). IMon kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän yksityiskohdista ja täytäntöönpanon ehdoista sovittiin suuntaviivoissa, jotka MEPC 70 hyväksyi lokakuussa 2016 ja MEPC 71 heinäkuussa 2017. IMon kansainvälisessä tietojenkeruujärjestelmässä tarkkailuvelvoitteet käynnistyvät vuonna 2019 ja raportointivelvoitteet vuonna 2020.

Tämän tuloksena alusten, jotka harjoittavat ETA-alueeseen liittyvää meriliikennetoimintaa, on tammikuusta 2019 alkaen täytettävä tarkkailu- ja raportointivaatimukset sekä EU:n tarkkailu-,

⁶ 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) ja 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).

⁷ 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) ja 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).

raportointi- ja todentamisasetuksen että IMOn kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän perusteella.

Näiden kahden järjestelmän – joista toista sovelletaan EU:n tasolla ja toista kansainvälisellä tasolla – rinnakkaisuutta ennakointiin EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa. Sen 22 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Jos kasvihuonekaasupäästöjen maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä (...) päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja ehdottaa siihen tarvittaessa muutoksia varmistaakseen yhdenmukaisuuden kyseisen kansainvälisen yhteisymmärryksen kanssa.”

Siksi tämän ehdotuksen päätavoitteena on muuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta siten, että uusi IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon. Näin voidaan virtaviivaistaa toimia ja vähentää yhtiöiden ja hallintojen hallinnollista rasitetta mahdollisimman pitkälle, kuitenkin tinkimättä EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen tavoitteista.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotetut muutokset EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen ovat yhdenmukaisia voimassa olevien alan säännösten kanssa, koska niiden ei oleteta heikentävän EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän päätavoitteita ja koska ne yleisemmin ottaen ovat yhdenmukaisia EU:n ilmastopolitiikan kanssa. Ehdotuksella pyritään erityisesti säilyttämään EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ennustetut myönteiset vaikutukset, kun otetaan huomioon luotettavien ja todennettujen tietojen kerääminen, tulevan poliittisen päätöksenteon tukeminen sekä energiatehokkaiden toimien ja käyttäytymismallien käyttöönotto laivaliikennealalla.

Lisäksi tässä ehdotuksessa noudatetaan muissa EU:n päästöjä vähentämispolitiikoissa vahvistettua lähestymistapaa. Tämän lähestymistavan mukaan kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen ovat perustavanlaatuisessa asemassa, kun pyritään varmistamaan EU:n ilmastopolitiikan, kuten kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan, tehokas täytäntöönpano. Ehdotus on yhdenmukainen EU:n päästökauppajärjestelmän avoimuutta koskevien säännösten kanssa, mukaan lukien kolmansien osapuolten suorittama todentaminen.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Maaliskuussa 2015 EU toimitti UNFCCC:lle EU:n ja sen jäsenvaltioiden yhteisen kansallisesti määritellyn panoksen. Siinä sitoudutaan vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä EU:n sisäisesti vähintään 40 prosenttia koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon. Tämä on linjassa vuoden 2030 ilmasto- ja energiakehyksen kanssa, jonka Eurooppa-neuvosto hyväksyi lokakuussa 2014 ja josta on sittemmin annettu lainsäädäntöä⁸. Kaikkien alojen on edistettävä osaltaan vähähiiliseen talouteen siirtymistä ja Pariisin sopimusta.

Ehdotus on johdonmukainen vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan strategian kanssa. Mainituissa strategiassa tarkastellaan toimia liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen

⁸ Direktiivi (EU) 2018/410, asetus (EU) 2018/842 ja asetus (EU) 2018/841 maankäytöstä.

vähentämiseksi edelleen osana laajempia hiilidioksidipäästöjen vähentämispyrkimyksiä, joita EU toteuttaa ja joihin se on sitoutunut myös vuotta 2030 silmällä pitäen.⁹

EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus tarjoaa luotettavia tietoja yksittäisten alusten hiilidioksidipäästöistä. Näin ollen se on tärkeä tulevan unionin tason päätöksenteon ja mahdollisten ilmastotoimenpiteiden kannalta tällä alalla. Ehdotuksessa turvataan tämä keskeinen periaate. Voimassa oleva EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus on ensimmäinen askel oikeaan suuntaan. Se luo perustan poliittiselle jatkokehittämiselle.

Ehdotus on johdonmukainen myös energiaunionin periaatteen kanssa, jonka mukaan energiatehokkuus asetetaan etusijalle, koska ehdotuksella pyritään tehostamaan laivaliikennealan energiatehokkuustoimenpiteitä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 191–193 artiklassa vahvistetaan ja täsmennetään EU:n toimivalta ilmastonmuutoksen alalla. Tämän ehdotuksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 192 artikla.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti tämän ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa ainoastaan EU:n tasolla esitettävällä komission ehdotuksella, koska ehdotuksella on tarkoitus muuttaa voimassa olevaa EU:n lainsäädäntöä.

Alusten päästöjä ja energiatehokkuutta koskevien tietojen keräämisestä ja julkaisemisesta EU:n tasolla on se etu, että tulokset, jotka perustuvat yhtenäisiin vaatimuksiin, ovat täysin vertailukelpoisia. Tällä tavoin voidaan paremmin poistaa puuttuvista tiedoista johtuvia markkinaesteitä.

• Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Samalla varmistetaan sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja Euroopan laivaliikennealan kilpailukyky.

• Toimintatavan valinta

Ehdotus on muutosasetus, koska tarkoituksena on muuttaa voimassa olevaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta.

⁹ COM(2016) 501.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

On tärkeää huomata, että EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetausta tarkastellaan uudelleen ilman etukäteisarviointia, koska arviointi olisi ollut mahdollinen vasta vuoden 2019 loppupuolella ensimmäinen soveltamiskauden jälkeen. Siksi voimassa olevan EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetauksen arviointi ei ollut osa valmistelutyötä, eikä sitä ole otettu huomioon toimintavaihtoehtojen arvioinnissa.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Ehdotetut muutokset EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen ovat laajalti linjassa niiden intressien kanssa, joita sidosryhmät esittivät vastauksissaan julkiseen kuulemiseen verkossa ja kohdennettuun sähköiseen kyselyyn. Kansalaisyhteiskunnan organisaatiot, kansalliset akkreditointielimet, tutkimuslaitokset ja kansalaiset/yksityishenkilöt tukevat laajalti sitä, että tietyt tärkeät tavoitteet on säilytettävä, kun EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetausta muutetaan. Näitä ovat tietoisuuden lisääminen päästöjen vähentämisestä, luotettavien tietojen antaminen markkinatoimijoille polttoaineen kulutuksesta ja energiatehokkuudesta sekä tietojen kerääminen tietoon perustuvan poliittisen päätöksenteon tueksi. Merenkulkualalla tärkein tavoite on kuitenkin hallinnollisen taakan keventäminen. Myös ETA:n jäsenvaltiot ja EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän todentajat tukevat näitä tavoitteita laajalti, erityisesti sitä, että kerätään luotettavia tietoja tulevien politiikkojen kehittämiseksi ja hallinnollisen taakan minimoimiseksi.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Päästöennustetutkimukset perustuvat IMOn 3. kasvihuonekaasututkimuksen¹⁰ asiaa koskeviin tietoihin. Ne on otettu huomioon erityisesti kansainvälisen laivaliikenteen päästöjen, päästöennusteiden sekä teknisillä ja operationaalisilla toimenpiteillä aikaansaatavan päästövähennyspotentiaalin suhteen.

- **Komission yksiköiden valmisteluasiakirja – vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin, mitkä EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetauksen ominaispiirteet voitaisiin yhdenmukaistaa IMOn kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän ominaispiirteiden kanssa. Tällä asiakirjalla täydennetään ehdotukseen vuonna 2013 liitettyä vaikutustenarviointia, joka sisältää arvion EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen liittyvistä kustannuksista. Lisäksi uusi komission yksiköiden valmisteluasiakirja, joka sisältää mainitun vaikutustenarvioinnin, perustuu kesäkuussa 2017 julkaistuun alustavaan vaikutustenarviointiin ja joulukuussa 2017 päättyneeseen julkiseen kuulemiseen.

Euroopan komission sääntelyntarkastelulautakunta arvioi vaikutustenarvioinnin luonnoksen ja antoi myönteisen lausunnon 13. heinäkuuta 2018. Lautakunta antoi suosituksia raportin parantamiseksi. Suositukset otetaan huomioon tarkistetussa raportissa. Tiivistelmä vaikutusten

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

arvioinnista ja sääntelyntarkastelulautakunnan lausunto ovat nähtävillä komission verkkosivustolla¹¹.

Koska EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen keskeiset tavoitteet on tarpeen säilyttää, jo heti alussa karsittiin pois hallintokäytännön ja hiilidioksidiraportoinnin yhdenmukaistaminen. Hallintokäytännön yhdenmukaistamista ei pidetty vaihtoehtona, koska se tarkoittaisi sitä, että EU ja sen jäsenvaltiot voisivat kerätä tietoja ainoastaan EU:n lipun alla purjehtivien alusten kasvihuonekaasupäästöistä, jolloin muiden alusten kasvihuonekaasupäästöjä ei voitaisi ottaa huomioon niiden ETA-satamiin liittyvien matkojen osalta. Lisäksi hiilidioksidiraportoinnin yhdenmukaistaminen tarkoittaisi sitä, ettei alusten tarvitsisi raportoida hiilidioksidipäästötietoja. Tämä olisi täysin vastoin EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen tavoitetta, kun otetaan huomioon alusten hiilidioksidipäästövaatimukset ja ilmastovaikutukset.

Näitä rajoituksia silmällä pitäen vaikutustenarvioinnissa on arvioitu seuraavassa esitettyjä kolmea toimintavaihtoehtoa.

Vaihtoehto 1 – Perusskenaario

Tässä vaihtoehdossa kuvataan sitä, mitä tapahtuisi, jos toimia ei toteutettaisi.

Vaihtoehto 2 – Yksinkertaistaminen

Tässä skenaariossa arvioitiin erilaisia yhdenmukaistamisvaihtoehtoja, jotka koskevat soveltamisalaa, määritelmiä, tarkkailuparametreja, tarkkailusuunnitelmia, malleja, todentamista ja läpinäkyvyyttä.

Vaihtoehto 3 – Pitkälle menevä lähentyminen

Tässä vaihtoehdossa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta muutettaisiin siten, että kaikki sen tekniset näkökohdat yhdenmukaistettaisiin IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän kanssa. Tähän liittyy kuitenkin riski odotettavissa olevan markkinavaikutuksen huononemisesta.

Näiden kolmen vaihtoehdon vertailun perusteella voidaan tehdä seuraavat päätelmät:

määritelmien, tarkkailuparametrien, tarkkailusuunnitelmien ja mallien yhdenmukaistaminen auttaisi vähentämään varustamojen ja kansallisten viranomaisten hallinnollista taakkaa ja helpottaisi raportointivelvoitteiden noudattamista molemmissa järjestelmissä.

Se ei myöskään vaarantaisi voimassa olevan EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen tavoitteita eikä sen ennakoituja myönteisiä vaikutuksia.

Sen sijaan soveltamisalan, todentamisen ja läpinäkyvyyden kaltaisten näkökohtien yhdenmukaistaminen heikentäisi vakavasti EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen tavoitteita, eikä niillä välttämättä voitaisi juurikaan vähentää hallinnollista taakkaa. Jos läpinäkyvyysvaatimuksia yhdenmukaistettaisiin, menetettäisiin se etu, että käytettävissä on energiatehokkuustietoja alusten tasolla kannustimien luomiseksi tällaisten toimenpiteiden käyttöön otolle. Todentamisvaatimusten yhdenmukaistaminen

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>.

puolestaan merkitsisi yhdenmukaisesta ja riippumattomasta kolmannen osapuolen todentamisjärjestelmästä luopumista. Lisäksi soveltamisalavaatimusten yhdenmukaistaminen johtaisi tietopuutteisiin ETA-alueeseen liittyvistä päästöistä.

Näin ollen vaihtoehto 2 (yksinkertaistaminen) on suositeltavin vaihtoehto. Määritelmien, tarkkailuparametrien, tarkkailusuunnitelmien ja mallien kaltaisia näkökohtia ehdotetaan yhdenmukaistettaviksi tarkoituksenmukaisella tavalla.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotettu yksinkertaistamislähestymistapa vähentäisi velvoitteiden noudattamisesta aiheutuvaa taakkaa verrattuna skenaarioon, jossa mitään ei muuteta. Kuten edellä on selitetty, se vähentäisi varustamojen hallinnollista taakkaa ja helpottaisi raportointivelvoitteiden noudattamista molemmissa tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmissä. Tässä yhteydessä oletetaan, että ehdotettu EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen uudelleentarkastelu täyttää sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan ohjelman (REFIT) vaatimukset EU:n lainsäädännön yksinkertaistamispotentiaalin kartoittamisesta ja toimivuuden tehostamisesta.

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet. Tarkemmin sillä edistetään nimenomaisesti ympäristönsuojelun korkeaa tasoa kestävä kehityksen periaatteen mukaisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan 37 artiklassa määrättyllä tavalla.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. MUUT KEHITETTÄVÄT ELEMENTIT

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Meriympäristön suojelukomitea (MEPC) hyväksyi IMO:n kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää koskevat suuntaviivat lokakuussa 2016 ja heinäkuussa 2017 pitämässään kokouksissa. Vastauksena tähän edistykseen komissio on tehnyt EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 22 artiklaan perustuvan analyysin.

Tällä ehdotuksella pyritään sekä vähentämään niiden alusten hallinnollista taakkaa, jotka harjoittavat EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ja IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän soveltamisalaan kuuluvaa meriliikennetoimintaa, että säilyttämään EU:n toiminnan erityiset tavoitteet tällä alalla.

Siksi ehdotus sisältää seuraavat muutokset:

1. Määritelmissä ”yhtiö” ja ”raportointikausi” sekä tapauksessa, jossa tarkkailu- ja raportointivelvoitteita osoitetaan yhtiön vaihtumisen yhteydessä, on otettava huomioon IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän vastaavat määräykset. Näin voidaan varmistaa, että samat oikeushenkilöt toteuttavat samankaltaisesti laskettujen raportointikausien mukaisesti tarkkailun ja raportoinnin niiden alustensa osalta, jotka harjoittavat ETA-satamiin liittyvää meriliikennetoimintaa EU:n

tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ja IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän puitteissa. Tästä syystä muutetaan EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 3 artiklan 11 artiklan 2 kohtaa.

2. Vuosittain tarkkailtavia ja raportoitavia tietoja koskevat IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määräykset olisi otettava huomioon sen varmistamiseksi, että niistä alusten toiminnoista, jotka kuuluvat molempien järjestelmien alaisuuteen, kerätään tietoja yhdenmukaisesti. Näin ollen olisi määriteltävä ”kantavuus” ja raportoitava se pakollisena parametrinä sekä säilytettävä ”kuljetettu lasti” vapaaehtoisena tarkkailuparametrinä yhtiöillä, jotka haluavat laskea aluksensa keskimääräisen energiatehokkuuden kuljetetun lastin perusteella. EU:n laivaliikenteen nykyinen parametri ”merellä vietetty aika” olisi korvattava IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määritelmällä ”matkan kesto tunneissa”. Lisäksi parametrin ”kuljetun matkan pituus” laskennan perustana tulisi käyttää vaihtoehtoja, jotka sisältyvät IMO:n kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää koskeviin suuntaviivoihin. Tästä syystä muutetaan EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 6 artiklan 3 kohtaa, 9 artiklan 1 kohtaa, 10 artiklaa, 11 artiklan 3 kohtaa ja 21 artiklan 2 kohtaa sekä liitteessä II olevan A osan 1 alakohtaa.
3. Tarkkailusuunnitelmien vähimmäissisältöä olisi virtaviivaistettava, jotta voidaan ottaa huomioon IMO:n suuntaviivat ”Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)”. Tämä ei kuitenkaan koske niitä säännöksiä, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen nojalla tarkkaillaan ja raportoidaan ainoastaan EU:hun liittyviä tietoja. Tästä syystä muutetaan EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen 6 artiklan 3 kohtaa.

Toisaalta olisi säilytettävä tietyt EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen merkitykselliset piirteet. Ne ovat seuraavat:

1. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta sovelletaan edelleen siihen kuuluviin aluksiin ja toimintoihin (eli se kattaa suurimman osan EU:n satamissa meriliikennetarkoituksissa käyvistä yli 5 000 bruttotonnin aluksista). Aluksen toiminnot, joita ei pidetä meriliikenteenä, kuten ruoppaus, putkien laskeminen ja avomerilaitosten tukitoiminnot, eivät jatkossakaan kuulu tarkkailu- ja raportointivaatimusten piiriin.
2. Alusten hiilidioksidipäästöjä unionin satamissa on tarkkailtava ja niistä on raportoitava erikseen, jotta voidaan luoda kannustimia sellaisten käytettävissä olevien toimenpiteiden toteuttamiseksi, joilla voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä EU:n satamissa, ja lisätä tietoisuutta laivaliikenteen päästöistä. Lisäksi on tarkkailtava tietoja kunkin EU:n jäsenvaltion sisäisistä matkoista ja niistä on raportoitava, jotta jäsenvaltioiden viranomaisilla on käytössään luotettavia ja vertailukelpoisia tietoja kansallisista laivaliikennepäästöistään. Voimassa olevat EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen säännökset, jotka koskevat akkreditoitujen kolmansien osapuolten toteuttamaa tietojen todentamista, on säilytettävä. Näin voidaan säilyttää EU:n tavoite aikasarjallisesti vertailukelpoisten ja luotettavien tietojen tarjoamisesta päätöksentekoa varten EU:n tai koko maailman tasolla.
3. Myös ne EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen säännökset, jotka koskevat yksittäisten alusten hiilidioksidipäästö- ja energiatehokkuustietojen julkaisemista, on säilytettävä. Näin voidaan poistaa markkinaesteitä, jotka haittaavat

energiatehokkaampien teknologioiden käyttöönottoa ja vastaavien käyttäytymismallien omaksumista tällä alalla.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹²,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹³,noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä¹⁴,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Meriliikenteellä on maailmanlaajuisia vaikutuksia ilmastoon, koska se aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä. Vuonna 2015 sen osuus kaikista EU:n liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä oli 13 prosenttia¹⁵. Kansainvälinen merenkulku on ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly unionin sitoumukseen kasvihuonekaasujen vähentämisestä.
- (2) Kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen sen sitoumuksen mukaisesti, jonka lainsäädäntövallan käyttäjät ovat tehneet Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/842¹⁶ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/410¹⁷.

¹² EUVL C [...], [...], s. [...].¹³ XXX¹⁴ XXX¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasujen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 156, 19.6.2018, s. 26).¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/410, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2018, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta kustannustehokkaiden päästövähennysten ja vähähiilisyyttä

- (3) Euroopan parlamentin helmikuussa 2014 antamassa päätöslauselmassa vuoteen 2030 ulottuvista ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista kehoitetaan komissiota ja jäsenvaltioita asettamaan unionille sitova vuoteen 2030 ulottuva tavoite kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Euroopan parlamentti totesi myös, että kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, jos unioni aikoo hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista.
- (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.
- (5) Vuonna 2011 annetun liikennepolitiikan valkoisen kirjan¹⁸ jatkotoimenä komissio hyväksyi vuonna 2013 strategian, jolla pyritään sisällyttämään merenkulun päästöt asteittain osaksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevaa EU:n politiikkaa¹⁹.
- (6) Huhtikuussa 2015 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät asetuksen (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, jäljempänä 'EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus'²⁰. Sitä täydennettiin vuonna 2016 kahdella delegoidulla asetuksella²¹ ja kahdella täytäntöönpanoasetuksella²². EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen päämääränä on kerätä tietoa alusten päästöistä päätöksenteon tueksi ja luoda kannustimia päästövähennyksiin tarjoamalla tietoa alusten tehokkuudesta merkityksellisille markkinoille. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan yhtiöillä on vuodesta 2018 alkaen velvollisuus tarkkailla alustensa polttoainekulutusta, hiilidioksidipäästöjä ja energiatehokkuutta Euroopan talousalueen

edistävien investointien edistämiseksi sekä päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 76, 19.3.2018, s. 3).

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM(2013) 479.

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

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

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

(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.

- (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.
- (8) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen Pariisin sopimuksessa, joka hyväksyttiin joulukuussa 2015 pidetyssä ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC)²³ osapuolten 21. konferenssissa. Kansainvälisen merenkulun päästöjen rajoittamiseksi on ryhdytty toimiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta, ja näitä toimia olisi edistettävä. IMO hyväksyi²⁴ lokakuussa 2016 alusten polttoöljykulutusta koskevan tietojenkeruujärjestelmän, jäljempänä 'IMOn kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä'.
- (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.
- (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, soveltamisalaa, todentamista, läpinäkyvyyttä tai hiilidioksidiraportointia, koska se heikentäisi merkittävästi mainitun asetuksen tavoitteita sekä kykyä tarjota tietoa 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.
- (11) EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen tehtävillä muutoksilla olisi varmistettava, että samat oikeushenkilöt vastaavat tarkkailusta samankaltaisesti laskettujen raportointikausien aikana, jos aluksen toiminnot kuuluvat molempien järjestelmien alaisuuteen. Näin ollen yhtiötä ja raportointikautta koskevia määritelmiä, mukaan lukien raportointi tapauksessa, jossa yhtiö vaihtuu, olisi muutettava, jotta voidaan ottaa huomioon IMOn määräykset.
- (12) Vuosittain tarkkailtavia ja raportoitavia tietoja koskevat IMOn kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määräykset olisi otettava huomioon sen varmistamiseksi, että niistä alusten toiminnoista, jotka kuuluvat molempien järjestelmien alaisuuteen, kerätään tietoja yhdenmukaisesti. Tätä varten vaaditaan parametrin ”kantavuus”

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

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

raportoimista, kun taas parametrin ”kuljetettu lasti” raportointi on vapaaehtoista. Parametri ”merellä vietetty aika” olisi korvattava IMO:n kansainvälisen tietojenkeruujärjestelmän määritelmällä ”matkan kesto tunneissa”. Lisäksi parametrin ”kuljetun matkan pituus” laskennan perustana tulisi käyttää IMO:n kansainvälistä tietojenkeruujärjestelmää²⁵, jotta voidaan vähentää hallinnollista rasitetta.

- (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.
 - (14) Myöhempi soveltamisajankohta on tarpeen sen varmistamiseksi, että käynnissä oleva tarkkailu, raportointi ja todentaminen voidaan toteuttaa yhdenmukaisesti raportointikauden osalta.
 - (15) Asetuksen (EU) 2015/757 tavoitteena on se, että tarkkaillaan ETA:n satamissa käyvien alusten hiilidioksidipäästöjä, raportoidaan niistä ja todennetaan ne ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tätä tavoitetta, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. IMO:n kansainvälinen tietojenkeruujärjestelmä olisi otettava huomioon. Tässä asetuksessa säädettyjen yhtenäisten vaatimusten pohjalta varmistetaan kerättyjen tietojen vertailukelpoisuus ja luotettavuus. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
 - (16) Sen vuoksi asetusta (EU) 2015/757 olisi muutettava,
- OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

- (1) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:
 - (a) Korvataan d alakohta seuraavasti:
 - ”d) ’yhtiöllä’ aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, 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;”
 - (b) Korvataan m alakohta seuraavasti:

²⁵

IMO:n päätöslauselma MEPC.282 (70).

”m) ’raportointikaudella’ kautta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta ja päättyy 31 päivänä joulukuuta. Jos matka päättyy eri kalenterivuonna kuin se on alkanut, tiedot kirjataan niitä koskevalle kalenterivuodelle.”

(c) Lisätään uusi p alakohta seuraavasti:

”p) ’kantavuudella’ tonneina ilmaistua eroa aluksen uppouman, mitattuna suhteelliselta tiheydeltään 1025 kg/m³:n vedessä kesälastisyväyksessä, ja aluksen kevytpainon välillä. Kesälastisyväyksen olisi oltava enimmäiskesäsyväys, sellaisena kuin se on sertifioituna hallinnon tai sen tunnustaman organisaation hyväksymässä vakavuuskirjassa.”

(2) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

(a) Muutetaan 3 kohta seuraavasti:

(i) Korvataan a, b ja c alakohta seuraavasti:

”a) aluksen tunnistetiedot, mukaan lukien aluksen nimi, IMO-tunnistenumero, aluksen tyyppi ja yhtiön nimi;”

”b) kuvaus aluksen koneista ja muista polttoöljyn kuluttajista sekä polttoöljyn tyypeistä;”

”c) päästökertoimet;”.

(ii) Poistetaan d alakohta.

(iii) Poistetaan g alakohta.

(iv) Korvataan h alakohdan iii alakohta seuraavasti:

”iii) menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan matkan kesto tunneissa;”.

(v) Korvataan i alakohta seuraavasti:

”i) tietojen laatu, mukaan lukien menettelyt tietoaukkojen havaitsemiseksi ja tilkitsemiseksi;”.

(3) Muutetaan 9 artiklan 1 kohta seuraavasti:

(a) Korvataan e ja f alakohta seuraavasti:

”e) matkan kesto tunneissa;”

”f) kuljetettu lasti vapaaehtoiselta pohjalta;”.

(4) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan h alakohta seuraavasti:

”h) matkan kokonaiskesto tunneissa;”.

(5) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

”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.”

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

”xi) aluksen kantavuus;”.

(6) Korvataan 21 artiklan 2 kohdan g alakohta seuraavasti:

”g) vuosittainen matkan kokonaiskesto tunneissa;”.

(7) Muutetaan liite II tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

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

Sitä sovelletaan sen voimaantuloa seuraavan vuoden tammikuun 1 päivästä. Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja