



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä
asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{ SWD(2013) 236 final }

{ SWD(2013) 237 final }

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tarve hillitä ilmastonmuutosta ja torjua alusten kasvihuonekaasupäästöjä

Joulukuussa 2010 Yhdistyneiden Kansakuntien ilmastonmuutoksen puitesopimuksen (UNFCCC) osapuolet totesivat, ettei maapallon keskilämpötila saa nousta yli kahta celsiusastetta esiteolliseen aikaan verrattuna¹. Tämä on ratkaisevan tärkeää, jos haluamme rajoittaa niitä haittoja, joita ilmastojärjestelmälle aiheutuu ihmisen toiminnan vaikutuksesta. Tämä pitkän aikavälin tavoite edellyttää, että maailmanlaajuisia kasvihuonekaasujen päästöjä vähennetään vuoteen 2050 mennessä vähintään 50 prosentilla vuoden 1990 tasoista².

Kehittyneiden maiden olisi vähennettävä päästöjään vuoteen 2050 mennessä 80–95 prosentilla vuoden 1990 tasoista³. Keskipitkällä aikavälillä EU on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään vuoteen 2020 mennessä 20 prosentilla ja oikeissa olosuhteissa jopa 30 prosentilla vuoden 1990 tasoista. Tämä sitoumus sisältyy yhteen EU:n viidestä yleistavoitteesta Eurooppa 2020 -strategiassa⁴. Lisäksi Eurooppa-neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat yhtä mieltä siitä, että kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava päästöjen vähentämiseen⁵. Eurooppa 2020 -strategia otetaan huomioon liikennettä koskevassa komission valkoisessa kirjassa⁶, jossa todetaan, että EU:n meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä olisi vuoteen 2050 mennessä vähennettävä 40 prosentilla (jos mahdollista, 50 prosentilla) vuoden 2005 tasoista.

Euroopan meriliikenteen (EU:n sisäiset väylät, EU:hun saapuvat matkat ja EU:stä lähtevät matkat) kokonaishiilidioksidipäästöjen arvioitiin olevan noin 180 Mt CO₂ vuonna 2010. Vaikka Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) otti vuonna 2011 käyttöön energiatehokkuutta koskevat vähimmäisvaatimukset (energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi – EEDI) tietyille uusille alusluokille⁷, päästöjen odotetaan kasvavan. Päästöjen kasvun suurin syy on se, että meriliikenteen kysynnän odotetaan kasvavan maailmankaupan kasvun seurauksena.

Ennustetun päästöjen kasvun odotetaan toteutuvan, vaikka käytettävissä on operatiivisia toimenpiteitä ja teknologioita, joiden avulla alusten energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää jopa 75 prosentilla (IMO:n tietojen mukaan). Huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina, sillä polttoainekustannusten alenemisen ansiosta mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin. Tätä ristiriitaa voidaan selittää sillä, että tällaisten operatiivisten toimenpiteiden ja teknologioiden käyttöönoton tiellä on markkinaesteitä. Näitä esteitä ovat esimerkiksi luotettavan tiedon puute alusten polttoainetehokkuudesta tai alusten jälkiasennusteknologioista, rahoituksen puuttuminen alusten energiatehokkuuteen investoimiseksi sekä kannustimien ristiriitaisuus eli se, että alusten omistajat eivät hyödy alusten energiatehokkuuteen tekemistään investoinneista, koska polttoainekulut lankeavat liikenteenharjoittajille.

Valtuudet toteuttaa toimia EU:n tasolla

¹ UNFCCC:n osapuolikonferenssin päätös 1/CP.16 (ns. Cancunin sopimukset).

² Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) neljännen arviointikertomuksen perusteella.

³ Eurooppa-neuvoston päätelmät, 29.–30. lokakuuta 2009, ja Euroopan parlamentin päätöslauselma, 4. helmikuuta 2009 (2008/215 (INI)).

⁴ KOM(2010) 2020 lopullinen.

⁵ Direktiivi 2003/87/EY ja päätös 2009/406/EY.

⁶ KOM(2011) 144 lopullinen.

⁷ MARPOL-yleissopimuksen muutettu liite VI.

Ennustettu meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvu ei ole linjassa EU:n tavoitteiden kanssa, mistä aiheutuu ilmastolle haittavaikutuksia. Lisäksi kansainvälinen meriliikenne on EU:n tasolla ainoa liikennemuoto, jota ei ole sisällytetty kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevaan EU:n sitoumukseen, mikä tarkoittaa sitä, että kaikkien muiden alojen on tehtävä lisäponnisteluita.

Neuvosto ja Euroopan parlamentti muistuttivat mieliin aiemman sitoumuksen ryhtyä toimiin, joka esitetään 23. huhtikuuta 2009 hyväksytyssä ilmasto- ja energiapaketissa: ”*Jos jäsenvaltiot eivät ole 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä hyväksyneet sellaista sopimusta, johon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta sisältyvät kansainvälisen meriliikenteen päästöt, tai jos yhteisö ei ole mainittuun päivään mennessä hyväksynyt tällaista sopimusta UNFCCC:n kautta, komission olisi tehtävä ehdotus kansainvälisten meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä yhteisön vähentämissitoumukseen, jolloin tavoitteena on ehdotetun säädöksen voimaantulo vuoteen 2013 mennessä. Tällaisella ehdotuksella olisi saatettava kaikki kielteiset vaikutukset yhteisön kilpailukykyyn mahdollisimman vähiin samalla kun otetaan huomioon mahdolliset ympäristöhyödyt*”⁸.

Tämä määräaika on jo mennyt ilman, että on toteutettu riittäviä kansainvälisiä toimia. Vaikka energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi on hyödyllinen väline, sen ei yksinään odoteta saavuttavan absoluuttisia päästövähennyksiä vertailuvuosiin verrattuina, jos liikenne kasvaa ennustetusti. Siksi komissio on käynnistänyt valmistelevia toimintoja kansainvälisen meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Vaiheittaisen lähestymistavan tarve meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi

EU:n meriliikenteen hiilidioksidi- ja muiden kasvihuonekaasupäästöjen tarkkaa määrää ei tiedetä, koska näitä päästöjä ei tarkkailla eikä niistä raportoida. Vaikutusten arvioinnissa ja sidosryhmien kuulemisen aikana (ks. kohta 2) todettiin, että meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen luotettava tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on ennakkoehto markkinapohjaisille toimille tai tehokkuusvaatimuksille riippumatta siitä, sovelletaanko niitä EU:ssa vai maailmanlaajuisesti.

Tällä luotettavalla tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmällä olisi myös pyrittävä poistamaan markkinaesteet, erityisesti ne, jotka johtuvat alusten tehokkuutta koskevien tietojen puutteesta. Vaikutusten arvioinnin tulosten perusteella odotetaan, että ottamalla käyttöön tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä voidaan vuoteen 2030 mennessä vähentää kasvihuonekaasupäästöjä jopa kahdella prosentilla verrattuna tilanteeseen, jossa lisätoimia ei toteuteta, ja alentaa kokonaisnettokustannuksia jopa 1,2 miljardilla eurolla.

Kun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä otetaan käyttöön vaiheittaisen lähestymistavan ensimmäisenä vaiheena, voidaan antaa enemmän aikaa keskustelulle ja päätöksenteolle päästövähennystavoitteista, markkinapohjaisista toimista ja tehokkuusvaatimuksista, jotta vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin. Tällä on erityistä merkitystä IMOssa käytäville kansainvälisen tason keskusteluille.

Komissio pitää selkeästi parhaimpana vaihtoehtona sitä, että toimia toteutetaan maailmanlaajuisella tasolla. EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi siksi toimittava esimerkkinä maailmanlaajuisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanolle ja siten vauhditettava keskusteluja kansainvälisellä tasolla. Tässä yhteydessä IMOlle toimitetaan tarvittaessa asiaa koskevia lausuntoja. Jos maailmanlaajuisesta

⁸ Päätöksen N:o 406/2009/EY johdanto-osan 2 kappale ja direktiivin 2009/29/EY johdanto-osan 3 kappale.

järjestelmästä päästään sopimukseen, ehdotettua asetusta olisi muutettava, jotta EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä voidaan linjata maailmanlaajuisen järjestelmän kanssa.

2. INTRESSITAHOJEN KUULEMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Sidosryhmien kuuleminen

Euroopan toisen ilmastomuutosohjelman yhteydessä perustettiin työryhmä (WG6), jonka tehtävänä oli tarkastella toimintavaihtoehtoja, jotka mainitaan IMOn toisessa kasvihuonekaasupäästötutkimuksessa⁹ ja CE Delftin tekemässä tutkimuksessa¹⁰ (molemmat vuodelta 2009). Työryhmä myös mahdollisti sidosryhmien virallisen teknisen kuulemisen ja antoi panoksensa ulkoiselle tuelle muun muassa rajoittamalla toimintavaihtoehtojen määrää. Vuonna 2011 järjestettiin kolme kaksipäiväistä kokousta, joihin osallistui yli 100 edustajaa kansallisista hallinnoista, EU:sta, kansainvälisistä merenkulkujärjestöistä ja muista järjestöistä sekä valtiosta riippumattomista elimistä. Näiden kokousten pöytäkirjat, tausta-asiakirjat ja esitykset on julkaistu komission verkkosivulla¹¹.

Lisäksi komissio perusti korkean tason foorumin, jolla korkean tason asiantuntijat meriliikenteen alanlta voivat käydä strategista keskustelua suoraan varapuheenjohtaja Kallasin ja komissaari Hedegaardin kanssa. Foorumin kokoukset järjestettiin 3. helmikuuta 2011, 28. kesäkuuta 2011 ja 7. marraskuuta 2011.

Julkinen kuuleminen, jonka kesto oli 12 viikkoa, pidettiin 19. tammikuuta ja 12. huhtikuuta 2012 välisenä aikana internetin välityksellä. Julkisen kuulemisen käynnistämisestä ilmoitettiin lehdistötiedotteessa, ja se toteutettiin tiedonannon ”Komission konsultointiprosessiin sovellettavat yleiset periaatteet ja vähimmäisvaatimukset” pohjalta.

Kuuleminen vahvisti, että IMOn yhteydessä tehtävää maailmanlaajuista sopimusta pidetään parhaana pitkän aikavälin vaihtoehtona kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi merenkulun alalla. EU:n toimien osalta ollaan yhtä mieltä siitä, että kaikille eurooppalaisia satamia käyttäville aluksille olisi luotava yhtäläiset toimintaolosuhteet. Myös siitä ollaan pitkälti yhtä mieltä, että markkinapohjaiset toimet ja tehokkuusvaatimukset edellyttävät läpinäkyvää ja luotettavaa järjestelmää päästöjen tarkkailemiseksi. Tarkkailusta ei saisi aiheutua kohtuutonta hallinnollista rasitetta, ja sillä olisi voitava taata täsmälliset raportointitulokset. Lisätietoja kuulemisesta on komission verkkosivulla¹².

Toinen sidosryhmäkokous, johon osallistui 120 edustajaa alan yrityksistä, valtiosta riippumattomista elimistä, jäsenvaltioista ja kolmansista maista, järjestettiin 5. joulukuuta 2012. Sen painopisteenä oli EU:n päästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän suunnittelu. Kokouksessa vahvistettiin, että tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on välttämätön, koska hiilidioksidipäästöistä ei ole saatavilla luotettavia tietoja. Merenkulkualalla toteutetaan jo useita hiilidioksidipäästöjen, energiatehokkuuden ja polttoainekulutuksen tarkkailu- ja raportointitoimia. Osallistujat olivat pitkälti yhtä mieltä siitä, että hallinnollisen rasitteen vähentämiseksi tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi perustuttava tietoihin, jotka on määritetty kansainvälisissä

⁹ IMOn toinen kasvihuonekaasupäästötutkimus, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

yleissopimuksissa ja jotka ovat jo saatavilla aluksissa. Kokouksen esitykset ja päätelmät on julkaistu komission verkkosivulla¹³.

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnissa analysoidaan ja vertaillaan useita toimintavaihtoehtoja markkinapohjaisille toimille ja yksinomaan tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käsittävää vaihtoehtoa. Tärkeimmät havainnot ovat seuraavat:

- Kustannustehokkaiden päästöjä vähentämistoimien toteuttamisen suurimmat markkinaesteet ovat
 - i) luotettavien tietojen puute alusten polttoainetehokkuudesta ja alusten jälkiasentamiseen käytettävissä olevista teknologioista
 - ii) rahoituksen puute investointien tekemiseksi alusten tehokkuuteen
 - iii) kannustimien ristiriitaisuus: alusten omistajat eivät hyödy alusten energiatehokkuuteen tekemistään investoinneista, koska alusten toimintojen rakenteen vuoksi polttoainemaksuista vastaavat usein liikenteenharjoittajat.

Näiden markkinaesteiden poistaminen on kaikkien toimien onnistumisen ehto.

- Merenkulun alalla on huomattavaa päästöjä vähennyspotentiaalia, kun otetaan huomioon erilaiset tekniset ja operatiiviset toimet, joilla pyritään pääasiassa parantamaan alusten energiatehokkuutta. Näistä teknisistä ja operatiivisista toimista useimpiin liittyy polttoainekustannussäästöjä, jotka ovat arvioituja kustannuksia suurempia.
- Kaikki analysoidut toimenpidevaihtoehdot tarjoavat nettohyötyjä ympäristölle (hiilidioksidipäästöjen ja muiden päästöjen väheneminen), taloudelle (meriliikennealan nettokustannussäästöt) ja yhteiskunnalle (terveysongelmien väheneminen rikin oksidien ja hiukkaspäästöjen vähenemisen ansiosta sekä uusien työpaikkojen syntyminen).
- Suurimmat päästövähennykset ja kustannussäästöt voitaisiin saavuttaa luomalla korvausraha – joko maksuosuuksiin perustuva rahasto, jossa hiilidioksidille on asetettu hinta, tai tavoitesuuntautunut rahasto, jossa vähennystavoite on asetettu ennalta ja hinta määräytyy välillisesti – ja ottamalla käyttöön merenkulkualan päästökauppajärjestelmä.

Oletuksena on, että näillä toimilla voidaan parhaiten poistaa markkinaesteet ja saavuttaa noin 10 prosentin päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoihin. Jos markkinaesteet voitaisiin poistaa kokonaan, merenkulkualan nettokustannussäästöt voisivat olla huomattavat (jopa 12 miljardia euroa vuonna 2030 ja keskimäärin jopa viisi miljardia euroa vuodessa). Erityisesti saatavilla olevien polttoainetehokkuusteknologioiden käyttöönottoon liittyy suurta säästöpotentiaalia negatiivisine kustannuksineen, ja yhdistämällä se operatiivisiin toimenpiteisiin hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää vieläkin enemmän.

- Pelkän tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän kattava vaihtoehto ei tuottaisi yhtä suuria päästövähennyksiä (noin 2 prosenttia vuonna 2030 vertailuvuoteen verrattuna) ja toisi kustannussäästöä noin 1,2 miljardia euroa vuonna 2030 (keskimäärin noin 900 miljoonaa euroa vuodessa). Tällä vaihtoehdolla pyritään

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

poistaa tiedonpuutteesta johtuva markkinaeste tuottamalla tietoa polttoainekulutuksesta ja lisäämällä hallinnoinnista vastaavien tietoisuutta mahdollisista polttoainekustannussäästöistä. Täytäntöönpanokustannusten arvioidaan olevan noin 26 miljoonaa euroa vuodessa (kun soveltamisalan ulkopuolelle jätetään vetoisuudeltaan alle 5 000 GT:n alukset). Tämän vaihtoehdon kustannus-hyötysuhde on kaiken kaikkiaan hyvin suuri.

Tulokset esitetään kokonaisuudessaan ehdotuksen liitteenä olevassa vaikutusten arvioinnissa.

Tiivistelmä ehdotetuista toimista

Asetuksen perimmäisenä tavoitteena on luoda eurooppalainen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä alusten hiilidioksidipäästöille ensimmäisenä vaiheena monivaiheisessa lähestymistavassa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Jotta voidaan vähentää asiaan liittyviä hallintokustannuksia ja samalla varmistaa luotettavat tulokset, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevien säännösten olisi oltava yksinkertaiset ja selkeät. Tässä lähestymistavassa pyritään siksi mahdollisimman paljon hyödyntämään aluksissa jo olevia tietoja.

Näin ollen ehdotetun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän operatiiviset ominaisuudet olisivat seuraavat:

- Keskitytään hiilidioksidiin alusten suurimpana kasvihuonekaasupäästönä ja muihin ilmaston kannalta merkittäviin tietoihin, joita ovat muun muassa tehokkuustiedot, jotta voidaan poistaa markkinesteet kustannustehokkaiden päästöjä vähentämistoimien käyttöönoton tieltä ja linjata tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä alusten tehokkuusvaatimuksista IMO:n yhteydessä käytävien keskusteluiden kanssa.
- Lasketaan vuosittaiset hiilidioksidipäästöt polttoainekulutuksen ja polttoainetyypin perusteella sekä energiatehokkuus niiden tietojen perusteella, jotka saadaan lokikirjoista, keskipäivän sijaintia koskevista raporteista ja aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksesta.
- Annetaan päästöselvitysten todentaminen ja vaatimustenmukaisuusasiakirjojen antaminen tehtäväksi olemassa oleville merenkulkualan rakenteille ja elimille, erityisesti hyväksytyille laitoksille.
- Jätetään soveltamisalan ulkopuolelle vähäisten päästöjen aiheuttajat (vetoisuudeltaan alle 5 000 GT:n alukset), joiden osuus kalustosta on noin 40 prosenttia mutta kokonaispäästöistä vain 10 prosenttia.

Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä voisi periaatteessa kattaa hiilidioksidin lisäksi myös muut kasvihuonekaasupäästöt, lyhytvaikutteiset ilmastomuutosta aiheuttavat yhdisteet sekä rikin ja typen oksidien kaltaiset ilman epäpuhtaudet. Tällainen yhdenmukainen lähestymistapa voisi tuottaa useita hyödyllisiä ympäristötietoja ja samalla tuottaa synergia vaikutuksia merenkulkualan ja viranomaisten eduksi. Ehdotettua selkeää tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää, joka perustuu aluksissa säilytettäviin asiakirjoihin ja oleviin laitteisiin, ei kuitenkaan voitaisi käyttää muiden päästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen. Lisäksi ei voida olettaa, että muiden päästöjen kuin hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen tarvittavat laitteet olisivat riittävän luotettavia ja riittävässä määrin kaupallisesti saatavilla käytettäviksi merellä. Siksi ehdotettua tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää olisi tässä vaiheessa sovellettava pelkästään hiilidioksidipäästöihin. Tätä soveltamisalaa olisi aiheellista tarkistaa myöhemmässä vaiheessa.

Kun otetaan huomioon tarkkailun maantieteellinen soveltamisala, seuraavat väylät on periaatteessa katettu syrjimättömällä tavalla kaikkien alusten osalta riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat:

- matkat EU:n sisällä
- matkat viimeisimmästä EU:n ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen EU:n käyntisatamaan (saapuvat matkat)
- matkat EU:n satamasta seuraavaan EU:n ulkopuoliseen käyntisatamaan (lähtevät matkat).

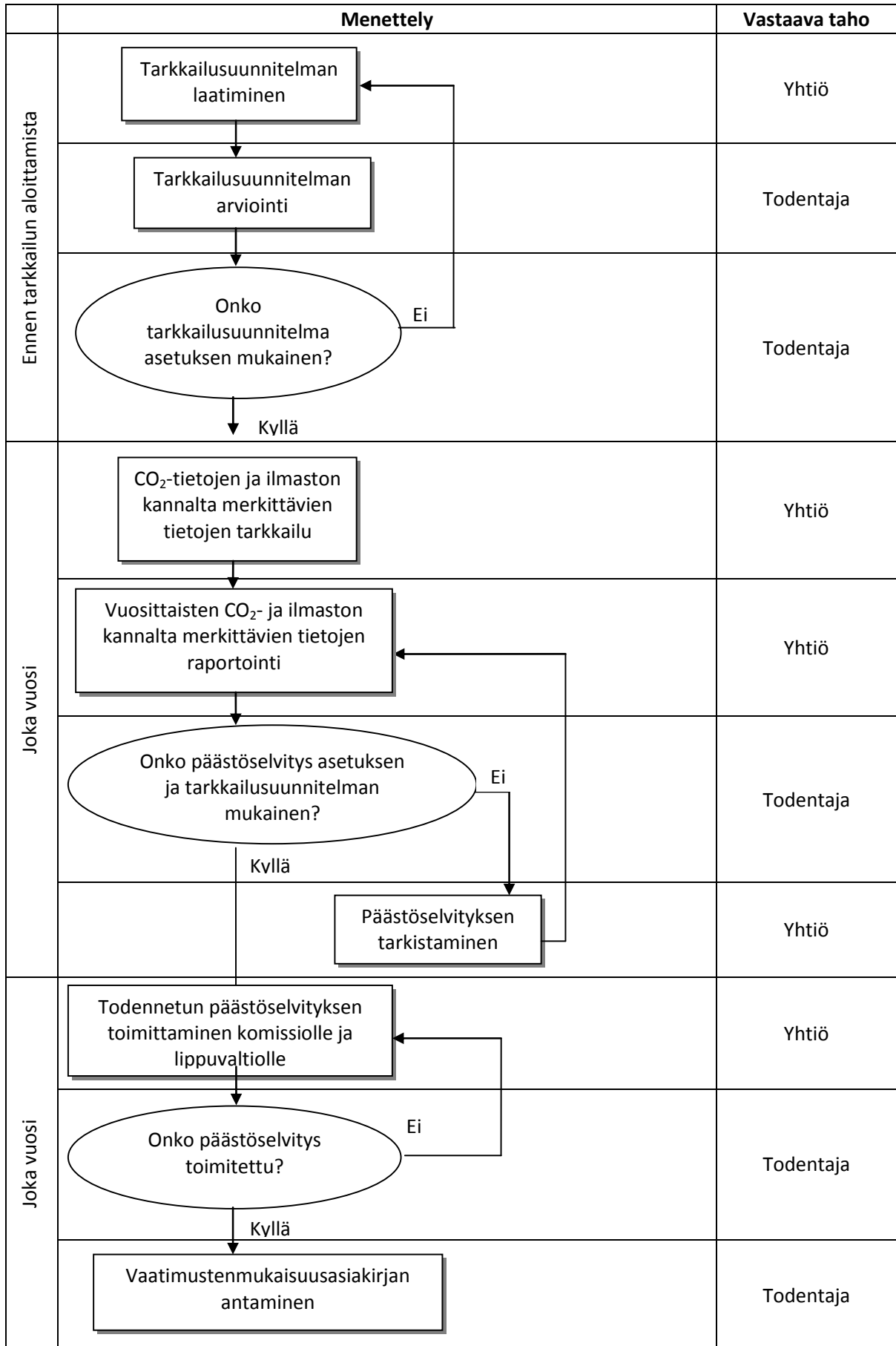
Vaatimusten noudattamisen sykli perustuu yhtenäiseen lähestymistapaan. Ehdotetaan, että käytettäisiin selkeää lähestymistapaa ja annettaisiin vain muutamia tehtäviä komissiolle, jota avustaa Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA). Tehtävät, jotka liittyvät tarkkailusuunnitelmien tarkastamiseen, päästöselvityksiin, viestintään alusten omistajien ja liikenteenharjoittajien kanssa sekä vaatimustenmukaisuusasiakirjojen antamiseen, olisi annettava akkreditoituille kolmansille todentajille. Näillä elimillä, joita voivat olla myös hyväksytyt elimet, on jo laajaa kokemusta meriturvallisuuden alalta ja niillä on tällä alalla tärkeä asema. Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään kuuluvien velvoitteiden täytäntöönpanosta vastaisivat jäsenvaltiot, käytännössä satamavaltion viranomaiset, jotka hyödyntävät työssään käytettävissä olevia lippu- ja satamavaltion valvontamekanismeja sekä komission julkaisemia tietoja.

Ehdotettu tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä voitaisiin pienin mukautuksin muuntaa maailmanlaajuiseksi järjestelmäksi, koska se perustuu kansainvälisen tason asiakirjoihin ja olemassa oleviin rakenteisiin, kuten lippu- ja satamavaltion viranomaisiin ja luokituslaitoksiin.

Ehdotetun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanon helpottamiseksi on laadittava yksityiskohtaisemmat säännöt todentamisesta ja todentajien akkreditoinnista. Lisäksi tieteellisen näytön ja kansainvälisten standardien kehityksen pohjalta olisi tarkistettava neljän tarkkailumenetelmän kuvausta ja muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen määrittelyä, kuten ehdotetun asetuksen liitteissä I ja II esitettyjä tehokkuusindikaattoreita. Tästä syystä komissiolle olisi annettava toimivalta antaa asiaa koskevia delegoituja säädöksiä.

Tarkkailusuunnitelmien laatimisessa sekä päästöjen ja muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen raportoinnissa ja todentamisessa olisi käytettävä sähköisiä asiakirjamalleja. Komissio laatii ja hyväksyy nämä mallit täytäntöönpanosäädöksillä.

Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisprosessin eri vaiheita kuvataan seuraavassa kaaviossa:



3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohta. Ehdotuksella pyritään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 191 artiklan 1 kohdan mukaiseen oikeutettuun tavoitteeseen, joka on ilmastonmuutoksen torjuminen. Lainsäädäntöehdotuksen tarkoituksena on varmistaa, että alusten kasvihuonekaasupäästöjä tarkkaillaan ja että niistä raportoidaan. Näin voidaan parantaa niiden tietojen saatavuutta, jotka ovat tarpeen toimintalinjojen kehittämiseksi ja päätösten tekemiseksi unionin ilmastonmuutoksen torjuntaa koskevien sitoumusten yhteydessä, sekä luoda kannustimia ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Tätä tavoitetta ei voida saavuttaa keinoilla, jotka ovat vähemmän rajoittavia kuin lainsäädäntöehdotus.

Toissijaisuusperiaate

Jotta unionin toimet olisivat oikeutettuja, on noudatettava toissijaisuusperiaatetta.

a) Ongelman kansainvälinen luonne (tarpeellisuusperuste)

Ilmastonmuutoksen ja meriliikenteen kansainvälinen luonne on tärkeä tekijä päätettäessä siitä, tarvitaanko unionin tason toimia. Kansalliset toimet yksinään eivät olisi riittäviä liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Siksi unionin on luotava kehys, jonka avulla voidaan täyttää kansainväliset ja unionin vaatimukset ja joka takaa sen, että meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen tapahtuu yhdenmukaisella tavalla.

b) Tehokkuusperuste (lisäarvo)

Unionin tason toimet toisivat niiden vaikuttavuuden ansiosta selvästi suurempia hyötyjä kuin kansalliset toimet. Koska kattavat ilmastopoliittiset sitoumukset tehdään unionin tasolla, mukaan lukien liikenteen valkoisessa kirjassa esitetty meriliikenteen päästövähennystavoite vuodelle 2050, on järkevää laatia tarvittavat tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevat säännökset unionin tasolla. Tällä oikeuskehyksellä varmistetaan myös toimivuus, koska yhdenmukaistettua tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää voidaan soveltaa matkoihin, jotka tehdään eri jäsenvaltioiden satamien välillä ja joiden osuus EU:n jäsenvaltioissa tehtävistä satamakäynneistä on noin 90 prosenttia. EU:n tason toimilla voidaan myös välttää kilpailun vääristyminen sisämarkkinoilla, koska niiden avulla voidaan varmistaa, että kaikkiin EU:n satamiin saapuviin aluksiin sovelletaan samoja ympäristövaatimuksia.

Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen – luotettavien tietojen kerääminen alusten kasvihuonekaasupäästöistä – saavuttamiseksi. Lisäksi ehdotetun asetuksen tarkkailu-, raportointi- ja todentamismenetelmä perustuu tietoihin, jotka jo ovat saatavilla aluksissa. Ylimääräisiä laitteita ei tarvita.

Ehdotetun toimen oikeasuhteisuus varmistetaan myös siten, että järjestelmässä keskitytään hiilidioksidipäästöihin, joiden osuus kaikista merenkulun kasvihuonekaasupäästöistä on noin 98 prosenttia, ja suuriin aluksiin, joiden vetoisuus on yli 5 000 bruttotonnia. Näin ollen ehdotetun toimen ulkopuolelle jää lähes puolet niistä noin 19 000 aluksesta, joiden vetoisuus

on yli 300 bruttotonnia ja jotka kävivät EU:n satamissa vuonna 2010¹⁴, mutta se kattaa kuitenkin noin 90 prosenttia alusten kokonaispäästöistä.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Kuten ehdotukseen liittyvässä rahoitus selvityksessä esitetään, asetus pannaan täytäntöön nykyistä talousarviota käyttäen, eikä sillä ole vaikutuksia monivuotiseen rahoituskehukseen. Tietotekniikan kehittämisestä odotetaan aiheutuvan vähäiset (noin 0,5 miljoonan euron) kustannukset, sillä olemassa olevaa EMSAn isännöimää ja käyttämää välinettä on mukautettava. EMSAn osallistuminen riippuu siitä, hyväksyykö sen hallintoneuvosto asiaa koskevan lisätehtävän viraston tehtäväksi.

5. LISÄTIEDOT

Uudelleentarkastelu-/tarkistuslauseke

Tähän ehdotukseen sisältyy säännös, jonka nojalla komissio voi tarkastella tätä asetusta uudelleen tulevan kansainvälisen kehityksen valossa, erityisesti kun on kyse maailmanlaajuisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käyttöönotosta IMOn yhteydessä. Tällaisessa tapauksessa asetusehdotusta olisi tarkasteltava uudelleen ja tarvittaessa muutettava tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevien säännösten yhdenmukaistamiseksi kansainvälisen järjestelmän kanssa.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta**

(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 ehdotus lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁵,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmasto- ja energiapaketissa¹⁷, jossa kaikkia talouden aloja, myös kansainvälistä merenkulkua, kehoitetaan antamaan panoksensa päästövähennysten saavuttamiseksi, esitetään selkeä toimeksianto: ”Jos jäsenvaltiot eivät ole 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä hyväksyneet sellaista sopimusta, johon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta sisältyvät kansainvälisen meriliikenteen päästöt, tai jos yhteisö ei ole mainittuun päivään mennessä hyväksynyt tällaista sopimusta UNFCCC:n kautta, komission olisi tehtävä ehdotus kansainvälisten meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä yhteisön vähentämissitoumukseen, jolloin tavoitteena on ehdotetun säädöksen voimaantulo vuoteen 2013 mennessä. Tällaisella ehdotuksella olisi saatettava kaikki kielteiset vaikutukset yhteisön kilpailukykyyn mahdollisimman vähiin samalla kun otetaan huomioon mahdolliset ympäristöhyödyt”.
- (2) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) hyväksyi heinäkuussa 2011 tekniset ja operatiiviset toimenpiteet, erityisesti energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (*Energy Efficiency Design Index – EEDI*) uusille aluksille ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelman (*Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP*), jotka auttavat hillitsemään kasvihuonekaasupäästöjen ennustettua kasvua mutta joiden avulla yksinään ei saada aikaan sellaisia kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttisia päästövähennyksiä, jotka olisivat tarpeen,

¹⁵ EUVL C... , ..., s...¹⁶ EUVL C... , ..., s...¹⁷ Päätös N:o 406/2009/EY ja direktiivi 2009/29/EY.

jotta ilmastotoimet olisivat edelleen linjassa sen yleisen tavoitteen kanssa, jonka mukaan maapallon keskilämpötila ei saa nousta yli kahta celsiusastetta .

- (3) IMO:n tietojen mukaan alusten energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää jopa 75 prosentilla toteuttamalla operatiivisia toimenpiteitä ja soveltamalla saatavilla olevia teknologioita; huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina, sillä polttoainekustannusten aleneminen takaa, että mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin.
- (4) Paras vaihtoehto merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi unionin tasolla on luoda hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä, joka perustuu alusten polttoainekulutukseen; tämä järjestelmä olisi ensimmäinen vaihe monivaiheisessa lähestymistavassa, jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen.
- (5) Kasvihuonekaasupäästöjen ja polttoainekulutuksen vähentämistä koskevien toimien hyväksymistä jarruttavat markkinaesteet, kuten luotettavan tiedon puute alusten polttoainetehokkuudesta tai alusten jälkiasennukseen saatavilla olevista teknologioista, rahoituksen puuttuminen alusten tehokkuutta parantavien investointien tekemiseksi ja kannustimien ristiriitaisuus, joka tarkoittaa sitä, että alusten omistajat eivät hyödy alusten tehokkuuteen tekemistään investoinneista, koska liikenteenharjoittajat vastaavat polttoainekustannuksista.
- (6) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen olisi sovellettava vaiheittaista lähestymistapaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa pannaan täytäntöön luotettava hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja myöhemmässä vaiheessa asetetaan näille päästöille hinta. Tällainen lähestymistapa helpottaa yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisellä tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.
- (7) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käyttöönoton myötä päästöjen odotetaan vuoteen 2030 mennessä vähenevän jopa kahdella prosentilla verrattuna tilanteeseen, jossa lisätoimia ei toteuteta, ja kokonaisnettokustannusten jopa 1,2 miljardilla eurolla, koska järjestelmä auttaa poistamaan markkinaesteet, erityisesti ne, jotka johtuvat alusten tehokkuutta koskevien tietojen puutteesta. Kuljetuskustannusten alenemisen odotetaan helpottavan kansainvälistä kauppaa. Vankka tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on lisäksi kaikkien markkinapohjaisten toimien ja tehokkuusvaatimusten ennakkoehto niin unionissa kuin maailmanlaajuisestikin. Se myös tuottaa luotettavia tietoja, joiden avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista.
- (8) Tarkkailun kannalta merkityksellisinä olisi pidettävä kaikkia unionin sisäisiä matkoja sekä kaikkia sellaisia matkoja, jotka saapuvat viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan tai lähtevät unionin satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan. Tarkkailun olisi katettava myös kaikki unionin satamissa aiheutuvat hiilidioksidipäästöt, mukaan lukien ne, jotka aiheutuvat, kun alus on kiinnityspaikassa tai liikkuu satama-alueella, varsinkin, jos käytettävissä on erityisiä toimenpiteitä niiden vähentämiseksi ja välttämiseksi. Näitä säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat.

- (9) Ehdotettu tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi annettava asetuksen muodossa, koska käyttöön otettavat säännökset ovat luonteeltaan monimutkaisia ja erittäin teknisiä ja koska tarvitaan kaikkialla unionissa sovellettavissa olevia yhdenmukaisia sääntöjä; näin voidaan ottaa huomioon meriliikenteen kansainvälinen luonne ja se, että eri jäsenvaltioiden satamissa odotetaan käyvän lukuisia aluksia, ja helpottaa täytäntöönpanoa kaikkialla unionissa.
- (10) Luotettavan ja aluskohtaisen unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi perustuttava päästöjen laskemiseen sen perusteella, miten paljon alus kuluttaa polttoainetta matkoilla, jotka lähtevät unionin satamista ja saapuvat unionin satamiin, koska alusten suuren tankkikapasiteetin vuoksi polttoainemyyntiä koskevien tietojen perusteella ei voida tehdä riittävän tarkkoja arvioita polttoainekulutuksesta tällä erityisellä soveltamisalalla.
- (11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi katettava myös muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot, joiden avulla voidaan määrittää alusten energiatehokkuus tai analysoida tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä. Tämä soveltamisala myös saattaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän samaan linjaan niiden kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä, ja auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet.
- (12) Jotta voidaan vähentää minimiin alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille, varsinkin pienille ja keskisuurille yrityksille, aiheutuva hallinnollinen rasite ja optimoida unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän kustannus-hyötysuhde vaarantamatta tavoitetta, jonka mukaan järjestelmän olisi katettava selkeä enemmistö meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevia sääntöjä olisi sovellettava ainoastaan suurien päästöjen aiheuttajiin. Sen jälkeen, kun unionin satamiin saapuvien ja niistä lähtevien alusten kokoja ja päästöjä oli analysoitu yksityiskohtaisesti ja objektiivisesti, kynnysarvoksi valittiin 5 000 bruttotonnin (BT) vetoisuus Vetoisuudeltaan yli 5 000 BT:n alusten osuus unionin satamissa käyvistä aluksista on noin 55 prosenttia ja asiaan liittyvistä päästöistä noin 90 prosenttia. Tällä syrjimättömällä kynnysarvolla varmistettaisiin, että järjestelmä kattaa kaikkein merkittävimmät päästöjen aiheuttajat. Tätä pienempi kynnysarvo lisäisi hallinnollista rasitetta, kun taas suurempi kynnysarvo kattaisi pienemmän joukon päästöjä ja siten heikentäisi järjestelmän ympäristötehokkuutta.
- (13) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituvaa hallinnollista rasitetta voidaan vähentää edelleen, tarkkailua koskevien sääntöjen painopisteenä olisi oltava hiilidioksidi, koska se on selkeästi suurin meriliikenteen päästämä kasvihuonekaasu: sen osuus alan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on jopa 98 prosenttia.
- (14) Säännöissä olisi otettava huomioon voimassa olevat vaatimukset ja tiedot, jotka ovat jo saatavilla aluksissa; siksi alusten omistajille olisi annettava mahdollisuus valita, mitä seuraavista neljästä tarkkailumenetelmästä ne käyttävät: aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusten käyttö, polttoainetankkien polttoainemäärien tarkkailu, virtausmittarit sovellettavia polttoprosesseja varten tai suorat päästömittaukset. Aluskohtaisessa tarkkailusuunnitelmassa olisi dokumentoitava, mikä näistä menetelmistä on valittu, ja annettava lisätietoja valitun menetelmän soveltamisesta.

- (15) Jokaisen yhtiön, joka vastaa koko raportointikauden ajan aluksesta, joka harjoittaa merenkulkua, olisi katsottava olevan vastuussa kaikista raportointikauteen liittyvistä tarkkailu- ja raportointivaatimuksista, mukaan lukien riittävällä tavalla todennetun päästöselvityksen toimittaminen. Jos aluksen omistaja vaihtuu, uusi omistaja on vastuussa ainoastaan siihen raportointikauteen liittyvien tarkkailu- ja raportointivelvoitteiden noudattamisesta, jonka aikana omistaja vaihtui. Näiden velvoitteiden täyttymisen helpottamiseksi uuden omistajan olisi saatava jäljennös uusimmasta tarkkailusuunnitelmasta ja tarvittaessa vaatimustenmukaisuusasiakirja. Omistajan vaihtumisen johdosta myös tarkkailusuunnitelmaa olisi muutettava, jotta aluksen uusi omistaja voi valita haluamansa tarkkailumenetelmän.
- (16) 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 eivätkä kaupallisesti saatavilla, mikä puolestaan voisi heikentää unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanoa.
- (17) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koitua hallinnollinen rasite voidaan minimoida, raportointi ja raportoitujen tietojen julkaiseminen olisi järjestettävä vuosipohjalta. Luottamuksellisuuskysymykset voidaan ottaa huomioon julkaisemalla pelkästään tiedot päästöjen, polttoainekulutuksen ja tehokkuuden vuosikeskiarvoista ja yhdistetyistä luvuista. Komissiolle ilmoitettavat tiedot olisi sisällytettävä tilastoihin siinä laajuudessa kuin ne ovat merkityksellisiä Euroopan tilastojen kehittämisen, tuottamisen ja jakamisen kannalta Eurostatista 17 päivänä syyskuuta tehdyn komission päätöksen 2012/504/EU¹⁸ mukaisesti.
- (18) Akkreditoitujen todentajien suorittamalla todentamisella olisi varmistettava, että tarkkailusuunnitelmien ja päästöselvitysten tiedot ovat oikeat ja täyttävät tässä asetuksessa asetetut vaatimukset. Todentamisen yksinkertaistamisen kannalta on tärkeää, että todentajat tarkistavat tietojen luotettavuuden vertailemalla raportoituja tietoja arvioihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin. Komissio voisi huolehtia näiden arvioiden saataville asettamisesta. Todentajien olisi oltava riippumattomia ja päteviä luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä ja sellaisten kansallisten akkreditointielinten akkreditoimia, jotka on perustettu tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta 9 päivänä heinäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008¹⁹ nojalla.
- (19) Todentajan antama vaatimustenmukaisuusasiakirja olisi säilytettävä aluksessa sen osoittamiseksi, että tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvelvoitteita noudatetaan. Todentajien olisi ilmoitettava komissiolle tällaisten asiakirjojen antamisesta.
- (20) Meriturvallisuuteen liittyvistä tehtävistä saamansa samankaltaisen kokemuksen perusteella Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) olisi avustettava komissiota tiettyjen tehtävien suorittamiessa.
- (21) Tämän asetuksen säännösten noudattamatta jättämisestä olisi määrättävä seuraamuksia. Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään liittyvien

¹⁸ EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49.

¹⁹ EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30.

velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan olisi perustuttava olemassa oleviin välineisiin, erityisesti niihin, jotka vahvistetaan lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/21/EY²⁰ sekä satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY²¹. Komission olisi lisättävä asiakirja, jolla osoitetaan, että alus täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet, direktiivin 2009/16/EY 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun luetteloon todistuskirjoista ja muista asiakirjoista.

- (22) Direktiivin 2009/16/EY mukaan alukset on pysäytettävä, jos niissä ei ole todistuskirjoja, joita aluksissa vaaditaan säilytettävän. On myös aiheellista säätää mahdollisuudesta karkottaa satamasta alukset, jotka eivät ole noudattaneet tarkkailu- ja raportointivelvoitteita useammalla kuin yhdellä raportointikaudella. Tätä säännöstä olisi sovellettava siten, että tilanne voidaan korjata kohtuullisen ajan kuluessa.
- (23) Järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja raportoimiseksi sekä muiden ilmastomuutosta koskevien tietojen raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla 21 päivänä toukokuuta 2013 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 525/2013²² olisi muutettava, jotta voidaan asettaa vaatimuksia jäsenvaltioiden meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailulle ja raportoinnille tämän asetuksen nojalla.
- (24) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi toimittava mallina maailmanlaajuisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanolle. Maailmanlaajuinen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi paras vaihtoehto, koska sitä voidaan laajemmin soveltamisalansa ansiosta pitää muita vaihtoehtoja toimivampana. Tässä yhteydessä komissio toimittaa säännöllisin väliajoin IMO:lle ja muille asianomaisille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, tärkeitä tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja antaa IMO:lle lausuntoja tästä aiheesta. Kun maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä päästään yksimielisyyteen, komissio tarkistaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää sen linjaamiseksi maailmanlaajuisen järjestelmän kanssa.
- (25) Jotta voidaan hyödyntää parhaimpia saatavilla olevia käytäntöjä ja tieteellistä näyttöä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyvien tiettyjen teknisten näkökohtien uudelleentarkastelua sekä päästöselvitysten todentamista ja todentajien akkreditointia koskevien säännösten täsmentämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (26) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset automaattisten järjestelmien ja vakionuotoisten sähköisten lomakkeiden käytölle raportoitaessa päästöjä ja muita ilmaston kannalta merkittäviä tietoja komissiolle ja valtioille, joita asia koskee, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä tarvittavaa toimivaltaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat

²⁰ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132.

²¹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

²² EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13–40.

komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²³ mukaisesti.

- (27) Ehdotetun toimen tavoitetta, joka on alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa näiden päästöjen vähentämiseksi, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi vaan se voidaan toimen laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin unionin tasolla. Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (28) Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän perustamista koskevien säännösten on oltava yhdenmukaisia yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY²⁴ sekä yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001²⁵ säännösten kanssa.
- (29) Tämän asetuksen olisi tultava voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2015 sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioilla ja sidosryhmillä, joita asia koskee, on riittävästi aikaa toteuttaa tämän asetuksen tehokkaan soveltamisen kannalta tarvittavat toimenpiteet ennen ensimmäisen raportointikauden alkamista 1 päivänä tammikuuta 2018,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

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

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin aluksiin niiden päästöjen osalta, jotka ovat vapautuneet alusten tekemillä matkoilla viimeisimmästä käyntisatamasta jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan ja jäsenvaltion

²³ EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49.

²⁴ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

²⁵ EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käytisatamaan sekä oleskelun aikana jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa.

2. Tätä asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puiisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, eikä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) 'päästöillä' hiilidioksidin vapautumista ilmakehään 2 artiklassa tarkoitetuista aluksista;
- b) 'käytisatamalla' satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan tavaroita taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta, lukuun ottamatta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai tuoremuonavarastoja ja/tai vaihtaa miehistö;
- c) 'yhtiöllä' 2 artiklassa tarkoitetun aluksen omistajaa tai mitä tahansa muuta henkilöä, kuten laivanisäntää tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista;
- d) 'bruttovetoisuudella' vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen liitteessä 1 olevien vetoisuuden mittaamissääntöjen mukaisesti laskettua bruttovetoisuutta;
- e) 'todentajalla' oikeushenkilöä, joka suorittaa todentamistoiminnot ja jonka kansallinen akkreditointielin on akkreditoinut Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008²⁶ ja tämän asetuksen nojalla;
- f) 'todentamisella' toimintoja, jotka todentaja suorittaa sen arvioimiseksi, täyttävätkö yhtiön toimittamat asiakirjat tässä asetuksessa asetetut vaatimukset;
- g) 'muilla ilmaston kannalta merkittävillä tiedoilla' tietoja, jotka koskevat alusten polttoainekulutusta, liikennesuoritetta ja energiatehokkuutta sekä joiden avulla voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja arvioida alusten suoritusta;
- h) 'päästökertoimella' lähdevirran toimintotietoihin liittyvää kasvihuonekaasun keskimääräistä päästömäärää olettaen, että palaessa tapahtuu täydellinen hapettuminen ja muissa kemiallisissa reaktioissa täydellinen muuntuminen;
- i) 'epävarmuudella' muuttujaa, joka liittyy suureen arvon määrittämisen tulokseen ja kuvaa suureeseen kohtuudella liitettävien arvojen hajontaa; epävarmuutta kuvataan prosentuaalisesti keskiarvon ympärillä ilmoitettuna luottamusvälinä, joka kattaa 95 prosenttia havainnoista; epävarmuustarkastelussa otetaan huomioon sekä systemaattiset että satunnaiset vaihtelut ja mahdollinen havaintojakauman epäsymmetrisyys;
- j) 'maltillisella' sitä, että määritellään tietyt oletusarvot sen varmistamiseksi, ettei vuosittaisia päästöjä aliarvioida eikä kuljetun matkan pituutta tai kuljetetun lastin määrää yliarvioida;

²⁶ EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30.

- k) 'hiilidioksiditonneilla' hiilidioksidin metrisiä tonneja;
- l) 'raportointikaudella' yhtä kalenterivuotta, jonka aikana päästöjä on tarkkailtava ja niistä on raportoitava.

II LUKU

TARKKAILU JA RAPORTOINTI

1 JAKSO

Tarkkailun ja raportoinnin periaatteet ja menetelmät

4 artikla

Tarkkailun ja raportoinnin yleiset periaatteet

1. Yhtiöiden on 2–6 kohdan mukaisesti tarkkailtava polttoaineen määrää ja tyyppiä, jonka kukin alus kuluttaa kalenterivuoden aikana kussakin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa ja kunkin sellaisen matkan aikana, joka saapuu jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai lähtee tällaisesta satamasta, ja raportoitava niistä.
2. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava kaikki polttoaineiden poltosta peräisin olevat päästöt. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.
3. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava johdonmukaista ja ajallisesti vertailukelpoista. Yhtiöiden on käytettävä samoja tarkkailumenetelmiä ja tietoja, joihin todentaja kuitenkin voi hyväksyä muutoksia ja poikkeuksia.
4. Yhtiöiden on hankittava, kirjattava, yhdistettävä, analysoitava ja dokumentoitava tarkkailutietoja, mukaan lukien oletamat, viitetiedot, päästökertoimet ja toimintotiedot, läpinäkyvällä tavalla, jotta todentajan on mahdollista toistaa päästöjen määrittäminen.
5. Yhtiöiden on varmistettava, ettei päästöjen määrittäminen ole järjestelmällisesti eikä tietoisesti epätarkkaa. Niiden on yksilöitävä kaikki epätarkkuuslähteet ja rajoitettava niitä.
6. Yhtiöiden on huolehdittava siitä, että annetaan kohtuullinen vakuutus tarkkailtavien ja raportoitavien päästötietojen totuudenmukaisuudesta.

5 artikla

Meriliikenteen päästöjen tarkkailu- ja raportointimenetelmät

Edellä 4 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi yhtiöiden on määritettävä päästönsä ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot kunkin sellaisen aluksensa osalta, jonka vetoisuus on yli 5 000 BT, jollakin liitteessä I esitetyistä menetelmistä.

2 JAKSO

TARKKAILUSUUNNITELMA

Tarkkailusuunnitelman sisältö ja toimittaminen

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta 2017 toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin alustensa päästöjä ja muita ilmaston kannalta merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.
2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, yhtiön on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 1 päivän tammikuuta 2018 jälkeen, toimitettava todentajalle tarkkailusuunnitelma viipymättä, kuitenkin viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen, kun alus on saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa tarkkailusuunnitelmassa on dokumentoitava aukottomasti ja läpinäkyvästi aluksen tarkkailumenetelmä, ja tarkkailusuunnitelman on sisällettävä vähintään seuraavat osat:
 - a) aluksen tunnistetiedot ja tyyppi, mukaan lukien aluksen nimi, Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antama tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama sekä aluksen omistajan nimi;
 - b) yhtiön nimi sekä yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero, faksinumero ja sähköpostiosoite;
 - c) kuvaus aluksella olevista päästölähteistä, kuten pääkoneista, apukoneista, kattiloista ja suojavaasulaitteistosta sekä käytetyistä polttoainetyypeistä;
 - d) kuvaus menettelyistä, järjestelmistä ja vastuista, jotka liittyvät päästölähdeluettelon ajantasaistamiseen tarkkailuvuoden aikana, jotta voidaan varmistaa aluksen päästöjen tarkkailun ja raportoinnin aukottomuus;
 - e) kuvaus menettelyistä, joilla matkaluettelon aukottomuutta tarkkaillaan;
 - f) kuvaus aluksen polttoainekulutuksen tarkkailumenetelmistä, mukaan lukien
 - i) kunkin päästölähteen polttoainekulutuksen laskemiseen valittu menetelmä, sellaisena kuin se on esitetty liitteessä I, ja tarvittaessa kuvaus käytetyistä mittauslaitteista,
 - ii) tarvittaessa menettelyt tankatun ja tankeissa olevan polttoaineen mittaamiseksi, kuvaus käytetyistä mittausvälineistä sekä menettelyistä mittaustietojen kirjaamiseksi, hakemiseksi, siirtämiseksi ja tallentamiseksi,
 - iii) tarvittaessa tiheyden määrittämiseen valittu menetelmä,
 - iv) menettely, jolla varmistetaan, että polttoainemittausten kokonaisepävarmuus vastaa tässä asetuksessa asetettuja vaatimuksia; tässä yhteydessä on mahdollisuuksien mukaan viitattava kansallisiin lakeihin, asiakassopimuksen ehtoihin tai polttoaineen toimittajien tarkkuusstandardeihin;
 - g) kutakin polttoainetyyppiä koskevat päästökertoimet tai – vaihtoehtoisten polttoaineiden tapauksessa – päästökertoimien määrittämiseen käytetyt menetelmät, mukaan lukien näytteenottomenetelmä, analyysimenetelmät ja kuvaus käytetyistä laboratorioista (ja tarvittaessa vahvistus niiden ISO 17025 -standardin mukaisesta akkreditoinnista);

- h) kuvaus menettelyistä, joiden avulla määritetään matkakohtaiset toimintatiedot, mukaan lukien
 - i) menettelyt, vastuut ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kunkin kuljetun matkan pituus,
 - ii) tarvittaessa menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kuljetetut tavarat ja matkustajien lukumäärä,
 - iii) menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan merellä vietetty aika lähtö- ja määräsataman välillä;
 - i) kuvaus menetelmästä, jonka avulla määritetään korvaavat tiedot tietoaukkujen poistamiseksi;
 - j) päivä, jona tarkkailusuunnitelmaa muutettiin viimeksi.
4. Yhtiöiden on käytettävä tarkkailusuunnitelmia, jotka perustuvat vakiomuotoisiin asiakirjamalleihin. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tarkkailusuunnitelmien asiakirjamalleja koskevat tekniset säännöt annetaan täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

7 artikla

Tarkkailusuunnitelman muuttaminen

Yhtiöiden on tarkistettava säännöllisin väliajoin, vastaako aluksen tarkkailusuunnitelma aluksen luonnetta ja toimintatapaa ja voidaanko tarkkailusuunnitelmaa parantaa.

Yhtiön on muutettava tarkkailusuunnitelmaa, kun

- a) aluksen omistaja vaihtuu;
- b) uusia päästöjä aiheutuu sellaisista uusista päästölähteistä tai sellaisten uusien polttoaineiden käytöstä, joita ei vielä ole sisällytetty tarkkailusuunnitelmaan;
- c) tietojen saatavuus on muuttunut uusien mittauslaitetyyppien, näytteenottomenetelmien tai analysointimenetelmien käytön vuoksi taikka muista syistä siten, että päästöt voidaan määrittää tarkemmin;
- d) aiemmalla tarkkailumenetelmällä saatujen tietojen on havaittu olevan virheellisiä;
- e) tarkkailusuunnitelma ei ole tässä asetuksessa asetettujen vaatimusten mukainen ja todentajat pyytävät yhtiötä muuttamaan sitä.

Yhtiöiden on ilmoitettava todentajille viipymättä kaikista ehdotuksista tarkkailusuunnitelman muuttamiseksi.

Kaikki tarkkailusuunnitelmaan tehtävät merkittävät muutokset on annettava todentajalle arvioitaviksi.

3 JAKSO

PÄÄSTÖJEN JA MUIDEN MERKITTÄVIEN TIETOJEN TARKKAILU

8 artikla

Toimintojen tarkkailu raportointikauden aikana

Yhtiöiden on 1 päivästä tammikuuta 2018 tarkkailtava 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyyn tarkkailusuunnitelman perusteella kunkin aluksen matka- ja vuosikohtaisia päästöjä soveltamalla yhtä niistä asiaa koskevista menetelmistä, jotka on esitetty liitteessä I olevassa B osassa, ja laskemalla päästöt liitteessä I olevan A osan mukaisesti.

9 artikla

Matkakohtainen tarkkailu

Yhtiöiden on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyyn tarkkailusuunnitelman perusteella tarkkailtava kunkin aluksen ja kunkin sellaisen matkan osalta, joka lähtee jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta ja saapuu tällaiseen satamaan, liitteessä I olevan A osan ja liitteen II mukaisesti seuraavia seikkoja:

- a) lähtö- ja määräsatama, mukaan lukien lähtö- ja saapumispäivä sekä lähtö- ja saapumisaika;
- b) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin ja määrä yhteensä ja eriteltynä päästöjen valvonta-alueilla ja niiden ulkopuolella käytettyyn polttoaineeseen;
- c) päästetty hiilidioksidi;
- d) kuljetun matkan pituus;
- e) merellä vietetty aika;
- f) kuljetettu lasti;
- g) liikennesuorite.

10 artikla

Vuosikohtainen tarkkailu

Yhtiön on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyyn tarkkailusuunnitelman perusteella tarkkailtava kunkin aluksen ja kunkin kalenterivuoden osalta liitteessä II olevan A osan mukaisesti seuraavia muuttujia:

- a) kunkin kulutetun polttoainetyypin päästökerroin ja määrä yhteensä ja eriteltynä päästöjen valvonta-alueilla ja niiden ulkopuolella käytettyyn polttoaineeseen;
- b) vapautunut hiilidioksidi yhteensä;
- c) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välillä;
- d) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista, jotka ovat lähteneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista;
- e) yhdistetyt hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista, jotka ovat saapuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin;
- f) hiilidioksidipäästöt, jotka ovat aiheutuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa kiinnityspaikoissa;
- g) kuljetun matkan kokonaispituus;
- h) merellä vietetty kokonaisaika;
- i) liikennesuorite yhteensä;
- j) keskimääräinen energiatehokkuus.

4 JAKSO

RAPORTOINTI

11 artikla

Päästöselvityksen sisältö

1. Yhtiöiden on vuodesta 2019 alkaen viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä huhtikuuta toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille kunkin niiden vastuulla olevan aluksen osalta päästöselvitys, joka kattaa päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot koko raportointikaudelta ja jonka todentaja on todentanut tyydyttäväksi 14 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.
2. Jos aluksen omistaja vaihtuu, uuden yhtiön on varmistettava, että kukin sen vastuulla oleva alus täyttää tämän asetuksen vaatimukset koko sen raportointikauden osalta, jonka aikana uusi yhtiö otti vastuulleen asianomaisen aluksen.
3. Yhtiöiden on sisällytettävä 1 kohdassa tarkoitettuun päästöselvitykseen seuraavat tiedot:
 - a) aluksen ja yhtiön tunnistetiedot, mukaan lukien
 - i) aluksen nimi,
 - ii) IMO-tunnistenumero,
 - iii) rekisteröinti- tai kotisatama,
 - iv) aluksen tekninen tehokkuus (tarvittaessa energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi tai arvioitu indeksiarvo IMO:n päätöslauselman MEPC.215 (63) mukaisesti),
 - v) aluksen omistajan nimi,
 - vi) aluksen omistajan osoite ja päätoimipaikka,
 - vii) yhtiön nimi (jos yhtiö ei ole aluksen omistaja),
 - viii) yhtiön osoite ja päätoimipaikka (jos yhtiö ei ole omistaja),
 - ix) yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero, faksinumero ja sähköpostiosoite; sekä
 - b) käytetty tarkkailumenetelmä ja siihen liittyvä epävarmuuden taso;
 - c) edellä 10 artiklan mukaisen muuttujien vuosikohtaisen tarkkailun tulokset.

12 artikla

Päästöselvityksen muoto

1. Edellä 11 artiklassa tarkoitettu päästöselvitys on toimitettava automatisoituja järjestelmiä ja aukottomia tietojenvaihtomuotoja käyttäen, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja tietojenvaihtomuotoja koskevat tekniset säännöt, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit, annetaan täytäntöönpanosäädöksillä. Komissio hyväksyy nämä täytäntöönpanosäädökset tämän asetuksen 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

III LUKU

TODENTAMINEN JA AKKREDITOINTI

13 artikla

Todentamisen laajuus ja todentamisraportti

1. Todentajan on arvioitava, onko 6 artiklassa tarkoitettu tarkkailusuunnitelma 6 ja 7 artiklassa asetettujen vaatimusten mukainen. Jos arvio sisältää suosituksia, jotka on otettava huomioon tarkkailusuunnitelmassa, yhtiön on tarkistettava tarkkailusuunnitelmaansa ennen raportointikauden alkamista.
2. Todentajan on arvioitava, onko päästöselvitys 8–11 artiklassa säädettyjen ja liitteissä I ja II esitettyjen vaatimusten mukainen.
3. Todentajan on erityisesti varmistettava, että päästöselvitykseen sisällytetyt päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot on määritetty 8, 9 ja 10 artiklan sekä 6 artiklassa tarkoitettujen tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Todentajan on myös varmistettava, että raporteissa esitetyt päästöt ja muut ilmaston kannalta merkittävät tiedot ovat johdonmukaisia niiden tietojen kanssa, jotka on laskettu muiden lähteiden perusteella liitteiden I ja II mukaisesti.
4. Jos arvioinnissa todetaan, että todentajan parhaan tietämyksen mukaan päästöselvitys ei sisällä olennaisia ja muita virheitä, todentajan on annettava todentamisraportti. Todentamisraportissa on yksilöitävä kaikki todentajan työn kannalta merkitykselliset seikat.
5. Jos arvioinnissa todetaan, että päästöselvitys sisältää olennaisia virheitä, muita virheitä tai epä johdonmukaisuuksia tai että se ei täytä 11 ja 14 artiklassa sekä liitteessä I asetettuja vaatimuksia, todentajan on ilmoitettava tästä yhtiölle kohtuullisessa ajassa ja pyydettyä tätä toimittamaan tarkistettu päästöselvitys. Yhtiön on korjattava kaikki ilmoitetut sääntöjenvastaisuudet tai epä johdonmukaisuudet, jotta todentaminen voidaan saattaa päätökseen ajoissa. Todentajan on ilmoitettava todentamisraportissaan, onko yhtiö korjannut sääntöjenvastaisuudet todentamisen aikana.

14 artikla

Todentajia koskevat yleiset velvoitteet ja periaatteet

1. Todentajan on oltava asianomaisen aluksen yhtiöstä tai liikenteenharjoittajasta riippumaton ja suoritettava tässä asetuksessa edellytetyt toiminnot yleisen edun nimissä. Tämän vuoksi todentaja ja mikään samaan oikeushenkilöön kuuluva osa ei saa olla aluksen yhtiö tai liikenteenharjoittaja taikka yhtiön omistaja tai näiden omistama taho, eikä todentajalla saa olla yhtiöön suhteita, jotka voisivat vaikuttaa sen riippumattomuuteen ja puolueettomuuteen.
2. Todentaessaan 11 artiklassa tarkoitettua päästöselvitystä ja yhtiön soveltamia tarkkailumenetelmiä todentajan on arvioitava tarkkailujärjestelmien ja raportoitujen päästötietojen luotettavuutta, uskottavuutta ja tarkkuutta, erityisesti
 - a) polttoainekulutusta matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;
 - b) raportoituja polttoainekulutustietoja ja niihin liittyviä mittauksia ja laskelmia;
 - c) päästökertoimien valintaa ja käyttöä;

- d) laskelmia, joilla määritetään kokonaispäästöt;
 - e) laskelmia, joilla määritetään energiatehokkuus.
3. Todentaja saa ottaa huomioon ainoastaan sellaiset 11 artiklan mukaisesti toimitetut raportit, jos tiedot ovat riittävän luotettavat ja uskottavat, jotta niiden perusteella voidaan määrittää päästöt suurella varmuudella, ja edellyttäen, että varmistetaan seuraavaa:
- a) raportoidut tiedot ovat johdonmukaiset niiden arvioitujen tietojen kanssa, jotka perustuvat alusten jäljittämistä koskeviin tietoihin ja ominaispiirteisiin, kuten asennettuun konetehoon;
 - b) raportoiduissa tiedoissa ei ole epä johdonmukaisuuksia, erityisesti kun vertaillaan kunkin aluksen vuosittain ostamaa polttoaineen kokonaisuutta ja yhdistettyä polttoainekulutusta matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;
 - c) tiedot on kerätty sovellettavien sääntöjen mukaisesti;
 - d) aluksen asiaa koskevat kirjaukset ovat täydelliset ja johdonmukaiset.

15 artikla

Todentamismenettelyt

1. Todentajan on kartoitettava riskit, joita tarkkailu- ja raportointiprosessiin voi liittyä, vertailemalla ilmoitettuja päästöjä arvioituihin tietoihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistä koskeviin tietoihin ja ominaispiirteisiin, kuten asennettuun konetehoon. Jos merkittäviä poikkeuksia havaitaan, todentajan on tehtävä lisäanalyysjä.
2. Todentajan on kartoitettava riskit, joita eri laskentavaiheisiin voi liittyä, tarkistamalla kaikki käytetyt tietolähteet ja menetelmät.
3. Todentajan on otettava huomioon kaikki toimivat riskinhallintamenetelmät, joita yhtiö soveltaa käytettyjen tarkkailumenetelmien tarkkuuteen liittyvän epävarmuustason alentamiseksi.
4. Yhtiön on annettava todentajalle kaikki lisätiedot, joiden avulla tämä kykenee suorittamaan todentamismenettelyt. Todentaja voi tehdä tarkastuksia paikan päällä todentamisprosessin aikana sen määrittämiseksi, ovatko ilmoitetut tiedot luotettavia.
5. Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 24 artiklan mukaisesti sen täsmentämiseksi, mitä sääntöjä tässä asetuksessa tarkoitettuihin todentamistoiimiin ja todentajien akkreditointimenetelmiin sovelletaan. Näiden delegoitujen säädösten on perustuttava 14 artiklassa säädettyihin todentamista koskeviin periaatteisiin ja asiaa koskeviin kansainvälisesti hyväksytyihin vaatimuksiin.

16 artikla

Todentajien akkreditointi

1. Kansallinen akkreditointielin akkreditoi asetuksen (EY) N:o 765/2008 nojalla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin tehtäviin todentajan, joka arvioi tarkkailusuunnitelmia ja päästöselvityksiä sekä antaa todentamisraportteja ja vaatimustenmukaisuusasiakirjoja 13 ja 17 artiklan mukaisesti.

2. Sikäli kun tämä asetus ei sisällä erityisiä säännöksiä todentajien akkreditoinnista, sovelletaan asetuksen (EY) N:o 765/2008 asiaa koskevia säännöksiä.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa määritellään tarkemmin todentajien akkreditointimenetelmät.

IV LUKU

VAATIMUSTEN NOUDATTAMINEN JA TIETOJEN JULKAISEMINEN

17 artikla

Vaatimustenmukaisuusasiakirjan antaminen

1. Jos 11 artiklassa tarkoitettu päästöselvitys täyttää todentamisraportin perusteella 11–15 artiklassa sekä liitteissä I ja II asetetut vaatimukset, todentajan on annettava vaatimustenmukaisuusasiakirja asianomaiselle alukselle.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettun vaatimustenmukaisuusasiakirjan on sisällettävä seuraavat tiedot:
 - a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero ja rekisteröinti- tai kotisatama);
 - b) aluksen omistajan nimi ja osoite sekä päätoimipaikka;
 - c) todentajan tunnistetiedot;
 - d) vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamispäivä (raportointikausi, jota se koskee, ja voimassaoloaika).
3. Vaatimustenmukaisuusasiakirjojen katsotaan olevan voimassa 18 kuukautta raportointikauden päätyttyä.
4. Todentajan on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja lippuvaltion viranomaiselle vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamisesta ja toimitettava 2 kohdassa tarkoitettut tiedot automatisoituja järjestelmiä ja täydellisiä tietojenvaihtomuotoja käyttäen, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit, jotka komissio laatii tässä asetuksessa vahvistetun menettelyn mukaisesti.
5. Tietojenvaihtomuotoja koskevat tekniset säännöt, mukaan lukien edellä 4 kohdassa tarkoitettut sähköiset asiakirjamallit, annetaan täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

18 artikla

Velvoite säilyttää voimassaolevaa vaatimustenmukaisuusasiakirjaa aluksessa

Alusten, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, oleskelevat tällaisessa satamassa tai lähtevät tällaisesta satamasta, on 30 päivästä kesäkuuta 2019 alkaen säilytettävä aluksessa 17 artiklan mukaisesti annettua voimassaolevaa asiakirjaa, joka todistaa, että alus täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet asianomaisella raportointikaudella.

19 artikla

Tarkkailu- ja raportointivelvoitteiden noudattaminen sekä tarkastukset

1. Kunkin jäsenvaltion on 21 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistujen tietojen perusteella varmistettava, että sen lipun alla purjehtivat alukset täyttävät 8–12 artiklassa asetetut tarkkailu- ja raportointivaatimukset.
2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sen lainkäyttöalueeseen kuuluvassa satamassa olevan aluksen tarkastuksen yhteydessä todennetaan, säilytetäänkö aluksessa 18 artiklassa tarkoitettua vaatimustenmukaisuusasiakirjaa.
3. Sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 2 kohdan soveltamista jäsenvaltion on 21 artiklan mukaisesti julkaistujen tietojen perusteella todennettava kunkin sellaisen aluksen osalta, joka ei noudata 21 artiklan 2 kohdan j ja k alakohtaa mutta joka on saapunut sen lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, säilytetäänkö aluksessa 18 artiklassa tarkoitettua vaatimustenmukaisuusasiakirjaa.

20 artikla

Seuraamukset, tietojenvaihto ja karkotusmääräys

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava vähintään yhtä tiukkoja kuin ne, joista säädetään kansallisessa kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa lainsäädännössä ja joita sovelletaan liikenteenharjoittajien raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisen tapauksessa, sekä tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2017 annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset, jotka vaikuttavat näihin säännöksiin.
2. Jäsenvaltioiden on huolehdittava toimivasta tietojenvaihto- ja yhteistyöjärjestelystä niiden kansallisten viranomaisten välillä, jotka vastaavat tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattamisesta, tai tarvittaessa niiden kansallisten viranomaisten välillä, jotka vastaavat seuraamusmenettelyistä. Jäsenvaltion käynnistämät kansalliset seuraamusmenettelyt on annettava tiedoksi komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA), muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle.
3. Kansallinen satamaviranomainen voi antaa aluksille, jotka eivät täytä tarkkailu- ja raportointivaatimuksia useammalla kuin yhdellä raportointikaudella, karkotusmääräyksen, joka on annettava tiedoksi komissiolle, EMSAlle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle. Karkotusmääräyksen seurauksena jokaisen jäsenvaltion on kiellettävä asianomaiselta alukselta pääsy satamiinsa, kunnes yhtiö täyttää tarkkailu- ja raportointivaatimukset 8–12 artiklan mukaisesti; vaatimusten noudattaminen vahvistetaan antamalla voimassaoleva vaatimustenmukaisuusasiakirja tiedoksi sille kansalliselle satamaviranomaiselle, joka antoi karkotusmääräyksen.

21 artikla

Tietojen julkaiseminen

1. Komissio julkaisee vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 11 artiklan mukaisesti raportoidut päästöt ja tiedot siitä, noudattaako yhtiö 11 ja 17 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivaatimuksia.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun julkaisemisen on sisällettävä seuraavat tiedot:
 - a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero ja rekisteröinti- tai kotisatama);
 - b) aluksen omistajan tiedot (omistajan nimi ja osoite sekä päätoimipaikka);
 - c) aluksen tekninen suorituskyky (tarvittaessa energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi tai arvioitu indeksiarvo);
 - d) vuosittaiset hiilidioksidipäästöt;
 - e) vuosittainen kokonaispolttoainekulutus matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;
 - f) keskimääräinen vuosittainen polttoainekulutus ja keskimääräiset vuosittaiset kasvihuonekaasupäästöt kuljettua pituutta kohden matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;
 - g) keskimääräinen vuosittainen polttoainekulutus ja keskimääräiset vuosittaiset kasvihuonekaasupäästöt kuljettua pituutta ja kuljetettua lastia kohden matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;
 - h) vuosittainen merellä vietetty kokonaisaika matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan;
 - i) sovellettu tarkkailumenetelmä;
 - j) vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamispäivä ja voimassaolon päättymispäivä;
 - k) päästöselvityksen hyväksyneen todentajan tunnistetiedot.
3. Komissio julkaisee vuosikertomuksen meriliikenteen päästöistä ja muista ilmastoon kannalta merkittävistä tiedoista.
4. EMSA avustaa komissiota tämän asetuksen 11, 12, 17 ja 21 artiklan täytäntöönpanossa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002²⁷ mukaisesti.

V LUKU

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

22 artikla

Kansainvälinen yhteistyö

1. Komissio tiedottaa säännöllisin väliajoin IMOLle ja muille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, tämän asetuksen täytäntöönpanosta, jotta voidaan helpottaa kansainvälisten sääntöjen laatimista IMO:n yhteydessä meriliikenteen kasvihuonekaasujen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta.

²⁷ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1.

2. Komissio vaihtaa teknisiä tietoja kolmansien maiden kanssa tämän asetuksen täytäntöönpanosta, erityisesti tarkkailumenetelmien kehittämistä, raportoinnin järjestämisestä ja päästöselvitysten todentamisesta.
3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja voi tarvittaessa ehdottaa siihen muutoksia.

VILUKU

DELEGOITU VALTA, TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA JA LOPPUSÄÄNNÖKSET

23 artikla

Säädösvallan siirtäminen

Siirretään komissiolle 24 artiklassa säädetyin edellytyksin ja siinä laajuudessa kuin se koskee tämän asetuksen muita kuin olennaisia osia valta antaa delegoituja säädöksiä liitteiden I ja II täydentämiseksi ja muuttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon saatavilla oleva tuorein tieteellinen näyttö, aluksissa säilytettävät asiaa koskevat tiedot, asiaa koskevat kansainväliset säännöt ja kansainvälisellä tasolla hyväksytyt vaatimukset, tarkoituksena määrittää kaikkein tarkimmat ja tehokkaimmat päästöjä tarkkailumenetelmät sekä tarkentaa päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä vaadittuja tietoja.

24 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 1 päivästä heinäkuuta 2015.
2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 23 artiklassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyysalueeseen.
3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
4. Edellä olevan 23 artiklan 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.

25 artikla

Täytäntöönpanosäädökset

1. Komissiota avustaa päätöksen 93/389/EY 8 artiklalla perustettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

26 artikla

Asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) N:o 525/2013 seuraavasti:

1. Lisätään asetuksen 525/2013²⁸ 1 artiklaan h alakohta seuraavasti:
”(h) seurataan merialuksista peräisin olevia kasvihuonekaasupäästöjä ja raportoidaan niistä asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla.”
2. Lisätään 21 a artikla seuraavasti:

”21 a artikla

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen raportointi

- (1) Jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle kunakin vuonna (vuosi X) viimeistään 15 päivänä tammikuuta vuoden X-2 osalta meriliikenteen hiilidioksidipäästöt asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla.
 - (2) Siirretään komissiolle valta antaa delegeoituja säädöksiä [tämän asetuksen 25 artikla] mukaisesti, jotta voidaan täsmentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailua ja raportointia koskevat vaatimukset asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla, ja ottaa tarvittaessa huomioon UNFCCC:n tai Kioton pöytäkirjan taikka niistä johtuvien tai niitä seuraavien sopimusten elinten tekemät asiaankuuluvat päätökset taikka Kansainvälisen merenkulkujärjestön yhteydessä hyväksytyt päätökset.
 - (3) Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan rakenne, muoto ja menettely, joiden mukaan jäsenvaltiot toimittavat meriliikenteen hiilidioksidipäästöt asetuksen (EU) N:o XXXX/XXXX 9 ja 10 artiklan nojalla. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään [26 artiklan 2 kohdassa] tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
3. Lisätään 25 artiklan 2, 3 ja 5 kohtaan merkintä seuraavasti:
”21 a”

27 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2015.

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

²⁸ EUVL L 165,18.6.2013, s. 13–40.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

Menetelmät kasvihuonekaasupäästöjen ja muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen tarkkailemiseksi ja raportoimiseksi

A. POLTTOAINEKULUTUKSEN LASKEMINEN (9 artikla)

Polttoainekulutuksen laskemiseksi yhtiöiden on käytettävä seuraavaa kaavaa:

Polttoainekulutus x päästökerroin

Polttoainekulutuksen on katettava pääkoneiden, apukoneiden, kattiloiden ja suojaakaasulaitteiston kuluttama polttoaine.

Polttoainekulutus aluksen kiinnityspaikassa satamassa lasketaan erikseen.

Periaatteena on, että käytetään polttoaineiden päästökertoimien oletusarvoja, jollei yhtiö päättä käyttä aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusten tietoja osoittaakseen, että voimassa olevia rikkipäästö määräyksiä noudatetaan.

Oletuspäästökertoimien on perustuttava uusimpiin saatavilla oleviin IPCC-arvoihin. Ne voidaan johtaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY tarkoitetusta kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista annetun komission asetuksen (EU) N:o 601/2012²⁹ liitteestä VI.

Biopolttoaineisiin ja vaihtoehtoisiin muihin kuin fossiilisiin polttoaineisiin sovelletaan asianmukaisia päästökertoimia.

B. MENETELMÄT PÄÄSTÖJEN MÄÄRITTÄMISEKSI

Yhtiön on täsmennettävä tarkkailusuunnitelmassa, millä tarkkailumenetelmällä kunkin sen vastuulla olevan alustyypin polttoainekulutus lasketaan, ja varmistettava, että valittua menetelmää sovelletaan järjestelmällisesti.

Tarkkailumenetelmän valinnassa on löydettävä tasapaino suuremman tarkkuuden ja lisäkustannusten välillä.

Matkakohtainen tosiasiallinen polttoainekulutus on laskettava yhdellä seuraavista menetelmistä:

- a) omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistukset ja polttoainetankkien lukemien säännöllinen mittaus;
- b) omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien tarkkailu aluksella;
- c) virtausmittarien käyttö asianomaisissa polttoprosesseissa;
- d) suorat päästömittaukset.

1. Menetelmä A: Omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistukset ja polttoainetankkien lukemien säännöllinen mittaus

Tämä menetelmä perustuu polttoaineen määrään ja tyyppiin, jotka on määritetty aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksessa. Lisäksi tehdään säännöllisiä polttoainetankkien tarkastuksia mittaamalla tankin lukemat. Kauden kokonaispolttoainekulutus saadaan seuraavasti: kauden alussa käytettävissä oleva polttoaine, johon lisätään toimitukset ja josta vähennetään kauden lopulla

²⁹ EUVL L 181, 12.7.2012, s. 30–104.

käytettävissä oleva polttoaine sekä kauden alun ja lopun välillä tyhjennetty polttoaine.

Yksi kausi kattaa kahden käyntisataman välisen ajan tai satamassa vietetyn ajan. Kaudella käytetyn polttoaineen osalta on täsmennettävä polttoainetyyppi ja rikkipitoisuus.

Tätä lähestymistapaa ei sovelleta, jos aluksessa ei ole saatavilla omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusta, erityisesti, jos lastia käytetään polttoaineena (esimerkiksi nesteytettyä maakaasua höyrystyneenä).

Marpol-yleissopimuksen määräysten (liite VI) mukaan omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistus on pakollinen. Asiaa koskeva kirjanpito on säilytettävä aluksessa kolmen vuoden ajan omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden toimituksen jälkeen siten, että se on helposti saatavilla. Aluksella tehtävät polttoainetankkien säännölliset tarkastukset perustuvat polttoainetankin lukemien mittaamiseen. Tässä yhteydessä käytetään polttoainetankkikohtaisia tankkitaulukoita tilavuuden määrittämiseksi polttoainetankin lukemien mittaamishetkellä. Omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistukseen liittyvä epävarmuus on täsmennettävä 6 artiklassa tarkoitettussa tarkkailusuunnitelmassa. Polttoainetankin lukemat on mitattava asianmukaisilla menetelmillä, kuten automatisoiduilla järjestelmillä, luotauksella ja syvyyttä mittaavilla nauhoilla. Tankin luotausmenetelmä ja siihen liittyvä epävarmuus on täsmennettävä 6 artiklassa tarkoitettussa tarkkailusuunnitelmassa.

Jos tankatun tai tankkeihin jäävän polttoaineen määrä määritetään tilavuusyksiköinä ja ilmaistaan litroina, yhtiön on muunnettava tämä tilavuusmäärä massayksiköksi käyttäen tosiasiallisia tiheysarvoja. Yhtiön on määritettävä tosiasiallinen tiheys käyttäen jompaakumpaa seuraavista:

- a) aluksella olevat mittausjärjestelmät
- b) tiheys, jonka polttoaineen toimittaja mittaa tankkauksen yhteydessä ja joka kirjataan polttoainelaskuun tai luovutustodistukseen.

Tosiasiallinen tiheys ilmaistaan kiloina litraa kohden ja määritetään määrättyssä lämpötilassa tietyssä mittausmenetelmässä. Jos tosiasiallisia tiheysarvoja ei ole käytettävissä, asianomaiseen polttoainetyyppiin on sovellettava todentajan hyväksymää vakioiheyskerrointa.

2. Menetelmä B: Omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien tarkkailu aluksella

Tämä menetelmä perustuu polttoainetankin lukemien mittaamiseen aluksella kaikista polttoainetankeista. Tankkien lukemat mitataan päivittäin, kun alus on merellä, ja joka kerta aluksen tankkien täyttämisen ja tyhjentämisen yhteydessä.

Polttoainekulutus koko kauden aikana saadaan polttoainetankin tason kumulatiivisista vaihteluista kahden mittauksen välillä.

Kaudella tarkoitetaan kahden satamakäynnin välistä aikaa tai satamassa vietettyä aikaa. Kauden aikana käytetyn polttoaineen osalta on täsmennettävä polttoaineen tyyppi ja rikkipitoisuus.

Polttoainetankin lukemat on mitattava asianmukaisilla menetelmillä, kuten automatisoiduilla järjestelmillä, luotauksella ja syvyyttä mittaavilla nauhoilla. Tankin

luotausmenetelmä ja siihen liittyvä epävarmuus on täsmennettävä 6 artiklassa tarkoitetussa tarkkailusuunnitelmassa.

Jos tankatun tai tankkeihin jäävän polttoaineen määrä määritetään tilavuusyksiköinä ja ilmaistaan litroina, yhtiön on muunnettava tämä tilavuusmäärä massayksiköksi käyttäen tosiasiallisia tiheysarvoja. Yhtiön on määritettävä tosiasiallinen tiheys käyttäen jompaakumpaa seuraavista:

- a) aluksella olevat mittausjärjestelmät
- b) tiheys, jonka polttoaineen toimittaja mittaa tankkauksen yhteydessä ja joka kirjataan polttoainelaskuun tai luovutustodistukseen.

Tosiasiallinen tiheys ilmaistaan kiloina litraa kohden ja määritetään määrättyssä lämpötilassa tietyssä mittausmenetelmässä. Jos tosiasiallisia tiheysarvoja ei ole käytettävissä, asianomaiseen polttoainetyyppiin on sovellettava todentajan hyväksymää vakiotiheyskerrointa.

3. Menetelmä C: Virtausmittarien käyttö sovellettavissa polttoprosesseissa

Tämä menetelmä perustuu aluksella mitattaviin polttoainevirtauksiin. Kaikki asianmukaisiin päästölähteisiin liittyvien virtausmittareiden tiedot yhdistetään, jotta voidaan määrittää kokonaispolttoainekulutus tietyllä kaudella.

Kaudella tarkoitetaan kahden satamakäynnin välistä aikaa tai satamassa vietettyä aikaa. Kauden aikana käytetyn polttoaineen osalta on tarkkailtava polttoaineen tyyppiä ja rikkipitoisuutta.

Sovelletut kalibrointimenetelmät ja käytettyihin virtausmittareihin liittyvä epävarmuus on täsmennettävä 6 artiklassa tarkoitetussa tarkkailusuunnitelmassa.

Jos kulutetun polttoaineen määrä määritetään tilavuusyksiköinä ja ilmaistaan litroina, yhtiön on muunnettava tämä tilavuusmäärä massayksiköksi käyttäen tosiasiallisia tiheysarvoja. Yhtiön on määritettävä tosiasiallinen tiheys käyttäen jompaakumpaa seuraavista:

- a) aluksella olevat mittausjärjestelmät
- b) tiheys, jonka polttoaineen toimittaja mittaa tankkauksen yhteydessä ja joka kirjataan polttoainelaskuun tai luovutustodistukseen.

Tosiasiallinen tiheys ilmaistaan kiloina litraa kohden ja määritetään määrättyssä lämpötilassa tietyssä mittausmenetelmässä. Jos tosiasiallisia tiheysarvoja ei ole käytettävissä, asianomaiseen polttoainetyyppiin on sovellettava todentajan hyväksymää vakiotiheyskerrointa.

4. Menetelmä D: Suorat päästömittaukset

Suoria päästömittauksia voidaan soveltaa matkoihin, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan, ja päästöihin, jotka aiheutuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa. Hiilidioksidipäästöjen on katettava pääkoneista, apukoneista, kattiloista ja suojakaasulaitteistosta vapautuva hiilidioksidi. Niiden alusten osalta, joiden raportointi perustuu tähän menetelmään, polttoainekulutus lasketaan mitattujen hiilidioksidipäästöjen ja asianomaisiin polttoaineisiin sovellettavan päästökertoimen perusteella.

Tämä menetelmä perustuu hiilidioksidipäästöjen virtausten määrittämiseen poistokaasupiipuissa (savupiiput) kertomalla poistokaasun hiilidioksidipitoisuus poistokaasun virtauksella.

Sovellettu kalibroitimenetelmä ja laitteisiin liittyvä epävarmuus on täsmennettävä 6 artiklassa tarkoitetussa tarkkailusuunnitelmassa.

LIITE II

Muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen tarkkailu

A. Matkakohtainen tarkkailu (9 artikla)

Muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen tarkkailemiseksi matkakohtaisesti (9 artikla) yhtiöiden on noudatettava seuraavia sääntöjä:

Lähdön ja saapumisen päivämäärä ja kellonaika ilmoitetaan Greenwichin yleisajassa (GMT). Merellä vietetty aika lasketaan satamasta lähtemistä ja satamaan saapumista koskevien tietojen perusteella ilman ankkuroitumisaikaa.

Kuljettu pituus voi olla kaikkein suorimman väylän pituus lähtö- ja määräsataman välillä tai tosiasiasaassa kuljettu pituus. Jos käytetään kaikkein suorimman väylän pituutta lähtö- ja määräsataman välillä, olisi sovellettava maltillista korjauskerrointa sen varmistamiseksi, että kuljettua pituutta ei aliarvioida merkittävästi. Tämän astuksen 6 artiklassa tarkoitetussa tarkkailusuunnitelmassa on täsmennettävä, miten matkan pituus lasketaan ja tarvittaessa mitä korjauskerrointa käytetään. Kuljettu matka on ilmaistava meripeninkulmina.

Matkustaja-alusten kuljettama lasti ilmaistaan matkustajien lukumääränä. Kaikkien muiden alusluokkien kuljettaman lastin määrä ilmaistaan metrisinä tonneina ja kuutiometreinä lastia.

Liikennesuorite määritetään kertomalla kuljettu matka kuljetetun lastin määrällä.

B. Vuosikohtainen tarkkailu (10 artikla)

Muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen tarkkailemiseksi vuosikohtaisesti yhtiöiden on noudatettava seuraavia sääntöjä:

Asetuksen 10 artiklan mukaisesti tarkkailtavat arvot on määritettävä yhdistämällä asiaa koskevat matkakohtaiset tiedot.

Keskimääräistä energiatehokkuutta tarkkaillaan käyttämällä vähintään neljää indikaattoria: matkakohtainen polttoainekulutus, liikennesuoritekohtainen polttoainekulutus, matkakohtaiset hiilidioksidipäästöt ja liikennesuoritekohtaiset hiilidioksidipäästöt. Indikaattorit lasketaan seuraavasti:

Polttoainekulutus kuljettua matkaa kohden = vuosittainen kokonaispolttoainekulutus / kuljettu kokonaismatka

Polttoainekulutus liikennesuoritetta kohden = vuosittainen kokonaispolttoainekulutus / kokonaiskuljetustyö

Hiilidioksidipäästöt kuljettua matkaa kohden = vuosittaiset kokonaishiilidioksidipäästöt / kuljettu kokonaismatka

Hiilidioksidipäästöt liikennesuoritetta kohden = vuosittaiset kokonaishiilidioksidipäästöt / kokonaisliikennesuorite

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

- 1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi
- 1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)
- 1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne
- 1.4. Tavoitteet
- 1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut
- 1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto
- 1.7. Hallinnointitapa (hallinnointitavat)

2. HALLINNOINTI

- 2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt
- 2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä
- 2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

- 3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehysten otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat
- 3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin
 - 3.2.1. *Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin*
 - 3.2.2. *Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin*
 - 3.2.3. *Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin*
 - 3.2.4. *Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehysten kanssa*
 - 3.2.5. *Ulkopuolisten tahojen osallistuminen rahoitukseen*
- 3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta.

1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)³⁰

Toimintalohko 34 = ”Ilmastotoimet”

1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne

Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen**.

Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen**³¹

Ehdotus/aloite liittyy **käynnissä olevan toimen jatkamiseen**.

Ehdotus/aloite liittyy **toimeen, joka on suunnattu uudelleen**.

1.4. Tavoitteet

1.4.1. *Komission monivuotinen strateginen tavoite (monivuotiset strategiset tavoitteet), jonka (joiden) saavuttamista ehdotus/aloite tukee*

Kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä vähintään 20 prosentilla vuoden 1990 tasosta tai 30 prosentilla, jos olosuhteet ovat oikeat; uusiutuvien energianlähteiden osuus on nostettava 20 prosenttiin energian loppukäytöstä; ja energiatehokkuutta on parannettava 20 prosenttia.

1.4.2. *Eryitystavoite (erityistavoitteet) sekä toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä*

Eryitystavoite nro 1

Autetaan EU:n tasolla toteutettavilla ilmastotoimilla saavuttamaan pitkän aikavälin tavoite eli ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuuksien vakauttaminen sellaiselle tasolle, että estetään ihmisen toiminnasta aiheutuvat vaaralliset vaikutukset ilmastojärjestelmään.

Toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä

Toimintoperusteisen budjetoinnin koodi 34 02: Ilmastotoimet unionin ja kansainvälisellä tasolla

Eryitystavoite nro 2

Edistetään kunnianhimoista ilmastotoimipolitiikkaa kansainvälisellä tasolla, jotta saavutetaan pitkän aikavälin tavoite eli ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuuksien vakauttaminen sellaiselle tasolle, että estetään ihmisen toiminnasta aiheutuvat vaaralliset vaikutukset ilmastojärjestelmään.

³⁰

ABM: toimintoperusteinen johtaminen; ABB: toimintoperusteinen budjetointi.

³¹

Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 49 artiklan 6 kohdan a tai b alakohdassa.

Toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetoitijärjestelmässä

Toimintoperusteisen budjetoinnin koodi 34 02: Ilmastotoimet unionin ja kansainvälisellä tasolla

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen.

Panemalla täytäntöön alusten kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä voitaisiin saada tietoa näistä päästöistä, joista tällä hetkellä on olemassa ainoastaan arvioita, koska asianmukaisia raportointivaatimuksia ei ole asetettu. Voidaan olettaa, että tällaisten päästöjen tarkkailu ja niistä raportointi sekä polttoainekulutusta ja alusten energiatehokkuutta koskevat indikaattorit lisäävät tietoisuutta merenkulun alalla asiaan liittyvistä polttoainekustannuksista ja potentiaalista parantaa käytäntöjä.

Vaikutusten arvioinnin mukaan päästövähennysten ja polttoainesäästöjen odotetaan olevan jopa kaksi prosenttia verrattuna tilanteeseen, jossa lisätoimia ei toteuteta. Toisin sanoen polttoainekustannusten alenemisen myötä alan kokonaisnettokustannuksissa voitaisiin vuonna 2030 säästää jopa 1,2 miljardia euroa.

1.4.4. Tulos- ja vaikutusindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen toteuttamista seurataan

Niiden alusten lukumäärä ja prosenttiosuus, jotka tarkkailevat päästöjään ja raportoivat niistä sääntöjen mukaisesti, verrattuna EU:n satamissa käyvien alusten lukumäärään.

Meriliikenteen vuosittaiset hiilidioksidipäästöt EU:ssa mitattuina aluksilla polttoainekulutuksen perusteella.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

EU:n meriliikenteen hiilidioksidi- ja muiden kasvihuonekaasupäästöjen tarkkaa määrää ei tiedetä, koska näitä päästöjä ei tarkkailla eikä niistä raportoida. Vaikutusten arvioinnissa ja sidosryhmien kuulemisen aikana todettiin, että meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vankka tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on ennakkoehto kaikille markkinapohjaisille toimille riippumatta siitä, sovelletaanko niitä EU:ssa vai maailmanlaajuisesti.

Kun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä otetaan käyttöön ensimmäisenä vaiheena, voidaan antaa enemmän aikaa keskustelulle ja päätöksenteolle päästövähennystavoitteista ja markkinapohjaisista toimista, jotta nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin. Tällä on erityistä merkitystä IMOssa käytäville kansainvälisen tason keskusteluille. Tällä vankalla tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmällä olisi myös osaltaan poistettava markkinaesteet, erityisesti ne, jotka johtuvat alusten tehokkuustietojen puutteeseen.

Lisätietoja saa ehdotuksen perusteluosasta.

1.5.2. EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo

Koska kattavat ilmastomuutosuutoumukset tehdään unionin tasolla, mukaan lukien liikenteen valkoisessa kirjassa esitetty meriliikenteen päästövähennystavoite vuodelle 2050, unionin tasolla olisi myös tehokkaampaa kehittää tarkkailu-, raportointi- ja

todentamisjärjestelmän edellyttämät säännöt. Tällä oikeuskehyksellä varmistetaan myös toimivuus, koska se soveltaa yhdenmukaistettua tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää matkoihin, jotka tehdään eri jäsenvaltioiden satamien välillä ja joiden osuus satamakäynneistä on noin 90 prosenttia EU:n jäsenvaltioissa. EU:n tason toiminnalla voidaan myös välttää kilpailun vääristyminen sisämarkkinoilla, koska sen avulla voidaan varmistaa yhtäläisten ympäristövaatimusten asettaminen EU:n satamiin saapuville aluksille.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Toimet, joilla vähennetään muiden alojen kasvihuonekaasupäästöjä, erityisesti EU:n päästökatto- ja päästökauppajärjestelmä, joka on maailman suurin päästökauppajärjestelmä, osoittavat, että on tarpeen luoda luotettavat säännöt päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista varten. Tavoitteena on varmistaa, että laitoksen tai liikenteenharjoittajan päästämän hiilidioksiditonin määritelmä tulkitaan samalla tavoin.

1.5.4. Yhteensopivuus muiden kyseeseen tulevien välineiden kanssa ja mahdolliset synergiaedut

Vaikka ehdotuksessa meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskeviksi säännöiksi otetaankin huomioon kaikki tämän liikennemuodon erityisnäkökohdat, sen peruslähestymistapa on verrattavissa tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen, jota jo käytetään EU:n päästökauppajärjestelmässä.

Tämä mahdollistaa vertailun eri alojen ja liikennemuotojen päästöjä vähentämistoimien välillä.

1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto

Ehdotuksen/aloitteen mukaisen **toiminnan kesto on rajattu.**

– Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.

– Rahoitusvaikutukset alkavat vuonna VVVV ja päättyvät vuonna VVVV.

X Ehdotuksen/aloitteen mukaisen **toiminnan kestoa ei ole rajattu.**

– Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2016 ja päättyy vuonna 2017,

– minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa vuoteen 2018 mennessä.

1.7. Hallinnointitapa (hallinnointitavat)³²

X komissio **hallinnoi suoraan keskitetysti**

välillinen keskitetty hallinnointi, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

– toimeenpanovirastoille

– yhteisöjen perustamille elimille³³

– kansallisille julkisoikeudellisille elimille tai julkisen palvelun tehtäviä hoitaville elimille

– henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa Euroopan unionista tehdyn sopimuksen V osaston mukaisia erityistoimia ja jotka nimetään varainhoitoasetuksen 49 artiklan mukaisessa perussäädöksessä

hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

hajautettu hallinnointi yhteistyössä kolmansien maiden kanssa

hallinnointi yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen kanssa (*tarkennettava*)

Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, huomautuksille varatussa kohdassa olisi annettava lisätietoja.

Huomautukset:

Ehdotetun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanon edellyttämät toimet, joilla on talousarviovaikutuksia, liittyvät yksinomaan IT-välineiden kehittämiseen, tarkemmin Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) käyttämien välineiden laajentamiseen, mukaan lukien hallintomenot. Tämän kertaluonteisen hankkeen määrärahat myöntää komissio ilmastotoimien pääosaston budjettikohdasta 34 02 01.

EMSAn osallistuminen riippuu siitä, hyväksyykö EMSAn hallintoneuvosto tämän lisätehtävän virastolle.

Kyseisen välineen pitkälle automatisoidun luonteen vuoksi oletetaan, että EMSAn nykyinen henkilöstö huolehtii sen toiminnasta.

³² Kuvaukset eri hallinnointitavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivuilla osoitteessa http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ Sellaisina kuin nämä määritellään varainhoitoasetuksen 185 artiklassa.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Komissio kokousta säännöllisesti niiden konsulttien kanssa, jotka vastaavat tarvittavan IT-välineen kehittämisestä (EMSA:n käyttämän THETIS-järjestelmän laajentamisesta), jotta työn edistymistä voidaan seurata.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä

2.2.1. Todetut riskit

Ehdotukseen ei liity talousarvioriskejä, jotka edellyttäisivät toimia, jotka menisivät EU:n tavanomaisia talousarvion valvontaa koskevia puitteita pidemmälle.

2.2.2. Valvontamenetelmä(t)

Erityisiä valvontamenetelmiä ei vaadita. Tavanomaisia mekanismeja sovelletaan tarvittaessa.

2.2.3. Valvonnan kustannukset ja hyödyt ja todennäköinen vaatimustenvastaisuusaste

Suunnitelluista tavanomaisista mekanismeista ei odoteta aiheutuvan lisäkustannuksia. Tällaista tavanomaista valvontaa sovellettaessa ei odoteta aiheutuvan vaatimustenvastaisuuksia.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut torjunta- ja suoja-toimenpiteet

Erityistoimenpiteitä ei tarvita. Tavanomaista sopimus- ja hankintakehystä sovelletaan.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyn otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Moniv. rahoituskehyn otsake	Budjettikohta	Määrärahalaji	Rahoitusosuudet			
	Lukumäärä [Nimi.....]	JM/EI-JM (³⁴)	EFTA- mailta ³⁵	ehdokasmailta ³⁶	kolmansilta mailta	varainhoito- asetuksen 18 artiklan 1 kohdan aa alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
2	34 02 01 [Unionin kasvihuonekaasupäästöjen	Jaks.	EI	EI	EI	EI

³⁴ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

³⁵ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

³⁶ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

	vähentäminen]					
--	---------------	--	--	--	--	--

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehysten otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Moniv. rahoituskehysten otsake	Budjettikohta	Määrärahalaaji	Rahoitusosuudet			
	Lukumäärä [Nimi.....]	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta	kolmansilta mailta	varainhoito- asetuksen 18 artiklan 1 kohdan aa alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
	[XX.YY.YY.YY]		KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

[Tämä osa on täytettävä hallintomenoja koskevaan taulukkoon (tähsän rahoitus selvitykseen liitetty toinen asiakirja), joka ladataan CISNETiin yksiköidenvälisestä lausuntokierrosta varten.

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista menoihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake:	2	Luonnonvarojen suojele ja hoito
--	---	---------------------------------

PO: CLIMA			2016	2017	vuosi n + 2	vuosi n + 3	...ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ
• Toimintamäärärahat										
34 02 01	Sitoumukset	(1)	0.500							0.500
	Maksut	(2)	0.200	0.300						0.500
Budjettikohdan numero	Sitoumukset	(1a)								
	Maksut	(2a)								
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat ³⁷										
Budjettikohdan numero		(3)								
CLIMA PO:n määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1+1 a+3	0.500							0.500

³⁷ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

	Maksut	=2+2 a +3	0.200	0.300							0.500
--	--------	-----------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0.500								0.500
	Maksut	(5)	0.200	0.300							0.500
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)									
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 2 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=4+ 6	0.500								0.500
	Maksut	=5+ 6	0.200	0.300							0.500

Jos ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia useampaan otsakkeeseen:

• Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)									
	Maksut	(5)									
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)									
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1-4 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6									
	Maksut	=5+ 6									

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake:	5	"Hallintomenot"
---	---	-----------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		vuosi n	vuosi n + 1	vuosi n + 2	vuosi n + 3	...ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ
PO: <....>									
• Henkilöresurssit									
• Muut hallintomenot									
<....> PO YHTEENSÄ	Määrärahat								

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		2016	2017	vuosi n + 2	vuosi n + 3	...ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1-5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0.500							
	Maksut	0.200	0.300						

3.2.2. Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin

- Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

Maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset ↓			vuosi n	vuosi n + 1	vuosi n + 2	vuosi n + 3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)										YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	Tyyppi ³⁸	Keski määr. kustannukset	Lukumäärä	Kustannus	Lukumäärä	Kustannus	Lukumäärä	Kustannus	Lukumäärä	Kustannus	Lukumäärä	Kustannus	Lukumäärä	Kustannus	Lukumäärä	Kustannus	Yhteensä	Kustannukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1 ³⁹																		
tuotos																		
tuotos																		
tuotos																		
Välisumma erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2...																		
tuotos																		
Välisumma erityistavoite 2																		
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ																		

³⁸ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

³⁹ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2. ”Erityistavoitteet”.

3.2.3. Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin

3.2.3.1. Yhteenveto

- Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	vuosi n ⁴⁰	vuosi n + 1	vuosi n + 2	vuosi n + 3	... ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	--	----------

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 5							
Henkilöresurssit							
Muut hallintomenot							
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 5, välisumma							

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 5 sisällyttämättömät⁴¹							
Henkilöresurssit							
Muut hallintomenot							
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 5 sisällyttämättömät, välisumma							

YHTEENSÄ							
-----------------	--	--	--	--	--	--	--

Hallintomäärärahojen tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla määrärahoilla ja/tai siirroilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

⁴⁰ Vuosi n on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

⁴¹ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.2. Henkilöressurssien arvioitu tarve

- Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöressusseja.
- Ehdotus/aloite edellyttää henkilöressusseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi muutettuna

	vuosi n	vuosi n + 1	Vuosi n + 2	Vuosi n + 3	... ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Henkilöstötaulukon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
XX 01 01 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot)							
XX 01 01 02 (lähetystöt)							
XX 01 05 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
10 01 05 01 (suora tutkimustoiminta)							
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)⁴²							
XX 01 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö ja kansalliset asiantuntijat)							
XX 01 02 02 (lähetystöjen sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö, nuoremmat asiantuntijat ja kansalliset asiantuntijat)							
XX 01 04 yy⁴³	- päätoimipaikassa						
	- lähetystöissä						
XX 01 05 02 (epäsuora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö ja kansalliset asiantuntijat)							
10 01 05 02 (suora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, vuokrahenkilöstö ja kansalliset asiantuntijat)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ							

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöressurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
---	--

⁴² Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁴³ ABM: toimintoperusteinen johtaminen; ABB: toimintoperusteinen budjetointi.

Ulkopuolinen henkilöstö	
-------------------------	--

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

- Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen mukainen.
- Ehdotus/aloite edellyttää rahoituskehityksen asianomaisen osakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Selvitys rahoitussuunnitelmaan tarvittavista muutoksista, mainittava myös kyseeseen tulevat budjettikohdat ja määrät

[...]

- Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista⁴⁴.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen osakkeet, budjettikohdat ja määrät

[...]

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen osallistuminen rahoitukseen

- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.
- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	vuosi N	vuosi N+1	vuosi N+2	vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

⁴⁴ Katso toimielinten sopimuksen 19 ja 24 kohta.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - vaikutukset omiin varoihin
 - vaikutukset sekalaisiin tuloihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁴⁵					...ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
		vuosi n	vuosi n + 1	vuosi n + 2	vuosi n + 3				
Momentti									

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen sekalaisten tulojen tapauksessa:

[...]

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä

[...]

⁴⁵

Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 25 prosentin osuus.