

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöt *I**

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 16. huhtikuuta 2014 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2013)0480),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan sekä 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0201/2013),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 16. lokakuuta 2013 antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan ja liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnot (A7-0080/2014),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ EUVL C 67, 6.3.2014, s. 170.

Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 16. huhtikuuta 2014, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o .../2014 antamiseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta [tark. 1]

(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 lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä³,

¹ EUVL C 67, 6.3.2014, s. 170.

² EUVL C... , ..., s...

³ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 16. huhtikuuta 2014.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmasto- ja energiapaketissa¹, 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”.
- (1 a) ***Meriliikenteen hiilidioksidin (CO₂) päästöt ja muut päästöt, kuten typen oksidien (NO_x), rikkioksidien (SO_x), metaanin (CH₄), hiukkasten (PM) ja mustan hiilen (BC) päästöt, vaikuttavat maapallon ilmastoon ja ilmanlaatuun. [tark. 2]***

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 406/2009/EY, tehty 23 päivänä huhtikuuta 2009, jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvihuonekaasupäästöjään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämiseksi vuoteen 2020 mennessä (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 136) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/29/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kauppaa koskevan yhteisön järjestelmän parantamiseksi ja laajentamiseksi (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 63).

- (1 b) *Kansainvälinen merenkulku on ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly unionin sitoumukseen kasvihuonekaasujen vähentämisestä. Tähän asetukseen liitetyn vaikutustenarvioinnin mukaan unionia koskevat kansainvälisen merenkulun hiilidioksidipäästöt nousivat 48 prosentilla vuosina 1990–2008. [tark. 3]*
- (1 c) *Koska tieteellinen käsitys meriliikenteen muusta kuin hiilidioksidipäästöjen aiheuttamasta vaikutuksesta maapallon ilmastoon kehittyi nopeasti, kyseisestä vaikutuksesta olisi tehtävä tämän asetuksen puitteissa säännöllisesti ajantasainen arviointi. Komission olisi arviointiensa perusteella ja ihmisen toiminnasta aiheutuvia muita kuin hiilidioksidipäästöjä koskevasta kokonaisvaltaisesta menettelytavasta 14. syyskuuta 2011 annettu Euroopan parlamentin päätöslauselma huomioon ottaen analysoitava politiikkojen ja politiikkojen ja toimenpiteiden vaikutuksia, jotta näitä päästöjä voidaan vähentää. [tark. 4]*
- (1 d) *Komission olisi ryhdyttävä toimiin säännelläkseen myös muita toimintoja, jotka johtavat kasvihuonekaasupäästöihin ja ilmansaasteisiin, joita tämä asetusta ei kata, eli jäädytysaineiden käyttöä kalastusaluksissa ja haihtumispäästöjä polttoaineiden ja irtolastien lastauksesta ja purkamisesta (esimerkiksi haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöt (VOC) ja hiukkaspäästöt). [tark. 5]*

- (1 e) *Komission 28 päivänä maaliskuuta 2011 antamassa valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” todetaan, että meriliikenteen päästöjä olisi vuoteen 2050 mennessä vähennettävä 40 prosentilla (jos mahdollista, 50 prosentilla) vuoden 2005 tasoista erityisesti soveltamalla ”käyttäjä maksaa” ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteita. [tark. 6]*
- (1 f) *Euroopan parlamentin 15 päivänä joulukuuta 2011 antamassa päätöslauselmassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” kehoitetaan vähentämään meriliikenteen hiilidioksidi- ja saastepäästöjä unionin laajuisesti ja yhteisesti 30 prosentilla, mitä IMO:n sopimukset energiatehokkuutta mittaavasta suunnitteluindeksistä (Energy Efficiency Design Index – EEDI) ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelmasta (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP) osaltaan edistävät. [tark. 7]*
- (2) Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) hyväksyi heinäkuussa 2011 tekniset ja operatiiviset toimenpiteet, erityisesti energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) uusille aluksille ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelman (SEEMP), jotka auttavat hillitsemään kasvihuonekaasupäästöjen ennustettua kasvua mutta joiden avulla yksinään ei saada aikaan sellaisia kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttisia päästövähennyksiä, jotka olisivat tarpeen, 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~~ **25–75** prosentilla toteuttamalla operatiivisia toimenpiteitä ja soveltamalla saatavilla olevia teknologioita; huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina **ja siten sellaisina, että ne voivat tuottaa alalle nettohyötyä**, sillä polttoainekustannusten aleneminen takaa, että mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin. [tark. 8]
- (4) Paras vaihtoehto merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi unionin tasolla on luoda hiilidioksidipäästöjen **toteuttaa markkinapohjainen toimi, eli päästöjen hinnoittelu tai niistä perittävä maksu, joka edellyttää alusten polttoainekulutukseen perustuvan kasvihuonekaasupäästöjen** tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä, joka perustuu alusten polttoainekulutukseen; tämä järjestelmä olisi **todentamisjärjestelmän luomista. Tällaisia päästöjä koskevien tietojen keruu on** ensimmäinen vaihe monivaiheisessa lähestymistavassa, jota voidaan perustella näiden päästöjen vähentämisen välttämättömyydellä ja jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen. **Päästötietojen julkinen saatavuus auttaa osaltaan poistamaan markkinaesteitä, jotka estävät ottamasta käyttöön alan päästöjä vähentäviä ja kustannuksia säästäviä toimia.** [tark. 9]

- (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 *meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen* tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja myöhemmässä vaiheessa ~~asetetaan näille päästöille hinta~~ *otetaan käyttöön uusia politiikan välineitä, kuten näiden päästöjen hinnoittelu tai niistä perittävä maksu*. Tällainen lähestymistapa helpottaa yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisellä tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin. **[tark. 10]**

- (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 **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 *tai muiden sellaisten toimien* ennakkoehto, *joilla pyritään luomaan nykyistä parempi perusta saastuttaja maksaa -periaatteelle* niin unionissa kuin maailmanlaajuisestikin. *Merenkulun kansainvälinen luonne huomioon ottaen maailmanlaajuisesti sovittu menettely olisi suotavin ja tehokkain menetelmä vähentää kansainvälisen meriliikenteen päästöjä.* Se myös tuottaa luotettavia tietoja, joiden avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista. **[tark. 11]**~~

(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 ***kasvihuonekaasupäästöt***, mukaan lukien ne, jotka aiheutuvat, kun alus on kiinnityspaikassa tai liikkuu satama-alueella, varsinkin, jos käytettävissä on erityisiä toimenpiteitä ***ja vaihtoehtoista teknologiaa, kuten maasähkön käyttöön tarvittavia infrastruktuureja***, niiden vähentämiseksi ja välttämiseksi. Näitä säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat. [tark. 12]

(8 a) ***Jäsenvaltioiden ulkopuolella tapahtuvan kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailun maantieteellinen laajuus ja tarve sekä eri puolilla maailmaa rekisteröityjen laivayhtiöiden osallistuminen huomioon ottaen komission olisi ilmoitettava kolmansille maille tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä hyvissä ajoin ja asianmukaisella tavalla, jotta varmistetaan mahdollisimman suuri kansainvälinen hyväksyntä.*** [tark. 13]

- (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, *tai todellisten päästöjen huolelliseen raportointiin* 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. **[tark. 14]**
- (11) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi katettava myös muut ~~ilmaston kannalta merkittävät~~ *oleelliset* tiedot, joiden avulla *jotta* voidaan määrittää ~~alusten energiatehokkuus tai~~ analysoida tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä. Tämä soveltamisala myös, saattaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän *järjestelmä* samaan linjaan niiden *IMO:ssa tehtyjen* kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä, ja auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet. **[tark. 15]**

(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 päästävä kasvihuonekaasu: sen osuus alan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on jopa 98 prosenttia. [tark. 17]~~

- (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 *todentamisjärjestelmä antaa mahdollisuuden varmistaa merenkulkualalla muiden alojen kanssa yhdenmukainen sääntely.* [tark. 18]
- (16 a) *MARPOL-yleissopimukseen sisältyy energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) pakollinen soveltaminen uusiin aluksiin ja alusten energiatehokkuuden hallintasuunnitelman (SEEMP) käyttö maailman kaikissa aluksissa.* [tark. 19]
- (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 tehdyn komission päätöksen 2012/504/EU¹ mukaisesti.

¹ Komission päätös 2012/504/EU, annettu 17 päivänä syyskuuta 2012, Eurostatista (EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49).

- (18) Akkreditoitujen todentajien suorittamalla todentamisella olisi varmistettava, että tarkkailusuunnitelmien ja päästöselvitysten tiedot ovat oikeat ja täyttävät tässä asetuksessa asetetut vaatimukset. *Näin ollen pätevyysvaatimukset ovat todentajalle oleellisia, jotta se voi suorittaa todentamistehtävät tämän asetuksen mukaisesti.* 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008¹ nojalla. **[tark. 20]**
- (19) Todentajan antama vaatimustenmukaisuusasiakirja olisi säilytettävä aluksessa sen osoittamiseksi, että tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvelvoitteita noudatetaan. Todentajien olisi ilmoitettava komissiolle tällaisten asiakirjojen antamisesta.

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

- (20) Meriturvallisuuden liittyvistä tehtävistä saamansa samankaltaisen kokemuksen perusteella Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) olisi avustettava komissiota tiettyjen tehtävien suorittamisessa.
- (21) Tämän asetuksen säännösten noudattamatta jättämisestä olisi määrättävä seuraamuksia. Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään liittyvien velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan olisi perustuttava olemassa oleviin välineisiin, erityisesti niihin, jotka vahvistetaan direktiivissä 2009/21/EY¹ sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY². 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.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/21/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (23) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 525/2013¹ 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 laajemman 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.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 525/2013, annettu 21 päivänä toukokuuta 2013, järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja raportoimiseksi sekä muiden ilmastomuutosta koskevien tietojen raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla sekä päätöksen N:o 280/2004/EY kumoamisesta (EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13).

- (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 *kasvihuonekaasupäästöjen* 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. **[tark. 21]**
- (26) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset automaattisten järjestelmien ja vakiomuotoisten sähköisten lomakkeiden käytölle raportoidessa päästöjä ja muita ~~ilmaston kannalta merkittäviä~~ *asian kannalta merkityksellisiä* tietoja komissiolle ja valtioille, joita asia koskee, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä tarvittavaa toimivaltaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti. **[tark. 22]**

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

- (27) Ehdotetun toimen tavoitetta, joka on alusten hiilidioksidipäästöjen *kasvihuonekaasupäästöjen* tarkkailu, raportointi ja todentaminen ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa näiden päästöjen vähentämiseksi *ja komission valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma” asetettujen tavoitteiden saavuttaminen*, 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. **[tark. 23]**
- (28) Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän perustamista koskevien säännösten on oltava yhdenmukaisia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY¹ sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001² säännösten kanssa.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 45/2001, annettu 18 päivänä joulukuuta 2000, yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1).

- (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 *kasvihuonekaasupäästöjen* ja muiden ilmaston kannalta merkittävien tietojen täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä *kasvihuonekaasupäästöjä* voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla. **[tark. 24]**

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 lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käyntisatamaan 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. **[tark. 26]**

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) ’päästöillä’ hiilidioksidin vapautumista ilmakehään 2 artiklassa tarkoitetuista aluksista;
- b) ’käyntisatamalla’ 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 tarkoitettun 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 asetuksen (EY) N:o 765/2008 ja tämän asetuksen nojalla ***tai jonka alusten päästöjen seuranta koskevasta mallintamisjärjestelmästä vastaava elin on akkreditoinut; [tark. 28]***
- 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, liikennesuoritusta~~ ***polttoainekulutuksesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä, purjehditun matkan pituutta, mahdollisuutta maasähkön käyttöön*** ja energiatehokkuutta sekä joiden avulla voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja ~~arvioida alusten suoritusta~~ ***ilmoittaa merenkulun suoritus; [tark. 29]***

- 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 kuljetun lastin määrää~~ yliarvioida; **[tark. 30]**

k) ~~hiilidioksiditonneilla~~ hiilidioksidin metrisiä tonneja; [tark. 31]

l) 'raportointikaudella' yhtä kalenterivuotta, jonka aikana päästöjä on tarkkailtava ja niistä on raportoitava ;

l a) 'laiturissa olevalla aluksella' alusta, joka ovat turvallisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna unionin satamassa, kun sitä lastataan, puretaan tai kun se odottaa satamassa, mukaan luettuna aika, jolloin se ei osallistu lastinkäsittelyoperaatioihin; [tark. 32]

l b) 'jääluokituksella' hallinnon tai hallinnon hyväksymän organisaation alukselle myöntämää merkintää, jolla osoitetaan, että alus on suunniteltu liikennöimään jääoloissa. [tark. 33]

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~~ **raportointikauden** aikana ~~kussakin~~ **kaikissa** jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa ja kunkin sellaisen ~~matkan aikana, joka saapuu~~ **kuuluviissa satamissa ja kaikilla matkoilla, jotka saapuvat** jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai ~~lähtee~~ **lähtevät** tällaisesta satamasta, ja raportoitava niistä. **[tark. 34]**
2. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava ~~kaikki~~ polttoaineiden poltosta peräisin olevat ~~päästöt~~ **hiilidioksidipäästöt aluksen ollessa merellä ja sen ollessa laiturissa**. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella. **[tark. 35]**

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 olettamatt, 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.
- 6 a. *Yhtiöiden on otettava huomioon asetuksen 13 artiklan nojalla annettujen todentamisraporttien sisältämät suositukset suorittamassaan tarkkailussa ja raportoinnissa. [tark. 36]***

5 artikla

Meriliikenteen päästöjen tarkkailu- ja raportointimenetelmät

1. 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.
 - 1 a. Jos saadaan aikaan meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen seuraamista koskeva kansainvälinen sopimus, komissio tarkastelee uudelleen liitteessä I kuvatut menetelmät ja komissiolle siirretään valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, jotka tarvittaessa koskevat muutoksia kyseiseen liitteeseen, jotta voidaan määritellä virtausmittarit sovellettavia polttoprosesseja varten ja suorat päästömittaukset. [tark. 38]*

2 JAKSO
TARKKAILUSUUNNITELMA

6 artikla

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 bruttotonnin alustensa päästöjä ja muita ~~ilmaston kannalta~~ merkittäviä tietoja ja raportoida niistä. **[tark. 39, jota on mukautettu vastaamaan soveltamisalaa koskevaa 2 artiklan 1 kohtaa]**
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, *aluksen jääluokitus* sekä aluksen omistajan nimi; **[tark. 40]**
- b) yhtiön nimi sekä yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero, faksinumero ja sähköpostiosoite;
- c) kuvaus aluksella olevista *seuraavista* päästölähteistä, ~~kuten pääkoneista, apukoneista, kattiloista ja suojakaasulaitteistosta~~ sekä käytetyistä *ja niihin liittyvistä* polttoainetyypeistä *seuraavasti*:
- i) *pääkone(et)*
 - ii) *apukone(et)*
 - iii) *kattila(t)*
 - iv) *suojakaasulait(t)e(et)*; **[tark. 41]**

- d) kuvaus menettelyistä, järjestelmistä ja vastuista, jotka liittyvät päästölähdeluettelon ajantasaistamiseen tarkkailuvuoden *tarkkailuajanjakson* aikana, jotta voidaan varmistaa aluksen päästöjen tarkkailun ja raportoinnin aukottomuus; [**tark. 42**]
- 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 kokonaispätevyys vastaa tässä asetuksessa asetettuja vaatimuksia; tässä yhteydessä on mahdollisuuksien mukaan viitattava kansallisiin lakeihin, asiakassopimuksen ehtoihin tai polttoaineen toimittajien tarkkuusstandardeihin;
- g) kutakin polttoainetyyppejä 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; [tark. 43]~~

iii) menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan merellä vietetty aika lähtö- ja määräsataman välillä;

h a) tarvittaessa menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kokonaismatka ja aika, joka on kulunut matkalla jään halki; [tark. 44]

i) kuvaus menetelmästä, jonka avulla määritetään korvaavat tiedot tietoaukkojen poistamiseksi;

~~j) päivä, jona tarkkailusuunnitelmaa muutettiin viimeksi. [tark. 45]~~

j a) tarkistusasiakirja, johon merkitään kaikki tehtyjä tarkistuksia koskevat tiedot; [tark. 46]

4. Yhtiöiden on käytettävä tarkkailusuunnitelmia, jotka perustuvat vakiomuotoisiin asiakirjamalleihin. ***Sirretään komissiolle valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä*** edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tarkkailusuunnitelmien asiakirjamalleja koskevat tekniset säännöt annetaan täytäntöönpanosäädöksillä. ~~Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen koskevien teknisten sääntöjen määrittämiseksi. Näiden asiakirjamallien on oltava mahdollisimman yksinkertaisia, eivätkä ne saa aiheuttaa tarpeetonta byrokratiaa.~~ [tark. 47]

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~~ ***missä tahansa a–e alakohdan mukaisessa tilanteessa. Tarkkailusuunnitelmaa muutetaan ainoastaan tällaisten tilanteiden seurauksena syntyneiden erityismuutosten osalta.*** [Am. 48]

- a) aluksen omistaja, *vaatimustenmukaisuusasiakirjan haltija tai aluksen lippu* vaihtuu; **[tark. 49]**
- 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

1. 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.

1 a. Seuranta voidaan keskeyttää sellaisina ajanjaksoina, joiden aikana alus on mukana hätätilanteissa, kuten hengenpelastustoimissa. [tark. 50]

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 *määrä ja* päästökerroin ~~ja määrä yhteensä ja eriteltynä päästöjen valvonta-alueilla ja niiden ulkopuolella käytettyyn polttoaineeseen; [tark. 51]~~
- c) päästetty hiilidioksidi;
- d) kuljetun matkan pituus;
- e) merellä vietetty aika;
- f) ~~kuljetettu lasti; [tark. 53]~~
- f a) energiatehokkuus sellaisena kuin se on määritelty liitteessä II; [tark. 54]*
- g) ~~liikennesuorite. [tark. 55]~~
- g a) niiden ajanjaksojen alku- ja loppupäivämäärä, joiden aikana seuranta oli keskeytettyinä hätätilanteen, kuten hengenpelastustoimien, takia, ja kyseisten ajanjaksojen kuvaus. [tark. 56]*

Syvän meren merenkulussa, jossa poiketaan useissa eri unionin satamissa, Euroopan alueella tapahtuvaa matkaosuutta pidetään yhtenä matkana. [tark. 57]

Ensimmäisestä kohdasta poiketen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin aluksiin, jotka suorittavat päivittäin useita matkoja, ei sovelleta matkakohtaista päästöjen seurantaa. [tark. 58]

10 artikla

Vuosikohtainen tarkkailu

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

- a) kunkin kulutetun polttoainetyypin **määrä ja** 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 *ja laiturissa* vietetty kokonaisaika;
- i) ~~liikennesuorite yhteensä;~~
- j) keskimääräinen energiatehokkuus. **[tark. 59]**

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,

iii a) aluksen jääluokitus, [tark. 60]

iv) ***varmennettu*** aluksen tekninen tehokkuus (~~tarvittaessa energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi tai arvioitu indeksiarvo IMO:n päätöslauselman MEPC.215 (63) mukaisesti~~) ***ilmaistuna energiatehokkuutta mittaavalla suunnitteluindeksillä (EEDI), mikäli sitä voidaan soveltaa kyseiseen alustyyppiin, [tark. 61]***

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) yhteys henkilön osoite, puhelinnumero, ~~faksinumero~~ ja sähköpostiosoite; sekä **[tark. 62]**
- b) käytetty tarkkailumenetelmä ja siihen liittyvä epävarmuuden taso;
 - c) edellä 10 artiklan mukaisen muuttujien vuosikohtaisen tarkkailun tulokset;
- c a) yksityiskohtaiset tiedot ajanjaksoista, joiden aikana seuranta on keskeytetty hätätilanteiden tai hengenpelastustoimien takia. [tark. 63]*

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~~ *asian kannalta merkitykselliset* tiedot on määritetty 8, 9 ja 10 artiklan sekä 6 artiklassa tarkoitetun tarkkailusuunnitelman mukaisesti. Todentajan on myös varmistettava, että raporteissa esitetyt päästöt ja muut ~~ilmaston kannalta merkittävät~~ *asian kannalta merkitykselliset* tiedot ovat johdonmukaisia niiden tietojen kanssa, jotka on laskettu muiden lähteiden perusteella liitteiden I ja II mukaisesti. **[tark. 64]**

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 epäjohtonmukaisuuksia 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 epäjohtonmukaisuudet, jotta todentaminen voidaan saattaa päätökseen ajoissa. Todentajan on ilmoitettava todentamisraportissaan, onko yhtiö korjannut sääntöjenvastaisuudet todentamisen aikana.
- 5 a. *Jos todentaja on tunnistanut joitakin alueita, joilla yritys voisi parantaa suoritustaan päästöjen tarkkailun ja raportoinnin yhteydessä sekä parantaa tarkkailun ja raportoinnin tarkkuutta ja tehokkuutta, se sisällyttää todentamisraporttiin parannusehdotuksia. [tark. 65]***

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 kokonaismäärää 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 konetehtäön. Jos merkittäviä poikkeuksia havaitaan, todentajan on tehtävä lisäanalyysjä.~~
[tark. 66]
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 todentamistoimiin 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 tarkoitetun 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 tarkoitetut 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 tarkoitetut 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.
- 3 a. *EMSan tekemien käyntien ja direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanon seuraamiseksi EMSA seuraa myös, miten jäsenvaltioiden viranomaiset soveltavat 1, 2 ja 3 kohtaa, ja raportoi asiasta komissiolle. [tark. 67]***

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. **[tark. 68]**
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, EMSAlle, 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 *vuotuiset* päästöt *kunnioittaen Euroopan parlamentin ja tiedot siitä, noudattaako yhtiö 11 ja 17 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivaatimuksia neuvoston direktiivin 2003/4/EY¹ 3 ja 4 artiklan mukaista kaupallisten tietojen luottamuksellisuutta oikeutetun taloudellisen edun suojelemiseksi. [tark. 69]*

¹ *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/4/EY, annettu 28 päivänä tammikuuta 2003, ympäristötiedon julkisesta saatavuudesta ja neuvoston direktiivin 90/313/ETY kumoamisesta (EUVL L 41, 14.2.2003, s. 26).*

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun julkaisemisen on sisällettävä seuraavat tiedot:
- a) aluksen tunnistetiedot (nimi, IMO-tunnistenumero ja , rekisteröinti- tai kotisatama *ja jääluokka*); [tark. 70]
 - b) aluksen omistajan tiedot (omistajan nimi ja osoite sekä päätoimipaikka);
 - c) aluksen tekninen suorituskyky *tehokkuus* (tarvittaessa *kyseiseen alustyyppiin sovellettava* energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi ~~tai arvioitu indeksiarvo~~); [tark. 71]
 - 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; [tark. 73]~~

- h) ~~vuosittainen merellä vietetty kokonaisaika matkoilla, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan; [tark. 74]~~
- i) sovellettu tarkkailumenetelmä;
- j) vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamispäivä ja voimassaolon päättymispäivä;
- k) päästöselvityksen hyväksyneen todentajan tunnistetiedot.
3. Komissio julkaisee vuosikertomuksen meriliikenteen päästöistä ja muista ~~ilmaston kannalta merkittävistä~~ *asian kannalta merkityksellisistä* tiedoista. [tark. 75]
4. EMSA avustaa komissiota tämän asetuksen 11, 12, 17 ja 21 artiklan täytäntöönpanossa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002¹ mukaisesti.

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

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.
2. Komissio vaihtaa teknisiä tietoja kolmansien maiden kanssa tämän asetuksen täytäntöönpanosta, erityisesti tarkkailumenetelmien kehittämisestä, raportoinnin järjestämisestä ja päästöselvitysten todentamisesta.
3. Jos maailmanlaajuisista toimenpiteistä ~~meriliikenteen~~ *meriliikenteen* kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja ~~voi tarvittaessa ehdottaa siihen muutoksia~~ *varmistaa IMO:n vahvistamien asiaankuuluvien kansainvälisten sääntöjen noudattamisen.* [tark. 76]

VI LUKU

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 **sekä liitteiden mukauttamiseksi IMO:n vahvistamiin** asiaa **koskeviin kansainvälisiin sääntöihin tarkoituksena varmistaa kansainvälisten sääntöjen noudattaminen**, määrittää ~~kaikkein~~ **kaikkien** tarkimmat ja tehokkaimmat päästöjentarkkailumenetelmät sekä tarkentaa päästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyviä vaadittuja tietoja. **Tämä valta siirretään komissiolle 24 artiklassa säädetyin edellytyksin vain siinä laajuudessa kuin se koskee tämän asetuksen muita kuin olennaisia osia.** [tark. 77]

24 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään *komissiolle ... päivästä ...kuuta ...*⁺ *viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 1 a kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa sekä 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi 1 päivästä heinäkuuta 2015. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä. [tark. 78]*
2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa *5 artiklan 1 a kohdassa ja 6 artiklan 4 kohdassa sekä 15, 16 ja 23 artiklassa tarkoitettun säädösvallan siirron. 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 pätevyYTEEN. [tark. 79]*

⁺ *Tämän asetuksen voimaantulopäivä.*

3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
4. Edellä olevan *5 artiklan 1 a kohdan ja 6 artiklan 4 kohdan sekä 15, 16 ja 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. **[tark. 80]**

25 artikla

Täytäntöönpanosäädökset

1. Komissiota avustaa neuvoston päätöksen 93/389/ETY¹ 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.

¹ Neuvoston päätös 93/389/ETY, tehty 24 päivänä kesäkuuta 1993, yhteisön CO₂-päästöjen ja muiden kasvihuonekaasupäästöjen valvontajärjestelmästä (EYVL L 167, 9.7.1993, s. 31).

26 artikla

Asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttaminen

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

1. Lisätään 1 artiklaan alakohta seuraavasti:

”(h) seurataan merialuksista peräisin olevia kasvihuonekaasupäästöjä ja raportoidaan niistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o .../...^{*} 9 ja 10 artiklan nojalla.

* EUVL L ...⁺.”

2. Lisätään 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 .../...⁺⁺ 9 ja 10 artiklan nojalla.

⁺ Tämän asetuksen numero ja viitetieto.

⁺⁺ Tämän asetuksen numero.

2. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä [tämän asetuksen 25 artikla] mukaisesti, jotta voidaan täsmentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailua ja raportointia koskevat vaatimukset asetuksen (EU) N:o .../...⁺ 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 .../...⁺ 9 ja 10 artiklan nojalla. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään [26 artiklan 2 kohdassa] tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
- 3 a. *Komissio arvioi joka toinen vuosi meriliikennealan yleistä vaikutusta maapallon ilmastoon, myös muista kuin hiilidioksidipäästöistä aiheutuvia tai muita vaikutuksia, jäsenvaltioiden 7 artiklan mukaisesti toimittamien ja/tai asetuksen (EU) N:o .../...⁺ mukaisesti toimitettujen päästötietojen perusteella, ja parantaa tätä arviointia viittaamalla tieteen edistymiseen ja meriliikennetietoihin. [tark. 82]***

+ Tämän asetuksen numero.
+ Tämän asetuksen numero.
+ Tämän asetuksen numero.

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.

Tehty

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 suojakaasulaitteiston 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 rikkipäästömääräyksiä noudatetaan.

Oletuspäästökertoimien on perustuttava uusimpiin saatavilla oleviin IPCC-arvoihin. Ne voidaan johtaa asetuksen (EU) N:o 601/2012¹ liitteestä VI.

Biopolttoaineisiin ja vaihtoehtoisin muihin kuin fossiilisiin polttoaineisiin sovelletaan asianmukaisia päästökertoimia.

B. MENETELMÄT PÄÄSTÖJEN MÄÄRITTÄMISEKSI

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

Tarkkailumenetelmän valinnassa on löydettävä tasapaino suuremman tarkkuuden ja lisäkustannusten välillä.

¹ Komission asetus (EU) N:o 601/2012, annettu 21 päivänä kesäkuuta 2012, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY tarkoitetusta kasviuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista (EUVL L 181, 12.7.2012, s. 30).

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 ;
- d a) mallinnus aluksen liikkumista koskevien tietojen ja aluskohtaisten tietojen avulla.*
[tark. 83]

Mitä tahansa edellä esitettyjen menetelmien yhdistelmää, jonka todentaja on hyväksynyt, voidaan käyttää, jos se parantaa mittauksen yleistä tarkkuutta. [tark. 84]

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

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 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), **käytetään ainoastaan polttoainetankkien lukemamittauksia ja omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien lukemia.** [tark. 85]

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 aluksessa ei ole saatavilla omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusta, erityisesti, jos lastia käytetään polttoaineena (esimerkiksi höyrystyvää nesteytettyä maakaasua), käytetään ainoastaan polttoainetankkien lukemamittauksia ja omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien lukemia. [tark. 86]

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.

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 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;

b a) tiheys, joka on mitattu hyväksytyyn polttoaineentestauslaboratorion suorittamassa testianalyysissä, mikäli tällainen laboratorio on käytettävissä.
[tark. 87]

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.

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 kalibrointimenetelmä ja laitteisiin liittyvä epävarmuus on täsmennettävä 6 artiklassa tarkoitetussa tarkkailusuunnitelmassa.

4 a. Menetelmä D a: Mallinnus aluksen liikkumista koskevien tietojen ja aluskohtaisten tietojen avulla.

Mallinnusjärjestelmästä vastaava virasto tekee aluksen omistajan kanssa kyseistä alusta koskevan kirjallisen sopimuksen. Tarkkailukauden lopussa laskettuja hiilidioksidipäästöjä verrataan aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksiin, jotta kyetään löytämään kaikki mahdolliset epäjohtonmukaisuudet ja korjaamaan ne. [tark. 90]

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 tosiasiasa 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 tarkoitettussa 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.~~
[tark. 91]

~~Liikennesuorite määritetään kertomalla kuljettu matka kuljetetun lastin määrällä.~~ [tark. 92]

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~~ **kahta** indikaattoria: matkakohtainen polttoainekulutus, ~~liikennesuoritekohtainen polttoainekulutus,~~ **ja** 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 [tark. 93]~~