EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Ehdotus

# NEUVOSTON PÄÄTÖS

**kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriympäristön suojelukomitean toisessa ylimääräisessä istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL) tehtävien muutosten hyväksymiseen**

# PERUSTELUT

## 1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä, jolla vahvistetaan unionin puolesta otettava kanta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean, jäljempänä ’MEPC’, toisessa ylimääräisessä istunnossa, joka on määrä pitää 14.–17. lokakuuta 2025.

Kyseisessä istunnossa MEPC:n on määrä hyväksyä muutoksia aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) liitteeseen VI.

## 2. EHDOTUKSEN TAUSTA

### 2.1. Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskeva yleissopimus

Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jäljempänä ’IMO’, on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella. IMO:n tarkoituksena on toimia yhteistyöfoorumina kaikenlaisia kansainvälisen kauppamerenkulun teknisiä kysymyksiä koskevien sääntöjen ja menettelytapojen alalla. Sen pyrkimyksenä on myös tukea tiukimpien mahdollisten määräysten yleistä hyväksymistä meriturvallisuuden, navigoinnin tehokkuuden sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alalla yhtäläisten toimintaedellytysten edistämiseksi. Se myös käsittelee asiaan liittyviä hallinnollisia ja oikeudellisia seikkoja.

Yleissopimus tuli voimaan 17. maaliskuuta 1958.

Kaikki jäsenvaltiot ovat yleissopimuksen sopimuspuolia. Unioni ei ole yleissopimuksen sopimuspuoli.

Vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, jäljempänä ’MARPOL-yleissopimus’, on IMO-yleissopimus, joka tuli voimaan 2. lokakuuta 1983. Kaikki jäsenvaltiot ovat MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia ja 25 jäsenvaltiota on myös 18. toukokuuta 2005 voimaan tulleen liitteen VI sopimuspuolia[1]. Unioni ei ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuoli.

### 2.2. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)

IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. IMO on yleinen standardeja laativa viranomainen kansainvälisen merenkulun turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun alalla. Sen tärkein tehtävä on luoda oikeudenmukainen ja tehokas merenkulkualan sääntelykehys, joka hyväksytään ja pannaan täytäntöön yleisesti.

Vain valtiot voivat olla IMO:n jäseniä. Euroopan komission ja IMO:n väliset suhteet perustuvat nykyään IMO:n päätöslauselmaan A.1168(32), jossa määrätään IMO:n ja hallitustenvälisten järjestöjen välisen yhteistyön menettelyistä ja ehdoista. Tämän IMO:n päätöslauselman ja vuodesta 1974 lähtien toteutettujen lisäjärjestelyjen perusteella Euroopan komissio osallistuu tarkkailijana kaikkiin IMO:n komitean ja alakomiteoiden kokouksiin.

IMO:n meriympäristön suojelukomitea, jäljempänä ’MEPC’, koostuu kaikista IMO:n jäsenistä, ja se kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Se käsittelee IMO:n toimialaan kuuluvia ympäristökysymyksiä, jotka koskevat MARPOL-yleissopimuksen soveltamisalaan

[1] Itävalta ja Unkari eivät ole vielä ratifioineet MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI.

kuuluvaa aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemistä ja torjuntaa, mukaan lukien öljy, irtolastina kuljetettavat kemikaalit, jätevedet ja kiinteät jätteet sekä ilmaan päätyvät alusten päästöt, kuten ilman epäpuhtaudet ja kasvihuonekaasupäästöt. Lisäksi MEPC käsittelee painolastivesien hallintaa, kiinnittymisenestojärjestelmiä, alusten kierrätystä, pilaantumisen torjuntavalmiuksia ja -toimia sekä erityisalueiden ja erityisen herkkien merialueiden kartoittamista.

IMO:n yleissopimuksen 38 artiklan a alakohdan mukaan meriympäristön suojelukomitea hoitaa IMO:n yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston sille määräämät tehtävät sekä kaikki sellaiset edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvat tehtävät, jotka sille mahdollisesti annetaan jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella tai puitteissa ja jotka ovat IMO:n hyväksymiä. Meriympäristön suojelukomitea ja sitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsenten enemmistöllä.

MEPC:n toinen ylimääräinen istunto hyväksyy MARPOL-yleissopimukseen muutoksia yleissopimuksen 16 artiklan 2 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisesti. Näiden määräysten mukaan

b) jokainen edellä selostetulla tavalla tehty ja välitetty muutosesitys on järjestön toimesta alistettava asianomaisen toimielimen tutkittavaksi;

c) sopimuspuolilla on, olivatpa ne järjestön jäseniä tai eivät, oikeus osallistua edellä tarkoitetun toimielimen työskentelyyn;

d) muutokset hyväksyttyään läsnä olevien ja äänestävien sopimuspuolten kahden kolmasosan ääntenenemmistöllä.

Muutoksen katsotaan 16 artiklan 2 kohdan kappaleen f mukaan tulleen hyväksytyksi seuraavissa tapauksissa:

ii) yleissopimuksen jonkin liitteen muutoksen katsotaan tulleen hyväksytyksi tämän kappaleen f) iii) kohdassa selostetulla tavalla, ellei asianomainen toimielin muutoksen hyväksyessään päätä, että muutoksen on katsottava tulleen hyväksytyksi sinä päivänä, jona sen hyväksyy kaksi kolmasosaa sopimuspuolista, joiden kauppalaivastot yhteensä edustavat vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta. Jokainen sopimuspuoli voi kuitenkin milloin tahansa ennen jonkin tämän yleissopimuksen liitteen muutoksen voimaantuloa ilmoittaa järjestön pääsihteerille, että muutos tulee sen osalta voimaan vasta sopimuspuolen annettua tähän nimenomaisen suostumuksensa. Pääsihteerin on saatettava mainittu ilmoitus saapumispäivämäärineen sopimuspuolten tietoon;

iii) yleissopimuksen jonkin liitteen lisäyksen muutoksen katsotaan tulleen sopimuspuolten hyväksymäksi asianomaisen toimielimen muutoksen hyväksyessään määräämän, vähintään 10 kuukauden pituisen ajan kuluttua, jollei vähintään kolmannes sopimuspuolista taikka sellaiset sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhteensä edustavat vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, sen mukaan kumpi näistä ehdoista täyttyy, esitä järjestölle vastalausettaan.

Muutos tulee voimaan 16 artiklan 2 kohdan kappaleen g määräysten perusteella seuraavien ehtojen mukaisesti:

i) muutos yleissopimuksen artiklaan, II pöytäkirjaan taikka I pöytäkirjaan tai yleissopimuksen liitteeseen, johon ei sovelleta tämän kappaleen f) iii) kohdassa selostettua menettelyä, tulee, tultuaan sopimuspuolten hyväksymäksi edellä olevien määräysten mukaisesti, voimaan niiden sopimuspuolten osalta, jotka ovat ilmoittaneet hyväksyvänsä sen, kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona se on tullut hyväksytyksi;

ii) sellainen muutos yleissopimuksen I pöytäkirjaan tai johonkin liitteeseen taikka liitteen lisäykseen, johon sovelletaan tämän kappaleen f) iii) kohdassa selostettua menettelyä, tulee, kun sen katsotaan tulleen sopimuspuolten hyväksymäksi edellä olevien määräysten mukaisesti, voimaan kaikkien osapuolten osalta kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun se on tullut hyväksytyksi, lukuun ottamatta niitä, jotka ovat ennen tuota päivää ilmoittaneet, etteivät ne hyväksy sitä, tai ovat ilmoittaneet tämän kappaleen f) ii) kohdan mukaisesti, että ne suostuvat muutokseen vain, mikäli nimenomaan niin ilmoittavat.

### 2.3. Suunniteltu IMO:n meriympäristön suojelukomitean säädös

MEPC:n on määrä hyväksyä 14.–17. lokakuuta 2025 pidettävässä toisessa ylimääräisessä istunnossaan MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI muutoksia, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

Koillis-Atlantin nimeäminen uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi (13 ja 14 sääntö sekä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI oleva lisäys VII);

alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseke (säännöt 20, 25, 27 ja 28); sekä

IMO:n nettonollakehys (uusi 5 luku).

## 3. MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEAN YLIMÄÄRÄISESSÄ ISTUNNOSSA UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

### 3.1. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön sekä lisäykseen VII

EU:n jäsenvaltiot ja Euroopan komissio sekä Yhdistynyt kuningaskunta, Islanti, Tanska (Grönlanti) ja Färsaaret toimittivat MEPC:n 83. istuntoon asiakirjan, jossa ehdotettiin Koillis-Atlantin nimeämistä MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI nojalla rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueeksi. Komissio on yhdessä rannikkovaltioiden kanssa osallistunut aktiivisesti Portugalin valtuuskunnan koordinoimaan valmistelutyöhön.

Erityisten herkkien merialueiden (PSSA) ja erityisalueiden nimeämistä käsittelevä tekninen ryhmä oli todennut, että ehdotettu päästöjen valvonta-alue täyttää MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI lisäyksessä III olevassa 3 jaksossa esitetyt nimeämisperusteet. Otettuaan huomioon teknisen ryhmän päätelmät MEPC:n 83. istunto hyväksyi Koillis-Atlantin nimeämisen rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueeksi, jotta päätös voidaan hyväksyä MEPC:n ylimääräisessä istunnossa lokakuussa 2025 (MEPC/ES.2). Muutokset on annettu tiedoksi 11. huhtikuuta 2025 päivätyssä IMO:n kiertokirjeessä nro 5005.

Unionin olisi puollettava tarkistetuissa muutosehdotuksissa esitettyä ehdotusta nimetä Koillis-Atlantti MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI nojalla rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueeksi, koska tämä auttaa ehkäisemään, vähentämään ja hallitsemaan alusten rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjä, jotta voidaan saavuttaa asiaan liittyviä terveys- ja ympäristöhyötyjä ja pitää merenkulkualan taloudelliset vaikutukset hallittavissa.

### 3.2. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön

MEPC:n 82. istunto oli perustanut kirjallista menettelyä käyttävän kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistusta käsittelevän ryhmän, jota koordinoivat Brasilia, Japani ja Euroopan komissio yhdessä.

Istuntojen välillä kokoontunut ilman pilaantumista ja energiatehokkuutta käsittelevä työryhmä, jäljempänä ’ISWG-APEE’, tarkasteli ensimmäisessä kokouksessaan muun muassa alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta analysointia varten sekä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta.

IMO:n tietokannan tietojen saatavuuden osalta ISWG-APEE käsitteli ensimmäisessä kokouksessaan kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia, jossa oli sovittu IMO:n tietokannan tietojen saatavuuden parantamisesta vaiheessa 1. Työryhmä laati tarkastelun perusteella muutosehdotukset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön.

MEPC:n 83. istunto kehotti APEE-työryhmää muun muassa viimeistelemään MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI koskevat muutosehdotukset ja niihin liittyvät IMO:n tietokannan saatavuutta koskevat ohjeet.

Todettuaan, että työryhmä oli tarkastellut edelleen ISWG-APEE:n ensimmäisessä kokouksessaan laatimia muutosehdotuksia MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön ja siihen liittyviin IMO:n tietokannan saatavuutta koskeviin ohjeisiin, MEPC:n 83. istunto hyväksyi muutosehdotukset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön, joka koskee IMO:n tietokannan saatavuutta, jotta ne voitaisiin hyväksyä MEPC:n toisessa ylimääräisessä istunnossa lokakuussa 2025. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 11. huhtikuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5005.

Unioni toimitti asiaa koskevan ehdotuksen (ISWG-GHG 13/7) ja pyysi tietokannan muuttamista tietojen yksityiskohtaisuuden, lisätietojen ja saatavuuden osalta. Muutosehdotukset ovat yhdenmukaisia asiakirjan ISWG-GHG 13/7 kanssa saatavuuden parantamisen osalta.

Unionin kantana ISWG-APEE:n ensimmäisessä kokouksessa ja MEPC:n 83. istunnossa oli puoltaa 27 sääntöön ehdotettuja muutoksia.

Unionin olisi puollettava näitä muutoksia, koska ne parantavat edelleen IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta, jotta voidaan varmistaa CII-kehyksen tehokas täytäntöönpano ja helpottaa sen tarkistusta.

ISWG-APEE laati ensimmäisessä kokouksessaan MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 20, 25 ja 28 säännön muutosehdotukset lyhyen aikavälin toimenpiteen uudelleentarkastelua koskevien lausekkeiden osalta käyttäen perustana asiakirjan MEPC 83/6/11 liitettä, jonka kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä on laatinut IMO:n strategiaa koskevan viittauksen päivittämisestä ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuksesta.

MEPC:n 83. istunto hyväksyi MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 20, 25 ja 28 säännön muutosehdotukset, jotka on tarkoitus hyväksyä meriympäristön suojelukomitean ylimääräisessä istunnossa lokakuussa 2025 (MEPC/ES.2). IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 11. huhtikuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5005.

Unionin kantana ISWG-APEE:n ensimmäisessä kokouksessa ja MEPC:n 83. istunnossa oli puoltaa asiakirjassa MEPC 83/6/11 esitettyjä muutosehdotuksia.

Unionin olisi puollettava näitä muutoksia, koska ne ovat seurausta IMO:n vuoden 2023 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan strategian hyväksymisestä ja IMO:n lyhyen aikavälin toimenpiteiden tarkistuksen valmistumisesta, ja ne mahdollistavat näiden sääntöjen uudelleentarkastelun.

### 3.3. Uuden 5 luvun lisääminen MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI

Komitea hyväksyi MEPC:n 76. istunnossa vuonna 2021 keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteitä koskevan työsuunnitelman. Myöhemmissä MEPC:n ja ISWG-GHG:n istunnoissa käydyissä keskusteluissa valtuutettujen eriävät näkemykset lähenivät vähitellen avoinna olevien näkökohtien, kuten kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen nollatasoon johtavan aikataulun, polttoaineen tuotannosta ja jakelusta aiheutuvien tuotantoketjun alkupään päästöjen mahdollisen sisällyttämisen, toimenpiteiden (taloudellisen tai teknisen) luonteen sekä yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien toimenpiteiden määrän ja mahdollisen yhdistelmän, osalta.

MEPC päätti 80. istunnossaan aloittaa keskipitkän aikavälin toimenpiteiden laatimista koskevan työsuunnitelman vaiheen III, joka on tarkoitus hyväksyä MEPC:n 83. istunnossa (keväällä 2025). Hyväksymisestä ylimääräisessä MEPC:n istunnossa (kuusi kuukautta MEPC:n 83. istunnon jälkeen – syksyllä 2025) on sovittu, jotta päätös voi tulla voimaan 16 kuukautta hyväksymisen jälkeen (2027).

Ennen MEPC:n 81. istuntoa pidetyssä ISWG-GHG:n 16. istunnossa keskusteltiin tavoista laatia ehdotettujen keskipitkän aikavälin toimenpiteiden valikoima IMO:n vuoden 2023 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan strategian tavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotettujen keskipitkän aikavälin toimenpiteiden valikoiman laatimista jatkettiin ISWG-GHG:n 17. istunnossa ja erityisesti päätettiin käyttää MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI esitettyjä nettonollakehystä koskevia mahdollisia muutosehdotuksia pohjana jatkotarkastelulle. Edistyminen pantiin merkille MEPC:n 82. istunnossa.

ISWG-GHG:n 18. istunnon aikana käytiin lisäkeskusteluja siitä, miten voitaisiin laatia ehdotettujen keskipitkän aikavälin toimenpiteiden valikoima IMO:n vuoden 2023 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan strategian tavoitteiden saavuttamiseksi parantamalla edelleen IMO:n nettonollakehystä koskevia muutosehdotuksia MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI. Vaikka yksimielisyyteen haluttiin päästä, useat kysymykset jäivät avoimeksi, ja taloudellisista seikoista vallitsi edelleen suuri erimielisyys. Suurin osa valtuuskunnista, myös unioni, kannatti maksumekanismia, kun taas toiset valtuuskunnat kannattivat joustavaa taloudellista mekanismia, joka perustuu polttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin tasoon. IMO:n osapuolet esittivät ISWG-GHG:n 18. istunnon aikana ja välittömästi sen jälkeen kaksi erillistä ehdotusta eriävien mielipiteiden kirjaamiseksi.

ISWG-GHG:n 19. istunto jatkoi IMO:n nettonollakehyksen laatimista, joka jatkui MEPC:n 83. istunnossa alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä käsittelevässä työryhmässä. Laajan keskustelun jälkeen työryhmä viimeisteli ja hyväksyi IMO:n nettonollakehystä koskevat muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI.

ISWG-GHG:n 19. istunnon ja alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä käsittelevän työryhmän raporttien käsittelyn aikana yksi IMO:n osapuoli pyysi nimenhuutoäänestystä MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtävien IMO:n nettonollakehystä koskevien muutosehdotusten hyväksymisestä. Nimenhuutoäänestyksessä annettiin 63 ääntä puolesta, 16 ääntä vastaan ja noin 25 tyhjää ääntä.

Näin ollen MEPC:n 83. istunto hyväksyi IMO:n nettonollakehystä koskevat MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI muutosehdotukset, jotka on tarkoitus hyväksyä meriympäristön

suojelukomitean ylimääräisessä istunnossa lokakuussa 2025 (MEPC/ES.2). Muutokset on annettu tiedoksi 11. huhtikuuta 2025 päivätyssä IMO:n kiertokirjeessä nro 5005.

Unioni puolsi ja esitti useita asiakirjoja, joissa ehdotettiin kasvihuonekaasujen hinnoittelua koskevan standardin (GFS) ja kasvihuonekaasujen hinnoittelumaksun laatimista. Unionilla on ollut merkittävä rooli nettonollakehyksen laatimista koskevien MEPC:n ja ISWG-GHG:n kokousten aikana käydyissä neuvotteluissa. IMO:n nettonollakehykseen sisältyy uusi maailmanlaajuinen polttoainestandardi aluksille ja maailmanlaajuinen päästöjen hinnoittelumekanismi.

Unionin olisi puollettava uutta 5 lukua, koska se sisältää määräyksiä, joiden tarkoituksena on vähentää kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä ja joiden tavoitteena on saavuttaa kasvihuonekaasujen nettonollapäästöt vuoteen 2050 mennessä. Se muodostaa myös vahvan perustan merenkulun tarvittavalle energiasiirtymälle. Sen tavoitteena on saavuttaa alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevassa IMO:n vuoden 2023 strategiassa asetetut tavoitteet, vauhdittaa päästöttömien tai lähes päästöttömien polttoaineiden, teknologioiden tai energialähteiden käyttöönottoa sekä tukea oikeudenmukaista ja tasapuolista siirtymää.

## 4. ASIAAN LIITTYVÄ EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ JA EU:N TOIMIVALTA

### 4.1. Asiaan liittyvä EU:n lainsäädäntö

#### *4.1.1. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön sekä lisäykseen VII*

Direktiivillä (EU) 2016/802[2] pyritään vähentämään tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkidioksidipäästöjä. Sillä pyritään ehkäisemään ja hallitsemaan ilman saastumista, joka aiheutuu erittäin rikkipitoisten nestemäisten polttoaineiden palamisesta syntyvistä haitallisista päästöistä, jotka vahingoittavat ihmisten terveyttä ja ympäristöä ja lisäävät happamoittavia laskeumia. Asetuksen 6 ja 13 artiklassa sekä liitteessä I viitataan MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI vahvistettuihin sääntöihin, jotka koskevat alusten polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta ja alusten rikin oksidipäästöjä EU:n vesillä.

Meristrategiadirektiivissä[3] edellytetään, että jäsenvaltiot toteuttavat tarvittavat toimenpiteet meriympäristön hyvän tilan saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi vuoteen 2020 mennessä. Ympäristön hyvällä tilalla tarkoitetaan ”ympäristön tilaa merivesissä, kun nämä ovat ekologisesti monimuotoisia ja dynaamisia valtameriä ja meriä, jotka ovat luontaisissa olosuhteissaan puhtaita, terveitä ja tuottavia, ja kun meriympäristön käyttö on kestävää ja turvaa nykyisten ja tulevien sukupolvien käyttö- ja toimintamahdollisuudet” (meristrategiadirektiivin 3 artiklan 5 kohta). Ympäristön hyvän tilan määrittäminen edellyttää muun muassa, että ihmisen aiheuttama rehevöityminen ja erityisesti sen haitalliset vaikutukset, kuten biologisen monimuotoisuuden häviäminen, ekosysteemien tilan huononeminen, haitalliset leväkukinnot ja merenpohjan hapenpuute, on minimoitu. Merenkulusta aiheutuvan typpikuormituksen väheneminen sen myötä, että sovelletaan Koillis-Atlantin nimeämisestä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi johtuvia kolmannen tason vaatimuksia, tukee näitä merialueita ympäröiviä EU:n jäsenvaltioita meristrategiadirektiivin mukaisen ympäristön hyvän tilan saavuttamisessa.

[2] EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58.
[3] EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19.

Ilmanlaatudirektiivissä[4] (tarkistettu vuonna 2024) vahvistetaan muun muassa typpidioksidin raja-arvot ilmansaasteista ihmisen terveydelle ja/tai ympäristölle aiheutuvien haitallisten vaikutusten välttämiseksi, ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi. Ilmanlaatudirektiivissä todetaan, että direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi on erityisen tärkeää torjua epäpuhtauspäästöjä niiden lähteellä erityisesti toimenpitein, joilla rajoitettaisiin erilaisten kiinteiden ja liikkuvien lähteiden moottoreiden pakokaasupäästöjä moottoreita tai polttoaineita koskevien laatunormien turvin. Unioni on antanut useita säädöksiä, joilla päästöjä säännellään moottoreita koskevilla standardeilla eri maantieliikennemuotojen osalta (autoja, kuorma-autoja ja pakettiautoja säännellään Euro-normeilla[5]) ja liikkuvien työkoneiden osalta (sisävesialuksia ja vetureita säännellään liikkuvia työkoneita koskevalla direktiivillä[6]).

Näin ollen MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön ja lisäykseen VII tehtävät muutokset, jotka koskevat päästöjen valvonta-alueen hyväksymistä, voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin (EU) 2016/802 sisältöön. Tämä johtuu siitä, että päästöjen valvonta-alueen perustaminen EU:n jäsenvaltioiden alueelle vaikuttaisi mainitun direktiivin soveltamiseen, koska sen 6 artiklassa, 13 artiklassa ja liitteessä I viitataan MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI vahvistettuihin sääntöihin, jotka koskevat alusten polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta ja alusten rikin oksidien päästöjä EU:n vesillä.

*4.1.2. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön*

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetussa asetuksessa (EU) 2015/757[7] (EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus) vahvistetaan oikeudellinen kehys EU:n kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmälle. Asetuksen tavoitteena on tuottaa luotettavia ja todennettavissa olevia tietoja kasvihuonekaasupäästöistä, tarjota energiatehokkuusindikaattoreita, antaa tietoa poliittisille päättäjille sekä edistää energiatehokkaiden teknologioiden ja toimintatapojen käyttöönottoa markkinoilla. Tämä tapahtuu puuttumalla markkinaesteisiin, kuten tiedonpuutteeseen. Asetus tuli voimaan 1. heinäkuuta 2015. Parantamalla alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuutta suurelle yleisölle ja ottamalla käyttöön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseke pyritään vähentämään kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteettiä tavalla, joka vastaa alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevassa IMO:n strategiassa asetettua tavoitetasoa. IMO:n tietokannan puitteissa raportoitujen tietojen johdonmukaisuuden/laadun parantaminen ja tietojen saatavuuden laajentaminen suurelle yleisölle vaikuttavat alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen keräämiseen ja raportointiin, minkä vuoksi ne voivat vaikuttaa meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaiseen tarkkailuun, todentamiseen ja raportointiin.

---

4 EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1.

5 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta [EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1] ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta [EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1].

6 EUVL L 59, 27.2.1998, s. 1.

7 EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55.

EU:n ilmastolaissa[8] asetetaan sitovat unionin ilmastotavoitteet vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä eli poistumien vähentämisen jälkeen jääviä päästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja 90 prosenttia vuoteen 2040 mennessä (komission ehdotus). Asetukseen sisältyy myös tavoite ilmastoneutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä ja ei-sitova tavoite negatiivisista nettopäästöistä sen jälkeen.

EU:n lainsäätäjät hyväksyivät 55-valmiuspakettiin sisältyvien, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävien komission ehdotusten perusteella seuraavat säädökset, jotka koskevat erityisesti merenkulkualan kasvihuonekaasupäästöjä:

- EU:n päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin 2003/87/EY[9] tarkistaminen direktiivillä (EU) 2023/959[10] EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamiseksi koskemaan meriliikennealaa 1. tammikuuta 2024 alkaen (sekä tarvittavat muutokset EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen[11] tarkkailu- ja raportointisääntöjen tarkistamiseksi, myös tarkistamalla asiaankuuluvia täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä).
- Asetus (EU) 2023/1805[12] (FuelEU Maritime -asetus), jossa keskitytään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöön merenkulkualalla ja säädetään, että EU:n satamissa käyvien alusten on otettava ne käyttöön 1. tammikuuta 2025 alkaen.

EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisesta meriliikenteeseen ja FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien uusien velvoitteiden noudattaminen perustuu EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksella perustettuun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään.

Nämä EU:n säädökset puolestaan linkittyvät vahvasti IMO:n kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin toimenpiteisiin, kuten IMO:n tiedonkeruujärjestelmään, olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksiin (EEXI) ja hiili-intensiteetti-indikaattoriin (CII), joilla pyritään keräämään ja julkaisemaan aluskohtaisia tietoja alusten polttoaineenkulutuksesta sekä teknisestä ja operatiivisesta energiatehokkuudesta.

Mikä tahansa kasvihuonekaasuihin liittyvä IMO:n toimenpide, joka edellyttää merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailua, todentamista ja raportointia, voi vaikuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen sekä EU:n päästökauppadirektiiviin ja FuelEU Maritime -asetukseen.

Sen vuoksi MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtävät muutokset, jotka koskevat alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan

---

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

[9] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti), EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.

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

[11] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/957, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään ja muiden kasvihuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt, EUVL L 130, 16.5.2023, s. 105.

[12] EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48.

saatavuutta ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta, voivat vaikuttaa ratkaisevasti asetuksen (EU) 2015/757, asetuksen (EU) 2023/1805 ja direktiivin (EU) 2023/959 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

*4.1.3. Uuden 5 luvun lisääminen MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI*

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetulla asetuksella (EU) 2015/757[13] (tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus) vahvistetaan oikeudellinen kehys EU:n järjestelmälle merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen ja energiatehokkuuden tarkkailua, raportointia ja todentamista varten. Asetuksen tavoitteena on tuottaa luotettavia ja todennettavissa olevia tietoja kasvihuonekaasupäästöistä, antaa tietoa poliittisille päättäjille sekä edistää energiatehokkaiden teknologioiden ja toimintatapojen käyttöönottoa markkinoilla. Tämä tapahtuu puuttumalla markkinaesteisiin, kuten tiedonpuutteeseen.

EU:n ilmastolaissa[14] asetetaan sitovat unionin ilmastotavoitteet vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä eli poistumien vähentämisen jälkeen jääviä päästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja 90 prosenttia vuoteen 2040 mennessä (komission ehdotus). Asetukseen sisältyy myös tavoite ilmastoneutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä ja ei-sitova tavoite negatiivisista nettopäästöistä sen jälkeen.

EU:n lainsäätäjät hyväksyivät 55-valmiuspakettiin sisältyvien, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävien komission ehdotusten perusteella seuraavat säädökset, jotka koskevat erityisesti merenkulkualan kasvihuonekaasupäästöjä:

- EU:n päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin 2003/87/EY[15] tarkistaminen direktiivillä (EU) 2023/959[16] EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamiseksi koskemaan meriliikennealaa 1. tammikuuta 2024 alkaen (sekä tarvittavat muutokset EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen[17] tarkkailu- ja raportointisääntöjen tarkistamiseksi, myös tarkistamalla asiaankuuluvia täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä).
- asetus (EU) 2023/1805[18] (FuelEU Maritime -asetus), jossa keskitytään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöön merenkulkualalla ja säädetään, että EU:n satamissa käyvien alusten on otettava ne käyttöön 1. tammikuuta 2025 alkaen.

---

13 EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55.

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

15 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti), EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.

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

17 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/957, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään ja muiden kasvihuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt, EUVL L 130, 16.5.2023, s. 105.

18 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1805, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta, EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48.

EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisesta meriliikenteeseen ja FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien uusien velvoitteiden noudattaminen perustuu EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksella perustettuun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään.

Sekä EU:n päästökauppadirektiivi että FuelEU Maritime -asetus sisältävät tarkistuslausekkeen sen varalta, että IMO hyväksyy maailmanlaajuisen polttoainestandardin tai markkinapohjaisen välineen. Tarkemmin sanoen kyse on seuraavista:

- FuelEU Maritime -asetuksen 30 artiklan 5 kohdassa säädetään, että jos IMO hyväksyy maailmanlaajuisen kasvihuonekaasupäästöstandardin tai maailmanlaajuiset kasvihuonekaasuintensiteettirajat aluksilla käytettävälle energialle, komissio toimittaa kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Komissio tarkastelee tässä kertomuksessa kyseisen maailmanlaajuisen toimenpiteen tavoitteellisuutta Pariisin sopimuksen tavoitteiden valossa sekä sen yleistä ympäristötavoitteiden tinkimättömyyttä. Lisäksi se tarkastelee tämän asetuksen ja kyseisen maailmanlaajuisen toimenpiteen mahdolliseen nivoutumiseen tai yhdenmukaistamiseen liittyviä kysymyksiä, mukaan lukien tarve välttää meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen päällekkäinen sääntely unionissa ja kansainvälisesti. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi unionin koko talouden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien sitoumusten sekä unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden ja tehokkuuden säilyttämistä koskevan tavoitteen mukaisesti.
- EU:n päästökauppadirektiivin 3 g g artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos IMO hyväksyy maailmanlaajuisen markkinaehtoisen toimenpiteen, jonka tavoitteena on meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen, komissio tarkastelee direktiiviä uudelleen ottaen huomioon kyseisen hyväksytyn toimenpiteen. Komissio antaa tätä varten Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 18 kuukauden kuluessa tällaisen maailmanlaajuisen markkinaehtoisen toimenpiteen hyväksymisestä ja ennen kuin se otetaan käyttöön. Komissio tarkastelee kertomuksessa maailmanlaajuista markkinaperusteista toimenpidettä seuraavien seikkojen osalta: a) sen kunnianhimon taso Pariisin sopimuksen tavoitteiden valossa; b) sen yleinen tinkimättömyys ympäristön kannalta, myös verrattuna päästökauppadirektiivin meriliikennettä koskeviin säännöksiin; ja c) mahdolliset ongelmat, jotka liittyvät EU:n päästökauppajärjestelmän ja tämän toimenpiteen väliseen yhdenmukaisuuteen. Komissio voi tarvittaessa liittää kertomukseen lainsäädäntöehdotuksen päästökauppadirektiivin muuttamisesta tavalla, joka on johdonmukainen asetuksessa (EU) 2021/1119 vahvistettujen unionin vuoteen 2030 ulottuvan ilmastotavoitteen ja ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa sekä unionin ilmastotoimien ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden ja tehokkuuden säilyttämistä koskevan tavoitteen kanssa, jotta voidaan varmistaa johdonmukaisuus maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanon ja EU:n päästökauppajärjestelmän välillä sekä samalla välttää merkittävä kaksinkertainen rasite.

Mikä tahansa kasvihuonekaasuihin liittyvä IMO:n toimenpide, joka edellyttää merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailua, todentamista ja raportointia, voi vaikuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen sekä EU:n päästökauppadirektiiviin ja FuelEU Maritime -asetukseen.

Sen vuoksi MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI oleva uusi 5 luku, joka koskee IMO:n nettonollakehystä, voi vaikuttaa ratkaisevasti asetuksen (EU) 2015/757, asetuksen (EU) 2023/1805 ja direktiivin (EU) 2023/959 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

### 4.2. EU:n toimivalta

Suunniteltujen säädösten kohde koskee alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen virkkeen nojalla, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden soveltamisalaa.

## 5. OIKEUSPERUSTA

### 5.1. Menettelyllinen oikeusperusta

#### *5.1.1. Periaatteet*

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’SEUT-sopimus’, 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä *”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”*.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen tai kyseisen sopimuksen sopimuspuoli.[19]

Ilmaisu *’säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia’* kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se koskee erityisesti tilannetta, jossa elimen perustamisesta tehdyssä kansainvälisessä sopimuksessa määrätään, että sen päätökset sitovat sopimuspuolia. Näin on esimerkiksi silloin, kun kansainvälisessä sopimuksessa annetaan elimelle toimivalta muuttaa tiettyjä sopimuksen tai sen liitteiden osia.

#### *5.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa*

IMO:n meriympäristön suojelukomitea on Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella perustettu elin.

Suunnitellut säädökset, jotka IMO:n komitean on määrä hyväksyä, ovat muutoksia MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI. Nämä muutokset ovat kansainvälisen oikeuden nojalla sitovia MARPOL-yleissopimuksen 1 artiklan mukaisesti.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Tämän vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

### 5.2. Aineellinen oikeusperusta

#### *5.2.1. Periaatteet*

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä sellaiseksi pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon

[19] Asia C-399/12, Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta, eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

*5.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa*

IMO on IMO:n yleissopimuksella perustettu Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren ja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä.

IMO:n yleissopimuksen mukaan järjestön tarkoituksena on tarjota foorumi valtioiden väliselle yhteistyölle kaikkien kansainvälisen kauppamerenkulun teknillisiä kysymyksiä koskevien hallitusten omaksumien säännösten ja menettelytapojen alalla sekä edistää ja helpottaa tiukimpien mahdollisten standardien yleistä hyväksymistä meriturvallisuuden, navigoinnin tehokkuuden sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alalla.

IMO:n MEPC-komitea hyväksyy muutoksia MARPOL-yleissopimuksen, joka on tärkein kansainvälinen alusten toiminnasta tai onnettomuuksista johtuvan meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva yleissopimus, liitteeseen VI.

Näissä muutoksissa keskitytään ehkäisemään, vähentämään ja hallitsemaan kansainvälisen merenkulun päästöjä ja samalla edistämään maailmanlaajuisia yhteyksiä meriliikenteen avulla.

Edellä mainituilla MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtävillä muutoksilla on useita meriliikennettä ja -ympäristöä koskevia tavoitteita, joita ei voida erottaa toisistaan ja joista mikään ei ole toiseen nähden toisarvoinen ja välillinen. Sen vuoksi päätöksen aineelliseen oikeusperustaan on sisällytettävä asianmukaiset aineelliset oikeusperustat eli sekä SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta että 192 artiklan 1 kohta.

### 5.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana olisi oltava SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta ja 192 artiklan 1 kohta yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

2025/0242 (NLE)

Ehdotus

# NEUVOSTON PÄÄTÖS

## kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriympäristön suojelukomitean toisessa ylimääräisessä istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL) tehtävien muutosten hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan ja 192 artiklan 1 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kansainvälistä merenkulkujärjestöä, jäljempänä ’IMO’, koskeva yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä maaliskuuta 1958.

(2) IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren ja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Kaikki unionin jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. Unioni ei ole IMO:n jäsen.

(3) IMO:sta tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a alakohdan mukaan meriympäristön suojelukomitea, jäljempänä ’MEPC’, hoitaa tehtäviä, jotka annetaan tai voidaan antaa IMO:lle kansainvälisillä yleissopimuksilla tai niiden nojalla, aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi ja torjumiseksi, erityisesti kun on kyse sääntöjen tai muiden määräysten hyväksymisestä tai muuttamisesta. MEPC hyväksyy toisessa ylimääräisessä istunnossaan MARPOL-yleissopimukseen muutoksia 16 artiklan 2 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisesti.

(4) IMO:n meriympäristön suojelukomitean on määrä hyväksyä 14–17 päivänä lokakuuta 2025 pidettävässä toisessa ylimääräisessä istunnossaan aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä ’MARPOL’, liitteeseen VI muutoksia, jotka koskevat Koillis-Atlantin nimeämistä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi (13 ja 14 sääntö ja lisäys VII), alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuutta ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta (20, 25, 27 ja 28 sääntö) sekä IMO:n nettonollakehystä (uusi 5 luku).

(5) MEPC:n suunnitelluilla säädöksillä on oikeusvaikutuksia.

(6) Siksi on aiheellista vahvistaa meriympäristön suojelukomitean ylimääräisessä istunnossa unionin puolesta otettava kanta, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, erityisesti tiettyjen nestemäisten

polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annettuun direktiiviin (EU) 2016/802[1], meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annettuun asetukseen (EU) 2015/757[2], kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta annettuun direktiiviin (EU) 2023/959 ja markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annettuun päätökseen (EU) 2015/1814[3] sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen (EU) 2023/1805[4].

(7) Sen vuoksi unionin olisi puollettava MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön sekä lisäykseen VII tehtäviä muutoksia, koska ne auttavat ehkäisemään, vähentämään ja hallitsemaan alusten rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjä, jolloin voidaan saavuttaa asiaan liittyviä terveys- ja ympäristöhyötyjä ja pitää merenkulkualan taloudelliset vaikutukset hallittavissa. Unionin olisi puollettava myös MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön tehtäviä muutoksia, koska ne parantavat edelleen alusten polttoaineenkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta, jolloin voidaan varmistaa CII-kehyksen tehokas täytäntöönpano ja helpottaa sen tarkistamista. Unionin olisi puollettava MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtäviä muutoksia, koska ne ovat seurausta kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan IMO:n vuoden 2023 strategian hyväksymisestä ja IMO:n lyhyen aikavälin toimenpiteiden tarkistuksen valmistumisesta, ja ne mahdollistavat näiden sääntöjen uudelleentarkastelun. Unionin olisi puollettava uuden 5 luvun sisällyttämistä MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI, koska se sisältää säännöksiä, joiden tarkoituksena on vähentää kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä ja joiden tavoitteena on saavuttaa kasvihuonekaasujen nettonollapäästöt vuoteen 2050 mennessä. Se muodostaa myös vahvan perustan merenkulun tarvittavalle energiasiirtymälle. Sen tavoitteena on saavuttaa alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevassa IMO:n vuoden 2023 strategiassa asetetut ilmastotavoitteet, vauhdittaa päästöttömien tai lähes päästöttömien polttoaineiden, teknologioiden tai energialähteiden käyttöönottoa sekä tukea oikeudenmukaista ja tasapuolista siirtymää.

(8) Unionin kannan esittävät yhdessä ne jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n jäseniä, ja komissio, toimien yhdessä Euroopan unionin etujen mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä ’IMO’, meriympäristön suojelukomitean toisessa ylimääräisessä istunnossa unionin puolesta otettava kanta on puoltaa seuraavien hyväksymistä:

(a) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön sekä lisäykseen VII tehtävät muutokset, jotka koskevat Koillis-Atlantin nimeämistä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi,

[1] EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58.
[2] EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55.
[3] EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134.
[4] EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48.

(b) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI oleviin 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtävät muutokset, jotka koskevat alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuutta ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta, ja

(c) MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI lisättävä uusi 5 luku, joka koskee IMO:n nettonollakehystä.

*2 artikla*

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät komissio sekä ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n meriympäristön suojelukomitean jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

*3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu komissiolle ja kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta*
*Puheenjohtaja*