EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Ehdotus

# EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

## uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

# PERUSTELUT

## 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

### • Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Merikuljetusten osuus EU:n ulkomaankaupan määrästä on noin 75 prosenttia ja EU:n sisäisen kaupan määrästä 31 prosenttia, joten meriliikenne on olennainen osa Euroopan liikennejärjestelmää, ja sillä on ratkaiseva merkitys Euroopan taloudelle. EU:n satamissa aluksille nousee tai niiltä poistuu vuosittain noin 400 miljoonaa matkustajaa, joista noin 14 miljoonaa risteilyaluksilla. Meriliikenteellä on tärkeä rooli pyrittäessä turvaamaan saarten ja syrjäisten merialueiden yhteydet sisämarkkinoiden muihin osiin[1]. Tehokkaat meriliikenneyhteydet ovat olennaisen tärkeitä EU:n kansalaisten liikkuvuuden, EU:n alueiden kehittämisen ja koko EU:n talouden kannalta.

Meriliikenneala toimii avoimilla markkinoilla ja kilpailu on kansainvälistä. Meriliikennepalveluja EU:n sisällä voivat tarjota kaikki EU:n laivanvarustajat, ja EU:n jäsenvaltioiden välisiä meriliikennepalveluja sekä EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden (EU:n ulkopuolisten maiden) välisiä meriliikennepalveluja voivat tarjota mitä tahansa kansallisuutta edustavat toimijat. Laivaliikenteen harjoittajien ja varustamojen tasapuoliset toimintaedellytykset ovat ratkaisevan tärkeitä hyvin toimivien EU:n meriliikennemarkkinoiden kannalta.

Komissio hyväksyi syyskuussa 2020 ehdotuksen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä[2] ja EU:n saattamiseksi vastuulliselle tielle kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä. Ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi liikenteen päästöjä on vähennettävä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Kaikkien liikennemuotojen, myös meriliikenteen, on osallistuttava vähentämispyrkimyksiin.

Kansainvälisen meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen merkittävä vähentäminen edellyttää sekä energian käytön vähentämistä (energiatehokkuuden parantamista) että puhtaampien energiamuotojen (uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden) käyttöä. Vuoden 2030 ilmastotavoitesuunnitelmaa koskevassa tiedonannossa[3] todetaan seuraavaa: *”Niin lento- kuin meriliikennesektoreillakin on laajennettava toimia ilma-alusten ja laivojen ja niiden toiminnan tehokkuuden parantamiseksi sekä kestävästi tuotettujen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimia arvioidaan tarkemmin ReFuelEU Aviation ja FuelEU Maritime -aloitteissa, joiden tarkoituksena on lisätä kestävästi tuotettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa ja käyttöä näillä sektoreilla. Tarvittava teknologia on kehitettävä ja otettava käyttöön jo vuoteen 2030 mennessä, jotta voidaan valmistautua muutoksen voimakkaaseen kiihtymiseen vuoden 2030 jälkeen.”*

Vuoteen 2030 ulottuvan ilmastotavoitesuunnitelman puitteissa arvioiduista toimintapoliittisista skenaarioista riippuen ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tukemiseksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden osuuden olisi oltava 6–9 prosenttia kansainvälisen meriliikenteen polttoaineyhdistelmästä vuonna 2030 ja 86–88 prosenttia

---

1 EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en.

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

vuoteen 2050 mennessä, jotta voidaan edistää EU:n koko talouden laajuisia kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteita.[4]

Tavoitesuunnitelmassa todetaan, että uusiutuvien energialähteiden osuutta liikennealalla on lisättävä kehittämällä sähköistämistä, kehittyneitä biopolttoaineita ja muita uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita osana kokonaisvaltaista ja yhdennettyä lähestymistapaa ja että vetypohjaiset synteettiset polttoaineet ovat ratkaisevan tärkeitä hiilestä irtautumisen kannalta erityisesti ilmailu- ja merenkulkualalla.

Painetta puhtaampien polttoaineiden käyttöön merenkulkualalla esiintyy myös kansainvälisellä tasolla. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) hyväksyi vuonna 2018 alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan alustavan strategiansa. IMO sisällytti luetteloonsa mahdollisista lyhyen aikavälin toimenpiteistä myös vaihtoehtoisten vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden käyttöönoton edistämisen ja maasähkön tarjonnan.

Tällä hetkellä merenkulkualan polttoainevalikoima on täysin riippuvainen fossiilisista polttoaineista. Tämä selittyy sillä, että toimijoilla ei ole riittävästi kannustimia vähentää päästöjä ja että alalla ei ole kypsiä, kohtuuhintaisia ja maailmanlaajuisesti käyttökelpoisia teknologisia vaihtoehtoja fossiilisille polttoaineille. Näitä ongelmia aiheuttavat ja kärjistävät osaltaan useat markkinoiden toimintapuutteet. Näitä ovat muun muassa

– polttoaineiden tarjonnan, jakelun ja kysynnän keskinäiset riippuvuussuhteet,

– tulevia sääntelyvaatimuksia koskevan tiedon puute ja

– omaisuuserien (alusten ja tankkausinfrastruktuurin) pitkä elinkaari.

FuelEU Maritime -aloitteessa ehdotetaan EU:n yhteistä sääntelykehystä, jolla lisätään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden osuutta kansainvälisen meriliikenteen polttoaineyhdistelmässä luomatta esteitä sisämarkkinoille.

Sisämarkkinoiden mahdollisia esteitä, toimijoiden välisen kilpailun vääristymistä ja kauppareittien uudelleensuuntautumista koskevat näkökohdat ovat erityisen merkityksellisiä polttoainevaatimusten kannalta, koska polttoainekustannukset muodostavat merkittävän osan laivanvarustamojen kustannuksista. Polttoainekustannusten osuus alusten toimintakustannuksista voi vaihdella 35 prosentista rahtimaksusta pienten säiliöalusten osalta noin 53 prosenttiin kontti- ja irtolastialusten tapauksessa. Näin ollen meripolttoaineiden hintavaihtelut voivat vaikuttaa merkittävästi laivaliikenteen harjoittajien taloudelliseen suoriutumiseen.

Samalla fossiilisista lähteistä peräisin olevien tavanomaisten meriliikennepolttoaineiden ja uusiutuvien vähähiilisten polttoaineiden hintaero on edelleen suuri. Jotta voidaan säilyttää kilpailukyky ja samalla ohjata alaa kohti polttoainesiirtymää, johon sen on vääjäämättä ryhdyttävä, tarvitaan selkeitä ja yhdenmukaisia velvoitteita uusiutuvien vähähiilisten polttoaineiden käyttöön aluksilla.

Sääntelykehyksen ennustettavuuden paranemisen odotetaan vauhdittavan teknologian kehittämistä ja polttoainetuotantoa ja auttavan alaa purkamaan nykyisen ”muna vai kana”-tilanteen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden kysynnän ja tarjonnan välillä. Alusten energiankäyttöä koskevat selkeät ja yhdenmukaiset velvoitteet ovat tarpeen, jotta voidaan vähentää hiilivuodon riskiä, jolle meriliikenne on erityisen altis kansainvälisen luonteensa ja

[4] Skenaariossa, jossa tarkastellaan hiilen hinnoittelun ja sääntelytoimenpiteiden yhdistelmää (ns. MIX-vaihtoehto), arviona on 7,5 prosentin osuus vuoteen 2030 mennessä ja 86 prosentin osuus vuoteen 2050 mennessä.

EU:n ulkopuolisten tankkausmahdollisuuksien vuoksi. Meriliikenteen maiden rajat ylittävän ja maailmanlaajuisen ulottuvuuden vuoksi on järkevämpää antaa yhteinen merenkulun asetus sen sijaan, että tukeuduttaisiin oikeudelliseen kehykseen, joka EU:n jäsenvaltioiden olisi vielä omilla säädöksillään muokattava kansalliseksi lainsäädännöksi. Viimeksi mainittu vaihtoehto saattaisi johtaa hajanaisiin ja keskenään eriäviin kansallisiin vaatimuksiin ja tavoitteisiin.

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

FuelEU Maritime on osa toimenpidekokonaisuutta, jonka tarkoituksena on puuttua meriliikenteen päästöihin samalla kun säilytetään tasapuoliset toimintaedellytykset. Se on täysin johdonmukainen suhteessa muihin 55-valmiuspaketin osana esitettyihin toimenpiteisiin ja jatkoa olemassa oleville tämän politiikan alan välineille, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukselle (EU) 2015/757[5], jolla perustetaan EU:n järjestelmä EU:n satamia käyttävien suurten alusten hiilidioksidipäästöjen ja muiden asiaankuuluvien tietojen seuraamiseksi, raportoimiseksi ja todentamiseksi.

Toimenpidekokonaisuutta pidetään tarpeellisena, jotta voidaan puuttua erilaisiin ja erillisiin markkinoiden toimintapuutteisiin, jotka vaikeuttavat päästöjä vähentävien toimien käyttöönottoa merenkulkualalla. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden kysynnän lisäämiseen tähtäävän FuelEU Maritime -aloitteen lisäksi komissio ehdottaa EU:n päästökauppajärjestelmän[6] laajentamista koskemaan merenkulkualaa sekä energiaverodirektiivin[7] tarkistamista. Näillä kahdella aloitteella on määrä varmistaa, että alan päästövähennykset aikaansaadaan kustannustehokkaasti ja että merikuljetusten hinnat heijastelevat niiden vaikutusta ympäristöön, terveyteen ja energiavarmuuteen.

Lisäksi toimenpidekokonaisuudessa tarkistetaan useita muita direktiivejä, muun muassa seuraavia:

– vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva direktiivi (AFID)[8] sekä

– uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi (RED II)[9].

Lainsäädäntömuutosten lisäksi komissio aikoo vastata tarpeeseen lisätä alan tutkimusta ja innovointia. Tähän pyritään erityisesti Horisontti Eurooppa -ohjelman puitteissa perustetun Waterborne-teknologiayhteisön ehdottaman ja yhteisesti suunnitellun Zero Emissions Waterborne Transport -kumppanuuden[10] kautta. Komissio aikoo myös tarkistaa ympäristönsuojelun ja energia-alan valtiontuen suuntaviivoja[11] Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Tarkistuksella pyritään mahdollistamaan riittävä rahoitus alan vihreälle siirtymälle (mukaan lukien maalla sijaitsevan latausinfrastruktuurin käyttöönotto) välttäen kuitenkin kilpailun vääristymät.

Kun tarkastellaan yksityiskohtaisemmin ehdotettuja toimia, voidaan todeta, että tällä hetkellä ei ole IMOn eikä EU:n tasolla mekanismia, jolla voitaisiin kompensoida alalla esiintyviä kielteisiä ulkoisvaikutuksia (päästöistä aiheutuvia välillisiä kustannuksia, joita ei muutoin oteta huomioon hinnoissa). Tämä estää toimijoita ottamasta operatiivisissa ja

---

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

6 Direktiivi 2003/87/EY.

7 Neuvoston direktiivi 2003/96/EY.

8 Direktiivi 2014/94/EU.

9 Direktiivi (EU) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

11 Komission tiedonanto (2014/C 200/01).

investointivalinnoissaan huomioon toiminnastaan aiheutuvia yhteiskunnallisia kustannuksia ilmastonmuutoksen ja ilman pilaantumisen osalta. Taloustieteellisessä kirjallisuudessa hintamekanismeja pidetään parhaina tapoina ”sisäistää” ulkoiskustannuksia. Tyypillisiä esimerkkejä tällaisista mekanismeista ovat ulkoisiin kustannuksiin perustuva vero tai EU:n päästökauppajärjestelmän kaltainen päästökattoon ja -kauppaan perustuva mekanismi, jossa asetetaan kokonaispäästöille yläraja ja annetaan markkinoiden määrittää niiden asianmukainen hinta. Molempia kuvataan ”markkinapohjaisiksi toimenpiteiksi”.

Vaikka päästökauppa voikin vähentää kasvihuonekaasupäästöjä kustannustehokkaasti ja antaa yhdenmukaisen hintasignaalin, joka vaikuttaa toiminnanharjoittajien, sijoittajien ja kuluttajien päätöksiin, siinä ei puututa riittävästi kaikkiin vähäpäästöisten ja päästöttömien ratkaisujen käyttöönoton esteisiin.

Tarvitaan lisätoimia sen varmistamiseksi, että säilytetään tasapuoliset toimintaedellytykset samalla kun poistetaan esteitä puhtaaseen energiateknologiaan ja -infrastruktuuriin tehtäviltä investoinneilta, jotka puolestaan pienentävät päästövähennyskustannuksia ja täydentävät EU:n päästökauppajärjestelmän toimintaa. Tämä on erityisen tärkeää sellaisten ilmastonmuutosta lieventävien toimenpiteiden tukemiseksi, kuten uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttö meriliikenteessä, joilla on hyvät mahdollisuudet vähentää päästöjä tulevaisuudessa mutta joihin kohdistuu tällä hetkellä korkeita päästövähennyskustannuksia ja erityisiä markkinaesteitä.

Vaikka EU:n päästökauppajärjestelmän laajentaminen merenkulkualalle vauhdittaa energiatehokkuuden parantamista ja kaventaa perinteisten ja vähäpäästöisten teknologioiden välistä hintaeroa, sen kyky tukea uusiutuvan ja vähäpäästöisen energian teknologioiden nopeaa käyttöönottoa merenkulkualalla riippuu suuresti päästöoikeuksien todellisesta hintatasosta, joka ei todennäköisesti saavuta riittävää tasoa tähän tarkoitukseen lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä.

Myöskään polttoaineiden *tarjontaa* ( RED II) ja *infrastruktuuria* (AFID) koskevalla lainsäädännöllä ei ole ollut merkittävää vaikutusta uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöönottoon merenkulkualalla, ja sitä onkin täydennettävä toimenpiteillä, joilla voidaan luoda tällaisille polttoaineille *kysyntää*. RED II -direktiivin tarkistuksella ei myöskään ole mahdollista puuttua merenkulkualalla vallitsevaan suureen riskiin siitä, että alukset käyvät kustannuksia säästääkseen tankkaamassa EU:n ulkopuolella.

Tällä hetkellä ei ole olemassa EU:n kehystä, joka sääntelisi erityisesti uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä. Tällä aloitteella pyritään paikkaamaan tämä aukko lisäämällä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden kysyntää meriliikenteessä samalla kun säilytetään tasapuoliset toimintaedellytykset ja hyvin toimivat EU:n meripolttoaineiden ja meriliikenteen markkinat.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämän aloitteen tavoitteena on lisätä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä EU:n meriliikenteessä ja säilyttää samalla tasapuoliset toimintaedellytykset niin merellä kuin kiinnityspaikassa sekä edistää EU:n ja kansainvälisten ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista. Jotta voidaan varmistaa, että merenkulkuala edistää osaltaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetettua ilmastoneutraaliustavoitetta vuoteen 2050 mennessä, on ratkaisevan tärkeää, että polttoainevalikoimasta saadaan monipuolisempi ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden osuudesta suurempi. Samaan aikaan on tärkeää soveltaa eriytettyä lähestymistapaa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöön merellä ja satamissa, jotta voidaan ottaa huomioon erilaiset vaikutukset ilman pilaantumiseen (satamissa oleviin

aluksiin sovelletaan tiukempia vaatimuksia) ja teknologioiden erilainen saatavuus (satamissa oleville aluksille on tarjolla enemmän vaihtoehtoja).

## 2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

### • Oikeusperusta

Tämän aloitteen tavoitteena on ylläpitää liikenneyhteyksien korkeaa tasoa ja säilyttää merenkulkutoimialan kilpailukyky ja samalla parantaa sen kestävyyttä. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 100 artiklan 2 kohdassa unionille annetaan valtuudet antaa meriliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä.

### • Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Meriliikenne on luonteeltaan kansainvälinen toimiala. Euroopassa noin 75 prosenttia seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmässä ilmoitetuista matkoista tapahtuu Euroopan talousalueella (ETA-alueella) (mikä antaa kuvaa EU:n sisäisestä liikenteestä) ja arviolta vain noin 9 prosenttia liikenteestä on kotimaanmatkoja (saman EU-maan satamien välillä). Toimialan maiden rajat ylittävä ulottuvuus on siksi olennainen ominaispiirre ja edellyttää koordinoituja toimia EU:n tasolla.

Jos asiassa ei toimita EU:n tasolla, EU:n jäsenvaltioiden alueellisten tai kansallisten vaatimusten tilkkutäkki saattaisi käynnistää sellaisten teknisten ratkaisujen kehittämisen, jotka eivät välttämättä ole keskenään yhteensopivia. Useat EU:n jäsenvaltiot ovat jo kehittämässä kansallisia meristrategioita, joissa käsitellään myös nimenomaisesti alusten päästöjä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa[12], mikä voi aiheuttaa tahattomia vaikutuksia ja markkinoiden vääristymiä. Koska tämän ehdotuksen yhteydessä yksilöidyt ongelmien taustatekijät eivät pohjimmiltaan eroa toisistaan EU:n eri jäsenvaltioissa ja koska alan toiminnalla on rajat ylittävä ulottuvuus, ongelmiin voidaan parhaiten puuttua EU:n tasolla. EU:n toimet voivat myös antaa esimerkkiä ja tasoittaa tietä tuleville toimenpiteille, joilla nopeutetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa maailmanlaajuisesti[13].

EU:n aiemmat kasvihuonekaasuja koskevat toimet ovat jo kannustaneet IMOa vastaaviin toimiin. Erityisesti EU:n hyväksymä asetus alusten kasvihuonekaasupäästöjen seurannasta, raportoinnista ja todentamisesta johti pian siihen, että IMO hyväksyi vastaavan pakollisen maailmanlaajuisen kasvihuonekaasutietojen keruujärjestelmän. EU:n jäsenvaltioiden koordinoidulla lähestymistavalla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen IMO:ssa on sittemmin varmistettu, että pakolliset operatiiviset energiatehokkuustoimenpiteet kuuluvat IMO:n lyhyen aikavälin toimiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Huomattavan suuren IMO:n jäsenryhmän yhteisen näkemyksen ajaminen IMO:n foorumeilla merkitsee, että EU:lla voi olla tuntuva vaikutus IMO:n neuvottelujen suuntaan ja tuloksiin.

---

12 Esimerkiksi tekeillä olevat Alankomaiden, Ruotsin ja Italian kansalliset suunnitelmat ns. DEASP-ohjeiden muodossa (”Guidelines for Energy and Environmental Planning Documents of the Port System Authorities”). Myös tietyt EU:n ulkopuoliset maat, kuten Yhdistynyt kuningaskunta ja Norja, ovat laatineet omat suunnitelmansa. Tässä yhteydessä ne on tärkeää mainita, koska niiden tavoitteet voivat vaikuttaa EU-alueelle suuntautuvaan ja EU-alueelta lähtevään lähimerenkulkuun.

13 Mainitaan tällä hetkellä alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevassa IMO:n alustavassa strategiassa mahdollisena keskipitkän aikavälin toimenpiteenä eli toimenpiteenä, josta on määrä sopia IMO:ssa kaudella 2023–2030.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tämä aloite on toteutettava EU:n tasolla, jotta voidaan saavuttaa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoon meriliikenteessä liittyvät mittakaavaedut, välttää hiilivuoto ja varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n satamia käyttävien toimijoiden ja EU:n satamien välillä. Esimerkiksi kansallisella tasolla asetetut uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttövelvoitteet voisivat ohjata liikennettä muiden jäsenvaltioiden kilpaileviin satamiin ja vääristää kilpailua. Näin ollen yhdenmukaistaminen EU:n tasolla on tarpeen, jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille meriklusterin toimijoille (erityisesti liikenteenharjoittajille, satamille ja polttoaineiden toimittajille).

- **Toimintatavan valinta**

Vaikutustenarvioinnissa tultiin siihen johtopäätökseen, että sitovat, lakisääteiset toimenpiteet ovat välttämättömiä tavoitteiden saavuttamiseksi. Asetus on tarkoituksenmukaisin keino varmistaa kaavailtujen toimenpiteiden yhteinen toteutus ja samalla pienentää sisämarkkinoiden vääristymisen riskiä, joka voisi johtua eroista siinä, miten EU:n jäsenvaltiot vievät vaatimukset kansalliseen lainsäädäntöönsä. Koska siirtyminen uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin edellyttää merkittäviä investointeja polttoaineen toimittajilta, polttoaineiden jakelujärjestelmää ja voimakasta ja selkeää kysyntäpuolen vetoapua, on olennaisen tärkeää, että sääntelykehys tarjoaa kaikille investoijille koko EU:ssa yhteisen ja vankan pitkän aikavälin sääntökokonaisuuden. Erityisen tärkeää on välttää erilaisten kansallisten toimenpiteiden tilkkutäkki, johon voitaisiin päätyä, jos vaatimukset vietäisiin käytäntöön monialaisen direktiivin kautta.

Ehdotus on luonteeltaan erittäin tekninen, ja on hyvin todennäköistä, että sitä on päivitettävä säännöllisesti teknisen ja lainsäädännöllisen kehityksen huomioon ottamiseksi. Tätä varten suunnitteilla on myös joukko täytäntöönpanotoimenpiteitä. Niissä keskitytään erityisesti toiminnallisten vaatimusten täytäntöönpanossa tarvittaviin teknisiin eritelmiin.

## 3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Koska kyseessä on uusi ehdotus, arviointeja tai toimivuustarkastuksia ei ole tehty.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Komissio on ollut aktiivisesti yhteydessä sidosryhmiin ja toteuttanut kattavia kuulemisia koko vaikutustenarviointiprosessin ajan. Sidosryhmien näkemyksiä alettiin kerätä alustavan vaikutustenarvioinnin julkaisemisen jälkeen (maalis- ja huhtikuussa 2020). Vastauksia saatiin yhteensä 81, ja ne vaikuttivat laadintaprosessiin ja auttoivat tarkentamaan lähestymistapaa ja tunnistamaan paremmin nykyiset esteet, jotka haittaavat uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä merenkulkualalla.

Ehdotuksen valmistelun yhteydessä näkemyksiä kerättiin myös seuraavissa yhteyksissä:

– Komission järjestämä avoin julkinen kuuleminen 2. heinäkuuta 2020 – 10. syyskuuta 2020. Vastauksia saatiin yhteensä 136, ja niitä toimittivat laajasti eri sidosryhmät: alusten omistajat ja varustamot (40), energiantuottajat ja polttoainetoimittajat (37), lähimerenkulku (25), kansalliset viranomaiset (15), etujärjestöt (14), satamahallinto ja satamaoperaattorit (13), satamaterminaalioperaattorit ja muut satamapalveluntarjoajat (13), akateeminen tutkimus sekä innovointitoiminta (12),

sisävesiliikenneala (11), laivanrakennus ja meritekniikan valmistus (10), alue- ja paikallisviranomaiset (9), logistiikkatoimijat, huolintayhtiöt ja rahdin omistajat (9), tekniset standardointielimet ja luokituslaitokset (2), sijoittajat ja rahoittajat (2) ja muut tahot (17)[14].

– Vaikutustenarvioinnin taustatutkimuksesta vastaavan konsultin 18.8.2020–18.9.2020 järjestämä kohdennettu sidosryhmien kuuleminen, joka oli suunnattu Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin (ESSF) asiantuntijoille. Konsultti myös haastatteli sidosryhmiä, kuten toimialan edustajia ja kansallisia viranomaisia, 10.7.2020 ja 1.12.2020 välisenä aikana.

– Komissio järjesti 18. syyskuuta 2020 sidosryhmien pyöreän pöydän keskustelun, johon osallistui Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin (ESSF)[15] ja Euroopan satamafoorumin (EPF)[16] jäseniä.

– ESSF:n meriliikenteen kestäviä vaihtoehtoisia käyttövoimamuotoja käsittelevän alaryhmän puitteissa järjestettiin säännöllisiä asiantuntijakokouksia.

Sidosryhmien toimittamat tiedot olivat keskeisellä sijalla, jotta komissio pystyi tarkentamaan toimintavaihtoehtojen rakennetta sekä arvioimaan niiden taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia, vertailemaan niitä ja määrittämään, mikä toimintavaihtoehto todennäköisesti maksimoisi yhteiskunnallisen kustannus-hyötysuhteen.

Kuulemisissa kävi ilmi, että kaikki sidosryhmät ovat yksimielisiä siitä, että on tärkeää puuttua uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoon meriliikenteessä sekä vaikutustenarvioinnissa yksilöityihin ongelmiin.

Kuulemisissa vahvistui, että kaikki ehdotuksen vaikutustenarvioinnissa yksilöidyt viisi taustatekijää ovat merkityksellisiä. Tulokset viittaavat siihen, että eri sidosryhmät ovat yhtä mieltä siitä, että suurimpia esteitä ovat korkeat polttoaine- ja investointikustannukset sekä epävarmuus investoijien näkökulmasta. Tavoitteiden osalta ”suurempi varmuus käytössä olevien alusten ilmasto- ja ympäristövaatimuksista” vaikuttaa olevan sidosryhmien kannalta tärkein toimintapoliittinen tavoite.

Kaikki sidosryhmät ilmaisivat myös pitävänsä tavoiteperusteista mallia parempana kuin ohjailevaa mallia, mikä sopii yhteen myös useimpien sidosryhmien peräänkuuluttaman teknologianeutraaliuden kanssa. Sidosryhmiltä eniten kannatusta sai selkeä sääntelypohjainen kehitysväylä nykyisin meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden vähähiilistämiseksi. Toimenpiteiden maantieteellisen kattavuuden osalta ei noussut esiin selkeää suosikkia. Mitä tulee ympäristötehokkuuden mittaamiseen ja siihen, miten päästöjä olisi kehyksessä käsiteltävä, useimmat sidosryhmät pitävät parempana ”energialähteestä työntövoimaksi” -lähestymistapaa (well-to-wake), koska siinä otetaan huomioon sekä polttoaineen poltosta aluksella aiheutuvat päästöt että polttoaineen tuotannosta, kuljetuksesta ja jakelusta aiheutuvat päästöt. Kiinnityspaikassa olevien alusten osalta useimmat sidosryhmät pitävät maasähkön käyttöä koskevia vaatimuksia tärkeinä ja tarpeellisina hiilestä irtautumista koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi.

14 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation.

15 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869.

16 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki selvityksen ehdotuksen perustana olevan vaikutustenarvioinnin tueksi. Selvitys käynnistettiin heinäkuussa 2020, ja se saatiin päätökseen maaliskuussa 2021. Selvitys antoi komission yksiköille arvokasta tietoa erityisesti toimintavaihtoehtojen suunnitteluun, joidenkin odotettujen vaikutusten arviointiin ja näkemysten kokoamiseen sidosryhmiltä, joihin vaikutukset kohdistuvat suoraan. Komission yksiköt hyödynsivät myös Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) tukea aloitteeseen liittyvien teknisten näkökohtien osalta.

- **Vaikutustenarviointi**

Tähän ehdotukseen sisältyvät toimintapoliittiset toimenpiteet perustuvat vaikutustenarvioinnin tuloksiin. Vaikutustenarviointiraportti (SWD(2021) 635) sai myönteisen lausunnon sääntelyntarkastelulautakunnalta (SEC(2021) 562). Lausunnossaan lautakunta esitti tiettyjä suosituksia perustelujen esittämisestä vaikutustenarviointiraportissa. Nämä suositukset on otettu huomioon. Vaikutustenarviointiraportin liitteessä I esitetään yhteenveto siitä, kuinka tämä on tehty.

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä on tarkasteltu kolmea toimintavaihtoehtoa yksilöityjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kaikilla näillä kolmella vaihtoehdolla on kaksi pääpiirrettä:

(1) sääntelyllinen luonne oikeusvarmuuden takaamiseksi sekä

(2) keskittyminen kysyntäpuolen näkökohtiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotannon ja käytön lisäämiseksi, puuttuminen ”muna vai kana” -tilanteeseen ja hiilivuodon välttäminen.

Toimintavaihtoehdot tarjosivat erilaisia tapoja muotoilla velvoitteet, ja ne erosivat toisistaan erityisesti sen suhteen, miten teknologian valinta tapahtuu ja miten vaadittu suorituskyky saavutetaan.

Vaihtoehto 1 on muotoiltu ohjailevaksi lähestymistavaksi, joka edellyttää käytössä tiettyä osuutta tietyille polttoaineille/polttoainetyypeille. Tämä edellyttää teknologiavalintaa sääntelijältä. Vaihtoehdot 2 ja 3 ovat molemmat tavoitelähtöisiä, ja niissä asetetaan vuotuiset keskimääräisen kasvihuonekaasuintensiteetin enimmäisarvot aluksella käytetylle energialle. Tämä jättää teknologiavalinnan markkinatoimijoille. Lisäksi vaihtoehtoon 3 sisältyy mekanismeja, joilla palkitaan vähimmäisvaatimuksia paremmin suoriutuvia toimijoita (mahdollisuus koota aluksia laskentatarkoituksissa ns. aluspooleiksi sekä suotuisat kertoimet nollapäästöteknologioille). Näin toimijoita kannustetaan kehittämään edistyneempiä päästöttömiä teknologioita, jotka vähentävät sekä ilman epäpuhtauksia että kasvihuonekaasuja. Kaikissa vaihtoehdoissa edellytetään, että kaikkein saastuttavimmat alukset (kontti- ja matkustaja-alukset) käyttävät satamissa maasähköä (tai vastaavaa päästötöntä teknologiaa).

Arvioinnin perusteella toimintavaihtoehto 3 katsotaan parhaaksi vaihtoehdoksi, koska siinä saavutetaan paras tasapaino tavoitteiden ja toteutuksen kokonaiskustannusten välillä. Se ei ainoastaan vastaa joustavuustarpeisiin, joita sidosryhmät (erityisesti varustamot ja satamat) ovat korostaneet kuulemisten aikana, vaan myös vähentää tiettyyn teknologiaan lukkiutumisen riskiä [ja kannustaa ottamaan käyttöön edistyneimpiä teknologioita jo varhaisessa vaiheessa].

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden yleistyminen meriliikenteen polttoainevalikoimassa vähentää merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjä ja

ilmansaastepäästöjä. Tähän liittyvien ulkoisten kustannusten säästöjen on arvioitu olevan 10 miljardia euroa ilman pilaantumisen osalta ja 138,6 miljardia euroa ilmastonmuutoksen osalta verrattuna perustasoon ja ilmaistuna nykyarvona kaudella 2021–2050. Nämä on laskettu vaikutustenarvioinnissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden mallinnetun ennustetun yleistymisen perusteella. Varustamojen odotetaan saavuttavan 2,3 miljardin euron luokkaa olevat säästöt alhaisempien toimintakustannusten (kunnossapito, miehistö jne.) ansiosta. Tämä säästö perustuu osaltaan myös oletukseen meriliikennetoiminnan tietyn asteisesta vähenemisestä perustasoon verrattuna. Merkittävä lisävaikutus liittyy myös kehittyneiden polttoaineiden ja käyttövoimateknologioiden yleistymiseen ja välilliseen vaikutukseen, joka tällä on innovointiin. Aloitteen odotetaan lisäävän polttokennokäyttöisten alusten osuutta aluskannassa (18,9 prosenttia) ja sähkön hyödyntämistä käyttövoimana (5,4 prosenttia) vuoteen 2050 mennessä (verrattuna perustasoon, jossa näitä teknologioita ei ole käytössä).

Ehdotetusta toimenpiteestä aiheutuvat pääasialliset kustannukset koituvat laivaliikenteen harjoittajille ja niiden arvioidaan olevan 89,7 miljardia euroa. Kustannukset johtuvat kasvaneista pääomakustannuksista (25,8 miljardia euroa) ja polttoainekustannuksista (63,9 miljardia euroa). Satamille aiheutuvat välilliset kustannukset liittyvät tarvittavan tankkausinfrastruktuurin järjestämiseen, ja niiden arvioidaan olevan 5,7 miljardia euroa. Laivaliikenteen harjoittajille aiheutuviksi hallinnolliksi kustannuksiksi arvioidaan 521,7 miljoonaa euroa, jotka johtuvat vaatimustenmukaisuussuunnitelmiin liittyvästä tiedonkeruusta ja niiden toimittamisesta ja todentamisesta sekä vuotuisesta energiaraportista, auditointien ja tarkastusten aikaisesta yhteistyöstä sekä miehistön koulutuksesta. Lisäksi on arvioitu 1,8 miljoonaa euroa satamien ohjeistusta varten, jotta voidaan taata uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden turvallinen käsittely. Polttoaineiden sertifiointiin liittyviä kustannuksia ei pystytty erikseen määrittämään. Viranomaisille aiheutuvien valvontakustannusten odotetaan olevan vähäisiä (1,5 miljoonaa euroa), ja ne painottuvat tarvittavien tietoteknisten raportointiväylien toteuttamiseen. Parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta saadaan ehdotuksen kattamalla ajanjaksolla nettohyötyjä 58,4 miljardia euroa.

- **Perusoikeudet**

Ehdotus ei vaikuta perusoikeuksien suojaan.

## 4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Parhaaksi katsotulla toimintavaihtoehdolla on talousarviovaikutuksia komissioon. Tietoteknisten palvelujen ja järjestelmien kehityskustannusten odotetaan olevan enimmillään 0,5 miljoonaa. Arvio perustuu THETIS-MRV-järjestelmän kustannuksiin ja EU:n eri säädöksiä tukevista THETIS-EU-moduuleista saatuihin kokemuksiin. Tällaisten tietotekniikan kehittämiskustannusten arvioidaan olevan 300 000 euroa. Parhaaksi arvioidussa toimintavaihtoehdossa tarvittaisiin myös lisätoiminnallisuus tukemaan aluspoolien muodostamista laskentatarkoituksiin. Lisätoiminnallisuuden kustannusten arvioidaan olevan 200 000 euroa. Tietotekniikan kehittämis- ja hankintavalinnoille on saatava ennakkohyväksyntä Euroopan komission tietotekniikka- ja kyberturvallisuuslautakunnalta.

## 5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komissio seuraa tämän ehdotuksen edistymistä, vaikutuksia ja tuloksia erilaisilla seuranta- ja valvontamekanismeilla. Komissio mittaa edistymistä ehdotuksen erityistavoitteiden

saavuttamisessa varsinkin EU:n seuranta-, raportointi- ja arviointijärjestelmän (MRV) puitteissa vuosittain kerättyjen tietojen avulla.

Tietopyyntöjä (raportit, kyselyjen vastaukset) harkitaan tarkasti, jottei sidosryhmille aiheuteta lisätaakkaa luomalla suhteettomia uusia raportointivaatimuksia.

Komissio arvioi säännöt viiden vuoden kuluttua ehdotetun säädöksen täytäntöönpanopäivästä selvittääkseen, onko aloitteen tavoitteet saavutettu. Arviointi luo pohjan tuleville päätöksentekoprosesseille, joissa tehdään tarvittavat mukautukset asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Artiklassa 1 kuvataan ehdotetun asetuksen kohde. Asetuksella vahvistetaan säännöt, joilla vähennetään EU:n jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvissa, niissä olevissa tai niistä lähtevissä aluksissa käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteettiä. Tarkoituksena on edistää uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden johdonmukaista kehitystä ja johdonmukaista käyttöä unionissa aiheuttamatta esteitä sisämarkkinoille sekä vähentää meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Artiklassa 2 määritetään asetuksen soveltamisala.

Artiklassa 3 esitetään joukko määritelmiä.

Artiklassa 4 vahvistetaan aluksella käytetyn energian vuotuisen kasvihuonekaasuintensiteetin enimmäisraja.

Artiklassa 5 asetetaan vaatimukset maasähkön tai päästöttömän energian käytölle kiinnityspaikassa tiettyjen alustyyppien osalta ja luetellaan mahdolliset poikkeukset.

Artiklassa 6 vahvistetaan yhteiset periaatteet vaatimusten noudattamisen valvonnalle.

Artiklassa 7 esitetään, mitä seurantasuunnitelmien olisi sisällettävä.

Artiklassa 8 luetellaan tilanteet, joissa seurantasuunnitelmaa olisi muutettava.

Artiklassa 9 vahvistetaan periaatteet, jotka liittyvät biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden sertifiointiin.

Artiklassa 10 määritetään todentajien suorittamien todentamistoimien laajuus.

Artiklassa 11 asetetaan todentajia koskevat yleiset velvollisuudet ja periaatteet.

Artiklassa 12 esitetään todentamismenettelyjen pääperiaatteet.

Artiklassa 13 vahvistetaan säännöt todentajien akkreditoinnille tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien tehtävien osalta.

Artiklassa 14 määritellään muuttujat, joita yhtiöiden olisi seurattava ja jotka niiden olisi kirjattava muistiin vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi.

Artiklassa 15 määritellään todentajien tehtävä yhtiöiden toimittamien tietojen suhteen.

Artiklassa 16 perustetaan vaatimustenmukaisuustietokanta ja vahvistetaan tärkeimmät raportoitavat muuttujat.

Artiklassa 17 vahvistetaan joustoa koskevat säännökset, joiden nojalla toimijat voivat tallettaa tai lainata tietyin rajoituksin vaatimustenmukaisuusylijäämää täyttääkseen vaatimukset.

Artiklassa 18 vahvistetaan pääperiaatteet ja menettelyt, joiden mukaisesti vaatimustenmukaisuustaseita voidaan yhdistää aluspooleittain.

Artiklassa 19 säädetään edellytykset FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistuksen myöntämiselle.

Artiklassa 20 säädetään seuraamuksista, jos vaatimuksia ei ole noudatettu.

Artiklassa 21 vahvistetaan periaatteet seuraamusmaksutulojen kohdentamiselle uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tukemiseen merenkulkualalla.

Artiklassa 22 säädetään velvoite, jonka mukaan aluksilla on oltava voimassa oleva FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus.

Artiklassa 23 säädetään alustarkastuksia koskevat säännöt.

Artiklassa 24 säädetään oikeudesta yhtiöihin vaikuttavien päätösten uudelleentarkasteluun.

Artiklassa 25 edellytetään asetuksen soveltamisesta ja täytäntöönpanosta vastaavien toimivaltaisten viranomaisten nimeämistä.

Artiklassa 26 vahvistetaan ehdot, jotka koskevat asetuksen nojalla tapahtuvaa säädösvallan siirtämistä komissiolle.

Artiklassa 27 vahvistetaan komiteamenettely, jonka mukaisesti komissio käyttää valtuuksiaan antaa täytäntöönpanosäädöksiä.

Artiklassa 28 edellytetään, että komissio raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle asetuksen soveltamisesta vähintään joka viides vuosi.

Artiklalla 29 muutetaan direktiiviä 2009/16/EY lisäämällä sen liitteeseen IV FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus.

Artiklassa 30 säädetään asetuksen voimaantulo- ja soveltamisajankohta.

Liitteessä I määritellään kaavat ja menetelmät aluksella käytetyn energian vuotuisen keskimääräisen kasvihuonekaasuintensiteetin laskemiseksi.

Liitteessä II on luettelo oletusarvoista, joita voidaan käyttää määritettäessä liitteessä I kuvatussa kaavassa käytettäviä päästökertoimia.

Liitteessä III on luettelo päästöttömistä teknologioista, joita voidaan käyttää kiinnityspaikassa vaihtoehtona maasähkölle, sekä niiden käyttöä koskevat erityiskriteerit.

Liitteessä IV määritellään sataman hallinnointielimen myöntämien todistusten vähimmäissisältö tapauksissa, joissa alukset eivät voi perustelluista syistä käyttää maasähköä.

Liitteessä V määritellään kaavat, joilla lasketaan aluksen vaatimustenmukaisuustase ja vaatimusten noudattamatta jättämisestä määrättävä seuraamusmaksu.

2021/0210 (COD)

Ehdotus

# EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

## uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[17],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[18],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Meriliikenteen osuus EU:n ulkomaankaupasta on määrinä laskettuna noin 75 prosenttia ja EU:n sisäisestä kaupasta 31 prosenttia. Samalla laivaliikenne Euroopan talousalueen satamiin tai satamista muodostaa noin 11 prosenttia kaikista EU:n liikenteen hiilidioksidipäästöistä ja 3–4 prosenttia EU:n kaikista hiilidioksidipäästöistä. Jäsenvaltioiden satamissa nousee vuosittain aluksiin tai poistuu niistä vuosittain 400 miljoonaa matkustajaa, joista noin 14 miljoonaa risteilyaluksilla. Meriliikenne on näin ollen olennainen osa Euroopan liikennejärjestelmää, ja sillä on ratkaiseva merkitys Euroopan taloudelle. Meriliikennemarkkinoilla vallitsee voimakas kilpailu talouden toimijoiden välillä unionissa ja sen ulkopuolella, minkä vuoksi toimintaedellytysten tasapuolisuus on välttämätön tekijä. Meriliikennemarkkinoiden ja markkinatoimijoiden vakaus ja vauraus perustuvat selkeään ja yhdenmukaistettuun toimintakehykseen, jossa meriliikenteen harjoittajat, satamat ja muut alan toimijat voivat toimia yhtäläisten mahdollisuuksien pohjalta. Kun markkinoilla ilmenee vääristymiä, ne saattavat asettaa laivaliikenteen harjoittajat tai satamat epäedulliseen asemaan verrattuna kilpailijoihin meriliikenteessä tai muilla liikenteen aloilla. Tämä puolestaan voi johtaa meriliikennealan kilpailukyvyn heikkenemiseen ja liikenneyhteyksien menettämiseen kansalaisten ja yritysten kannalta.

(2) Komissio hyväksyi (muutetun) ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi ja

[17] EUVL C , , s. .
[18] EUVL C , , s. .

asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki)[19] sekä tiedonannon ”EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle”[20], jotta voidaan tehostaa Pariisin sopimuksen mukaista unionin ilmastositoumusta ja määrittää askeleet kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä sekä muuttaa poliittinen sitoumus oikeudelliseksi velvoitteeksi. Tähän sisältyy myös tavoite vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi tarvitaan erilaisia täydentäviä ohjausvälineitä, jotta voidaan motivoida toimijoita käyttämään kestävästi tuotettuja uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita, myös meriliikenteen alalla. Tarvittava teknologia on kehitettävä ja otettava käyttöön vuoteen 2030 mennessä, jotta voidaan valmistautua muutoksen voimakkaaseen kiihtymiseen vuoden 2030 jälkeen.

(3) Siirryttäessä uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin ja korvaaviin energialähteisiin on olennaisen tärkeää varmistaa EU:n meriliikennemarkkinoiden asianmukainen toiminta ja oikeudenmukainen kilpailu meripolttoaineiden osalta, koska polttoainekustannukset muodostavat merkittävän osan laivaliikenteen harjoittajien kustannuksista. Erot polttoainevaatimuksissa unionin eri jäsenvaltioissa voivat vaikuttaa merkittävästi laivaliikenteen harjoittajien taloudelliseen suoriutumiseen ja vaikuttaa kielteisesti kilpailuun markkinoilla. Merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi laivaliikenteen harjoittajat voivat helposti tankata aluksensa kolmansissa maissa ja kuljettaa mukanaan suuria määriä polttoainetta. Tämä voi johtaa hiilivuotoon ja haitallisiin vaikutuksiin alan kilpailukyvylle, jos uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden saatavuuteen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa ei liity niiden käyttöä koskevia vaatimuksia, joita sovelletaan kaikkiin jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuviin ja niistä lähteviin laivaliikenteen harjoittajiin. Tässä asetuksessa olisi säädettävä toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että uusiutuvien vähähiilisten polttoaineiden markkinaosuuden kasvu meripolttoaineiden markkinoilla tapahtuu tasapuolisen kilpailun vallitessa EU:n meriliikennemarkkinoilla.

(4) Jotta tämä asetus vaikuttaisi kaikkeen meriliikennealan toimintaan, on aiheellista, että se kattaa osan jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja kolmannen maan lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman välisistä matkoista. Tätä asetusta olisi näin ollen sovellettava puoleen siitä energiasta, jonka käyttää minkään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta satamasta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuva alus, puoleen siitä energiasta, jonka käyttää jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta minkään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan satamaan lähtevä alus ja kaikkeen siihen energiaan, jonka käyttää jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuva alus sekä energiaan, joka käytetään kiinnityspaikassa jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa. Tällainen aluksen käyttämän energian tietyn osuuden kattaminen sekä saapuvilla että lähtevillä matkoilla unionin ja kolmansien maiden välillä varmistaa tämän asetuksen vaikuttavuuden, myös lisäämällä tällaisen kehyksen myönteisiä ympäristövaikutuksia. Samalla tällainen kehys vähentää tiettyjen satamakäyntien välttämisen riskiä ja riskiä, että jälleenlaivaustoimintaa siirretään unionin ulkopuolelle. Jotta varmistettaisiin meriliikenteen sujuva toiminta, meriliikenteen harjoittajien ja satamien tasapuoliset toimintaedellytykset ja vältettäisiin vääristymät

[19] COM(2020) 563 final.
[20] COM(2020) 562 final.

sisämarkkinoilla, kaikkiin jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuviin tai niistä lähteviin matkoihin sekä alusten oleskeluun kyseisissä satamissa olisi sovellettava tähän asetukseen sisältyviä yhdenmukaisia sääntöjä.

(5) Tämän asetuksen säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne liikennöivät. Jotta tämä asetus olisi johdonmukainen suhteessa meriliikennettä koskeviin unionitasoisiin ja kansainvälisiin sääntöihin, sitä ei pitäisi soveltaa sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalanpyynti- tai kalanjalostusaluksiin eikä valtion aluksiin, joita käytetään muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin.

(6) Tämän asetuksen noudattamisesta vastaavan henkilön tai organisaation olisi oltava varustamo, jolla tarkoitetaan aluksen omistajaa tai mitä tahansa muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, joka on ottanut aluksen omistajalta vastuun aluksen toiminnasta ja joka on kyseisen vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevassa kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä (ISM-säännöstö) määrätyt tehtävät ja vastuut. Tämä määritelmä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757[21] 3 artiklan d alakohdassa olevaan ”yhtiön” määritelmään ja on linjassa Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) vuonna 2016 perustaman maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän kanssa. Aiheuttamisperiaatteen (saastuttaja maksaa -periaatteen) mukaisesti varustamo voisi sopimusjärjestelyn kautta pitää tahoa, joka on suoraan vastuussa aluksen käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteettiin vaikuttavista päätöksistä, vastuullisena tämän asetuksen säännösten noudattamisesta aiheutuvista kustannuksista. Tämä taho olisi yleensä taho, joka vastaa aluksen polttoaineen, reitin ja nopeuden valintaan liittyvistä valinnoista.

(7) Erityisesti pienemmille toimijoille aiheutuvan hallinnollisen taakan rajoittamiseksi tätä asetusta ei pitäisi soveltaa rakenteeltaan yksinkertaisiin puisiin aluksiin eikä aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, ja siinä olisi keskityttävä aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5 000 tonnia. Vaikka viimeksi mainittujen alusten osuus kaikista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti satamissa käyvistä aluksista on vain noin 55 prosenttia, niiden osuus meriliikenteen hiilidioksidipäästöistä on 90 prosenttia.

(8) Uusien polttoaineiden ja energiaratkaisujen kehittäminen ja käyttöönotto edellyttää koordinoitua lähestymistapaa tarjonnan, kysynnän ja asianmukaisen jakeluinfrastruktuurin toteutuksen yhteensovittamiseksi. Vaikka EU:n nykyisessä sääntelykehyksessä käsitellään jo osittain polttoaineen tuotantoa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2018/2001[22] ja jakelua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2014/94/EU[23], tarvitaan myös keino lisätä uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden kysyntää.

(9) Vaikka hiilen hinnoittelun tai toiminnan hiili-intensiteettiä koskevien tavoitearvojen kaltaisilla välineillä edistetään energiatehokkuutta, ne eivät kykene aikaansaamaan

---

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

22 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2001, s. 82).

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

merkittävää siirtymistä uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Sen vuoksi tarvitaan erityistä sääntelyjärjestelyä, joka koskee nimenomaan uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden ja korvaavien energialähteiden, kuten tuulivoiman tai sähkön, käyttöönottoa.

(10) Politiikkatoimien, joilla edistetään uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden kysyntää, olisi oltava tavoitelähtöisiä ja niissä olisi noudatettava teknologianeutraaliuden periaatetta. Sen vuoksi aluksissa käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetille olisi asetettava rajat ilman, että määrätään tietyn polttoaineen tai teknologian käytöstä.

(11) Olisi edistettävä sellaisten uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa, joilla on hyvät mahdollisuudet kestävään kehitykseen ja kaupalliseen kypsyyteen sekä suuri innovointi- ja kasvupotentiaali tulevien tarpeiden täyttämiseksi. Näin tuetaan innovatiivisten ja kilpailukykyisten polttoainemarkkinoiden syntyä ja varmistetaan kestävien meripolttoaineiden riittävä tarjonta lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, jotta voidaan edistää unionin liikenteen hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita, samalla kun vahvistetaan unionin pyrkimyksiä ympäristönsuojelun korkean tason saavuttamiseksi. Tähän tarkoitukseen olisi hyväksyttävä direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa A ja B osassa luetelluista raaka-aineista tuotetut kestävät meripolttoaineet sekä synteettiset meripolttoaineet. Erityisen olennaisia ovat kestävät meripolttoaineet, jotka on tuotettu direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista, sillä ne ovat tällä hetkellä kaupallisesti kypsin teknologia meriliikenteen vähähiilistämiseksi jo lyhyellä aikavälillä.

(12) Epäsuora maankäytön muutos tapahtuu, kun niiden kasvien viljely, joista biopolttoaineet, bionesteet ja biomassapolttoaineet valmistetaan, syrjäyttää perinteisten ravinto- tai rehukasvien viljelyn. Tällainen lisäkysyntä voi lisätä maankäytön paineita ja johtaa maatalousmaan laajenemiseen alueille, joihin on sitoutunut paljon hiiltä, kuten metsiin, kosteikoille ja turvemaalle, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjä ja aiheuttaa luontokatoa. Tutkimukset ovat osoittaneet, että vaikutuksen laajuus riippuu monista tekijöistä, kuten polttoaineen tuotannossa käytetyn raaka-aineen tyypistä, biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden käytöstä johtuvasta raaka-aineiden lisäkysynnän tasosta sekä siitä, missä määrin paljon hiiltä sitovaa maata suojellaan maailmanlaajuisesti. Epäsuorasta maankäytön muutoksesta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen tasoa ei voida yksiselitteisesti määrittää riittävällä tarkkuudella tämän asetuksen soveltamisen edellyttämien päästökertoimien vahvistamiseksi. On kuitenkin näyttöä siitä, että kaikki raaka-aineista tuotetut polttoaineet aiheuttavat epäsuoraa maankäytön muutosta vaihtelevassa määrin. Epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen – jotka voivat mitätöidä yksittäisten biopolttoaineiden, bionesteiden tai biomassapolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennykset osittain tai kokonaan – lisäksi epäsuora maankäytön muutos aiheuttaa riskejä biologiselle monimuotoisuudelle. Tämä riski on erityisen vakava, kun on kyse mittavasta tuotannon mahdollisesta laajentamisesta, joka johtuu kysynnän merkittävästä kasvusta. Näin ollen rehu- ja ravintokasvipohjaisia polttoaineita ei pitäisi edistää. Jo direktiivillä (EU) 2018/2001 rajoitetaan enimmäisraja-arvoilla tällaisten biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassan osuutta kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisessa tie- ja raideliikenteessä, kun otetaan huomioon niiden vähäisemmät ympäristöhyödyt, heikompi kasvihuonekaasujen vähentämispotentiaali ja laajemmat kestävyyteen liittyvät näkökohdat.

(13) Meriliikenteessä tämän lähestymistavan on kuitenkin oltava tiukempi. Merenkulussa ravinto- ja rehukasvipohjaisten biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kysyntä on tällä hetkellä merkityksetöntä, sillä yli 99 prosenttia nykyisin käytetyistä meripolttoaineista on fossiilista alkuperää. Tämän vuoksi se, että tässä asetuksessa ei hyväksytä ravinto- ja rehukasvipohjaisia polttoaineita, minimoi myös liikennealan vähähiilistymisen hidastumisriskin, jollainen muutoin voisi aiheutua ravinto- ja rehukasvipohjaisten biopolttoaineiden siirtymisestä tieliikenteestä meriliikenteeseen. On olennaisen tärkeää minimoida tällainen siirtymä, koska tieliikenne on tällä hetkellä edelleen selvästi saastuttavin liikennemuoto ja meriliikenteessä käytetään tällä hetkellä pääasiassa fossiilisia polttoaineita. Sen vuoksi on tarpeellista välttää luomasta mahdollisesti suurta ravinto- ja rehukasvipohjaisten biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kysyntää, joka saattaisi syntyä, jos niitä edistettäisiin tällä asetuksella. Vastaavasti kaiken tyyppisten rehu- ja ravintokasvipohjaisten polttoaineiden aiheuttamat kasvihuonekaasujen lisäpäästöt ja luontokato edellyttävät, että näillä polttoaineilla on katsottava olevan samat päästökertoimet kuin vähiten suotuisassa tuotantoketjussa.

(14) Meriliikenteen uusien polttoaineiden ja energiaratkaisujen kehittämiseen ja käyttöönottoon liittyvät pitkät toteutumisajat edellyttävät nopeita toimia ja selkeää ja ennakoitavaa pitkän aikavälin sääntelykehystä, joka helpottaa kaikkien sidosryhmien suunnittelua ja investointeja. Selkeä ja vakaa pitkän aikavälin sääntelykehys helpottaa uusien polttoaineiden ja energiaratkaisujen kehittämistä ja käyttöönottoa meriliikenteessä ja kannustaa sidosryhmiä investoimaan niihin. Tällaisessa kehyksessä olisi määriteltävä aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajat vuoteen 2050 asti. Näitä rajoja olisi ajan mittaan kiristettävä, jotta ne kuvastaisivat oletettua teknologian kehitystä ja uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden tuotannon lisääntymistä.

(15) Tässä asetuksessa olisi vahvistettava menetelmä ja kaava, jolla aluksella käytetyn energian vuotuinen keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti lasketaan. Kaavan olisi perustuttava alusten ilmoittamaan polttoaineenkulutukseen, ja siinä olisi otettava huomioon käytettyjen polttoaineiden päästökertoimet. Menetelmässä olisi otettava huomioon myös korvaavien energialähteiden, kuten tuulen tai sähkön, käyttö.

(16) Jotta eri energialähteiden ympäristötehokkuudesta saataisiin kattavampi kuva, polttoaineiden kasvihuonekaasutehokkuutta olisi arvioitava noudattaen ”energialähteeltä työntövoimaksi” -lähestymistapaa (well-to-wake), jossa otetaan huomioon energian tuotannon, kuljetuksen, jakelun ja aluksella tapahtuvan käytön vaikutukset. Tarkoituksena on kannustaa toimijoita käyttämään teknologioita ja tuotantoketjuja, jotka tuottavat pienemmän kasvihuonekaasujalanjäljen ja todellisia hyötyjä nykyisiin perinteisiin polttoaineisiin verrattuna.

(17) Uusiutuvien ja vähähiilisten meripolttoaineiden well-to-wake-arvo olisi esitettävä käyttämällä oletusarvoisia päästökertoimia tai todellisia ja sertifioituja päästökertoimia, jotka kattavat well-to-tank-päästöt (”energialähteeltä tankkiin”) ja tank-to-wake-päästöt (”tankista työntövoimaksi”). Fossiilisten polttoaineiden suoritusarvot olisi kuitenkin arvioitava käyttämällä ainoastaan tässä asetuksessa säädettyjä oletuspäästökertoimia.

(18) Jotta voidaan edistää kokonaisuutena pienemmän kasvihuonekaasujalanjäljen tuottavia energialähteitä, tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka kattaa kaikki tärkeimmät kasvihuonekaasupäästöt (hiilidioksidi, metaani, typpioksiduuli). Jotta voidaan ottaa huomioon metaanin ja typpioksiduulin potentiaalinen vaikutus

maapallon lämpenemiseen, tässä asetuksessa asetettava raja-arvo olisi ilmaistava ”hiilidioksidiekvivalenttina”.

(19) Uusiutuvien energialähteiden ja vaihtoehtoisten käyttövoimalähteiden, kuten tuuli- ja aurinkoenergian, käyttö vähentää huomattavasti alusten energian kokonaiskäytön kasvihuonekaasuintensiteettiä. Se, että näiden energialähteiden tarkka mittaaminen ja kvantifiointi on vaikeaa (energiankäytön katkonaisuus, suora siirto työntövoimaksi jne.), ei saisi estää niiden huomioon ottamista alusten kokonaisenergiakäytössä. Tässä voidaan käyttää niiden osuutta aluksen energiataseessa kuvaavia likiarvoja.

(20) Alusten kiinnityspaikassa aiheuttamat ilmansaasteet (rikkioksidit, typen oksidit ja hiukkaset) ovat merkittävä huolenaihe rannikkoalueilla ja satamakaupungeissa. Sen vuoksi olisi asetettava tiukat erityisvelvoitteet sellaisten alusten kiinnityspaikassa olon aikaisten päästöjen vähentämiseksi, jotka ottavat virtaa koneistaan satamassa ollessaan. Asetuksen (EU) 2015/757 puitteissa vuonna 2018 kerättyjen tietojen mukaan aluskohtaisesti eniten päästöjä kiinnityspaikassa tuottavat alusluokat ovat matkustaja-alukset ja konttialukset. Näin ollen näistä alusluokista peräisin olevia päästöjä olisi käsiteltävä ensisijaisena asiana.

(21) Maasähkön käyttö vähentää alusten aiheuttamaa ilman pilaantumista ja vähentää meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Maasähkön tarjonta tuo kiinnityspaikassa olevien alusten saataville yhä enenevässä määrin puhdasta energiaa, kun uusiutuvien energialähteiden osuus kasvaa EU:n sähköntuotannossa. Direktiivi 2014/94/EU (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin direktiivi – AFID) sisältää maasähkön liitäntäpisteitä koskevia säännöksiä, mutta tämän teknologian kysyntä ja sen myötä käyttöönotto on ollut vähäistä. Sen vuoksi olisi laadittava erityissäännöt, joilla kaikkein saastuttavimmat alukset voidaan velvoittaa käyttämään maasähköä.

(22) Maasähkön lisäksi muillakin teknologioilla saatetaan päästä vastaaviin ympäristöhyötyihin satamissa. Jos vaihtoehtoisen teknologian käytön osoitetaan vastaavan maasähkön käyttöä, alus olisi vapautettava velvollisuudesta käyttää maasähköä.

(23) Lisäksi poikkeuksia maasähkön käyttövelvoitteeseen olisi myönnettävä tietyistä objektiivisista syistä, jotka käyntisataman hallinnointielin todentaa todistuksella ja jotka rajoittuvat suunnittelemattomiin satamakäynteihin turvallisuuteen tai ihmishengen pelastamiseen merellä liittyvistä syistä, alusten lyhytaikaiseen alle kahden tunnin oleskeluun kiinnityspaikassa, koska tämä on sähkönsiirtoyhteyden muodostamiseen tarvittava vähimmäisaika, sekä aluksella tuotetun energian käyttöön hätätilanteissa.

(24) Maasähkön puuttumiseen tai yhteensopimattomuuteen perustuvat poikkeukset olisi syytä jättää vähäisiksi, kun laivaliikenteen harjoittajilla ja satamaoperaattoreilla on ollut riittävästi aikaa tarvittavien investointien tekemiseen, jotta näille investoinneille voidaan tarjota tarvittavat kannustimet ja välttää epäreilu kilpailu. Vuodesta 2035 alkaen laivaliikenteen harjoittajien olisi suunniteltava satamakäynnit huolellisesti varmistaakseen, että ne voivat toteuttaa toimintonsa aiheuttamatta kiinnityspaikassa ilmansaasteita ja kasvihuonekaasupäästöjä ja vaarantamatta ympäristöä rannikkoalueilla ja satamakaupungeissa. Tähän liittyen olisi mahdollistettava vähäinen määrä poikkeuksia tapauksissa, joissa maasähköä ei ole saatavilla tai sen yhteensopivuus ei ole riittävä, jotta voidaan jättää mahdollisuus satunnaisiin viime hetken muutoksiin satamakäyntien aikatauluissa ja mahdollisuus käynteihin satamissa, joiden maasähkölaitteisto ei ole yhteensopiva aluksen kanssa.

(25) Tällä asetuksella olisi otettava käyttöön luotettava seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä asetuksen säännösten noudattamisen tarkkailua varten. Järjestelmää olisi sovellettava syrjimättömästi kaikkiin aluksiin, ja siinä olisi edellytettävä ulkopuolista todentamista, jotta järjestelmässä toimitettujen tietojen oikeellisuus voidaan varmistaa. Tämän asetuksen tavoitteen saavuttamisen helpottamiseksi kaikkia asetuksen (EU) 2015/757 soveltamiseksi jo raportoituja tietoja olisi tarvittaessa käytettävä tämän asetuksen noudattamisen todentamiseen, jotta voidaan rajoittaa yhtiöille, todentajille ja merenkulkuviranomaisille aiheutuvaa hallinnollista rasitusta.

(26) Yhtiöiden olisi oltava vastuussa alusten merellä ja kiinnityspaikassa käyttämän energian määrän ja tyypin seurannasta ja raportoinnista sekä muista asiaankuuluvista tiedoista, kuten tiedoista aluksen moottorin tyypistä tai tuulta hyödyntävistä tukiteknologioista, jotta voidaan osoittaa, että aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti jää tällä asetuksella asetetun enimmäisrajan alle. Jotta helpotettaisiin näiden seuranta- ja raportointivelvoitteiden täyttämistä ja todentajien suorittamaa todentamisprosessia, yhtiöiden olisi – samoin kuin asetuksessa (EU) 2015/757 – dokumentoitava kaavailtu seurantamenetelmä ja annettava tarkempia tietoja tämän asetuksen sääntöjen soveltamisesta erityisessä seurantasuunnitelmassa. Seurantasuunnitelma ja sen mahdolliset myöhemmät muutokset olisi toimitettava todentajalle.

(27) Polttoaineiden sertifiointi on olennaisen tärkeää tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja meriliikenteessä käyttöön otettavien uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ympäristömyötäisyyden takaamiseksi. Tällainen sertifiointi olisi tehtävä läpinäkyvällä ja syrjimättömällä menetelmällä. Sertifioinnin helpottamiseksi ja hallinnollisen taakan rajoittamiseksi biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden sertifioinnin olisi perustuttava direktiivissä (EU) 2018/2001 vahvistettuihin sääntöihin. Tätä sertifioinnin lähestymistapaa olisi sovellettava myös unionin ulkopuolella tankattuihin polttoaineisiin, joita olisi pidettävä tuontipolttoaineina samalla tavoin kuin direktiivissä (EU) 2018/2001. Jos yhtiöt aikovat poiketa kyseisessä direktiivissä tai tässä uudessa kehyksessä säädetyistä oletusarvoista, tämä olisi tehtävä vain, jos arvot voidaan todentaa jollakin direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti tunnustetulla vapaaehtoisella järjestelmällä well-to-tank-arvojen osalta (”energialähteeltä tankkiin”) tai laboratoriotestauksella tai suorilla päästömittauksilla tank-to-wake-arvojen osalta (”tankista työntövoimaksi”).

(28) Akkreditoitujen todentajien suorittamalla todentamisella olisi varmistettava yhtiöiden suorittaman seurannan ja raportoinnin oikeellisuus ja kattavuus sekä tämän asetuksen noudattaminen. Puolueettomuuden varmistamiseksi todentajien olisi oltava riippumattomia ja päteviä oikeushenkilöitä ja sellaisten kansallisten akkreditointielinten akkreditoimia, jotka on perustettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008[24] nojalla.

(29) Todentajien olisi yhtiöiden seuraaman ja raportoiman datan ja tiedon perusteella laskettava ja vahvistettava aluksella käytetyn energian vuotuinen keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti ja aluksen tase suhteessa enimmäisrajaan, mukaan lukien

[24] 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).

mahdollinen vaatimustenmukaisuuden yli- tai alijäämä, sekä todennettava, että maasähkön käyttöä kiinnityspaikassa koskevia vaatimuksia on noudatettu. Todentajan olisi ilmoitettava nämä tiedot kyseiselle yhtiölle. Jos todentaja on sama taho kuin asetuksen (EU) 2015/757 tarkoituksiin toimiva todentaja, tällainen ilmoitus voitaisiin tehdä yhdessä kyseisen asetuksen mukaisen todentamisraportin kanssa. Kyseisen yhtiön olisi tämän jälkeen ilmoitettava nämä tiedot komissiolle.

(30) Komission olisi perustettava ja pidettävä toiminnassa sähköinen tietokanta, johon rekisteröidään kunkin aluksen suoriutuminen ja jolla varmistetaan, että alus noudattaa tätä asetusta. Raportoinnin helpottamiseksi ja yhtiöille, todentajille ja muille käyttäjille aiheutuvan hallinnollisen rasitteen rajoittamiseksi sähköisen tietokannan olisi perustuttava olemassa olevaan THETIS-MRV-moduuliin ja siinä olisi otettava huomioon mahdollisuus käyttää uudelleen asetuksen (EU) 2015/757 soveltamiseksi kerättyä dataa ja tietoa.

(31) Tämän asetuksen noudattaminen saattaa riippua tekijöistä, joihin yhtiö ei voi vaikuttaa, kuten polttoaineen saatavuus- tai laatuongelmat. Sen vuoksi yhtiöille olisi annettava joustovaraa siirtää vaatimustenmukaisuuden ylijäämänsä vuodelta toiselle tai lainata etukäteen tietyin rajoituksin vaatimustenmukaisuuden ylijäämäänsä seuraavalta vuodelta. Koska maasähkön käyttö kiinnityspaikassa on erittäin tärkeää satamakaupunkien ja rannikkoalueiden paikallisen ilmanlaadun kannalta, siihen ei pitäisi soveltaa vastaavia joustosäännöksiä.

(32) Jotta vältetään lukkiutuminen tiettyyn teknologiaan ja tuetaan edelleen tuloksellisimpien ratkaisujen käyttöönottoa, yhtiöiden olisi voitava yhdistää aluksia aluspooleiksi ja käyttää niiden sisällä yhden aluksen mahdollista ylisuoriutumista kompensoimaan toisen aluksen alisuoriutumista. Tämä antaa mahdollisuuden palkita ylisuoriutumisesta ja kannustaa investointeja edistyneempiin teknologioihin. Mahdollisuus muodostaa aluspooleja olisi pidettävä vapaaehtoisena, ja sen olisi edellytettävä asianomaisten yhtiöiden suostumusta.

(33) Vaatimustenmukaisuusasiakirja (”FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus”), jonka todentaja on antanut tässä asetuksessa vahvistettujen menettelyjen mukaisesti, olisi säilytettävä aluksella osoituksena siitä, että alus on noudattanut aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteettiä koskevia rajoja sekä täyttänyt maasähkön käyttöä kiinnityspaikassa koskevat vaatimukset. Todentajien olisi ilmoitettava komissiolle tällaisten asiakirjojen antamisesta.

(34) Todentajien olisi määritettävä vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrä selkeiden ja objektiivisten perusteiden mukaisesti ottaen huomioon kaikki asiaankuuluvat tiedot, mukaan lukien oleskelun ajankohta ja kesto, kunkin käytetyn energiatyypin määrä sekä mahdollisten poikkeusten soveltuvuus, kunkin satamakäynnin osalta unionissa. Yhtiöiden olisi asetettava nämä tiedot todentajien saataville vaatimustenmukaisuuden määrittämistä varten.

(35) Aluksille, jotka eivät noudata aluksella käytetyn energian vuotuista keskimääräistä kasvihuonekaasuintensiteettiä koskevia rajoja, on määrättävä seuraamusmaksu, jolla on varoittava vaikutus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta mahdollisuutta täyttää vaatimukset jousto- ja aluspoolijärjestelyjen kautta. Seuraamusmaksun olisi oltava oikeassa suhteessa vaatimustenvastaisuuden laajuuteen, ja sen olisi poistettava vaatimustenvastaisuudesta mahdollisesti saadut taloudelliset edut ja säilytettävä näin tasapuoliset toimintaedellytykset alalla. Sen olisi perustuttava sen uusiutuvan ja vähähiilisen polttoaineen määrään ja kustannuksiin, joka alusten olisi pitänyt käyttää täyttääkseen asetuksen vaatimukset.

(36) Kustakin vaatimusten vastaisesta satamakäynnistä määrättävän seuraamusmaksun olisi oltava oikeassa suhteessa kustannuksiin, joita olisi aiheutunut sähkön käytöstä, ja riittävä tasoinen, jotta se kannustaisi luopumaan saastuttavampien energialähteiden käytöstä. Seuraamusmaksun olisi perustuttava alukselle asennettuun tehoon, joka ilmaistaan megawatteina, kerrottuna kiinteällä euromääräisellä maksulla kiinnityspaikassaolotuntia kohti. Koska maasähkön tarjoamisen kustannuksista unionissa ei ole tarkkoja lukuja, tämän määrän olisi perustuttava muiden kuin kotitalouskäyttäjien sähkön keskihintaan EU:ssa kerrottuna kahdella, jotta voidaan ottaa huomioon muut palvelun tarjoamiseen liittyvät hintatekijät, kuten liitäntäkustannukset ja investointien kuolettamisen osuus.

(37) Seuraamusmaksuista saatavat tulot olisi käytettävä edistämään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden jakelua ja käyttöä merenkulkualalla ja auttamaan laivaliikenteen harjoittajia saavuttamaan ilmasto- ja ympäristötavoitteensa. Tätä varten nämä tulot olisi kohdennettava direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan 8 kohdassa tarkoitettuun innovaatiorahastoon.

(38) Tähän asetukseen liittyvien velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan olisi perustuttava olemassa oleviin välineisiin, eli niihin, jotka vahvistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY[25] sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/21/EY[26]. Asiakirja, jolla osoitetaan, että alus täyttää tämän asetuksen vaatimukset, olisi lisättävä direktiivin 2009/16/EY liitteessä IV tarkoitettuun luetteloon todistuskirjoista ja muista asiakirjoista.

(39) Koska todentajien tämän asetuksen nojalla toteuttamilla toimenpiteillä voi olla merkittäviä seurauksia asianomaisille yhtiöille, erityisesti kun on kyse vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrittämisestä, seuraamusmaksujen määrien laskennasta ja FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistuksen epäämisestä, kyseisillä yhtiöillä olisi oltava oikeus pyytää tällaisten toimenpiteiden uudelleentarkastelua sen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jossa todentaja on akkreditoitu. Kun otetaan huomioon Euroopan unionin perusoikeuskirjan 47 artiklassa vahvistettu oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin, toimivaltaisten viranomaisten ja satamien hallinnointielinten tämän asetuksen nojalla tekemiin päätöksiin olisi voitava hakea muutosta tuomioistuimessa asianomaisen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

(40) Tasapuolisten toimintaedellytysten säilyttämiseksi tämän asetuksen tehokkaan toiminnan avulla komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat well-to-wake-päästökertoimien (”energialähteeltä työntövoimaksi”) luettelon muuttamista, sovellettavien päästöttömien teknologioiden luettelon tai niiden käyttökriteerien muuttamista, laboratoriotestausta ja suoria päästömittauksia koskevien sääntöjen vahvistamista, seuraamuskertoimen mukauttamista, todentajien akkreditointia ja seuraamusmaksujen maksamiseen sovellettavia ehtoja. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016

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

[26] 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).

tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(41) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[27] mukaisesti. Vahvistaessaan täytäntöönpanosäädöksillä vakioitujen seurantasuunnitelmien mallit, mukaan lukien tekniset säännöt niiden yhdenmukaisesta käytöstä, komission olisi otettava huomioon mahdollisuus käyttää uudelleen asetuksen (EU) 2015/757 soveltamiseksi kerättyjä tietoja.

(42) Kun otetaan huomioon merenkulkualan kansainvälinen ulottuvuus, alusten käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittamista koskeva maailmanlaajuinen lähestymistapa on suositeltava, koska sitä voitaisiin pitää tuloksellisempana laajemman soveltamisalansa vuoksi. Tältä osin komission olisi toimitettava Kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMO:lle ja muille asianomaisille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, olennaisia tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja annettava IMO:lle asiaa koskevia lausuntoja, jotta IMO:n piirissä voitaisiin kehittää kansainvälisiä sääntöjä. Jos tämän asetuksen kannalta merkityksellisistä asioista päästään sopimukseen maailmanlaajuisesta lähestymistavasta, komission olisi tarkasteltava tätä asetusta uudelleen, jotta se voidaan tarvittaessa saattaa linjaan kansainvälisten sääntöjen kanssa.

(43) Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja korvaavien energialähteiden käyttöönotto aluksissa, jotka eri puolilla unionia saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin, oleskelevat niissä tai lähtevät niistä, ei ole tavoite, jonka jäsenvaltiot voivat riittävällä tavalla saavuttaa ilman riskiä siitä, että luodaan esteitä sisämarkkinoille ja että kilpailu vääristyy satamien ja laivaliikenteen harjoittajien välillä. Tämä tavoite voidaan saavuttaa paremmin ottamalla käyttöön unionin tasolla yhtenäiset säännöt, jotka luovat laivaliikenteen harjoittajille taloudellisia kannustimia jatkaa esteettä toimintaansa ja täyttää samalla uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä koskevat velvoitteet. Näin ollen unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

# I LUKU

## YLEISET SÄÄNNÖKSET

[27] 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).

*1 artikla*

**Tavoite ja tarkoitus**

Tässä asetuksessa vahvistetaan yhdenmukaiset säännöt, joilla asetetaan:

a) jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuvalla, siellä oleskelevalla tai sieltä lähtevällä aluksella käytetyn energian enimmäisintensiteetti, ja

b) velvoite käyttää maasähköä tai päästötöntä teknologiaa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa,

uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja korvaavien energialähteiden johdonmukaisen käytön lisäämiseksi kaikkialla unionissa samalla kun varmistetaan meriliikenteen sujuva toiminta ja vältetään vääristymät sisämarkkinoilla.

*2 artikla*

**Soveltamisala**

Tätä asetusta sovelletaan lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5000 tonnia, seuraavien osalta:

a) jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa aluksen käynnin aikana käyttämä energia,

b) kaikki energia, joka käytetään matkalla jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan ja

c) puolet energiasta, joka käytetään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta lähtevillä tai sinne saapuvilla matkoilla, jos edellinen tai seuraava käyntisatama kuuluu kolmannen maan lainkäyttövaltaan.

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

*3 artikla*

**Määritelmät**

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’kasvihuonekaasupäästöillä’ hiilidioksidin ($CO_2$), metaanin ($CH_4$) ja typpioksiduulin ($N_2O$) päästöjä ilmakehään,

b) ’biopolttoaineilla’ direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 33 alakohdassa määriteltyjä biopolttoaineita,

c) ’biokaasulla’ direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 28 alakohdassa määriteltyä biokaasua,

d) ’kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla’ direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 35 alakohdassa määriteltyjä kierrätettyjä hiilipitoisia polttoaineita,

e) ’muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla’ direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 36 alakohdassa määriteltyjä muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita,

f) ’ravinto- ja rehukasveilla’ direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 40 alakohdassa määriteltyjä ravinto- ja rehukasveja,

g) ’päästöttömällä teknologialla’ teknologiaa, joka täyttää liitteen III vaatimukset ja johon ei liity seuraavien kasvihuonekaasujen ja ilman epäpuhtauksien päästöjä alukselta ilmakehään: hiilidioksidi ($CO_2$), metaani ($CH_4$), typpioksiduuli ($N_2O$), rikin oksidit ($SO_x$), typen oksidit ($NO_x$) ja hiukkaset (PM),

h) ’korvaavilla energialähteillä’ aluksella tuotettua uusiutuvaa tuuli- tai aurinkoenergiaa tai maasähköjärjestelmästä toimitettua sähköä,

i) ’käyntisatamalla’ direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan b alakohdassa määriteltyä käyntisatamaa,

j) ’matkalla’ direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan c alakohdassa määriteltyä matkaa,

k) ’yhtiöllä’ direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan d alakohdassa määriteltyä yhtiötä,

l) ’bruttovetoisuudella’ direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan e alakohdassa määriteltyä bruttovetoisuutta,

m) ’kiinnityspaikassa olevalla aluksella’ direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan n alakohdassa määriteltyä kiinnityspaikassa olevaa alusta,

n) ’aluksella käytetyllä energialla’ megajouleina (MJ) ilmaistua energiamäärää, jonka alus käyttää työntövoimana ja aluksen laitteistoa varten merellä tai kiinnityspaikassa,

o) ’aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetillä’ grammoina hiilidioksidiekvivalenttia ilmaistua kasvihuonekaasupäästöjen määrää, joka määritetään well-to-wake-periaatteella (”energialähteeltä työntövoimaksi”), aluksella käytetyn energian megajoulea kohti,

p) ’well-to-wake-periaatteella’ (”energialähteeltä työntövoimaksi”) päästöjen laskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon energian tuotannon, kuljetuksen, jakelun ja käytön kasvihuonekaasuvaikutukset, myös polton aikana,

q) ’päästökertoimella’ lähdevirran toimintotietoihin liittyvää kasvihuonekaasun keskimääräistä päästömäärää olettaen, että palaessa tapahtuu täydellinen hapettuminen ja muissa kemiallisissa reaktioissa täydellinen muuntuminen,

r) ’maasähköllä’ järjestelmää, jolla toimitetaan matala- tai suurjännitteistä tasa- tai vaihtovirtaa kiinnityspaikassa olevalle alukselle, mukaan lukien tarvittavat alus- ja maalaitteistot, kun järjestelmä syöttää sähköä suoraan aluksen pääjakelukeskukseen aluksen sähköntarpeita tai akkujen lataamista varten,

s) ’todentajalla’ oikeushenkilöä, joka suorittaa todentamistoiminnot ja jonka kansallinen akkreditointielin on akkreditoinut asetuksen (EY) N:o 765/2008 ja tämän asetuksen nojalla,

t) ’raportointikaudella’ direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan m alakohdassa määriteltyä raportointikautta,

u) ’FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistuksella’ aluskohtaista todentajan yhtiölle antamaa todistusta, jossa vahvistetaan, että alus on noudattanut tätä asetusta tietyllä raportointikaudella,

v) ’matkustaja-aluksella’ alusta, joka kykenee kuljettamaan yli 12 matkustajaa, mukaan lukien risteilyalukset, suurnopeusmatkustaja-alukset sekä alukset, jotka on suunniteltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajokuormaus ja -purkaminen on mahdollista,

w) ’konttialuksella’ alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kontteja lastiruumissa ja kannella,

x) ’vaatimustenvastaisella satamakäynnillä’ satamakäyntiä, jonka aikana alus ei täytä 5 artiklan 1 kohdan vaatimusta eikä mikään 5 artiklan 3 kohdassa säädetyistä poikkeuksista sovellu,

y) ’vähiten suotuisalla tuotantoketjulla’ tietyn polttoaineen hiili-intensiivisintä tuotantoketjua,

z) ’hiilidioksidiekvivalentilla’ metrijärjestelmän yksikköä, jolla mitataan hiilidioksidi-, metaani- ja typpioksiduulipäästöjä ilmakehän lämmitysvaikutuspotentiaalin perusteella muuntamalla metaanin ja typpioksiduulin määrät siksi määräksi hiilidioksidia, jolla on sama ilmakehän lämmitysvaikutuspotentiaali,

å) ’vaatimustenmukaisuustaseella’ liitteen V mukaisesti laskettavaa määrää, jolla alus ylittää tai alittaa aluksella käytetyn energian vuotuisen keskimääräisen kasvihuonekaasuintensiteetin rajat,

ä) ’vaatimustenmukaisuusylijäämällä’ positiivista vaatimustenmukaisuustasetta,

ö) ’vaatimustenmukaisuusalijäämällä’ negatiivista vaatimustenmukaisuustasetta,

aa) ’aluspoolin vaatimustenmukaisuustaseella’ kaikkien aluspooliin kuuluvien alusten vaatimustenmukaisuustaseiden summaa, ja

bb) ’sataman hallinnointielimellä’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/352[28] 2 artiklan 5 alakohdassa määriteltyä julkista tai yksityistä elintä.

## II LUKU

## ALUKSILLA KÄYTETTYÄ ENERGIAA KOSKEVAT VAATIMUKSET

*4 artikla*

**Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin enimmäisarvo**

1. Aluksella raportointikauden aikana käytetyn energian keskimääräinen vuotuinen kasvihuonekaasuintensiteetti ei saa ylittää 2 kohdassa asetettua rajaa.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu raja lasketaan vähentämällä vertailuarvosta [X grammaa hiilidioksidiekvivalenttia megajoulea kohti]* seuraava prosenttiosuus:

   – -2 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2025,

   – -6 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2030,

   – -13 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2035,

   – -26 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2040,

   – -59 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2045,

   – -75 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2050.

   *[Asteriski: Viitearvo, joka lasketaan lainsäädäntömenettelyn myöhemmässä vaiheessa, vastaa aluksilla vuonna 2020 käytetyn energian keskimääräistä*

[28] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

*kasvihuonekaasuintensiteettiä, joka määritetään asetuksen (EU) 2015/757 puitteissa seurattujen ja ilmoitettujen tietojen perusteella ja käyttäen kyseisen asetuksen liitteessä I vahvistettuja menetelmiä ja oletusarvoja.]*

3. Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti lasketaan liitteessä I esitetyn menetelmän mukaisesti energiayksikköä kohti laskettujen kasvihuonekaasupäästöjen määränä.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä II siten, että siihen sisällytetään mahdollisiin uusiin energialähteisiin liittyvät well-to-wake-periaatteella lasketut päästökertoimet tai mukautetaan nykyisiä päästökertoimia johdonmukaisuuden varmistamiseksi suhteessa tuleviin kansainvälisiin energia-alan standardeihin tai tulevaan unionin energia-alan lainsäädäntöön.

*5 artikla*

**Kiinnityspaikassa käytettävän energian päästöttömyyttä koskevat lisävaatimukset**

1. Jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa kiinnityspaikassa olevan aluksen on 1 päivästä tammikuuta 2030 lähtien kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkiin energiatarpeisiin kiinnityspaikassa ollessaan.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan:

   a) konttialuksiin;

   b) matkustaja-aluksiin.

3. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta aluksiin, jotka

   a) ovat kiinnityspaikassa alle kaksi tuntia laskettuna 14 artiklan mukaisesti seuratun lähtö- ja saapumistunnin perusteella;

   b) käyttävät liitteen III mukaista päästötöntä teknologiaa;

   c) joutuvat tekemään ennakoimattoman satamakäynnin turvallisuussyistä tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä;

   d) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska satamassa ei ole tarvittavia liitäntäpisteitä;

   e) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska sataman laitteisto ei ole yhteensopiva aluksen maasähköjärjestelmän kanssa;

   f) tarvitsevat rajoitetun ajan energian tuottamista aluksella hätätilanteessa, joka aiheuttaa ihmishenkeen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai muista ylivoimaisista syistä.

4. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 26 artiklan mukaisesti liitteen III muuttamiseksi siten, että hyväksyttyjen päästöttömien teknologioiden luetteloon lisätään uusia teknologioita koskevia viittauksia tai näiden teknologioiden käyttöä koskevia kriteerejä, jos näiden uusien teknologioiden katsotaan tieteellisen ja teknisen kehityksen perusteella vastaavan kyseisessä liitteessä lueteltuja teknologioita.

5. Käyntisataman hallinnointielimen on määritettävä, sovelletaanko 3 kohdassa säädettyjä poikkeuksia, ja myönnettävä tai evättävä asiaa koskeva todistus liitteessä IV vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

6. Edellä 3 kohdan d ja e alakohdassa säädettyjä poikkeuksia saa 1 päivän tammikuuta 2035 jälkeen soveltaa tiettyyn alukseen yhteensä enintään viisi kertaa raportointivuoden aikana. Satamakäyntiä ei lasketa mukaan tämän säännöksen tarkoituksiin, jos yhtiö osoittaa, ettei se voinut kohtuudella tietää, että alus ei 3 kohdan d ja e alakohdassa tarkoitetuista syistä voi kytkeytyä maasähköön.

7. Edellä 3 kohdan f alakohdassa tarkoitetut hätätilanteet, jotka johtavat tarpeeseen käyttää aluksella olevia generaattoreita, on dokumentoitava ja aluksen on raportoitava niistä sataman hallinnointielimelle.

## III LUKU

## YHTEISET PERIAATTEET JA SERTIFIOINTI

*6 artikla*

### Seurannan ja raportoinnin yleiset periaatteet

1. Yhtiöiden on 7–9 artiklan mukaisesti seurattava kunkin aluksensa osalta asianomaisia tietoja ja raportoitava ne raportointikaudelta. Niiden on suoritettava seuranta ja raportointi kaikissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa ja sellaisten matkojen osalta, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai lähtevät tällaisesta satamasta.

2. Seurannan ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava aluksella käytetty energia aluksen ollessa merellä ja sen ollessa kiinnityspaikassa. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

3. Seurannan ja raportoinnin on oltava johdonmukaista ja ajallisesti vertailukelpoista. Tätä varten yhtiöiden on käytettävä samaa seurantamenetelmää ja samoja tietoaineistoja, joihin todentaja kuitenkin voi arvionsa perusteella hyväksyä muutoksia. Yhtiöiden on huolehdittava siitä, että saadaan kohtuullinen varmuus seurattavien ja raportoitavien tietojen totuudenmukaisuudesta.

4. Yhtiöiden on hankittava, tallennettava, koottava, analysoitava ja dokumentoitava seurantatiedot, mukaan lukien oletukset, viitteet, päästökertoimet ja toimintotiedot, läpinäkyvästi ja täsmällisesti, jotta todentaja voi määrittää aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin.

5. Tämän asetuksen 7–9 ja 14 artiklan mukaisessa seurannassa ja raportoinnissa on soveltuvin osin käytettävä asetuksen (EU) 2015/757 tarkoituksiin kerättyä tietoa.

*7 artikla*

### Seurantasuunnitelma

1. Yhtiöiden on 31 päivään elokuuta 2024 mennessä toimitettava todentajille kunkin aluksensa seurantasuunnitelma, josta käy ilmi liitteessä I esitettyjen joukosta valittu menetelmä aluksilla käytetyn energian määrien, tyyppien ja päästökertoimien sekä muiden asiaankuuluvien tietojen seuraamiseksi ja raportoimiseksi.

2. Yhtiöiden on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 31 päivän elokuuta 2024 jälkeen, toimitettava todentajalle seurantasuunnitelma ilman aiheetonta viivytystä, kuitenkin viimeistään kaksi

kuukautta sen jälkeen, kun asianomainen alus on saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

3. Seurantasuunnitelmassa on oltava aukoton ja läpinäkyvä dokumentaatio ja sen on sisällettävä vähintään seuraavat osat:

a) aluksen tunnistetiedot ja tyyppi, mukaan lukien aluksen nimi, IMO-tunnistenumero, rekisteröinti- tai kotisatama sekä aluksen omistajan nimi,

b) yhtiön nimi sekä yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero ja sähköpostiosoite,

c) kuvaus aluksen energianmuuntojärjestelmistä ja niihin liittyvästä tehokapasiteetista megawatteina (MW),

d) kuvaus siitä, että aluksella on asennettuna sertifioidut laitteet, jotka mahdollistavat liitännän maasähköön tietyllä jännitteellä ja taajuudella, mukaan lukien standardeissa IEC/IEEE 80005-1 (suurjännite) ja IEC/IEEE 80005-3 (matalajännite) määritellyt vaihteet, tai että alus on varustettu korvaavilla energianlähteillä tai päästöttömällä teknologialla liitteen III mukaisesti,

e) kuvaus suunnitelluista energialähteistä, joita on tarkoitus käyttää aluksella liikenteessä ja kiinnityspaikassa 4 ja 5 artiklassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi,

f) kuvaus menettelyistä, joilla seurataan aluksen polttoaineenkulutusta sekä korvaavilla energialähteillä tai päästöttömällä teknologialla tuotettua energiaa liitteen III mukaisesti,

g) liitteessä II tarkoitetut well-to-wake-päästökertoimet,

h) kuvaus menettelyistä, joilla matkaluettelon aukottomuutta seurataan,

i) kuvaus menettelyistä, joita käytetään määritettäessä matkakohtaisia toimintatietoja, mukaan lukien menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja kirjataan merellä lähtösataman ja määräsataman välillä vietetty aika sekä kiinnityspaikassa vietetty aika,

j) kuvaus menettelyistä, järjestelmistä ja vastuista, jotka liittyvät seurantasuunnitelman tietojen päivittämiseen raportointikaudella,

k) kuvaus menetelmästä, jonka avulla määritetään korvaavat tiedot tietoaukkojen poistamiseksi, ja

l) muutosseloste, johon kirjataan kaikki muutoshistorian yksityiskohdat.

4. Yhtiöiden on käytettävä seurantasuunnitelmia, jotka perustuvat vakiomuotoisiin malleihin. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä nämä mallit ja niiden yhtenäistä käyttöä koskevat tekniset säännöt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 27 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

*8 artikla*

**Seurantasuunnitelman muutokset**

1. Yhtiöiden on tarkastettava säännöllisin väliajoin ja vähintään vuosittain, vastaako aluksen seurantasuunnitelma aluksen luonnetta ja toimintatapaa ja voidaanko sen tietoja tarkentaa.

2. Yhtiöiden on muutettava seurantasuunnitelmaa missä tahansa seuraavista tilanteista:

a) aluksen yhtiö vaihtuu,

b) käyttöön otetaan uusi energianmuuntojärjestelmä tai uusi energiatyyppi, mukaan lukien korvaavat energialähteet ja päästötön teknologia liitteen III mukaisesti,

c) tietojen saatavuus on muuttunut uusien mittauslaitteiden, uusien näytteenottomenetelmien tai analysointimenetelmien käytön vuoksi taikka muista syistä, jotka voivat vaikuttaa kerättyjen tietojen tarkkuuteen,

d) käytetyllä seurantamenetelmällä saatujen tietojen on havaittu olevan virheellisiä, tai

e) seurantasuunnitelman minkä tahansa osan on havaittu olevan tässä asetuksessa asetettujen vaatimusten vastainen ja todentaja edellyttää yhtiön tarkistavan sitä.

3. Yhtiöiden on ilmoitettava todentajille ilman aiheetonta viivytystä kaikista ehdotuksista seurantasuunnitelman muuttamiseksi.

4. Todentajan on arvioitava tämän artiklan 2 kohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitetut seurantasuunnitelman muutokset. Todentaja ilmoittaa kyseiselle yhtiölle arvioinnin jälkeen, ovatko kyseiset muutokset 6 artiklan mukaisia.

*9 artikla*

**Biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden sertifiointi**

1. Kun biopolttoaineet, biokaasu, muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet ja kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet, siten kuin ne on määritelty direktiivissä (EU) 2018/2001, otetaan huomioon tämän asetuksen 4 artiklan 1 kohdan tarkoituksissa, sovelletaan seuraavia sääntöjä:

a) biopolttoaineiden ja biokaasun, jotka täyttävät direktiivin (EU) 2018/2001 29 artiklassa vahvistetut kestävyys- ja kasvihuonekaasusäästökriteerit, kasvihuonekaasupäästökertoimet määritetään kyseisessä direktiivissä vahvistettujen menetelmien mukaisesti,

b) muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätetyn hiilipitoisen polttoaineen, jotka ovat direktiivin (EU) 2018/2001 27 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen kasvihuonekaasupäästövähennysten kynnysarvojen mukaisia, kasvihuonekaasupäästökertoimet määritetään kyseisessä direktiivissä vahvistettujen menetelmien mukaisesti,

c) biopolttoaineilla ja biokaasulla, jotka eivät ole a alakohdan mukaisia tai jotka on tuotettu ravinto- ja rehukasveista, katsotaan olevan samat päästökertoimet kuin tämän tyyppisen polttoaineen vähiten suotuisalla fossiilisten polttoaineiden tuotantoketjulla, ja

d) muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla ja kierrätetyillä hiilipitoisilla polttoaineilla, jotka eivät ole b alakohdan mukaisia, katsotaan olevan samat päästökertoimet kuin tämän tyyppisen polttoaineen vähiten suotuisalla fossiilisten polttoaineiden tuotantoketjulla.

2. Yhtiöiden on toimitettava biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöintensiteetistä ja kestävyysominaisuuksista

tarkat ja luotettavat tiedot, jotka on todennettu komission direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti tunnustamalla järjestelmällä.

3. Yhtiöillä on oikeus poiketa vahvistetuista tank-to-wake-päästökertoimien oletusarvoista edellyttäen, että todelliset arvot on varmistettu laboratoriotestauksella tai suorilla päästömittauksilla. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla laboratoriotestausta ja suoria päästömittauksia koskevat säännöt.

## IV LUKU

## TODENTAMINEN JA AKKREDITOINTI

*10 artikla*

**Todentamistoimet**

1. Todentajan on arvioitava, onko seurantasuunnitelma 6–9 artiklassa asetettujen vaatimusten mukainen. Jos todentajan arvioinnissa todetaan, ettei kyseisiä vaatimuksia noudateta, asianomaisen yhtiön on tarkistettava seurantasuunnitelmaansa vastaavasti ja toimitettava tarkistettu suunnitelma todentajalle lopullisesti arvioitavaksi ennen raportointikauden alkamista. Kyseisen yhtiön on sovittava todentajan kanssa tällaisten tarkistusten käyttöön ottamiseksi tarvittavasta määräajasta. Kyseisen määräajan on joka tapauksessa päätyttävä ennen raportointikauden alkua.

2. Ennen 15 artiklan 2 kohdassa säädettyjen tehtävien suorittamista todentajan on arvioitava, ovatko raportoidut tiedot 6–9 artiklassa ja liitteissä I, II ja III säädettyjen vaatimusten mukaisia.

3. Jos todentamisarvioinnissa havaitaan virheellisiä lausumia tai tämän asetuksen vaatimusten vastaisuuksia, todentajan on ilmoitettava tästä asianomaiselle yhtiölle hyvissä ajoin. Kyseisen yhtiön on tämän jälkeen korjattava virheelliset lausumat tai vaatimusten vastaisuudet, jotta todennusprosessi voidaan saattaa päätökseen ajoissa.

*11 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 tai mikään samaan oikeushenkilöön kuuluva osa ei saa olla asianomaisen 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. Todentajan on arvioitava aluksilla käytetyn energian määrään, tyyppiin ja päästökertoimeen liittyvien tietojen luotettavuus, uskottavuus ja tarkkuus erityisesti seuraavien osalta:

   a) polttoaineen kulutuksen ja korvaavien energialähteiden käytön jakautuminen matkoittain kohdentaminen matkoille,

   b) raportoidut tiedot polttoaineen kulutuksesta ja niihin liittyvät mittaukset ja laskelmat,

c) päästökertoimien valinta ja käyttö, ja

d) maasähkön käyttö tai 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti todistetut poikkeustilanteet.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin on perustuttava seuraaviin näkökohtiin:

a) raportoidut tiedot ovat johdonmukaiset niiden arvioitujen tietojen kanssa, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin, kuten asennettuun konetehoon,

b) raportoiduissa tiedoissa ei ole epäjohdonmukaisuuksia, erityisesti kun vertaillaan kunkin aluksen vuosittain ostamaa polttoaineen kokonaismäärää ja yhteenlaskettua polttoainekulutusta matkoilla,

c) tiedot on kerätty sovellettavien sääntöjen mukaisesti ja

d) aluksen asiaankuuluvat kirjaukset ovat moitteettomat ja johdonmukaiset.

*12 artikla*

**Todentamismenettelyt**

1. Todentajan on kartoitettava riskit, joita seuranta- ja raportointiprosessiin voi liittyä, vertailemalla ilmoitettuja aluksella käytetyn energian määriä, tyyppejä ja päästökertoimia arvioituihin tietoihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin, kuten asennettuun konetehoon. Jos merkittäviä poikkeamia havaitaan, todentajan on tehtävä lisäanalyysejä.

2. Todentajan on kartoitettava riskit, joita eri laskentavaiheisiin voi liittyä, tarkistamalla kaikki yhtiön käyttämät tietolähteet ja menetelmät.

3. Todentajan on otettava huomioon kaikki toimivat riskinhallintamenetelmät, joita kyseinen yhtiö soveltaa käytettyjen seurantamenetelmien tarkkuuteen liittyvän epävarmuustason alentamiseksi.

4. Kyseisen yhtiön on annettava todentajalle kaikki lisätiedot, joiden avulla tämä kykenee suorittamaan todentamismenettelyt. Todentaja voi tehdä tarkastuksia todentamisprosessin aikana sen määrittämiseksi, ovatko ilmoitetut tiedot luotettavia.

*13 artikla*

**Todentajien akkreditointi**

1. Todentajan akkreditoi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia toimintoja varten kansallinen akkreditointielin asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti.

2. Sikäli kuin tämä asetus ei sisällä erityisiä säännöksiä todentajien akkreditoinnista, sovelletaan asetuksen (EY) N:o 765/2008 asiaa koskevia säännöksiä.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla todentajien akkreditointia koskevia tarkempia menettelysääntöjä ja kriteerejä. Kyseisissä delegoiduissa säädöksissä täsmennettyjen menetelmien on perustuttava 10 ja 11 artiklassa säädettyihin todentamista koskeviin periaatteisiin ja asiaa koskeviin kansainvälisesti hyväksyttyihin vaatimuksiin.

V LUKU

## VAATIMUSTENMUKAISUUDEN KIRJAAMINEN, TODENTAMINEN, RAPORTOINTI JA ARVIOINTI

*14 artikla*

**Seuranta ja kirjaaminen**

1. Yhtiöiden on 7 artiklassa tarkoitetun seurantasuunnitelman perusteella ja todentajan arvioitua kyseisen suunnitelman kirjattava jokaisen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan saapuvan tai sieltä lähtevän aluksen ja sinne päätyvän ja sieltä alkavan matkan osalta seuraavat tiedot:

   a) lähtö- ja määräsatama, mukaan lukien lähtö- ja saapumispäivä sekä lähtö- ja saapumisaika sekä kiinnityspaikassa vietetty aika,

   b) kunkin aluksen osalta, johon sovelletaan 5 artiklan 1 kohdan vaatimusta, maasähkön liittäminen ja käyttö tai jokin 5 artiklan 3 kohdassa luetelluista poikkeustilanteista,

   c) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun polttoainetyypin määrä,

   d) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun polttoainetyypin well-to-wake-päästökertoimet, jaoteltuina well-to-tank-, tank-to-wake- ja hajapäästöjen mukaan kattaen kaikki asiaankuuluvat kasvihuonekaasut, ja

   e) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun korvaavan energialähteen tyypin määrä.

2. Yhtiöiden on kirjattava 1 kohdassa luetellut tiedot vuosittain läpinäkyvällä tavalla, jonka pohjalta todentajan on mahdollista todentaa tämän asetuksen noudattaminen.

3. Yhtiöiden on toimitettava 1 kohdassa tarkoitetut tiedot todentajalle kunkin vuoden 30 päivään maaliskuuta mennessä.

*15 artikla*

**Todentaminen ja laskenta**

1. Edellä 10–12 artiklassa säädetyn todentamisen jälkeen todentajan on arvioitava yhtiön toimittamien tietojen laatu, kattavuus ja oikeellisuus 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti todennettujen tietojen perusteella todentaja

   a) laskee liitteessä I esitetyllä menetelmällä kyseisellä aluksella käytetyn energian keskimääräisen vuotuisen kasvihuonekaasuintensiteetin,

   b) laskee liitteessä V esitetyllä kaavalla aluksen vaatimustenmukaisuustaseen,

   c) laskee vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrän edellisellä raportointikaudella sekä kunkin vaatimustenvastaisen satamakäynnin osalta kiinnityspaikassa vietetyn ajan, ja

   d) laskee 20 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen seuraamusmaksujen määrän.

3. Todentajan on ilmoitettava yhtiölle 2 kohdassa tarkoitetut tiedot.

*16 artikla*

**Vaatimustenmukaisuustietokanta ja raportointi**

1. Komissio perustaa sekä pitää toiminnassa ja ajan tasalla sähköisen vaatimustenmukaisuustietokannan 4 ja 5 artiklan noudattamisen seurantaa varten. Vaatimustenmukaisuustietokannassa pidetään kirjaa alusten vaatimustenmukaisuustaseista sekä 17 ja 18 artiklassa säädettyjen joustomekanismien käytöstä. Tietokantaan on pääsy yhtiöillä, todentajilla, toimivaltaisilla viranomaisilla ja komissiolla.

2. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä tietokannan käyttöoikeuksia koskevat säännöt sekä tietokannan toiminnalliset ja tekniset eritelmät. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 27 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Yhtiön on kirjattava vaatimustenmukaisuustietokantaan kunkin vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä kustakin aluksestaan 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut todentajan vahvistamat tiedot sekä aluksen, yhtiön sekä arvioinnin suorittaneen todentajan tunnistetiedot.

*17 artikla*

**Vaatimustenmukaisuusylijäämän tallettaminen ja lainaaminen raportointikausien välillä**

1. Jos aluksella on raportointikaudella vaatimustenmukaisuusylijäämää, yhtiö voi tallettaa sen saman aluksen vaatimustenmukaisuustaseeseen seuraavalle raportointikaudelle. Kun todentaja on hyväksynyt vaatimustenmukaisuusylijäämän, yhtiön on kirjattava sen tallettaminen seuraavalle raportointikaudelle vaatimustenmukaisuustietokantaan. Yhtiö ei saa tallettaa vaatimustenmukaisuusylijäämää enää sen jälkeen, kun FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus on annettu.

2. Jos aluksella on raportointikaudella vaatimustenmukaisuusalijäämää, yhtiö voi lainata vastaavan määrän etukäteen seuraavan raportointikauden vaatimustenmukaisuusylijäämästä. Etukäteen lainattu vaatimustenmukaisuusylijäämä lisätään aluksen taseeseen raportointikaudella ja vähennetään saman aluksen seuraavan raportointikauden taseesta. Seuraavalta raportointikaudelta vähennettävä määrä on ennakkoon lainattu vaatimusmukaisuusylijäämä kerrottuna kertoimella 1,1. Vaatimustenmukaisuusylijäämää ei voi lainata ennakkoon:

   a) määrän osalta, joka ylittää yli 2 prosentilla 4 artiklan 2 kohdassa vahvistetun rajan, kerrottuna liitteen I mukaisesti lasketulla aluksen energiankulutuksella;

   b) kahtena peräkkäisenä raportointikautena.

3. Yhtiön on todentajan hyväksynnän jälkeen kirjattava etukäteen lainattu vaatimustenmukaisuusylijäämä vaatimustenmukaisuustietokantaan raportointikautta seuraavan vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä.

*18 artikla*

**Aluspoolien käyttö**

1. Kahden tai useamman aluksen, joiden osalta todentamisesta vastaa sama todentaja, vaatimustenmukaisuustaseet voidaan yhdistää aluspooliksi 4 artiklan vaatimusten täyttämiseksi. Tietyn aluksen vaatimustenmukaisuustase voidaan sisällyttää samalla raportointikaudella vain yhteen aluspooliin.

2. Yhtiön on ilmoitettava todentajalle raportointikautta seuraavan vuoden maaliskuun 30 päivään mennessä aikomuksestaan sisällyttää aluksen vaatimustenmukaisuustase välittömästi edeltäneeltä raportointikaudelta aluspooliin. Jos aluspooliin osallistuvat alukset ovat kahden tai useamman yhtiön määräysvallassa, yhtiöiden on tehtävä todentajalle yhteisilmoitus.

3. Todentajan on kirjattava aluspooli vaatimustenmukaisuustietokantaan raportointikautta seuraavan vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä. Aluspoolin kokoonpanoa ei enää tämän ajankohdan jälkeen voi muuttaa.

4. Kun kyseessä on tämän artiklan 1 kohdan mukainen aluspooli, yhtiö voi 15 artiklan 2 kohdan b alakohdan tarkoituksiin päättää, miten aluspoolin vaatimustenmukaisuuden kokonaistase jaetaan kullekin yksittäiselle alukselle edellyttäen, että tässä pysytään aluspoolin vaatimustenmukaisuuden kokonaistaseen rajoissa. Jos aluspooliin osallistuvat alukset ovat kahden tai useamman yhtiön määräysvallassa, aluspoolin vaatimustenmukaisuuden kokonaistase jaetaan yhteisilmoituksessa esitetyn menetelmän mukaisesti.

5. Jos aluspoolin keskimääräinen vaatimustenmukaisuustase johtaa yksittäisen aluksen vaatimustenmukaisuusylijäämään, sovelletaan 17 artiklan 1 kohtaa.

6. Aluspooliin kuuluvaan alukseen ei sovelleta 17 artiklan 2 kohtaa.

7. Yhtiö ei saa sisällyttää aluksen vaatimustenmukaisuustasetta aluspooliin enää sen jälkeen, kun FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus on annettu.

*19 artikla*

**FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus**

1. Todentajan on raportointijaksoa seuraavan vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä annettava alukselle FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus edellyttäen, että aluksella ei ole vaatimustenmukaisuusalijäämää 17 ja 18 artiklan mahdollisen soveltamisen jälkeen ja että aluksella ei ole vaatimustenvastaisia satamakäyntejä.

2. FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

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

   b) aluksen omistajan nimi, osoite sekä päätoimipaikka,

   c) todentajan tunnistetiedot, sekä

   d) todistuksen antamispäivä, voimassaoloaika ja raportointikausi, jota todistus koskee.

3. FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus on voimassa 18 kuukautta raportointikauden päättymisestä.

4. Todentajan on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja lippuvaltiolle FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistuksen antamisesta.

5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistuksen, myös sähköisen, mallit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

*20 artikla*

**Seuraamusmaksut**

1. Jos aluksella on raportointijaksoa seuraavan vuoden 1 päivänä toukokuuta vaatimustenmukaisuusalijäämää, yhtiön on maksettava seuraamusmaksu. Todentajan on laskettava seuraamusmaksun määrä liitteessä V esitetyllä kaavalla.

2. Yhtiön on maksettava seuraamusmaksu jokaisesta vaatimusten vastaisesta satamakäynnistä. Todentajan on laskettava seuraamusmaksun määrä kertomalla 250 euron määrä alukseen asennetun tehon megawattimäärällä ja kiinnityspaikassa vietettyjen täysien tuntien määrällä.

3. Sen estämättä, mitä 19 artiklan 1 kohdassa säädetään, todentajan on myönnettävä FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus, kun tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut seuraamusmaksut on maksettu. Tässä artiklassa tarkoitetut toimenpiteet sekä 21 artiklan mukaisesti suoritettuja maksuja koskevat tositteet on kirjattava FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistukseen.

4. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 26 artiklan mukaisesti liitteen V muuttamiseksi siten, että tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kaavaa mukautetaan ja tämän artiklan 2 kohdassa säädettyä kiinteää seuraamusmaksun määrää tarkistetaan energiakustannusten kehityksen huomioon ottamiseksi.

*21 artikla*

**Seuraamusmaksutulojen kohdentaminen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tukemiseen merenkulkualalla**

1. Edellä 20 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista seuraamusmaksuista saadut tulot on kohdennettava yhteisiin hankkeisiin, joiden tavoitteena on uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden nopea käyttöönotto merenkulkualalla. Seuraamusmaksuilla kerätyistä varoista rahoitettavilla hankkeilla on edistettävä merenkulkualan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotannon lisäämistä, helpotettava asianmukaisten tankkauslaitosten tai sähköyhteyksien rakentamista satamiin ja tuettava innovatiivisimpien eurooppalaisten teknologioiden kehittämistä, testaamista ja käyttöönottoa aluskannassa merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi.

2. Seuraamusmaksuista saadut 1 kohdassa tarkoitetut tulot on kohdennettava direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan 8 kohdassa tarkoitettuun innovaatiorahastoon. Nämä tulot ovat ulkoisia käyttötarkoitukseensa sidottuja tuloja varainhoitoasetuksen 21 artiklan 5 kohdan mukaisesti, ja ne käytetään innovaatiorahastoon sovellettavien sääntöjen mukaisesti.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta 20 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen seuraamusmaksujen maksamista koskevien toimintatapojen osalta.

*22 artikla*

**Velvollisuus pitää voimassa olevaa FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistusta aluksella**

1. Jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa käyvillä aluksilla on oltava mukanaan voimassa oleva FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus.

2. Alukselle 19 artiklan mukaisesti annettu FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus on osoitus tämän asetuksen noudattamisesta.

*23 artikla*

**Täytäntöönpano**

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on viimeistään [pp.kk./20xx] annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikista myöhemmistä muutoksista.

2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa olevien alusten kaikkiin tarkastuksiin, jotka toimitetaan direktiivin 2009/16/EY mukaisesti, kuuluu sen tarkastaminen, että aluksessa säilytetään voimassa olevaa FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistusta.

3. Jos alus ei ole kyennyt esittämään voimassa olevaa FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistusta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena eikä vaatimustenmukaisuutta ole voitu varmistaa muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä, käyntisataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi annettuaan asianomaiselle yhtiölle mahdollisuuden esittää huomautuksensa antaa karkotusmääräyksen. Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava karkotusmääräyksestä komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle. Jokaisen jäsenvaltion, lukuun ottamatta jäsenvaltiota, jonka lipun alla alus liikennöi, on evättävä karkotusmääräyksen kohteena olevan aluksen pääsy satamiinsa, kunnes yhtiö täyttää velvoitteensa. Kun alus liikennöi jonkin jäsenvaltion lipun alla, asianomaisen jäsenvaltion on, kun se on antanut ensin kyseiselle yhtiölle tilaisuuden esittää huomautuksensa, määrättävä alus pysäytettäväksi, kunnes yhtiö täyttää velvoitteensa.

4. Mainittujen velvoitteiden noudattaminen vahvistetaan esittämällä voimassa oleva FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus sille toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, joka antoi karkotusmääräyksen. Tämä kohta ei rajoita merihädässä oleviin aluksiin sovellettavan kansainvälisen merioikeuden säännösten soveltamista.

5. Jäsenvaltion seuraamusmenettelyt yksittäistä alusta vastaan on annettava tiedoksi komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle.

*24 artikla*

**Oikeus uudelleentarkasteluun**

1. Yhtiöillä on oltava oikeus pyytää todentajan niille tämän asetuksen mukaisesti osoittamien laskelmien ja toimenpiteiden, mukaan lukien kieltäytyminen myöntämästä FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistusta 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti, uudelleentarkastelua.

2. Uudelleentarkastelua koskeva hakemus on jätettävä kuukauden kuluessa siitä, kun todentaja on ilmoittanut laskennan tuloksesta tai toimenpiteestä, sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa todentaja on akkreditoitu. Toimivaltaisen viranomaisen päätökseen on voitava hakea muutosta tuomioistuimessa.

3. Sataman hallinnointielimen tämän asetuksen nojalla tekemiin päätöksiin on voitava hakea muutosta tuomioistuimessa.

*25 artikla*

**Toimivaltaiset viranomaiset**

Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen vastaamaan tämän asetuksen soveltamisesta ja täytäntöönpanon valvonnasta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava toimivaltaisten viranomaisten nimet ja yhteystiedot komissiolle. Komissio julkaisee verkkosivuillaan luettelon toimivaltaisista viranomaisista.

# VI LUKU

## DELEGOITU VALTA, TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA JA LOPPUSÄÄNNÖKSET

*26 artikla*

**Siirretyn säädösvallan käyttäminen**

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 4 artiklan 6 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 3 kohdassa, 13 artiklan 3 kohdassa, 20 artiklan 4 kohdassa ja 21 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 7 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 3 kohdassa, 13 artiklan 3 kohdassa, 20 artiklan 4 kohdassa ja 21 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä 4 artiklan 7 kohdan, 5 artiklan 4 kohdan, 9 artiklan 3 kohdan, 13 artiklan 3 kohdan, 20 artiklan 4 kohdan ja 21 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

*27 artikla*

**Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) 2099/2002[29] perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea). Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa. Kun komitean lausunto on määrä hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa komitean puheenjohtaja niin päättää.

3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

*28 artikla*

**Raportointi ja uudelleentarkastelu**

1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2030 raportin tämän asetuksen toimintaa sekä meriliikenteen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden teknologioiden ja markkinoiden kehitystä ja vaikutusta unionin merenkulkualaan koskevan arvioinnin tuloksista. Komissio harkitsee mahdollisia muutoksia seuraaviin:

   a) 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu raja-arvo,

   b) alustyypit, joihin sovelletaan 5 artiklan 1 kohtaa, ja

   c) 5 artiklan 3 kohdassa luetellut poikkeukset.

*29 artikla*

**Muutokset direktiiviin 2009/16/EY**

Lisätään direktiivin 2009/16/EY liitteessä IV olevaan luetteloon kohta seuraavasti: ”51. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen (EU) N:o xxxx mukaisesti annettu FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus.”

*30 artikla*

**Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2025.

[29] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2099/2002, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002, meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta sekä meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien asetusten muuttamisesta (EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1).

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

Tehty Brysselissä

| | |
|---|---|
| *Euroopan parlamentin puolesta* | *Neuvoston puolesta* |
| *Puhemies* | *Puheenjohtaja* |