Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

P9_TA(2022)0367

Kestävät meriliikenteen polttoaineet (FuelEU Maritime -aloite) ***I

Euroopan parlamentin tarkistukset 19. lokakuuta 2022 ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)) [1]

(Tavallinen lainsäätämisjärjestys: ensimmäinen käsittely)

(2023/C 149/13)

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(1) Meriliikenteen osuus EU:n ulkomaankaupasta on määrinä laskettuna noin 75 prosenttia ja EU:n sisäisestä kaupasta 31 prosenttia. 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 ***maailmanlaajuisesti*** 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***, työpaikkojen vähenemiseen*** ja liikenneyhteyksien menettämiseen kansalaisten ja yritysten kannalta.

[1] Asia päätettiin palauttaa asiasta vastaavaan valiokuntaan toimielinten välisiä neuvotteluja varten työjärjestyksen 59 artiklan 4 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti (A9-0233/2022).

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(1 a) Merenkulkuala työllistää kaksi miljoonaa eurooppalaista, ja sen osuus taloudesta on 149 miljardia euroa. Jokaista merenkulkualalla tuotettua miljoonaa euroa kohti syntyy muualla EU:n taloudessa 1,8 miljoonaa euroa ([1 a]).
	([1 a]) Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) raportti "The Economic Value of the EU Shipping Industry", 2020.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(1 b) Meriliikenne on ympäristöystävällisin liikennemuoto, ja sen kasvihuonekaasupäästöt kuljetettua tavaratonnia kohti ovat huomattavasti pienemmät kuin muiden liikennemuotojen ([1 a]). Samalla laivaliikenne Euroopan talousalueen satamiin tai satamista muodostaa kuitenkin noin 11 prosenttia kaikista EU:n liikenteen hiilidioksidipäästöistä ja 3–4 prosenttia EU:n kaikista hiilidioksidipäästöistä. Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen odotetaan lisääntyvän, ellei lisätoimia toteuteta. Kaikkien talouden alojen olisi edistettävä kasvihuonekaasupäästöjen nopeaa vähentämistä kasvihuonekaasujen nollanettopäästöjen saavuttamiseksi viimeistään vuoteen 2050 mennessä asetuksen (EU) 2021/1119 mukaisesti. Tästä syystä unionin on ehdottoman tärkeää laatia merenkulkualan nopeaa ekologista siirtymää koskeva kunnianhimoinen etenemissuunnitelma, joka myös auttaisi unionia säilyttämään maailmanlaajuisen johtoasemansa vihreiden teknologioiden, palvelujen ja ratkaisujen saralla ja edistämään sitä jatkossakin sekä vauhdittamaan työpaikkojen luomista alaan liittyvissä arvoketjuissa säilyttäen samalla kilpailukyvyn.
	([1 a]) Euroopan ympäristökeskuksen tutkimus, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) Komissio hyväksyi (muutetun) ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi ja 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.	(2) Komissio hyväksyi (muutetun) ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi ja 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 ***viimeistään*** 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 ***edistää ja vauhdittaa*** kestävästi ***tuotettujen uusiutuvien*** ja ***vähähiilisten polttoaineiden laajamittaista tuotantoa ja käyttöä***, myös meriliikenteen alalla***, noudattaen tässä teknologianeutraaliuden periaatetta***. ***Tarvittavan teknologian kehittämistä ja käyttöönottoa olisi tuettava mahdollisimman nopeasti*** ja ***se olisi aloitettava*** vuoteen 2030 mennessä, jotta voidaan valmistautua muutoksen voimakkaaseen kiihtymiseen vuoden 2030 jälkeen. ***On myös olennaisen tärkeää edistää innovointia ja tukea tutkimusta uusista ja tulevista innovaatioista, kuten uusista vaihtoehtoisista polttoaineista, ekologisesta suunnittelusta, biopohjaisista materiaaleista, tuulivoimasta ja tuuliavusteisesta käyttövoimasta.***
([19]) COM(2020)0563 ([20]) COM(2020)0562	([19]) COM(2020)0563 ([20]) COM(2020)0562

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 2 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(2 a) Nesteytetyllä maakaasulla on todennäköisesti siirtymäkauden rooli meriliikenteessä, sillä se mahdollistaa asteittaisen siirtymisen päästöttömiin vaihtoehtoihin, erityisesti koska tällä hetkellä ei ole saatavilla taloudellisesti kannattavaa päästötöntä voimalaiteteknologiaa. Älykkään ja kestävän liikkuvuuden strategiaa koskevassa tiedonannossa todetaan, että päästöttömiä merialuksia voidaan saada markkinoille vuoteen 2030 mennessä. Aluskannan korvaaminen olisi toteutettava asteittain alusten pitkän käyttöiän vuoksi. Nesteytetyn maakaasun kaltaiset liikenteen polttoaineet on tarpeen enenevässä määrin irrottaa hiilestä esimerkiksi sekoittamalla niihin nesteytettyä biometaania (nesteytetty biomaakaasu) tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä kaasumaisia sähköstä tuotettuja polttoaineita (e-kaasuja).

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(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 – ***tyypillisesti 35–53 prosenttia laivaliikenteen rahtihinnoista. Politiikkatoimien on näin ollen tarpeen olla kustannustehokkaita, ja niillä olisi pyrittävä mahdollisimman laajaan hiilestä irtautumiseen mahdollisimman alhaisin kustannuksin***. 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***, mikä voi myös lisätä riskiä siitä, että unionin satamien kilpailukyky heikkenee suhteessa unionin ulkopuolisiin satamiin***. Tämä voi johtaa ***hiili- ja yritysvuotoon*** 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 ***ja*** vähähiilisten polttoaineiden markkinaosuuden kasvu meripolttoaineiden markkinoilla tapahtuu tasapuolisen kilpailun vallitessa EU:n meriliikennemarkkinoilla***, jolloin laivaliikenteen harjoittajien päästövähennyskustannukset ovat alhaisemmat. Tällaisen vaihtoehdon olemassaolo on olennaisen tärkeää, jotta voidaan taata unionin merenkulkualan kilpailukyky ja unionin satamat maailmankauppaan yhdistävien logististen reittien merkitys.***

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(3 a) Merenkulkualalle on ominaista kova kansainvälinen kilpailu. Suuret erot sääntelyrasitteissa lippuvaltioiden välillä ovat lisänneet ei-toivottuja käytäntöjä, kuten alusten lippuvaltion vaihtoja. Alalle luonteenomainen maailmanlaajuisuus korostaa lippuvaltioneutraalin lähestymistavan ja suotuisan sääntelykehyksen merkitystä, sillä se on edellytys uusien investointien houkuttelemiselle ja eurooppalaisten satamien, alusten omistajien ja liikenteenharjoittajien kilpailukyvyn turvaamiselle.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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 sisämarkkinoilla, kaikkiin jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuviin tai niistä lähteviin matkoihin sekä alusten oleskeluun kyseisissä satamissa olisi sovellettava tähän asetukseen sisältyviä yhdenmukaisia sääntöjä.	(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. ***Kehyksen olisi vähennettävä*** 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 sisämarkkinoilla, kaikkiin jäsenvaltioiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuviin tai niistä lähteviin matkoihin sekä alusten oleskeluun kyseisissä satamissa olisi sovellettava tähän asetukseen sisältyviä yhdenmukaisia sääntöjä. ***Komission olisi perustettava seurantajärjestelmä, jossa arvioidaan erityisesti hiili- ja yritysvuotoa sekä mahdollisia vaatimusten kiertämiseen käytettäviä käytäntöjä, ja laadittava luettelo mahdollisista liiketoimista, jotka eivät kuulu satamakäynneillä EU:n naapurimaissa harjoitettavaan merkittävään liiketoimintaan. Jos tässä yhteydessä ilmoitetaan huomattavasta hiili – ja yritysvuodosta ja vaatimusten kiertämiseen käytettävistä käytännöistä, komission olisi ehdotettava toimenpiteitä näiden ongelmien ratkaisemiseksi.***

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(4 a) Koska tästä asetuksesta koituu alalle uusia säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia, on tarpeen toteuttaa kompensoivia toimia, joilla voidaan estää sääntelyrasitteiden kokonaistason nouseminen. Komission olisi sen vuoksi esitettävä ennen tämän asetuksen soveltamista ehdotuksia tällä asetuksella käyttöön otettavien sääntelyrasitteiden kompensoimiseksi tarkistamalla tai kumoamalla muihin unionin säädöksiin sisältyviä säännöksiä, joista koituu säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia merenkulkualalla.

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(4 b) Oikeusvarmuuden ja investointivarmuuden riittävän tason varmistamiseksi tämän asetuksen olisi oltava hyvin yhdenmukainen ja sopusoinnussa asetuksen XXXX-XXX (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus), direktiivin 2003/87/EY (EU:n päästökauppadirektiivi), direktiivin XXXX-XXX (uusiutuvia energianlähteitä koskeva direktiivi) ja direktiivin 2003/96/EY (energiaverotusdirektiivi) kanssa. Tällaisen yhdenmukaisuuden olisi johdettava merenkulkualan johdonmukaiseen lainsäädäntökehykseen, joka osaltaan lisää merkittävästi kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa, varmistaa tarvittavan infrastruktuurin käyttöönoton ja kannustaa käyttämään näitä polttoaineita jatkuvasti kasvavassa osuudessa aluksista. Jotta voidaan varmistaa yleinen johdonmukaisuus unionin ilmasto- ja kilpailukykytavoitteiden ja kestävän talouskasvun tavoitteiden kanssa, kyseisten säädösten yleisiä, yhdistettyjä ja kumulatiivisia ilmasto- ja talousvaikutuksia olisi arvioitava kattavasti ja jatkuvasti.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 4 c kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(4 c) Satamien velvollisuuteen tarjota maasähköä olisi yhdistettävä alusten vastaava velvoite kytkeytyä maasähkön toimittamiseen suunniteltuun latausinfrastruktuuriin kiinnityspaikassa ollessaan kyseisen infrastruktuurin vaikuttavuuden varmistamiseksi ja hukkainvestointien riskin välttämiseksi. Lisäksi maasähkön lataamiseen liittyviä kustannuksia olisi pyrittävä vähentämään vapauttamalla satamassa oleville aluksille toimitettu sähkö pysyvästi verotuksesta direktiiviin XXXX-XXXX (energiaverotusdirektiivi) tehtävillä muutoksilla.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 5 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(5 a) Koska laivaliikenteen kustannukset nousevat aluksille, jotka eivät täytä tämän asetuksen vaatimuksia, olisi puututtava vaatimusten noudattamisen välttelyn ja tämän asetuksen säännösten kiertämisen riskiin erityisesti konttien linjaliikenteen osalta. Satamakäynnit unionin lähialueilla sijaitseviin satamiin tämän asetuksen noudattamisesta aiheutuvien kustannusten rajoittamiseksi vähentäisivät odotettuja ympäristöhyötyjä ja heikentäisivät merkittävästi tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamista, minkä lisäksi ne voisivat johtaa lisäpäästöihin, koska tämän asetuksen vaatimusten kiertämiseksi kuljetaan pidempiä matkoja. Sen vuoksi on aiheellista jättää käyntisataman käsitteen ulkopuolelle tietyt pysähdykset unionin ulkopuolisissa satamissa. Tämä ulkopuolelle jättäminen olisi kohdistettava unionin lähialueilla sijaitseviin satamiin, joissa asetuksen vaatimusten kiertämisen riski on suurin. 300 meripeninkulman raja on oikeasuhtainen vastaus tähän riskiin, jotta lisärasitteet ja vaatimusten kiertämisen riski ovat tasapainossa. Lisäksi käyntisataman käsitteen ulkopuolelle jättämisen olisi kohdistuttava ainoastaan konttialuksiin ja satamiin, joiden pääasiallinen toiminta on konttien jälleenlaivaus. Tällaisten kuljetusten osalta vaatimusten kiertämisen riski muodostuu myös siitä, että satamaterminaali siirretään unionin ulkopuolisiin satamiin, mikä pahentaa vaatimusten kiertämisen vaikutuksia. Tästä syystä ja koska ei ole olemassa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä kansainvälisillä matkoilla koskevaa pakollista IMO:n maailmanlaajuista järjestelmää, joka olisi yhtä kunnianhimoinen kuin tässä asetuksessa säädetyt vaatimukset, konttialusten pysähdyksiä naapurimaassa sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa ei pitäisi pitää tässä asetuksessa tarkoitettuina pysähdyksinä käyntisatamissa. Jotta varmistetaan, että toimenpide on oikeassa suhteessa asetettuihin tavoitteisiin ja johtaa yhdenvertaiseen kohteluun, olisi otettava huomioon kolmansissa maissa toteutettavat toimenpiteet, joilla on tätä asetusta vastaava vaikutus.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 5 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(5 b) Jotta voidaan ottaa huomioon saaristoalueiden erityinen tilanne, kuten perussopimuksen 174 artiklassa korostetaan, ja tarve säilyttää saarten ja syrjäisten alueiden väliset yhteydet unionin keskusalueisiin, olisi sallittava väliaikaiset vapautukset muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten suorittamille matkoille jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja sellaisen saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 100 000 vakinaista asukasta.

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 5 c kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(5 c) Ottaen huomioon unionin syrjäisimpien alueiden erityispiirteet ja erityisesti niiden syrjäinen sijainti ja saaristoluonne sekä niihin kohdistuvat rajoitteet, olisi kiinnitettävä erityistä huomiota niiden kulkuyhteyksien säilyttämiseen ja mahdollisuuksiin kulkea niille tehokkaasti meriliikenteen avulla. Sen vuoksi vain puolet energiasta, joka käytetään syrjäisimmällä alueella sijaitsevasta käyntisatamasta lähtevillä tai sinne saapuvilla matkoilla, olisi sisällytettävä tämän asetuksen soveltamisalaan. Samasta syystä olisi sallittava väliaikaiset vapautukset syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman ja jonkin toisen syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman välisille matkoille sekä energialle, joka käytetään alusten ollessa kyseisten syrjäisimpien alueiden käyntisatamissa.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 5 d kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(5 d) Sen varmistamiseksi, että kaikilla aluksilla, myös aluksilla, jotka on rakennettu liikennöimään jääpeitteisillä vesillä matkalla jäsenvaltioiden satamiin, satamista tai satamien välillä, on tasapuoliset toimintaedellytykset, olisi otettava huomioon tiedot aluksen jääluokasta ja sen jäissä kulkemisesta laskettaessa aluskohtaisia kasvihuonekaasupäästövähennyksiä. Ne olisi otettava huomioon myös tiedoissa, joita seurataan ja raportoidaan asetuksen (EU) 2015/757 nojalla.

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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]) 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.	*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

([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).

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(7) Erityisesti pienemmille toimijoille aiheutuvan hallinnollisen taakan rajoittamiseksi tätä asetusta ei pitäisi soveltaa rakenteeltaan yksinkertaisiin puisiin aluksiin, 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.

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(7 a) Tämän asetuksen jatkuvan vaikuttavuuden varmistamiseksi komission olisi seurattava sen toimivuutta ja tehtävä vaikutustenarviointeja bruttovetoisuuden kynnysarvosta ja tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvista alustyypeistä. Komission olisi erityisesti päätettävä, onko olemassa merkittäviä syitä sisällyttää pienemmät laivat ja muita laivatyyppejä tämän asetuksen soveltamisalaan. Komission olisi erityisesti otettava huomioon muun muassa asiaankuuluvien tietojen saatavuus, kasvihuonekaasupäästöjen mahdollinen väheneminen ja soveltamisalan laajentamisen vaikuttavuus ilmastovaikutusten kannalta, hallinnollisen rasitteen laajuus sekä sen taloudelliset ja sosiaaliset seuraukset.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(9) Vaikka hiilen hinnoittelun tai toiminnan hiili-intensiteettiä koskevien tavoitearvojen kaltaisilla välineillä edistetään energiatehokkuutta, ne eivät kykene aikaansaamaan 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.	(9) Vaikka hiilen hinnoittelun tai toiminnan hiili-intensiteettiä koskevien tavoitearvojen kaltaisilla välineillä edistetään energiatehokkuutta, ne eivät kykene aikaansaamaan 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. ***Tätä järjestelyä olisi sovellettava tavoitelähtöisesti, teknologianeutraalisti ja kustannustehokkaasti.***

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(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 ***kunnianhimoiset Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaiset*** rajat ilman, että määrätään tietyn polttoaineen tai teknologian käytöstä.

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(10 a) Olisi perustettava erityinen valtamerirahasto, jonka avulla kanavoidaan meriliikenteen päästöoikeuksien huutokaupasta päästökauppajärjestelmän piirissä saadut tulot takaisin merenkulkualalle. Valtamerirahastosta myönnettäviä varoja olisi käytettävä tukemaan hankkeita ja investointeja, jotka liittyvät alusten ja satamien energiatehokkuuden parantamiseen, innovatiivisiin teknologioihin ja infrastruktuuriin meriliikenteen hiilestä irtautumiseksi, kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoon ja käyttöönottoon sekä päästöttömien käyttövoimateknologioiden kehittämiseen.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 22

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(11) Olisi edistettävä sellaisten uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ***ja käyttövoimateknologioiden*** 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.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 23

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(11 a) Jotta kannustetaan kehittämään ja ottamaan käyttöön varhaisessa vaiheessa kestävimpiä ja innovatiivisimpia polttoaineteknologioita, joilla on kasvumahdollisuuksia tulevien tarpeiden täyttämiseksi, tarvitaan kannustin muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita varten. Tällaisten polttoaineiden avulla on hyvät mahdollisuudet sisällyttää uusiutuva energia meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden yhdistelmään. Koska muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tuotantokustannukset ovat huomattavasti korkeammat lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, on tärkeää varmistaa sellainen kysynnän taso, joka tukee investointeja tällaisiin polttoaineisiin. Tällä asetuksella otetaan käyttöön toimenpideyhdistelmä, jolla varmistetaan tuki kestävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käyttöönotolle. Näihin toimenpiteisiin kuuluvat a) vuoteen 2035 saakka sovellettava kerroin, jolla palkitaan yrityksiä, jotka päättävät käyttää näitä polttoaineita niiden suhteellisen korkeasta hinnasta huolimatta, ja b) vuodesta 2030 alkaen muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kiinteä vähimmäisosuus polttoaineiden yhdistelmästä. Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kiinteän vähimmäisosuuden noudattamisen helpottamiseksi olisi sovellettava tämän asetuksen 17 ja 18 artiklan mukaisia joustotoimenpiteitä. Yhtiöt voivat sopimusjärjestelyin saattaa polttoaineen toimittajat vastuuseen tämän asetuksen säännösten noudattamisesta aiheutuvista kustannuksista, jos muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita ei toimiteta sovittujen ehtojen mukaisesti.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(14) Meriliikenteen uusien polttoaineiden ja energiaratkaisujen kehittämiseen ja käyttöönottoon liittyvät pitkät toteutumisajat ***sekä alusten pitkä keskimääräinen käyttöikä, joka tyypillisesti vaihtelee 25–30 vuoden välillä,*** 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 ***sekä merellä että kiinnityspaikassa*** 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. ***Jotta voidaan varmistaa oikeusvarmuus ja antaa alalle riittävästi aikaa pitkän aikavälin suunnitteluun ja valmistautumiseen sekä välttää hukkainvestointien riskiä, mahdollisten tulevien ehdotusten tämän asetuksen muuttamiseksi olisi oltava soveltamisalaltaan rajoitettuja ja niissä olisi vältettävä merkittäviä muutoksia vaatimuksiin.***

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(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 ***aluksella tuotetun tuuli-*** tai ***aurinkovoiman tai kiinnityspaikassa toimitetun*** sähkön, käyttö.

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(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 ***polttoaineiden elinkaaren eri vaiheiden jalanjäljet huomioiden***. Tarkoituksena on kannustaa toimijoita käyttämään teknologioita ja tuotantoketjuja, jotka tuottavat pienemmän kasvihuonekaasujalanjäljen ja todellisia hyötyjä nykyisiin perinteisiin polttoaineisiin verrattuna.

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.***	(17) 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”).

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(21) Maasähkön käyttö vähentää alusten aiheuttamaa ilman pilaantumista ja meriliikenteen kiinnityspaikassa olevien alusten kasvihuonekaasupäästöjä. Maasähkön tarjonta tuo kiinnityspaikassa olevien alusten saataville yhä enenevässä määrin puhdasta energiaa, kun uusiutuvien ***ja fossiilittomien*** energialähteiden ***osuudet kasvavat*** 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 ***varmistamiseksi, että ilman pilaantuminen kiinnityspaikassa vähenee ja että maasähköinfrastruktuuri on taloudellisesti kannattavaa ja tuottaa tuottoa investoinneille,*** olisi laadittava erityissäännöt, joilla kaikkein saastuttavimmat alukset voidaan velvoittaa käyttämään maasähköä ***tilanteissa, joissa se tosiasiallisesti vähentää päästöjä kohtuullisin kustannuksin***.

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(22) Maasähkön lisäksi muillakin teknologioilla saatetaan päästä vastaaviin ympäristöhyötyihin satamissa. Jos vaihtoehtoisen teknologian käytön osoitetaan vastaavan maasähkön käyttöä, alus olisi vapautettava velvollisuudesta käyttää maasähköä.	(22) Maasähkön lisäksi muillakin ***päästöttömillä*** teknologioilla saatetaan päästä vastaaviin ympäristöhyötyihin satamissa. Jos vaihtoehtoisen teknologian käytön osoitetaan vastaavan maasähkön käyttöä ***ilman pilaantumisen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksillä mitattuna***, alus olisi vapautettava velvollisuudesta käyttää maasähköä.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 23 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(23) Lisäksi poikkeuksia maasähkön käyttövelvoitteeseen olisi myönnettävä tietyistä objektiivisista syistä, jotka käyntisataman hallinnointielin***, terminaalioperaattori tai toimivaltainen viranomainen, riippuen satamien hallintomallista eri jäsenvaltioissa,*** todentaa todistuksella***. Näiden poikkeuksien olisi rajoituttava*** 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. ***Jos maasähköä ei voida toimittaa riittävästi satamaan liitetyn paikallisen verkon riittämättömän kapasiteetin vuoksi, tämän ei pitäisi katsoa tarkoittavan, että satama tai aluksen omistaja tai liikenteenharjoittaja jättää noudattamatta tämän asetuksen vaatimuksia edellyttäen, että verkonhaltija on asianmukaisesti osoittanut todentajille paikallisen verkon kapasiteetin riittämättömyyden.***

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(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. ***Täyden yhteentoimivuuden varmistamiseksi satamien olisi varustettava kiinnityspaikkansa ja alusten omistajien aluksensa sovellettavien standardien mukaisilla voimalaitteilla.*** Vuodesta 2035 alkaen laivaliikenteen harjoittajien olisi suunniteltava ***käynnit asetuksen XXXX-XXX (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus) soveltamisalaan kuuluvissa TEN-T-satamissa*** 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. ***Hukkainvestointien riskin, aluksen ja kiinnityspaikan maasähköinfrastruktuurin yhteensopimattomuuden sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän ja tarjonnan epätasapainon välttämiseksi olisi järjestettävä säännöllisesti asiaankuuluvien sidosryhmien välisiä kuulemistilaisuuksia, joissa keskustellaan vaatimuksista ja tulevista suunnitelmista ja tehdään niistä päätöksiä.***

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 24 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(24 a) Asetuksessa XXXX-XXX (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus) vahvistetuissa maasähkön tarjoamista koskevissa tavoitteissa otetaan huomioon palvelua käyttävät alustyypit ja niiden liikennemäärät meriliikennesatamissa. Vaatimusta, jonka mukaan alusten on kytkeydyttävä maasähköön kiinnityspaikassa, ei pitäisi soveltaa aluksiin, kun ne käyvät satamissa, joihin ei sovelleta mainitun asetuksen maasähkövaatimusta, paitsi jos käyntisataman kiinnityspaikassa on maasähkö asennettu ja saatavilla. Jos alus käy muussa kuin TEN-T-satamassa, jossa maasähköä on saatavilla, aluksen olisi kiinnityspaikassa ollessaan kytkeydyttävä maasähköön.

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 24 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(24 b) Vaikka maasähkö on tärkeä keino vähentää paikallisia ilmansaastepäästöjä, sen potentiaali vähentää kasvihuonekaasupäästöjä riippuu täysin kaapeleiden kautta toimitettavan energian lähteiden yhdistelmästä. Maasähkön koko ilmasto- ja ympäristöpotentiaalin hyödyntämiseksi jäsenvaltioiden olisi lisättävä sähköverkkojen kapasiteettia ja yhteyksiä ja jatkettava energialähteiden yhdistelmän kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämistä, niin että ne voivat tarjota satamille suunniteltavissa olevalla tavalla kohtuuhintaista fossiilitonta sähköä.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 24 c kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(24 c) Tämän asetuksen täytäntöönpanossa olisi otettava asianmukaisesti huomioon satamien erilaiset hallintomallit eri puolilla unionia, erityisesti kun on kyse vastuusta myöntää todistus, jolla alus vapautetaan velvollisuudesta kytkeytyä maasähköön.

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 24 d kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(24 d) Satamien ja laivaliikenteen harjoittajien välinen koordinointi on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan varmistaa sujuvat menettelyt maasähköön kytkeytymiseksi satamissa. Laivaliikenteen harjoittajien olisi tiedotettava käyntisatamilleen aikomuksestaan kytkeytyä maasähköön ja sähköntarpeestaan kyseisen käynnin aikana, erityisesti jos se ylittää kyseisen alusluokan arvioidut tarpeet.

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 25 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(25) Tällä asetuksella olisi otettava käyttöön luotettava ***ja läpinäkyvä*** 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.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 26 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(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***, tuulta hyödyntävien tukiteknologioiden teknisistä eritelmistä*** tai ***muiden mahdollisten aluksella käytettävistä vaihtoehtoisista energialähteistä***, 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.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 27 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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”).	(27) Polttoaineiden ***luotettava*** sertifiointi ***ja seuranta*** 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 suorilla päästömittauksilla tank-to-wake-arvojen osalta (”tankista työntövoimaksi”).

Tarkistus 40

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 27 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(27 a) Polttoaineiden ominaisuuksia koskevien tietojen luotettavuus ja paikkansapitävyys on olennaisen tärkeää tämän asetuksen noudattamisen valvonnan kannalta. Polttoaineiden toimittajille, joiden on osoitettu antaneen harhaanjohtavia tai epätarkkoja tietoja toimittamiensa polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetistä, olisi määrättävä seuraamus. Polttoaineiden toimittajat, jotka ovat toistuvasti toimittaneet vääriä tai harhaanjohtavia tietoja, olisi suljettava direktiivissä (EU) 2018/2001 (uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi) säädettyjen sertifiointijärjestelmien ulkopuolelle. Tällaisissa tapauksissa niiden laitteistoista tankatuilla polttoaineilla olisi katsottava olevan samat päästökertoimet kuin heikoiten luokitellulla fossiilisella polttoaineella.

Tarkistus 41

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(28) Akkreditoitujen todentajien suorittamalla todentamisella olisi varmistettava yhtiöiden suorittaman seurannan ja raportoinnin oikeellisuus ja kattavuus sekä tämän asetuksen noudattaminen. Puolueettomuuden ***ja tehokkuuden*** varmistamiseksi todentajien olisi oltava riippumattomia ja päteviä oikeushenkilöitä ja sellaisten kansallisten akkreditointielinten akkreditoimia ***ja valvomia***, jotka on perustettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008 ([24]) nojalla.
([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, s. 30).	([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, s. 30).

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 31 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(31 a) Yhtiöt ja polttoaineiden toimittajat voisivat sopimusjärjestelyin sopia keskinäisistä sitoumuksista tuottaa, toimittaa ja ostaa ennalta määrättyjä määriä tiettyjä polttoaineita. Tällaisten sopimusjärjestelyjen olisi myös katettava korvausvastuu, ja niillä olisi vahvistettava taloudellisen korvauksen ehdot, jos polttoaineita ei ole saatavilla sovitun mukaisesti.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 36 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(36) Kustakin vaatimusten vastaisesta satamakäynnistä määrättävän seuraamusmaksun olisi oltava oikeassa suhteessa kustannuksiin, joita olisi aiheutunut sähkön käytöstä, ja ***riittävän*** 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 ***ajantasaisimpaan*** keskihintaan EU:ssa kerrottuna kahdella, jotta voidaan ottaa huomioon muut palvelun tarjoamiseen liittyvät hintatekijät, kuten liitäntäkustannukset ja investointien kuolettamisen osuus.

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 37 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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***.	(37) Seuraamusmaksuista saatavat tulot olisi ***korvamerkittävä merenkulkualalle ja*** käytettävä edistämään ***sen hiilestä irtautumista, mukaan lukien tuki vaihtoehtoisten*** polttoaineiden ***kehittämiselle, tuotannolle*** ja ***käyttöönotolle, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille ja maasähköinfrastruktuurille sekä uusille innovatiivisille teknologioille***. Tätä varten nämä tulot olisi kohdennettava direktiivin 2003/87/EY ***3 g***a ***b*** artiklassa tarkoitettuun ***valtamerirahastoon***.

Tarkistus 45

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 39 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(39) Koska todentajien tämän asetuksen nojalla toteuttamilla toimenpiteillä voi olla merkittäviä seurauksia asianomaisille yhtiöille, erityisesti kun on kyse vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrittämisestä, ***tietojen kokoamisesta*** seuraamusmaksujen määrien ***laskentaa varten*** 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.

Tarkistus 46

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 40 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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 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.	(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, ***todellisten well-to-tank-päästöarvojen (”energialähteeltä tankkiin”) sertifiointia koskevien sääntöjen*** 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 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.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 47

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 42 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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.	(42) Kun otetaan huomioon merenkulkualan kansainvälinen ulottuvuus, alusten käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittamista koskeva maailmanlaajuinen lähestymistapa on suositeltava, koska ***se olisi huomattavasti tuloksellisempi*** 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***, ja näin jatkettava unionin pyrkimyksiä edistää kunnianhimoisia merenkulkualan hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita kansainvälisesti***. Jos tämän asetuksen kannalta merkityksellisistä asioista päästään sopimukseen maailmanlaajuisesta lähestymistavasta, komission olisi tarkasteltava tätä asetusta uudelleen, jotta se voidaan saattaa linjaan kansainvälisten sääntöjen kanssa.

Tarkistus 48

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 42 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(42 a) Jotta voidaan varmistaa kansainvälisesti tasapuoliset toimintaedellytykset ja maksimoida uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita koskevan lainsäädännön ympäristövaikutukset, komission ja EU:n jäsenvaltioiden olisi edistettävä IMO:ssa ja muissa kansainvälisissä järjestöissä uusiutuvien polttoaineiden luotettavia sertifiointi- ja seurantajärjestelmiä.

Tarkistus 49

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 42 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(42 b) Komission olisi varmistettava paremman sääntelyn suuntaviivoissa ([1 a]) määriteltyjen meriliikennealan yhteistyön ja parhaiden käytäntöjen vaihdon välineiden täytäntöönpano ja saatavuus.

([1 a]) Euroopan komissio, Bryssel, komission yksiköiden valmisteluasiakirja – Paremman sääntelyn suuntaviivat, 3.11.2021, SWD (2021)0305.

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 43 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(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,	(43) Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja korvaavien energialähteiden ***kehittäminen ja laajamittainen*** 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,

Tarkistus 51

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
a) jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuvalla, siellä oleskelevalla tai sieltä lähtevällä aluksella käytetyn energian enimmäisintensiteetti, ja	*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

Tarkistus 52

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
b) velvoite käyttää maasähköä tai päästötöntä teknologiaa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa,	*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 53

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – viimeinen kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja korvaavien energialähteiden johdonmukaisen käytön ***lisäämiseksi*** kaikkialla unionissa samalla kun varmistetaan meriliikenteen sujuva toiminta ja vältetään vääristymät sisämarkkinoilla.	***Tarkoituksena on*** uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja korvaavien energialähteiden johdonmukaisen käytön ***lisääminen meriliikenteessä*** kaikkialla unionissa ***ilmastoneutraaliuden saavuttamista viimeistään vuoteen 2050 mennessä koskevan unionin tavoitteen ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaisesti*** samalla kun varmistetaan meriliikenteen sujuva toiminta***, luodaan kehitysmahdollisuuksia merenkulkualalle*** ja vältetään vääristymät sisämarkkinoilla..

Tarkistus 54

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti	*Tarkistus*
Tätä asetusta sovelletaan lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5 000 tonnia, seuraavien osalta:	*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

Tarkistus 55

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 1 kohta – b alakohta

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

Tarkistus 56

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 1 kohta – b a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	b a) puolet energiasta, joka käytetään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalla syrjäisimmällä alueella sijaitsevasta käyntisatamasta lähtevillä tai sinne saapuvilla matkoilla, ja

Tarkistus 57

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
c) puolet energiasta, joka käytetään jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta lähtevillä tai sinne saapuvilla matkoilla, jos edellinen tai seuraava käyntisatama kuuluu kolmannen maan lainkäyttövaltaan.	*(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)*

Tarkistus 58

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	Tätä asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin tai muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin.

Tarkistus 59

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	Komissio hyväksyy viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan luettelo naapurimaissa sijaitsevista konttien jälleenlaivaussatamista, jotka jätetään tämän asetuksen mukaisten konttialusten käyntisatamien määritelmän ulkopuolelle.
	Komissio hyväksyy vähintään joka toinen vuosi sen jälkeen täytäntöönpanosäädöksiä, joilla saatetaan ajan tasalle tämä luettelo naapurimaissa sijaitsevista konttien jälleenlaivaussatamista, jotka jätetään tämän asetuksen mukaisten konttialusten käyntisatamien määritelmän ulkopuolelle.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Komission teksti	*Tarkistus*
	Kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä on lueteltava unionin ulkopuolella mutta alle 300 meripeninkulman päässä unionin alueesta naapurimaissa sijaitsevat konttien jälleenlaivaussatamat, joissa konttien jälleenlaivausosuus twenty foot equivalent units (TEU) -yksiköiden määränä mitattuna on yli 65 prosenttia kyseisen sataman konttiliikenteen kokonaismäärästä viimeisimmällä 12 kuukauden kaudella, jolta asiaankuuluvat tiedot ovat saatavilla.
	Tätä luetteloa sovellettaessa kontteja pidetään jälleenlaivattuina, kun ne puretaan aluksesta satamaan yksinomaan niiden lastaamiseksi toiseen alukseen. Luetteloon ei sisällytetä kolmannessa maassa sijaitsevia satamia, jotka tosiasiallisesti soveltavat toimenpiteitä, jotka ovat yhtä kunnianhimoisia kuin tässä asetuksessa säädetyt vaatimukset.
	Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 27 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 b kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	Jäsenvaltiot voivat jättää tietyt reitit ja satamat 1 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalan ulkopuolelle, kun kyseessä on muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten suorittamilla matkoilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja sellaisen saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 100 000 vakinaista asukasta, käyttämä energia ja aluksen käyntinsä aikana kyseisen saaren käyntisatamassa käyttämä energia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä vapautuksista ennen niiden voimaantuloa komissiolle, joka julkaisee ne Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Tällaisia vapautuksia ei sovelleta 31 päivän joulukuuta 2029 jälkeen.

Tarkistus 61

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 c kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	Jäsenvaltiot voivat jättää tietyt reitit ja satamat 1 kohdan a ja b a alakohdan soveltamisalan ulkopuolelle, kun kyseessä on syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman ja jonkin toisen syrjäisimmällä alueella sijaitsevan käyntisataman välisillä matkoilla käytetty energia ja aluksen käyntinsä aikana kyseisten syrjäisimpien alueiden käyntisatamissa käyttämä energia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä vapautuksista ennen niiden voimaantuloa komissiolle, joka julkaisee ne Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Tällaisia vapautuksia ei sovelleta 31 päivän joulukuuta 2029 jälkeen. Mikään ei estä jäsenvaltioita tai niiden alueita päättämästä olla soveltamatta tätä vapautusta tai lopettamasta myöntämänsä vapautukset ennen 31 päivää joulukuuta 2029.

Tarkistus 62

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 d kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	Jäsenvaltiot voivat jättää tietyt reitit 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle, kun kyseessä on matkoilla, jotka tehdään julkisesta palvelusta tehdyn sopimuksen yhteydessä tai jotka tehdään aluksilla, joihin sovelletaan julkisen palvelun velvoitteita neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 mukaisesti, käytetty energia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä vapautuksista ennen niiden voimaantuloa komissiolle, joka julkaisee ne Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Tällaisia vapautuksia ei sovelleta 31 päivän joulukuuta 2029 jälkeen.

Tarkistus 63

Ehdotus asetukseksi

2 artikla – 2 e kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	Komissio seuraa jatkuvasti tämän asetuksen vaikutuksia rahtiliikenteen uudelleensuuntautumiseen erityisesti naapurimaiden jälleenlaivaussatamien kautta. Jos komissio havaitsee unionin satamiin kohdistuvan merkittäviä kielteisiä vaikutuksia, se antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle lainsäädäntöehdotuksia tämän direktiivin muuttamiseksi. Komissio analysoi erityisesti tämän asetuksen vaikutuksia syrjäisimpiin alueisiin ja saariin ja ehdottaa tarvittaessa muutoksia tämän asetuksen soveltamisalaan.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 64

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – h alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
h) ”korvaavilla energialähteillä” aluksella tuotettua uusiutuvaa ***tuuli- tai aurinkoenergiaa*** tai maasähköjärjestelmästä toimitettua sähköä,	h) ”korvaavilla energialähteillä” aluksella tuotettua uusiutuvaa ***energiaa*** tai maasähköjärjestelmästä toimitettua sähköä,

Tarkistus 65

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – h a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	h a) ”tuulen käyttövoimalla” tai ”tuuliavusteisella käyttövoimalla” käyttövoimatekniikkaa, joka vaikuttaa ensisijaisesti tai avustavasti minkä tahansa tyyppisten alusten käyttövoimaan aluksen liikkuessa talteen otetun tuulienergian välityksellä,

Tarkistus 66

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – i alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
i) ”käyntisatamalla” ***direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan b alakohdassa määriteltyä käyntisatamaa***,	i) ”käyntisatamalla” ***satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan huomattavan osan lastista tai jossa matkustajat nousevat alukseen tai poistuvat siltä; näin ollen lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on tankata, hankkia tarvikkeita, vaihtaa miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta tai sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen, pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi, eikä konttialusten pysähdyksiä naapurimaassa sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa,***

Tarkistus 67

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – m alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
m) ”kiinnityspaikassa olevalla aluksella” ***direktiivin (EU) 2015/757 3 artiklan n alakohdassa määriteltyä kiinnityspaikassa olevaa alusta***,	m) ”kiinnityspaikassa olevalla aluksella” ***alusta, joka on turvallisesti kiinnitettynä laiturissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan tai kun matkustajat nousevat sille tai poistuvat siltä tai kun se odottaa satamassa, mukaan lukien aika, jolloin sillä ei suoriteta lastin tai matkustajien kuljetuksiin liittyviä toimia***,

Tarkistus 68

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – n alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
n) ”aluksella käytetyllä energialla” megajouleina (MJ) ilmaistua energiamäärää, jonka alus käyttää työntövoimana ja aluksen laitteistoa varten merellä tai kiinnityspaikassa,	n) ”aluksella käytetyllä energialla” megajouleina (MJ) ilmaistua energiamäärää, jonka alus käyttää työntövoimana ja aluksen laitteistoa varten merellä tai kiinnityspaikassa, ***ilman jääluokkaan IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan kuuluvan aluksen teknisten ominaisuuksien vuoksi käytettyä lisäenergiaa ja jääluokkaan IC, IB, IA tai IA Super kuuluvan aluksen tai vastaavaan jääluokkaan kuuluvan aluksen jäissä kulkemisen vuoksi käyttämää lisäenergiaa,***

Tarkistus 69

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – q a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	q a) ”jääluokalla” lippuvaltion toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tai tämän valtion hyväksymän organisaation alukselle määrittämää luokkaa, joka osoittaa, että alus on tarkoitettu jäissä kulkemiseen merellä,

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 70

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – q b alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	q b) ”jäissä kulkemisella” jääluokitellun aluksen kulkemista jäänreunan sisällä olevalla merialueella,

Tarkistus 71

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – q c alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	q c) ”jäänreunalla” reunaa avomeren ja kaikenlaisen merijään, joko kiinteän tai ajelehtivan, välillä,

Tarkistus 72

Ehdotus asetukseksi

3 artikla – 1 kohta – r alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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,	r) ”maasähköllä” järjestelmää, jolla toimitetaan matala- tai suurjännitteistä tasa- tai vaihtovirtaa kiinnityspaikassa olevalle alukselle, mukaan lukien tarvittavat ***kiinteät, kelluvat ja siirrettävät*** alus- ja maalaitteistot, ***ja joka*** syöttää sähköä aluksen pääjakelukeskukseen aluksen sähköntarpeita tai akkujen lataamista varten,

Tarkistus 73

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 2 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
— -***13*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2035,	— -***20*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2035,

Tarkistus 74

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 2 kohta – 4 luetelmakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
— -***26*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2040,	— -***38*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2040,

Tarkistus 75

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 2 kohta – 5 luetelmakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
— -***59*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2045,	— -***64*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2045,

Tarkistus 76

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 2 kohta – 6 luetelmakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
— -***75*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2050.	— -***80*** prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2050.

Tarkistus 77

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
[Asteriski: Viitearvo, joka lasketaan lainsäädäntömenettelyn myöhemmässä vaiheessa, vastaa aluksilla vuonna 2020 käytetyn energian keskimääräistä kasvihuonekaasuintensiteettiä, joka määritetään asetuksen (EU) 2015/757 puitteissa seurattujen ja ilmoitettujen tietojen perusteella ja käyttäen kyseisen asetuksen liitteessä I vahvistettuja menetelmiä ja oletusarvoja.]	[Asteriski: Viitearvo, joka lasketaan lainsäädäntömenettelyn myöhemmässä vaiheessa, vastaa ***unionin*** aluksilla vuonna 2020 käytetyn energian keskimääräistä kasvihuonekaasuintensiteettiä, joka määritetään asetuksen (EU) 2015/757 puitteissa seurattujen ja ilmoitettujen tietojen perusteella ja käyttäen kyseisen asetuksen liitteessä I vahvistettuja menetelmiä ja oletusarvoja.]

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 78

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 3 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
3. Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti lasketaan liitteessä I esitetyn menetelmän mukaisesti energiayksikköä kohti laskettujen kasvihuonekaasupäästöjen määränä.	3. Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti lasketaan liitteessä I esitetyn menetelmän mukaisesti energiayksikköä kohti laskettujen kasvihuonekaasupäästöjen määränä. ***Jääluokkiin kuuluviin aluksiin sovelletaan korjauskerrointa, jonka avulla vähennetään jäissä kulkemiseen liittyvä suurempi polttoaineenkulutus.***

Tarkistus 79

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	3 a. Tämän asetuksen liitteessä II esitettyjä oletusarvoja käytetään päästökertoimien laskennan perustana. Jos on olemassa sertifioinnin tai suorien päästömittausten avulla todennettuja todellisia arvoja, voidaan käyttää näitä todellisia arvoja oletusarvojen sijaan.

Tarkistus 80

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	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, mukautetaan nykyisiä päästökertoimia johdonmukaisuuden varmistamiseksi suhteessa tuleviin kansainvälisiin energia-alan standardeihin tai tulevaan unionin energia-alan lainsäädäntöön ***ja varmistetaan, että ne kuvaavat mahdollisimman hyvin todellisia päästöjä polttoaineen elinkaaren kaikissa vaiheissa, parhaan saatavilla olevan tieteellisen ja teknisen tietämyksen mukaisesti***.

Tarkistus 81

Ehdotus asetukseksi

4 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	4 a. On järjestettävä kuulemistilaisuuksia satamien hallinnointielinten, terminaalioperaattoreiden, aluksen omistajien, laivaliikenteen harjoittajien, polttoaineiden toimittajien ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa, jotta voidaan varmistaa yhteistyö, joka koskee yksittäisissä satamissa suunniteltua ja käyttöön otettua vaihtoehtoisten polttoaineiden toimitusta sekä kyseisissä satamissa käyviltä aluksilta odotettua kysyntää.

Tarkistus 82

Ehdotus asetukseksi

4 a artikla (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	4 a artikla
	Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käyttö
	1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet käyttäen tarvittaessa direktiivissä XXXX [uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi] säädettyä hyvitystenvaihtomekanismia varmistaakseen, että muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita on saatavilla niiden alueella sijaitsevissa satamissa.
	2. Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin laskemiseen käytetään kerrointa 2 liitteessä 1 olevan kaavan 1 nimittäjään 1 päivän tammikuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana yhtiöiden palkitsemiseksi muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytöstä.
	3. Tammikuun 1 päivästä 2030 alkaen vähintään 2 prosenttia aluksella käytetystä vuotuisesta keskimääräisestä energiasta on tuotettava 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisilla muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla.
	4. Edellä olevaa 3 kohtaa ei sovelleta 31 päivään joulukuuta 2034 saakka yhtiöihin tai niiden tytäryhtiöihin, jotka liikennöivät enintään kolmea alusta, jotka kuuluvat 2 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Komission teksti	*Tarkistus*
	5. Komissio arvioi viimeistään vuonna 2028 3 kohdassa säädettyä velvoitetta mukauttaakseen sitä, jos
	— muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tuotantokapasiteettiin, saatavuuteen tai hintaan liittyy vakavia huolenaiheita tai;
	— muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kustannukset ovat vähentyneet huomattavasti ja niiden saatavuus on maantieteellisesti kattavaa ja on tarpeen korottaa alakiintiön tasoa unionin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.
	6. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan kriteerit tälle arvioinnille ja mukautetaan 4 a artiklan 3 kohdan ja liitteen V velvoitteita, jos se katsotaan tarpeelliseksi 5 kohdan mukaisesti suoritetun arvioinnin jälkeen.

Tarkistus 83

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
1. ***Jäsenvaltion lainkäyttövaltaan*** kuuluvassa käyntisatamassa kiinnityspaikassa olevan aluksen on 1 päivästä tammikuuta 2030 lähtien kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkiin ***energiatarpeisiin*** kiinnityspaikassa ollessaan.	1. ***Asetuksen XXXX-XXX (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus) 9 artiklan soveltamisalaan*** kuuluvassa käyntisatamassa kiinnityspaikassa olevan aluksen on 1 päivästä tammikuuta 2030 lähtien kytkeydyttävä maasähköön ja käytettävä sitä kaikkiin ***sähköntarpeisiinsa*** kiinnityspaikassa ollessaan. ***Jos muu kuin TEN-T-satama on vapaaehtoisesti asentanut maasähkön, kyseisessä satamassa käyvien alusten, joilla on yhteensopiva maasähkölaitteisto, on kytkeydyttävä maasähköön, kun sitä on saatavilla käyntisatamassa.***

Tarkistus 84

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 3 kohta – b alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
b) käyttävät liitteen III mukaista päästötöntä teknologiaa;	b) käyttävät liitteen III mukaista päästötöntä teknologiaa ***edellyttäen, että niillä saavutetaan jatkuvasti päästötaso, joka vastaa maasähkön käytöllä saavutettavia päästövähennyksiä***;

Tarkistus 85

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 3 kohta – d alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
d) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska satamassa ei ole tarvittavia liitäntäpisteitä;	d) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska satamassa ei ole tarvittavia liitäntäpisteitä***, myös verkkokapasiteetin (tilapäisen) puutteen johdosta, kuten kiinnityspaikassa olevien alusten (kausittaisen) sähkön huippukysynnän aikana***;

Tarkistus 86

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 3 kohta – e alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
e) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska sataman laitteisto ei ole yhteensopiva aluksen maasähköjärjestelmän kanssa;	e) eivät pysty kytkeytymään maasähköön, koska sataman laitteisto ei ole yhteensopiva aluksen maasähköjärjestelmän kanssa***, edellyttäen, että aluksella oleva maasähköön kytkettävä laitteisto on sertifioitu asetuksen XXXX-XXX (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen) liitteessä II määriteltyjen merialusten maaliitäntäjärjestelmiä koskevien standardien mukaisesti***;

Tarkistus 87

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	3 a. Alusten liikenteenharjoittajien on ilmoitettava etukäteen niille satamille, joissa ne käyvät, aikomuksestaan kytkeytyä maasähköön tai aikomuksestaan käyttää tämän asetuksen liitteessä III määriteltyä päästötöntä teknologiaa. Alusten liikenteenharjoittajien on myös soveltuvissa tapauksissa ilmoitettava, kuinka suuri niiden sähköntarve kyseisen käynnin aikana oletettavasti on ja millainen sähkölaitteisto aluksella on.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 88

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	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 ***että muutetaan*** näiden teknologioiden käyttöä koskevia kriteerejä, jos näiden uusien teknologioiden ***tai niiden käyttöä koskevien kriteerien*** katsotaan tieteellisen ja teknisen kehityksen perusteella vastaavan kyseisessä liitteessä lueteltuja teknologioita ***tai olevan niitä parempia***.

Tarkistus 89

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 5 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
5. Käyntisataman hallinnointielimen on määritettävä, sovelletaanko 3 kohdassa säädettyjä poikkeuksia, ja myönnettävä tai evättävä asiaa koskeva todistus liitteessä IV vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.	5. Käyntisataman hallinnointielimen ***tai tapauksen mukaan terminaalioperaattorin tai toimivaltaisen viranomaisen*** on määritettävä, sovelletaanko 3 kohdassa säädettyjä poikkeuksia, ja myönnettävä tai evättävä asiaa koskeva todistus liitteessä IV vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

Tarkistus 90

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 6 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	***Poistetaan.***

Tarkistus 91

Ehdotus asetukseksi

5 artikla – 7 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	7 a. On järjestettävä kuulemistilaisuuksia satamien hallinnointielinten, terminaalioperaattoreiden, aluksen omistajien, laivaliikenteen harjoittajien, maasähkön toimittajien, verkonhaltijoiden ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa, jotta voidaan varmistaa yhteistyö, joka koskee yksittäisissä satamissa suunniteltua ja käyttöön otettua maasähköinfrastruktuuria sekä kyseisissä satamissa käyviltä aluksilta odotettua kysyntää.

Tarkistus 92

Ehdotus asetukseksi

6 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	4. Yhtiöiden on hankittava, tallennettava, koottava, analysoitava ja dokumentoitava seurantatiedot, mukaan lukien oletukset, viitteet, päästökertoimet ja toimintotiedot, ***ja muut tämän asetuksen noudattamiseksi edellytetyt tiedot*** läpinäkyvästi ja täsmällisesti, jotta todentaja voi määrittää aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin.

Tarkistus 93

Ehdotus asetukseksi

7 artikla – 3 kohta – e alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
e) kuvaus suunnitelluista energialähteistä, joita on tarkoitus käyttää aluksella liikenteessä ja kiinnityspaikassa 4 ja 5 artiklassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi,	e) kuvaus suunnitelluista energialähteistä, joita on tarkoitus käyttää aluksella liikenteessä ja kiinnityspaikassa 4 ja 5 artiklassa ***sekä liitteissä I ja III*** säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi,

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 94

Ehdotus asetukseksi

7 artikla – 3 kohta – k alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
k) kuvaus menetelmästä, jonka avulla määritetään korvaavat tiedot tietoaukkojen poistamiseksi, ja	k) kuvaus menetelmästä, jonka avulla määritetään korvaavat tiedot tietoaukkojen poistamiseksi ***tai tietovirheiden havaitsemiseksi ja korjaamiseksi***, ja

Tarkistus 95

Ehdotus asetukseksi

7 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	3 a. Jos aluksen jääluokan vuoksi tarvittava lisäenergia jätetään pois aluksella käytetyn energian määrän laskennasta, seurantasuunnitelman on sisällettävä myös
	a) tiedot aluksen jääluokituksesta,
	b) kuvaus koko matkan aikana kuljetun etäisyyden seurantamenetelmästä ja
	c) jäissä kulkiessa jäissä kulkemisen päivämäärä ja kellonaika, polttoaineenkulutus ja korvaavista energialähteistä saatu energia tai liitteessä III esitetyn päästöttömän teknologian tuottama energia jäissä kulkemisen aikana.

Tarkistus 96

Ehdotus asetukseksi

8 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
1. Yhtiöiden on tarkastettava säännöllisin väliajoin ja vähintään vuosittain, vastaako aluksen seurantasuunnitelma aluksen luonnetta ja toimintatapaa ja voidaanko sen tietoja tarkentaa.	1. Yhtiöiden on tarkastettava säännöllisin väliajoin ja vähintään vuosittain, vastaako aluksen seurantasuunnitelma aluksen luonnetta ja toimintatapaa ja voidaanko sen tietoja tarkentaa***, korjata tai päivittää***.

Tarkistus 97

Ehdotus asetukseksi

8 artikla – 2 kohta – johdantokappale

Komission teksti	*Tarkistus*
2. Yhtiöiden on muutettava seurantasuunnitelmaa missä tahansa seuraavista tilanteista:	2. Yhtiöiden on muutettava seurantasuunnitelmaa ***ilman aiheetonta viivytystä*** missä tahansa seuraavista tilanteista:

Tarkistus 98

Ehdotus asetukseksi

8 artikla – 2 kohta – e a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	e a) menetelmät tietoaukkojen välttämiseksi ja tietovirheiden tunnistamiseksi ovat osoittautuneet riittämättömiksi varmistamaan tietojen luotettavuuden ja avoimuuden.

Tarkistus 99

Ehdotus asetukseksi

9 artikla – 2 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	2. Yhtiöiden on toimitettava biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöintensiteetistä ja kestävyysominaisuuksista tarkat***, täydelliset*** ja luotettavat tiedot, jotka on todennettu komission direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti tunnustamalla järjestelmällä.

Tarkistus 100

Ehdotus asetukseksi

9 artikla – 3 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	3. Yhtiöillä on oikeus poiketa vahvistetuista tank-to-wake-päästökertoimien oletusarvoista edellyttäen, että todelliset arvot on varmistettu ***suorilla päästömittauksilla direktiivissä (EU) 2018/2001 ja direktiivissä (EU) XXXX/XXXX [kaasudirektiivi] säädettyjen olemassa olevien sertifiointi- ja todentamisjärjestelmien mukaisesti***. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla suoria päästömittauksia koskevat säännöt.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 101

Ehdotus asetukseksi

9 a artikla (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	9 a artikla
	Muiden polttoaineiden sertifiointi
	1. Yhtiöillä on oikeus poiketa kaikkien muiden polttoaineiden vahvistetuista well-to-tank-päästökertoimien oletusarvoista edellyttäen, että todelliset arvot on vahvistettu sertifioinnilla tai suorilla päästömittauksilla.
	2. Yhtiöillä on oikeus poiketa kaikkien muiden polttoaineiden vahvistetuista tank-to-wake-päästökertoimien oletusarvoista edellyttäen, että todelliset arvot on sertifioitu suorilla päästömittauksilla.
	3. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla todellisten well-to-tank-päästöarvojen sertifiointia koskevat säännöt ja suorien päästömittauksien tekemistä koskevat säännöt.

Tarkistus 102

Ehdotus asetukseksi

10 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	1. Todentajan on arvioitava, onko seurantasuunnitelma 6–9 artiklassa asetettujen vaatimusten mukainen. Jos todentajan arvioinnissa todetaan, ettei kyseisiä vaatimuksia noudateta, asianomaisen yhtiön on ***ilman aiheetonta viivytystä*** 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.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 103

Ehdotus asetukseksi

10 artikla – 3 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	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 ***ilman aiheetonta viivytystä***, jotta todennusprosessi voidaan saattaa päätökseen ajoissa.

Tarkistus 104

Ehdotus asetukseksi

11 artikla – 2 kohta – d alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
d) maasähkön käyttö tai 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti todistetut poikkeustilanteet.	d) maasähkön käyttö tai ***5 artiklan 3 kohdassa luetellut ja*** 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti todistetut poikkeustilanteet.

Tarkistus 105

Ehdotus asetukseksi

11 artikla – 3 kohta – d alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
d) aluksen asiaankuuluvat kirjaukset ovat moitteettomat ja johdonmukaiset.	d) aluksen asiaankuuluvat kirjaukset ovat moitteettomat***, läpinäkyvät*** ja johdonmukaiset.

Tarkistus 106

Ehdotus asetukseksi

12 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	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 ***havaitaan*** merkittäviä poikkeamia***, jotka vaarantaisivat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen***, todentajan on tehtävä lisäanalyysejä.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 107

Ehdotus asetukseksi

13 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
1. Todentajan akkreditoi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia toimintoja varten kansallinen akkreditointielin asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti.	1. Todentajan akkreditoi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia toimintoja varten kansallinen akkreditointielin asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti. ***Kansallisen akkreditointielimen on annettava komissiolle säännöllisesti tiedoksi akkreditoitujen todentajien luettelo sekä kaikki asiaankuuluvat yhteystiedot.***

Tarkistus 108

Ehdotus asetukseksi

13 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1a. Kansallisten akkreditointielinten on varmistettava, että
	a) todentajalla on asiantuntemusta merenkulkualalta,
	b) todentajalla on jatkuvasti käytössään teknistä ja tukihenkilöstöä huomattavissa määrin ja oikeassa suhteessa hänen todentamiensa alusten määrään,
	c) todentaja kykenee osoittamaan jokaiselle työpaikalle tarvittaessa välineet ja henkilöstön, jotka ovat oikeassa suhteessa tämän asetuksen V luvussa lueteltujen eri tehtävien mukaisesti suoritettaviin tehtäviin.

Tarkistus 109

Ehdotus asetukseksi

13 artikla – 1 b kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 b. Mahdollisten eturistiriitojen poissulkemiseksi todentaja ei saa olla tulojensa osalta olennaisesti riippuvainen yksittäisestä yrityksestä.

Tarkistus 110

Ehdotus asetukseksi

13 artikla – 3 kohta

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

Tarkistus 111

Ehdotus asetukseksi

14 artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
c) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun polttoainetyypin määrä,	c) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun polttoainetyypin määrä, ***mukaan lukien kiinnityspaikassa navigointitarkoituksiin otetun sähkön määrä,***

Tarkistus 112

Ehdotus asetukseksi

14 artikla – 1 kohta – d alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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	d) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun polttoainetyypin***, mukaan lukien maasähkö,*** well-to-wake-päästökertoimet, jaoteltuina well-to-tank-, tank-to-wake- ja hajapäästöjen mukaan kattaen kaikki asiaankuuluvat kasvihuonekaasut, ja

Tarkistus 113

Ehdotus asetukseksi

14 artikla – 1 kohta – e alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
e) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun korvaavan energialähteen tyypin määrä.	e) kunkin kiinnityspaikassa ja merellä kulutetun korvaavan energialähteen tyypin määrä***, mukaan lukien polttoaineet, sähkö sekä tuuli- ja aurinkoenergia***.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 114

Ehdotus asetukseksi

14 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 a. Jos aluksen jääluokan vuoksi tarvittava lisäenergia jätetään pois aluksella käytetyn energian määrästä, seurantasuunnitelman on sisällettävä myös seuraavat:
	a) aluksen jääluokitus,
	b) jäissä kulkemisen päivämäärä ja kellonaika,
	c) kunkin jäissä kulkiessa kulutetun polttoainetyypin määrä,
	d) kunkin jäissä kulkiessa kulutetun korvaavan energialähteen tyypin määrä,
	e) jäissä kuljetun matkan pituus,
	f) matkan aikana kuljettu etäisyys,
	g) kunkin merellä kulutetun polttoainetyypin määrä ja
	h) kunkin merellä kulutetun korvaavan energialähteen tyypin määrä.

Tarkistus 115

Ehdotus asetukseksi

14 artikla – 2 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
2. Yhtiöiden on kirjattava 1 kohdassa luetellut tiedot ***vuosittain*** läpinäkyvällä tavalla***, jonka pohjalta todentajan on mahdollista*** todentaa tämän asetuksen ***noudattaminen***.	2. Yhtiöiden on kirjattava 1 kohdassa luetellut tiedot ***oikea-aikaisesti ja*** läpinäkyvällä tavalla ***ja koottava ne vuosittain yhteen, jotta todentaja voi*** todentaa tämän asetuksen ***noudattamisen***.

Tarkistus 116

Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 2 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(c a) kokoaa nämä 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti toimitetut tiedot yhteen ja toimittaa ne jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Tarkistus 117

Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 2 kohta – d alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
d) laskee 20 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen seuraamusmaksujen määrän.	***Poistetaan.***

Tarkistus 118

Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	3 a. Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on laskettava 20 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen seuraamusmaksujen määrä todentajan toimittamien tietojen perusteella ja ilmoitettava se yhtiölle.

Tarkistus 119

Ehdotus asetukseksi

15 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	4a. Varustamosta vastaavan hallintoviranomaisen on oltava
	a) jäsenvaltiossa rekisteröidyn varustamon tapauksessa se jäsenvaltio, jossa varustamo on rekisteröity,
	b) sellaisen varustamon tapauksessa, jota ei ole rekisteröity jäsenvaltiossa, se jäsenvaltio, jossa varustamolla on ollut suurin arvioitu määrä satamakäyntejä varustamon kahden viimeksi kuluneen seurantavuoden aikana suorittamilla 2 artiklassa määriteltyyn soveltamisalaan kuuluvilla matkoilla,
	c) sellaisen varustamon tapauksessa, jota ei ole rekisteröity jäsenvaltiossa ja joka ei ole suorittanut yhtään 2 artiklassa määriteltyyn soveltamisalaan kuuluvaa matkaa kahtena edeltävänä seurantavuonna, se jäsenvaltio, josta käsin varustamo on aloittanut ensimmäisen 2 artiklan soveltamisalaan kuuluvan matkansa.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 120

Ehdotus asetukseksi

16 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	1. Komissio perustaa sekä pitää toiminnassa ja ajan tasalla sähköisen vaatimustenmukaisuustietokannan***, joka yhdistetään asetuksen (EU) 2015/757 nojalla perustettuun THETIS-MRV-järjestelmään,*** 4 ja 5 artiklan noudattamisen seurantaa varten. Vaatimustenmukaisuustietokannassa pidetään kirjaa alusten vaatimustenmukaisuustaseista***, 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten hyödyntämisestä,*** 17 ja 18 artiklassa säädettyjen joustomekanismien käytöstä ***ja 20 artiklan nojalla aiheutuneista seuraamusmaksuista***. Tietokantaan on pääsy yhtiöillä, todentajilla, toimivaltaisilla viranomaisilla ja komissiolla.

Tarkistus 121

Ehdotus asetukseksi

16 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 a. Yhtiöiden sallitaan tallettaa täysin uusiutuvalla energialla, kuten tuuli- tai aurinkoenergialla, kulkevien tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattomien alusten tuottama vaatimustenmukaisuusylijäämä edellyttäen, että kyseisiä aluksia ei käytetä pelkästään huvialuksina.

Tarkistus 122

Ehdotus asetukseksi

16 artikla – 3 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	3. Yhtiön on kirjattava vaatimustenmukaisuustietokantaan kunkin vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä kustakin aluksestaan 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut todentajan vahvistamat ***ja laskemat*** tiedot***, 17 ja 18 artiklassa säädettyjen joustomekanismien käyttö, mahdolliset 5 artiklan 3 kohdan mukaiset vuosittaiset poikkeukset*** sekä aluksen, yhtiön sekä arvioinnin suorittaneen todentajan tunnistetiedot.

Tarkistus 123

Ehdotus asetukseksi

17 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	1. Jos aluksella on ***15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen perusteella*** raportointikaudella vaatimustenmukaisuusylijäämää ***4 artiklan 2 kohdassa ja 4 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kasvihuonekaasuintensiteetin tai muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kiintiön osalta***, 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. ***Käyttämättä jäänyt vaatimustenmukaisuusylijäämä, joka talletetaan seuraavalle raportointikaudelle, on voimassa kolme vuotta.***

Tarkistus 124

Ehdotus asetukseksi

18 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	1. Kahden tai useamman aluksen, joiden osalta todentamisesta vastaa sama todentaja, vaatimustenmukaisuustaseet ***4 artiklan 2 kohdassa ja 4 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kasvihuonekaasuintensiteetin ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kiintiön osalta*** voidaan yhdistää aluspooliksi 4 ***ja 4 a*** artiklan vaatimusten täyttämiseksi. Tietyn aluksen vaatimustenmukaisuustase voidaan sisällyttää samalla raportointikaudella vain yhteen aluspooliin.

Tarkistus 125

Ehdotus asetukseksi

20 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
1. Jos aluksella on raportointijaksoa seuraavan vuoden 1 päivänä toukokuuta vaatimustenmukaisuusalijäämää, yhtiön on maksettava seuraamusmaksu. ***Todentajan*** on laskettava seuraamusmaksun määrä liitteessä V ***esitetyllä kaavalla***.	1. Jos aluksella on raportointijaksoa seuraavan vuoden 1 päivänä toukokuuta vaatimustenmukaisuusalijäämää, yhtiön on maksettava ***korjaava*** seuraamusmaksu. ***Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen*** on laskettava ***todentajan toimittamien tietojen perusteella*** seuraamusmaksun määrä liitteessä V ***esitetyillä kaavoilla 4 artiklan 2 kohdassa ja 4 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kasvihuonekaasuintensiteetin raja-arvojen ja soveltuvissa tapauksissa muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kiintiön osalta***.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 126

Ehdotus asetukseksi

20 artikla – 2 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	2. Yhtiön on maksettava seuraamusmaksu jokaisesta vaatimusten vastaisesta satamakäynnistä. ***Jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen*** on laskettava seuraamusmaksun määrä ***todentajan toimittamien tietojen perusteella*** kertomalla 250 euron ***(vuoden 2022 hintoina)*** määrä alukseen asennetun tehon megawattimäärällä ja kiinnityspaikassa vietettyjen täysien tuntien määrällä. ***Seuraamusmaksua laskettaessa katsotaan, että maasähköön kytkeytymiseen tarvittava aika on kaksi tuntia, ja tämä aika vähennetään oletusarvoisesti kiinnityspaikassa vietettyjen täysien tuntien määrästä maasähköön kytkeytymiseen tarvittavan ajan huomioon ottamiseksi.***

Tarkistus 127

Ehdotus asetukseksi

20 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	3 a. Yhtiöstä vastaavan hallinnoivan jäsenvaltion on varmistettava, että yhtiö maksaa raportointivuoden 30 päivään kesäkuuta mennessä aluksista, joilla on raportointivuoden 1 päivänä kesäkuuta vaatimustenmukaisuusalijäämää, toimivaltaisen viranomaisen mahdollisen vahvistuksen jälkeen summan, joka vastaa liitteessä V olevassa B osassa esitettyjen kaavojen soveltamiseen perustuvaa seuraamusmaksua.

Tarkistus 128

Ehdotus asetukseksi

20 artikla – 3 b kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	3 b. Jos yhtiö tekee kaupallisen liikenteenharjoittajan kanssa sopimuksen, jossa täsmennetään, että liikenteenharjoittaja on vastuussa polttoaineen hankinnasta ja aluksen toiminnasta, yhtiön ja kyseisen kaupallisen liikenteenharjoittajan on sopimusjärjestelyllä määritettävä, että liikenteenharjoittaja on vastuussa tässä artiklassa tarkoitetuista seuraamusmaksuista aiheutuvien kustannusten maksamisesta. Tätä kohtaa sovellettaessa aluksen toiminnasta vastuussa olemisella tarkoitetaan aluksen kuljettaman lastin, reitin, reitityksen ja/tai nopeuden määrittämistä.

Tarkistus 129

Ehdotus asetukseksi

20 artikla – 3 c kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	3 c. Jos yhtiö tai kaupallinen liikenteenharjoittaja tekee polttoaineen toimittajan kanssa sopimuksen, jonka mukaan polttoaineen toimittaja on vastuussa tiettyjen polttoaineiden toimittamisesta, tässä sopimuksessa on oltava määräyksiä polttoaineen toimittajan vastuusta korvata yhtiölle tai kaupalliselle liikenteenharjoittajalle tässä artiklassa tarkoitettujen seuraamusmaksujen maksaminen, jos polttoaineita ei toimiteta sovittujen ehtojen mukaisesti. Tätä kohtaa sovellettaessa edellä mainittujen sopimusten nojalla toimitettavien polttoaineiden on oltava 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisia.

Tarkistus 130

Ehdotus asetukseksi

20 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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***.	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 ***sitä mukaa kun*** energiakustannusten ***kehitys heikentää olemassa olevien seuraamusmaksujen varoittavaa vaikutusta. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kaavan osalta seuraamusmaksun on oltava suurempi kuin sen uusiutuvan ja vähähiilisen polttoaineen määrä ja kustannukset, jota alukset olisivat käyttäneet, jos ne olisivat täyttäneet tämän asetuksen vaatimukset.***

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 131

Ehdotus asetukseksi

21 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	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 ***tai tarvittaessa mukautettava suprastruktuuria*** ja tuettava innovatiivisimpien eurooppalaisten teknologioiden kehittämistä, testaamista ja käyttöönottoa aluskannassa merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi.

Tarkistus 132

Ehdotus asetukseksi

21 artikla – 2 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	2. Seuraamusmaksuista saadut 1 kohdassa tarkoitetut tulot on kohdennettava direktiivin 2003/87/EY ***3 g***a ***b artiklassa tarkoitettuun valtamerirahastoon. Nämä tulot on korvamerkittävä merenkulkualalle, ja niillä on edistettävä sen hiilestä irtautumista***. Nämä tulot ovat ulkoisia käyttötarkoitukseensa sidottuja tuloja varainhoitoasetuksen 21 artiklan 5 kohdan mukaisesti, ja ne käytetään ***valtamerirahastoon*** sovellettavien sääntöjen mukaisesti.

Tarkistus 133

Ehdotus asetukseksi

24 artikla – 1 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	1. Yhtiöillä on oltava oikeus pyytää ***jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai*** todentajan niille tämän asetuksen mukaisesti osoittamien laskelmien ja toimenpiteiden, mukaan lukien kieltäytyminen myöntämästä FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistusta 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti, uudelleentarkastelua.

Tarkistus 134

Ehdotus asetukseksi

26 artikla – 2 kohta

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

Tarkistus 135

Ehdotus asetukseksi

26 artikla – 3 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan ***4 kohdassa, 4 a artiklan 6*** kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 9 ***artiklan 3 kohdassa, 9 a*** 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.

Tarkistus 136

Ehdotus asetukseksi

26 artikla – 6 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
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.	6. Edellä 4 artiklan ***4*** kohdan***, 4 a artiklan 6 kohdan***, 5 artiklan 4 kohdan, 9 artiklan 3 kohdan***, 9 a 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.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 137

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – - 1 kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	-1. Komissio julkaisee viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2024 kertomuksen tämän asetuksen sosiaalisista vaikutuksista. Kertomukseen on sisällyttävä ennuste tämän asetuksen vaikutuksista työllisyys- ja koulutustarpeisiin vuoteen 2030 ja vuoteen 2050 saakka.

Tarkistus 138

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti	*Tarkistus*
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:	1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 1 päivänä tammikuuta ***2027 ja sen jälkeen viiden vuoden välein*** raportin tämän asetuksen toimintaa sekä meriliikenteen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden teknologioiden ja markkinoiden kehitystä ja vaikutusta unionin merenkulkualaan koskevan arvioinnin tuloksista. ***Raportissa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, miten tämä asetus edistää unionin yleisten ja alakohtaisten ilmastotavoitteiden saavuttamista, sellaisina kuin ne on määritelty eurooppalaisessa ilmastolaissa, sekä unionin uusiutuvaa energiaa ja energiatehokkuutta koskevia tavoitteita. Raportissa on myös arvioitava tämän asetuksen vaikutusta sisämarkkinoiden toimintaan, merenkulkualan kilpailukykyyn, kuljetusten rahtihintoihin ja hiilivuodon ja yritysvuodon laajuuteen. Komissio arvioi samalla myös tämän asetuksen vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseen maailmanlaajuisesti kuljetusalalla sekä maailmanlaajuisten ja alueellisten kauppavirtojen kehitykseen.*** Komissio harkitsee mahdollisia muutoksia seuraaviin:

Tarkistus 139

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 kohta – a a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	a a) tämän asetuksen soveltamisala seuraavien osalta:
	— 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun bruttovetoisuuden kynnysarvon alentaminen 400 bruttotonniin,
	— 2 artiklan c alakohdassa tarkoitetun alusten kolmansiin maihin suuntautuvan ja sieltä lähtevän matkan aikana käyttämän energian osuuden nostaminen,

Tarkistus 140

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 kohta – a b alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	a b) liitteessä II esitetyt oletusarvot tarkimpaan saatavilla olevaan tieteelliseen tietoon ja näyttöön perustuen,

Tarkistus 141

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 kohta – a c alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	a c) luettelo tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvista epäpuhtauksista, erityisesti mahdollisuus sisällyttää siihen mustan hiilen päästöt,

Tarkistus 142

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
b) ***alustyypit***, joihin sovelletaan 5 artiklan 1 kohtaa, ja	b) ***niiden alustyyppien lisääminen***, joihin sovelletaan 5 artiklan 1 kohtaa, ja

Tarkistus 143

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	c a) liitteessä I täsmennetty menetelmä.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 144

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 a. Tavoitelähtöisen ja teknologianeutraalin lähestymistavan varmistamiseksi tätä asetusta olisi tarkasteltava uudelleen ja tarvittaessa tarkistettava, kun uudet kasvihuonekaasujen vähentämisteknologiat, kuten hiilen talteenotto aluksella, uudet uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet sekä uudet käyttövoimamenetelmät, kuten tuulivoima, ovat teknisesti ja taloudellisesti riittävän kehittyneitä. Komissio arvioi jatkuvasti kasvihuonekaasujen erilaisten vähentämisteknologioiden kehitystasoa ja esittää asiasta ensimmäisen uudelleentarkastelun Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1 päivään tammikuuta 2027 mennessä.

Tarkistus 145

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 b kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 b. Komissio seuraa jatkuvasti varustamojen saataville asetettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden määrää unionissa ja raportoi havainnoistaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2027 ja sen jälkeen viiden vuoden välein vuoteen 2050 saakka. Jos näiden polttoaineiden tarjonta ei vastaa niiden varustamojen kysyntää, joiden on noudatettava tässä asetuksessa säädettyjä velvoitteita, komission olisi ehdotettava toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että meripolttoaineen toimittajat unionissa asettavat unionin satamissa käyvien varustamojen saataville riittävät määrät vaihtoehtoisia polttoaineita.

Tarkistus 146

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 c kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 c. Jos Kansainvälinen merenkulkujärjestö hyväksyy kasvihuonekaasuintensiteetille tämän asetuksen tasoa vastaavat maailmanlaajuiset raja-arvot, komissio ehdottaa muutoksia tähän asetukseen, jotta varmistetaan asetuksen yhdenmukaisuus kansainvälisen sopimuksen kanssa.

Tarkistus 147

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 d kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 d. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2027 ja sen jälkeen viiden vuoden välein vuoteen 2050 saakka kertomuksen 55-valmiuspaketin ([1 a]) makrotaloudellisen yhteisvaikutuksen kattavan arvioinnin tuloksista. Kertomuksessa kiinnitetään erityistä huomiota vaikutuksiin unionin kilpailukykyyn, työpaikkojen luomiseen, kuljetusten rahtihintoihin, kotitalouksien ostovoimaan ja hiilivuodon laajuuteen.
	([1 a]) Komission tiedonanto (COM(2021)0550), annettu 14 päivänä heinäkuuta 2021.

Tarkistus 148

Ehdotus asetukseksi

28 artikla – 1 e kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 e. Komissio harkitsee mahdollisia muutoksia tähän asetukseen sääntelyn yksinkertaistamiseksi. Komissio ja toimivaltaiset viranomaiset mukautuvat jatkuvasti parhaisiin käytäntöihin perustuviin hallinnollisiin menettelyihin ja toteuttavat kaikki toimenpiteet tämän asetuksen täytäntöönpanon yksinkertaistamiseksi niin, että alusten omistajien, liikenteenharjoittajien, satamien ja todentajien hallinnolliset rasitteet pidetään mahdollisimman vähäisinä.

Tarkistus 149

Ehdotus asetukseksi

28 a artikla (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	28 a artikla
	Kompensoiva sääntelyn vähentäminen
	Komissio esittää viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2024 ”yksi sisään, yksi ulos” -periaatteesta antamansa tiedonannon mukaisesti ehdotuksia tällä asetuksella käyttöön otetun sääntelytaakan kompensoimiseksi muuttamalla tai kumoamalla muissa unionin säädöksissä olevia säännöksiä, joista koituu säännösten noudattamisesta aiheutuvia rasitteita merenkulkualalle.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 150

Ehdotus asetukseksi

Liite I – kaava 1

Komission teksti

Kasvihuone-kaasu-intensiteetti	WtT (Well-to-Tank, ”energialähteeltä tankkiin”)	TtW (Tank-to-Wake, ”tankista työntövoimaksi”)
GHG intensity $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Tarkistus

Kasvihuone-kaasu-intensiteetti	WtT (Well-to-Tank, ”energialähteeltä tankkiin”)	TtW (Tank-to-Wake, ”tankista työntövoimaksi”)
GHG intensity $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT_i}] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT_i}] + \sum_k^l E_k}$

Tarkistus 151

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 taulukko – 6 a rivi (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

n fuel	***Viitejakson aikana alukselle toimitettujen polttoaineiden lukumäärä***

Tarkistus 152

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 taulukko – 12 a rivi (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

MULTi	***Muuta kuin biologista alkuperää olevaan uusiutuvaan polttoaineeseen sovellettava kerroin i***

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 153

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 taulukko – 19 a rivi (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
Mi, j A	***Energiankulutuskohteessa j hapetetun tietyn polttoaineen i mukautettu massa [gFuel], jota käytetään jääluokan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan aluksen kulkiessa jäissä ja jääluokan IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan ([1 a]) aluksen teknisten ominaisuuksien johdosta. Kaavassa 1 käytetään tarpeen mukaan massan Mi, j sijasta mukautettua massaa Mi, j A.*** ***([1 a]) Lisätietoja jääluokkien vastaavuudesta on HELCOM-suosituksessa 25/7 osoitteessa http://www.helcom.fi.***

Tarkistus 154

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – johdantokappale

Komission teksti	*Tarkistus*
Fossiilisten polttoaineiden osalta on käytettävä liitteen II oletusarvoja.	Fossiilisten polttoaineiden osalta on käytettävä liitteen II oletusarvoja***, jollei todellisia arvoja voida saada sertifioinnin tai suorien päästömittausten avulla***.

Tarkistus 155

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 1 alakohta – johdantokappale

Komission teksti	*Tarkistus*
Tätä asetusta sovellettaessa kaavassa 1 termin, arvoksi asetetaan nolla.	Tätä asetusta sovellettaessa kaavassa 1 termin, arvoksi asetetaan nolla. ***Kaavan 1 nimittäjässä termin MULT arvoksi asetetaan 4 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettu muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kertoimen arvo 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Kaikkien muiden polttoaineiden kertoimeksi asetetaan yksi.***

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 156

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 5 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
Polttoaineen massa [M_i] määritetään käyttäen määrää, joka on ilmoitettu asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien matkojen osalta yhtiön valitseman seurantamenetelmän perusteella.	Polttoaineen massa [M_i] määritetään käyttäen määrää, joka on ilmoitettu asetuksen (EU) 2015/757 mukaisesti tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien matkojen osalta yhtiön valitseman seurantamenetelmän perusteella. ***Polttoaineen mukautettua massaa [M_{iA}] voidaan käyttää polttoaineen massan [M_i] sijasta, jos aluksen jääluokka on IC, IB, IA tai IA Super tai vastaava jääluokka. Mukautettu massa [$M_{i\ A}$] määritellään liitteessä V a.***

Tarkistus 157

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 12 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
Tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuussuunnitelman mukaisesti ja todentajan arvioinnin perusteella voidaan käyttää muita menetelmiä, kuten suoria hiilidioksidiekvivalenttimittauksia ***tai laboratoriotestausta***, jos tämä parantaa laskennan yleistä tarkkuutta.	Tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuussuunnitelman mukaisesti ja todentajan arvioinnin perusteella voidaan käyttää muita menetelmiä, kuten suoria hiilidioksidiekvivalenttimittauksia, jos tämä parantaa laskennan yleistä tarkkuutta.

Tarkistus 158

Ehdotus asetukseksi

Liite I – taulukko

Komission teksti

Polttoaineluokka	WtT (Well-to-Tank, ”energialähteeltä tankkiin”)	TtW (Tank-to-Wake, ”tankista työntövoimaksi”)
Fossiiliset	Käytetään oletusarvoja tämän asetuksen taulukon 1 mukaisesti.	Asetuksessa (EU) 2015/757 vahvistettuja hiilidioksidin hiilikertoimia käytetään niiden polttoaineiden osalta, joille tällainen kerroin on annettu. Kaikkien muiden päästökertoimien osalta voidaan vaihtoehtoisesti käyttää oletusarvoja tämän asetuksen taulukon 1 mukaisesti. ***Laboratoriotestauksen tai*** suorien päästömittausten avulla saadut sertifioidut arvot.

Polttoaineluokka	WtT (Well-to-Tank, ”energialähteeltä tankkiin”)	TtW (Tank-to-Wake, ”tankista työntövoimaksi”)
Kestävät uusiutuvat polttoaineet (bionesteet, biokaasut, e-polttoaineet)	RED II -direktiivin mukaisia hiilidioksidiekvivalenttiarvoja (ilman polttoa) voidaan käyttää kaikille polttoaineille, joiden tuotantoketjut sisältyvät RED II -direktiiviin Voidaan käyttää RED II -direktiivin mukaisesti hyväksyttyä sertifiointijärjestelmää.	Voidaan käyttää tämän asetuksen taulukon 1 mukaisia päästökertoimia ja oletusarvoja. ***Laboratoriotestauksen tai*** suorien päästömittausten avulla saadut sertifioidut arvot.
Muut (mukaan lukien sähkö)	RED II -direktiivin mukaisia hiilidioksidiekvivalenttiarvoja (ilman polttoa) voidaan käyttää kaikille polttoaineille, joiden tuotantoketjut sisältyvät RED II -direktiiviin Voidaan käyttää RED II -direktiivin mukaisesti hyväksyttyä sertifiointijärjestelmää.	Voidaan käyttää tämän asetuksen taulukon 1 mukaisia päästökertoimia ja oletusarvoja. Laboratoriotestauksen tai suorien päästömittausten avulla saadut sertifioidut arvot.

Tarkistus

Polttoaineluokka	WtT (Well-to-Tank, ”energialähteeltä tankkiin”)	TtW (Tank-to-Wake, ”tankista työntövoimaksi”)
Fossiiliset	Käytetään oletusarvoja tämän asetuksen taulukon 1 mukaisesti***, jollei todellisia arvoja voida saada sertifioinnin tai suorien päästömittausten avulla***.	Asetuksessa (EU) 2015/757 vahvistettuja hiilidioksidin hiilikertoimia käytetään niiden polttoaineiden osalta, joille tällainen kerroin on annettu. Kaikkien muiden päästökertoimien osalta voidaan vaihtoehtoisesti käyttää oletusarvoja tämän asetuksen taulukon 1 mukaisesti. Suorien päästömittausten avulla saadut sertifioidut arvot.
Kestävät uusiutuvat polttoaineet (bionesteet, biokaasut, e-polttoaineet)	RED II -direktiivin mukaisia hiilidioksidiekvivalenttiarvoja (ilman polttoa) voidaan käyttää kaikille polttoaineille, joiden tuotantoketjut sisältyvät RED II -direktiiviin Voidaan käyttää RED II -direktiivin mukaisesti hyväksyttyä sertifiointijärjestelmää ***tai suoria päästömittauksia***.	Voidaan käyttää tämän asetuksen taulukon 1 mukaisia päästökertoimia ja oletusarvoja. Suorien päästömittausten avulla saadut sertifioidut arvot.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Polttoaineluokka	WtT (Well-to-Tank, ”energialähteeltä tankkiin”)	TtW (Tank-to-Wake, ”tankista työntövoimaksi”)
Muut (mukaan lukien sähkö)	RED II -direktiivin mukaisia hiilidioksidiekvivalenttiarvoja (ilman polttoa) voidaan käyttää kaikille polttoaineille, joiden tuotantoketjut sisältyvät RED II -direktiiviin Voidaan käyttää RED II -direktiivin mukaisesti hyväksyttyä sertifiointijärjestelmää ***tai suoria päästömittauksia***.	Voidaan käyttää tämän asetuksen taulukon 1 mukaisia päästökertoimia ja oletusarvoja. Suorien päästömittausten avulla saadut sertifioidut arvot.

Tarkistus 159

Ehdotus asetukseksi

Liite II – 2 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
Biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden päästökertoimet määritetään direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä 5 olevassa C osassa esitettyjen menetelmien mukaisesti.	Biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden päästökertoimet määritetään direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä 5 olevassa C osassa esitettyjen menetelmien mukaisesti. ***Kaikkien polttoaineiden päästökertoimet voidaan vaihtoehtoisesti määrittää käyttäen todellisia sertifioituja arvoja tai suorilla päästömittauksilla varmistettuja arvoja.***

Tarkistus 160

Ehdotus asetukseksi

Liite II – taulukko

Komission teksti

Bionestekaasu (Bio-LNG) Päätuotteet / jätteet / raaka-aineyhdistelmä	0,05	Direktiivi (EU) 2018/2001	LNG Otto (kaksipolttoaine, keskinopeus)	2,755 MEPC245 (66) Asetus (EU) 2015/757	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			LNG Otto (kaksipolttoaine, matalanopeus)				1,7
			LNG Diesel (kaksipolttoaineet)				0,2
			LBSI				N/A

Tarkistus

Bionestekaasu (Bio-LNG) Päätuotteet / jätteet / raaka-aineyhdistelmä	0,05	Direktiivi (EU) 2018/2001	LNG Otto (kaksipolttoaine, keskinopeus)	2,755 MEPC245 (66) Asetus (EU) 2015/757	***0***	***0,00011***	3,1
			LNG Otto (kaksipolttoaine, matalanopeus)				1,7
			LNG Diesel (kaksipolttoaineet)				0,2
			LBSI				N/A

Tarkistus 161

Ehdotus asetukseksi

Liite II – 8 kohta

Komission teksti

Sarake 4 sisältää hiilidioksidiekvivalenttipäästöarvot [gCO_{2eq}/MJ]. Fossiilisten polttoaineiden osalta on käytettävä ***ainoastaan*** taulukon oletusarvoja. Kaikkien muiden polttoaineiden arvot (ellei nimenomaisesti toisin mainita) on laskettava käyttämällä direktiivin (EU) 2018/2001 mukaista menetelmää tai sen mukaisia oletusarvoja, joista on vähennetty poltosta aiheutuvat päästöt, kun oletuksena on polttoaineen täydellinen hapettuminen ([33])

([33]) Tältä osin viitataan direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä V olevan C osan 1 kohdan a alakohdan termiin e_u ”käytössä olevasta polttoaineesta aiheutuvat päästöt”.

Tarkistus

Sarake 4 sisältää hiilidioksidiekvivalenttipäästöarvot [gCO_{2eq}/MJ]. Fossiilisten polttoaineiden osalta on käytettävä taulukon oletusarvoja***, jollei todellisia arvoja voida saada sertifioinnin tai suorien päästömittausten avulla***. Kaikkien muiden polttoaineiden arvot (ellei nimenomaisesti toisin mainita) on laskettava käyttämällä direktiivin (EU) 2018/2001 mukaista menetelmää tai sen mukaisia oletusarvoja, joista on vähennetty poltosta aiheutuvat päästöt, kun oletuksena on polttoaineen täydellinen hapettuminen ([33]).

([33]) Tältä osin viitataan direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä V olevan C osan 1 kohdan a alakohdan termiin e_u ”käytössä olevasta polttoaineesta aiheutuvat päästöt”.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus 162

Ehdotus asetukseksi

Liite III – taulukko – 4 a rivi (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Kaikki muut päästöttömät voimanlähteet	***Kaikki teknologiat, joilla saavutetaan päästövähennyksiä, jotka vastaavat maasähkön käytöllä saavutettavia vähennyksiä tai ovat niitä suurempia***

Tarkistus 163

Ehdotus asetukseksi

Liite V

Komission teksti

LIITE V

VAATIMUSTENMUKAISUUSTASEEN JA 20 ARTIKLAN 1 KOHDASSA SÄÄDETYN SEURAAMUKSEN LASKENTAKAAVAT

Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskeminen

Aluksen vaatimustenmukaisuustase on laskettava seuraavalla kaavalla:

Vaatimustenmukaisuustase [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

jossa:

gCO_{2eq}	Hiilidioksidiekvivalentti grammoissa
$GHGIE_{target}$	Tämän asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukainen aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin raja-arvo
$GHGIE_{actual}$	Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella

Tämän asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa säädetyn seuraamuksen laskeminen

Tämän asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa säädetyn seuraamuksen määrä lasketaan seuraavasti:

Seuraamusmaksu =	(Vaatimustenmukaisuustase / $GHGIE_{actual}$) x muuntokerroin megajouleista tonneiksi erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO) (41,0 MJ/kg) x 2 400 euroa

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Tarkistus

LIITE V

VAATIMUSTENMUKAISUUSTASEEN JA 20 ARTIKLAN 1 KOHDASSA SÄÄDETYN ***KORJAAVAN*** SEURAAMUKSEN LASKENTAKAAVAT

A. Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskeminen

a) Vaatimustenmukaisuustase aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin osalta 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti

Aluksen vaatimustenmukaisuustase on laskettava seuraavalla kaavalla:

Vaatimustenmukaisuustase $[gCO_{2eq}/MJ]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

jossa:

gCO_{2eq}	Hiilidioksidiekvivalentti grammoissa
$GHGIE_{target}$	Tämän asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukainen aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin raja-arvo
$GHGIE_{actual}$	Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella

b) Vaatimustenmukaisuustase muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden kiintiön osalta 4 a artiklan 3 kohdan mukaisesti

CB_RFNBO [% RFNBO] =	***(% RFNBO$_{quota}$ – % RFNBO$_{actual}$)***

jossa:

CB_RFNBO	***Vaatimustenmukaisuustase muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden kiintiön (RFNBO$_{quota}$) osalta 4 a artiklan 3 kohdan mukaisesti***
% RFNBO$_{quota}$	***Tämän asetuksen 4 a artiklan 3 kohdan mukainen muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden kiintiö (RFNBO$_{quota}$) aluksella käytetystä vuotuisesta keskimääräisestä energiasta***
% RFNBO$_{actual}$	***Aluksen ilmoittama aluksella käytetyn vuotuisen keskimääräisen energian prosenttiosuus, joka tosiasiallisesti muodostuu 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisista muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista***

B. Tämän asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa säädetyn seuraamuksen laskeminen

a) Korjaava seuraamusmaksu aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin vaatimustenmukaisuustaseen osalta 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

LIITE V

VAATIMUSTENMUKAISUUSTASEEN JA 20 ARTIKLAN 1 KOHDASSA SÄÄDETYN ***KORJAAVAN*** SEURAAMUKSEN LASKENTAKAAVAT

Tämän asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa säädetyn seuraamuksen määrä lasketaan seuraavasti:

Seuraamusmaksu =	(Vaatimustenmukaisuustase / $GHGIE_{actual}$) x muuntokerroin megajouleista tonneiksi erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO) (41,0 MJ/kg) x 2 400 euroa

b) Korjaava seuraamusmaksu muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden kiintiön osalta 4 a artiklan 3 kohdan mukaisesti

Tämän asetuksen 20 artiklan 1 a kohdassa säädetyn korjaavan seuraamuksen määrä lasketaan seuraavasti:

Korjaava seuraamusmaksu (RFNBO) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

jossa:

Korjaava seuraamusmaksu	***euroina***
abs(CB_RFNBO)	***on muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden vaatimustenmukaisuustaseen absoluuttinen arvo***
Pd	***muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden ja aluksen laitteistojen kanssa yhteensopivien fossiilisten polttoaineiden hintaero***

Tarkistus 164

Ehdotus asetukseksi

Liite V a (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

LIITE V a

POLTTOAINEEN MUKAUTETUN MASSAN JA LISÄENERGIAN LASKEMINEN

Tässä liitteessä kuvataan ensinnäkin, miten polttoaineen mukautettu massa lasketaan käyttäen perusteena jääluokan IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan ([1 a]) aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuvaa ylimääräistä energiankulutusta sekä jääluokan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan aluksen ylimääräistä energiankulutusta sen kulkiessa jäissä. Toiseksi siinä kuvataan, miten lisäenergia lasketaan.

Mukautettu massa [Mj A]

Polttoaineen mukautettu massa [Mi A] lasketaan käyttäen perusteena jäissä kulkevan aluksen ylimääräistä energiankulutusta ja jääluokan IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuvaa ylimääräistä energiankulutusta. Yhtiö voi valita, mille polttoaineelle i ylimääräinen energiankulutus kohdennetaan. Valitun polttoaineen i on oltava yksi niistä polttoaineista, joita alus on kuluttanut raportointikauden aikana. Polttoaineen i kulutettua massaa vastaava energian määrä voi olla pienempi kuin kulutetun lisäenergian määrä.

Polttoaineen i mukautettu massa [Mi A] lasketaan seuraavasti:

$$M_{i\,A} = M_{i\,total} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions}, \quad \text{(Ax.1)}$$

jossa Mi total on polttoaineen i kokonaismassa, Mi additional due to ice class on jääluokan IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan aluksen ylimääräistä energiankulutusta vastaava polttoaineen massa ja Mi additional due to ice conditions on jäissä kulkevan aluksen ylimääräistä energiankulutusta vastaava polttoaineen massa.

Polttoaineen i massa, joka vastaa jääluokan IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuvaa ylimääräistä energiankulutusta, lasketaan seuraavasti:

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ class}}{LCV_i}, \quad \text{(Ax.2)}$$

jossa Eadditional due to ice class on jääluokan IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuva ylimääräinen energiankulutus ja LCVi on polttoaineen i tehollinen lämpöarvo.

Samoin polttoaineen massa, joka vastaa jäissä kulkevan aluksen ylimääräistä energiankulutusta, lasketaan seuraavasti:

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}}{LCV_i}, \quad \text{(Ax.3)}$$

jossa Eadditional due to ice conditions on aluksen ylimääräinen energiankulutus jäissä kulkiessa.

Aluksen jääluokasta ja jäissä kulkemisesta johtuva ylimääräinen energiankulutus

Jääluokan IA tai IA Super tai vastaavan jääluokan aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuva ylimääräinen energiankulutus lasketaan seuraavasti:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \quad \text{(Ax.4)}$$

jossa Evoyages, total on kokonaisenergiankulutus kaikilla matkoilla ja Eadditional due to ice conditions on ylimääräinen energiankulutus jäissä kulkiessa.

Kokonaisenergiankulutus kaikilla matkoilla lasketaan seuraavasti:

$$E_{voyages,\ total} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ total} \times LCV_i + E_{elect.,\ voyages,\ total}, \quad \text{(Ax.5)}$$

jossa Mi, voyages, total on kaikilla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla matkoilla kulutetun polttoaineen i massa, LCVi on polttoaineen i tehollinen lämpöarvo ja Eelect., voyages, total on alukselle toimitetun sähkön kulutus kaikilla matkoilla.

Kaikilla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla matkoilla kulutetun polttoaineen i massa Mi, voyages, total lasketaan seuraavasti:

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad \text{(Ax.6)}$$

jossa Mi, voyages between MS on kaikilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välisillä matkoilla kulutetun polttoaineen yhteenlaskettu massa, Mi, voyages from MS on kaikilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista lähtevillä matkoilla kulutetun polttoaineen yhteenlaskettu massa ja Mi, voyages to MS on kaikilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin suuntautuvilla matkoilla kulutetun polttoaineen yhteenlaskettu massa. Alukselle toimitetun sähkön kulutus Eelect., voyages total voidaan laskea samalla tavalla.

Ylimääräinen energiankulutus jäissä kulkiessa lasketaan seuraavasti:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}, \quad \text{(Ax.7)}$$

jossa Evoyages, open water on energiankulutus avovesissä kuljetuilla matkoilla ja Evoyages, ice conditions, adjusted on mukautettu energiankulutus jäissä kulkiessa.

Keskiviikko 19. lokakuuta 2022

Energiankulutus matkoilla, joilla kuljetaan yksinomaan avovesillä, lasketaan seuraavasti:

$$E_{voyages,\ open\ water} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.8)$$

jossa Evoyages, ice conditions on energiankulutus jäissä kulkiessa, joka lasketaan seuraavasti:

$$E_{voyages,\ ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions} \times LCV_i + E_{elect.,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.9)$$

jossa Mi, voyages, ice conditions on jäissä kulkevan aluksen kuluttaman polttoaineen i massa ja Eelect., voyages, total on alukselle toimitetun sähkön kulutus jäissä kulkiessa.

Jäissä kulkiessa kulutetun polttoaineen i massa määritetään seuraavasti:

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad , (Ax.10)$$

jossa Mi, voyages between MS, ice cond. on jääluokitellun aluksen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välisillä matkoilla jäissä kulkiessaan kuluttaman polttoaineen i yhteenlaskettu massa, Mi, voyages from MS jääluokitellun aluksen kaikilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista lähtevillä matkoilla jäissä kulkiessaan kuluttaman polttoaineen i yhteenlaskettu massa ja Mi, voyages to MS jääluokitellun aluksen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin suuntautuvilla matkoilla jäissä kulkiessaan kuluttaman polttoaineen i yhteenlaskettu massa. Alukselle toimitetun sähkön kulutus Eice conditions voidaan laskea samalla tavalla.

Mukautettu energiankulutus jäissä kulkiessa lasketaan seuraavasti:

1)

$$E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}, \quad (Ax.1)$$

jossa Dice conditions $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ *uljetun matkan pituus ja pituusyksikkökohtainen energiankulutus avovesissä kuljetulla matkalla on .*

Jäissä kuljetun matkan pituus Dice conditions lasketaan seuraavasti:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad , (Ax.12)$$

jossa Dvoyages between MS, ice cond. on jäissä kuljetun matkan yhteenlaskettu pituus jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välisillä matkoilla, Dvoyages from MS on jäissä kuljetun matkan yhteenlaskettu pituus kaikilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista lähteneillä matkoilla ja Dvoyages to MS on jäissä kuljetun matkan yhteenlaskettu pituus jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin suuntautuneilla matkoilla.

Viimeksi mainittu määritetään seuraavasti:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \frac{E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}, \quad , (Ax.13)$$

jossa Evoyages, ice conditions on energiankulutus jäissä kulkiessa ja Dtotal on kuljetun matkan kokonaispituus vuodessa.

Kuljetun matkan kokonaispituus vuodessa lasketaan seuraavasti:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad , (Ax.14)$$

jossa Dvoyages between MS on matkan yhteenlaskettu pituus jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välisillä matkoilla, Dvoyages from MS on matkan yhteenlaskettu pituus kaikilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista lähteneillä matkoilla ja Dvoyages to MS on matkan yhteenlaskettu pituus jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin suuntautuneilla matkoilla.

([1 a]) Lisätietoja jääluokkien vastaavuudesta on HELCOM-suosituksessa 25/7 osoitteessa http://www.helcom.fi.