EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 28.7.2026
COM(2026) 409 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

FuelEU Maritime -asetuksen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen välisestä vuorovaikutuksesta ja niiden lähentymisestä

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

FuelEU Maritime -asetuksen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen välisestä vuorovaikutuksesta ja niiden lähentymisestä

I. Johdanto

EU on hyväksynyt useita säädöksiä, jotka edistävät merenkulkualan vähähiilistämistä. Säädöksillä pyritään lisäämään vähähiilisten ja kestävien polttoaineiden ja teknologioiden käyttöä EU:n satamissa käyvillä aluksilla. Tässä kertomuksessa keskitytään ensisijaisesti kahteen tällaiseen säädökseen:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1805[1], annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta, jäljempänä ’FuelEU Maritime -asetus’, tuli voimaan 12. lokakuuta 2023, ja sitä on sovellettu kokonaisuudessaan 1. tammikuuta 2025 alkaen. Asetuksessa edellytetään, että suurissa aluksissa käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteettiä on vähennettävä asteittain, ja vaaditaan, että on käytettävä maasähköä tietyissä Euroopan satamissa vuodesta 2030 alkaen.
2) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757[2], annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta, jäljempänä ’meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus’, jossa edellytetään, että Euroopan talousalueen (ETA) satamissa käyvät suuret alukset tarkkailevat todennettuja kasvihuonekaasupäästöjään ja muita energiatehokkuustietojaan ja raportoivat niistä vuosittain. Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta tarkistettiin vuonna 2023 sen jälkeen, kun EU:n päästökauppajärjestelmää laajennettiin kattamaan meriliikenteen päästöt. [3]

FuelEU Maritime -asetuksen 30 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että Euroopan komissio toimittaa parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa tarkastellaan kyseisen asetuksen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen välistä vuorovaikutusta ja niiden lähentymistä.

Näin ollen komissio on laatinut ensimmäisen vertailevan analyysin FuelEU Maritime -asetuksesta ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksesta sekä niihin liittyvistä delegoiduista säädöksistä ja täytäntöönpanosäädöksistä. Myös näiden säädösten varsinaisesta täytäntöönpanosta saadut alustavat kokemukset on huomioitu.

Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa säädetään meriliikenteeseen sovellettavien EU:n päästökauppadirektiivin[4] tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvaatimusten kehyksestä. Direktiiviä käsitellään soveltuvin osin myös tässä kertomuksessa.

EU:n päästökauppajärjestelmää laajennettiin tammikuussa 2024 koskemaan merenkulkualaa. Siitä lähtien laivayhtiöiden on täytynyt ostaa ja palauttaa EU:n päästökauppajärjestelmän päästöoikeudet kutakin EU:n päästökauppajärjestelmän puitteissa ilmoitettua hiilidioksidipäästötonnia (tai hiilidioksidiekvivalenttitonnia) kohti.

FuelEU Maritime -asetuksen laatimisen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen vuoden 2023 tarkistuksen yhteydessä sekä parlamentin ja neuvoston kanssa käydyissä neuvotteluissa pyrittiin yhdenmukaistamaan näitä kahta säädöstä mahdollisimman paljon ja luomaan kehys, joka yksinkertaistaa vaatimusten noudattamista säänneltyjen yhteisöjen, todentajien ja jäsenvaltioiden hallinnointiviranomaisten keskuudessa.

Nämä kaksi asetusta liittyvät toisiinsa: FuelEU Maritime -asetuksen nojalla kaikkia meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen soveltamista varten raportoituja tietoja olisi tarvittaessa käytettävä FuelEU Maritime -asetuksen noudattamisen todentamiseen, jotta voidaan rajoittaa yhtiöille, todentajille ja toimivaltaisille viranomaisille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa.

Kummassakin asetuksessa on kuitenkin erillisiä tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen liittyviä näkökohtia, koska komission ehdotukset FuelEU Maritime -asetuksesta, meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen tarkistamisesta ja merenkulkualan sisällyttämisestä EU:n päästökauppajärjestelmään laadittiin ja vastaavat neuvottelut parlamentin ja neuvoston kanssa käytiin erikseen, mutta ne ovat silti osittain päällekkäisiä.

Sen vuoksi näiden säädösten tarkempi tarkastelu ja analysointi on perusteltua, jotta voidaan

- arvioida asetusten keskeisten säännösten välisiä eroavuuksia,
- arvioida haasteita, jotka johtuvat velvoitteesta noudattaa näitä kahta asetusta samanaikaisesti, ja
- esittää mahdollisia keinoja asetusten yhdenmukaistamiseksi ja niiden johdonmukaisuuden parantamiseksi.

Tarkastelun tarkoituksena on löytää mahdollisuuksia yksinkertaistaa hallinnollisia vaatimuksia EU:n kilpailukykykompassissa esitettyjen hallinnon yksinkertaistamista koskevien sitoumusten mukaisesti.

Asetusten soveltamisala

Kokorajoitukset

---

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1805, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).
[2] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).
[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/957, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään ja muiden kasvihuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).
[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

FuelEU Maritime -asetusta sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5 000 tonnia ja joiden tarkoituksena on matkustajien tai rahdin kuljettaminen kaupallisissa tarkoituksissa. Vastaavasti meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 5 000 tonnia, ja 1. tammikuuta 2025 alkaen myös kappaletavara-aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 400 tonnia mutta alle 5 000 tonnia, sekä offshore-aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 tonnia, jotka kuuluvat yhteen asetuksen[5] liitteessä I lueteltuun luokkaan.

Maantieteellinen soveltamisala

Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus edellyttää kaikkien EU:n sisäisten ja EU:n ulkopuolisten kansainvälisten matkojen (EU:n satamien ja EU:n ulkopuolisten satamien väliset matkat) sekä EU:n satamissa harjoitetun toiminnan polttoaineenkulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen raportointia. FuelEU Maritime -asetuksessa raportointia edellytetään samassa laajuudessa, mutta EU:n ulkopuolisilla kansainvälisillä matkoilla käytetystä polttoaineesta/energiasta huomioidaan laskuissa vain puolet (50 %), jotta EU:n osuus päästöistä on oikeudenmukainen. Samaa sääntöä sovelletaan EU:n päästökauppadirektiivin nojalla.

FuelEU Maritime -asetuksessa kohdellaan EU:n ja minkä tahansa EU:n jäsenvaltion syrjäisimpien alueiden välisiä matkoja samalla tavalla kuin kansainvälisiä matkoja ETA:n ulkopuolisiin maihin tai ETA:n ulkopuolisista maista (käytetystä polttoaineesta/energiasta huomioidaan vain puolet). Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa sen sijaan tällaisia matkoja kohdellaan EU:n sisäisinä matkoina (päästöt huomioidaan sataprosenttisesti). EU:n päästökauppadirektiivin mukaan laivayhtiöiden ei tarvitse joulukuuhun 2030 asti maksaa päästöistä, jotka syntyvät matkoista jäsenvaltion syrjäisimmällä alueella sijaitsevan sataman ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välillä, mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisemmällä alueella sijaitsevien satamien väliset matkat ja saman jäsenvaltion syrjäisimmillä alueilla sijaitsevien satamien väliset matkat [ks. jäljempänä vapautuksia koskeva kohta].

Asetusten soveltamisalaan kuuluvat päästöt

Polttoaineiden päästöjen laskennassa EU:n päästökauppadirektiivissä ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa huomioidaan pakokaasujen kasvihuonekaasupäästöt, joita kutsutaan myös loppupään päästöiksi tai tank-to-wake-päästöiksi. Tämä johtuu siitä, että polttoaineen tuotantoon liittyvät alkupään päästöt (well-to-tank-päästöt) kuuluvat jo muiden päästökauppajärjestelmän alojen piiriin, ja niiden sisällyttäminen merenkulkualan päästöoikeuksiin voisi johtaa mahdolliseen oikeuksien kaksinkertaiseen myöntämiseen, kauppaan ja ilmoittamiseen. FuelEU Maritime -asetus kattaa sekä well-to-tank- että tank-to-wake-päästöt, jotta eri energialähteistä syntyvät päästöt otetaan kokonaisuudessaan huomioon laskennassa.

FuelEU Maritime -asetuksessa, meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa ja EU:n päästökauppadirektiivissä käytetään kestävyyskriteerejä, kuten uusiutuvan energian direktiivissä[6] vahvistettuja kasvihuonekaasupäästöjen vähimmäisrajoja, uusiutuvien raaka-aineiden muuntamiseksi polttoaineiksi, mukaan lukien sertifiointijärjestelmä. FuelEU Maritime -asetuksessa rajoitetaan hyväksyttäviä polttoaineita lisää sulkemalla pois ravinto- ja rehukasveista peräisin olevat raaka-aineet. FuelEU Maritime -asetuksessa kohdellaan näistä raaka-aineista tuotettuja polttoaineita fossiilisina polttoaineina.

Energialähteet

Tietyt muut aluksilla käytettävät energialähteet, kuten maasähkön syötöstä ja tuulivoimasta saatava sähkö, jonka kulutusta ei voida tarkkailla matkojen aikana, mutta joka on osa aluksen energiankäyttöä ja edistää siten hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita, kuuluu FuelEU Maritime -asetuksen mutta ei meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen soveltamisalaan. Siksi FuelEU Maritime -asetuksessa edellytetään maasähkön syötöstä ja tuulivoimasta saatavan sähkön ylimääräistä tarkkailua tai laskentaa.

Vapautukset

FuelEU Maritime -asetuksen ja EU:n päästökauppadirektiivin soveltamista koskevissa vapautuksissa on eroja.

Sekä FuelEU Maritime -asetuksessa että EU:n päästökauppadirektiivissä jäsenvaltioiden sallitaan vapauttaa velvoitteista matkustaja-alusten matkat saarille, joiden vakituinen väkiluku on alle 200 000 pysyvää asukasta. Säännöksissä on kuitenkin eroja. Päästökauppadirektiivin mukaan vapautuksia voidaan soveltaa päästöihin, jotka syntyvät matkoista kyseisen pyynnön esittäneen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan saaren, jolla ei ole maantie- tai rautatieyhteyttä mantereeseen ja jonka vakituinen väkiluku on alle 200 000 pysyvää asukasta, ja saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman välillä, FuelEU Maritime -asetuksen mukaan vapautuksia voidaan soveltaa matkoihin, jotka tehdään muilla matkustaja-aluksilla kuin risteilyaluksilla jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja sellaisen saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jolla on alle 200 000 vakinaista asukasta. Näitä vapautuksia sovelletaan myös alusten harjoittamaan toimintaan satamassa sellaisten matkojen yhteydessä, joihin sovelletaan vapautusta.

Sekä FuelEU Maritime -asetuksen että EU:n päästökauppadirektiivin nojalla jäsenvaltiot voivat vapauttaa vaatimusten soveltamisesta matkustaja-alukset ja EU:n päästökauppadirektiivin tapauksessa myös ro-ro-alukset, jotka liikennöivät julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia tai julkisesta palvelusta tehtyyn sopimukseen perustuvia kansainvälisiä matkoja.

Jäsenvaltiot voivat myös vapauttaa FuelEU Maritime -asetuksen soveltamisesta matkustaja-alukset, jotka tarjoavat julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia tai julkisesta palvelusta tehtyyn sopimukseen perustuvia meriliikenteen palveluja tietyillä reiteillä kyseisen jäsenvaltion mantereella sijaitsevien satamien ja sellaisten satamien välillä, jotka sijaitsevat saarella tai Ceutan ja Melillan kaupungeissa. EU:n päästökauppadirektiivissä ei säädetä tällaisista vapautuksista.

Jäsenvaltiot voivat FuelEU Maritime -asetuksen nojalla myöntää vapautuksia matkoille, jotka tehdään syrjäisimmillä alueilla sijaitsevien alueiden välillä. EU:n päästökauppadirektiivissä säädetään automaattisesta (eli ei ilmoittamisvelvoitetta) väliaikaisesta poikkeuksesta velvoitteisiin, joka on voimassa vuoden 2030 loppuun asti, kun kyse on meriliikennetoiminnan päästöistä jäsenvaltion syrjäisimmällä alueella sijaitsevan sataman ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman, myös samalla syrjäisimmällä alueella tai saman jäsenvaltion toisella syrjäisimmällä alueella sijaitsevan sataman, välillä.

---

[5] Komission delegoitu asetus (EU) 2024/3214, annettu 16 päivänä lokakuuta 2024, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta offshore-alusten kasvihuonepäästöjen tarkkailua koskevien sääntöjen ja kestävien polttoaineiden nollaluokituksen osalta

EUVL L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

FuelEU Maritime -asetuksessa ja EU:n päästökauppadirektiivissä säädetyt vapautusten päättymispäivät ovat eri kaikille edellä mainituille vapautuksille. FuelEU Maritime -asetuksen vapautukset voivat jatkua 31. joulukuuta 2029 asti, kun taas EU:n päästökauppadirektiivi sallii vapautukset 31. joulukuuta 2030 asti.

Säännökset, jotka koskevat jääluokkaa ja navigointia jääolosuhteissa

FuelEU Maritime -asetus, meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus ja EU:n päästökauppadirektiivi sisältävät kaikki säännöksiä aluksen jääluokasta ja navigoinnista jääolosuhteissa, mutta niiden muodossa on eroja. Jääluokitelluille aluksille aiheutuvien lisäkustannusten lieventämiseksi FuelEU Maritime -asetuksessa yhtiöille tarjotaan mahdollisuus pyytää, että aluksen jääluokan ja jääolosuhteissa kulkemisen johdosta käytettyä lisäenergiaa ei oteta huomioon vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa. EU:n päästökauppadirektiivin mukaan laivayhtiöt voivat palauttaa 5 prosenttia vähemmän päästöoikeuksia kuin niiden todennetut kokonaispäästöt, jotka syntyvät 31. joulukuuta 2030 mennessä jääluokitelluilla aluksilla.

Lähialueilla sijaitsevat konttien jälleenlaivaussatamat

Välttelytarkoituksessa tehtäviin satamakäynteihin ja jälleenlaivaustoiminnan siirtämiseen liittyvien riskien vähentämiseksi sekä FuelEU Maritime -asetuksessa että EU:n päästökauppadirektiivissä edellytetään, että komissio tunnistaa lähialueilla sijaitsevat konttien jälleenlaivaussatamat ja saattaa niistä laaditun luettelon ajan tasalle. Käynnit näissä satamissa eivät sisälly meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen määritelmään ’käyntisatamasta’. FuelEU Maritime -asetuksessa ja EU:n päästökauppadirektiivissä tällaisten satamien tunnistamista koskevat perusteet ovat samat. Luetteloiden päivittämiselle asetetut määräajat eivät kuitenkaan vastaa toisiaan. Näin ollen luettelot voivat erota toisistaan, koska saatavilla olevissa tiedoissa on eroja.

<u>Johtopäätökset:</u>

- Suurin osa asetusten soveltamisalojen eroista johtuu parlamentin ja neuvoston tekemistä valinnoista. Mahdollisia soveltamisalaa, kuten alustyyppiä, koskevia mukautuksia olisi tarkasteltava tarkemmin ottaen huomioon edellä kuvattujen sääntöjen yhdenmukaisuuden synnyttämät lisäedut.
- Mahdollisuutta lisätä hyväksyttävyyttä koskevien säännösten lähentymistä ja aluksella käytettävien polttoaineiden päästöjen ja kasvihuonekaasuintensiteetin määrittämistä edellä kuvattujen sääntöjen mukaisesti voitaisiin tarkastella.
- Täytäntöönpanon helpottamiseksi FuelEU Maritime -asetuksen ja EU:n päästökauppadirektiivin nojalla sovellettavia vapautuksia koskevien säännösten pidemmälle vietyä yhdenmukaistamista voitaisiin tarkastella. Tarkastelussa olisi kuitenkin otettava huomioon, että nämä erot ovat lainsäätäjien nimenomaisesti tekemiä valintoja.
- Lähialueilla sijaitsevista konttien jälleenlaivaussatamista laaditun luettelon tarkistamisen aikatauluja voitaisiin yhdenmukaistaa täytäntöönpanon yksinkertaistamiseksi.

II. Vastuussa olevat yksiköt

FuelEU Maritime -asetuksessa, EU:n päästökauppadirektiivissä ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa määritellään niiden täytäntöönpanosta vastaavat elimet. Nämä määritelmät ovat samankaltaisia, mutta eivät identtisiä, mikä voi johtaa tilanteeseen, jossa laivayhtiö päättää, että sen EU:n päästökauppadirektiivin ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen täytäntöönpanosta vastaava yksikkö on eri kuin FuelEU Maritime -asetuksen täytäntöönpanosta vastaava yksikkö.

FuelEU Maritime -asetuksen mukaisen vastuussa olevan yksikön on aina oltava ISM-yhtiö, joka hallinnoi alusta kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännöstön (ISM-säännöstö) mukaisesti. Operatiivisista ja sopimusjärjestelyistä riippuen ISM-yhtiön olisi oltava joko aluksen omistaja tai muu organisaatio tai henkilö, joka on suostunut hoitamaan kaikki ISM-säännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut. Jos aluksen omistaja vastaa siitä, että sen alus noudattaa ISM-säännöstöä, omistaja on sekä ISM-yhtiö että yksikkö, joka vastaa FuelEU Maritime -asetuksen noudattamisesta. Jos aluksen omistaja on siirtänyt vastuun ISM-säännöstön noudattamisesta jollekin muulle organisaatiolle tai henkilölle (joka on suostunut hoitamaan tällaisen vastuun), kyseisestä organisaatiosta tai henkilöstä tulee ISM-yhtiö sekä yksikkö, joka on vastuussa FuelEU Maritime -asetuksen noudattamisesta.

Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan saman tahon on vastattava sekä EU:n päästökauppadirektiivin että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen noudattamisesta. EU:n päästökauppadirektiivin ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan aluksen päästöjä koskevien vaatimusten noudattamisesta vastaava taho voi olla joko aluksen omistaja itse (eli rekisteröity omistaja) tai ISM-yhtiö. Jos ISM-yhtiö on aluksen omistajasta erillinen taho, rekisteröidyn omistajan ja ISM-yhtiön on sovittava keskenään, mikä taho vastaa EU:n päästökauppadirektiivin ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen velvoitteiden noudattamisesta. Jos rekisteröity omistaja ja ISM-yhtiö eivät tee nimenomaista päätöstä asiasta, rekisteröidyn omistajan katsotaan olevan vastuussa EU:n päästökauppadirektiivin ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen velvoitteiden noudattamisesta.

Vastuussa olevat viranomaiset

’Hallinoiva valtio’ määritetään sellaisen yhtiön osalta, joka on vastuussa FuelEU Maritime -asetuksessa määritellyn FuelEU:n täytäntöönpanosta, niiden sääntöjen mukaisesti, joita sovelletaan myös EU:n päästökauppadirektiivissä laivayhtiöstä vastaavan hallinnointiviranomaisen määrittämiseen. Koska joissakin tilanteissa aluksesta vastuussa oleva yhtiö ei välttämättä ole sama FuelEU Maritime -asetuksen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ja EU:n päästökauppadirektiivin noudattamisen osalta (ks. edellä), samaa alusta saattaa hallinnoida kaksi eri jäsenvaltiota, joista toinen vastaa FuelEU Maritime -asetuksen ja toinen EU:n päästökauppadirektiivin ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen noudattamisesta.

Yhdessä jäsenvaltiossa voidaan nimetä eri viranomaiset vastaamaan FuelEU Maritime -asetuksen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ja EU:n päästökauppadirektiivin hallinnoinnista. Jäsenvaltion tehtävänä on päättää, olisiko parempi nimittää sama viranomainen vastaamaan kaikkien säädösten hallinnoinnista.

<u>Johtopäätökset</u>

- FuelEU Maritime -asetuksen, EU:n päästökauppadirektiivin ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisia vastuussa olevia yksiköitä olisi tutkittava tarkemmin sen määrittämiseksi, olisiko säännellyn yhteisön yhdenmukaista tulkintaa ja määritelmää yksinkertaistettava entisestään ja kenen osalta. Tässä yhteydessä olisi otettava huomioon, että EU:n

päästökauppadirektiivissä tarkastellaan vaatimustenmukaisuutta yhtiötasolla ja että FuelEU Maritime -asetuksessa säädetään aluksiin liittyvistä velvoitteista.

III. Tarkkailu, kirjaaminen ja raportointi

Tarkkailusuunnitelmat

Sekä FuelEU Maritime -asetuksen että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan yhtiöiden on toimitettava todentajalle kunkin aluksensa tarkkailusuunnitelma, josta käyvät ilmi raportointivaatimusten täyttämiseksi tarvittavat tiedot. Koska asetusten raportointivaatimukset ovat erilaiset, toiminnanharjoittajien on toimitettava kaksi erillistä tarkkailusuunnitelmaa, joista toinen on meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ja toinen FuelEU Maritime -asetuksen mukainen. Näillä kahdella suunnitelmalla on samanlainen rakenne, ja ne voidaan laatia THETIS MRV -järjestelmässä. Kun kaksi tarkkailusuunnitelmaa on toimitettu, ne käsitellään erillisillä työnkulkuprosesseilla.

Käytännössä THETIS MRV -järjestelmä toimii laivayhtiöiden keskitettynä asiointipisteenä, joka mahdollistaa tietojen täydentämisen meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen / EU:n päästökauppadirektiivin ja FuelEU Maritime -asetuksen soveltamiseksi. Kaikkia meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisesti tarkkailtuja ja kirjattuja tietoja käytetään FuelEU Maritime -asetuksen mukaisissa laskelmissa edellyttäen, että FuelEU-todentaja (jos eri kuin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen todentaja) vahvistaa ne. Samoja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisia tietoja voidaan käyttää myös EU:n päästökauppadirektiivin mukaisten yhtiötason raporttien kannalta merkityksellisten tietojen yhdistämiseen.

Matkakohtainen raportointi

Sekä FuelEU Maritime -asetuksen että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan tietoja tarkkaillaan lähtökohtaisesti matkakohtaisesti. Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus ei kuitenkaan edellytä tietojen ilmoittamista matkakohtaisesti, joten yhtiöt voivat yhdistää vaaditut tiedot ja raportoida ne vuositasolla. Käytännössä THETIS MRV -järjestelmä mahdollistaa kuitenkin tietojen vapaaehtoisen kirjaamisen ja raportoinnin matkakohtaisesti meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisesti.

Poikkeukset matkakohtaisesta tarkkailusta

Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa sallitaan poikkeuksena, että yhtiöt seuraavat tiettyjen alusten polttoaineen kulutusta ja kasvihuonekaasupäästöjä ainoastaan vuosittain. Poikkeusta sovelletaan aluksiin, jotka liikennöivät vain EU:n sisällä ja tekevät vuosittain yli 300 matkaa. FuelEU Maritime -asetuksessa tällaista poikkeusta ei ole.

Polttoaineen kulutuksen / energian käytön kohdentaminen maantieteellisen soveltamisalan mukaan

FuelEU Maritime -asetuksessa sallitaan koko raportointikauden aikana käytetyn polttoaineen vapaa kohdentaminen/uudelleenjako EU:n sisällä tai EU:n ulkopuolella kuljetuille matkoille riippumatta siitä, käytettiinkö polttoainetta/energiaa tosiasiallisesti kyseisellä matkalla. Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa ja EU:n päästökauppadirektiivissä edellytetään, että raportoinnissa polttoainetyyppi ilmoitetaan sen matkan yhteydessä, jolla se on tosiasiallisesti kulutettu. Tämä vaikuttaa alhaisimman kasvihuonekaasuintensiteetin polttoaineiden (ja nollaluokiteltujen polttoaineiden EU:n päästökauppadirektiivin osalta) kohdentamiseen.

Johtopäätökset:

- THETIS MRV -järjestelmässä käytetyt tietotekniset ratkaisut vähentävät kahden erillisen tarkkailusuunnitelman aiheuttamaa taakkaa. Kahden tarkkailusuunnitelman yhdistämisen toteuttamiskelpoisuutta ja sitä, yksinkertaistaisiko tällainen muutos raportointia, voitaisiin kuitenkin selvittää.
- Satamissa ja matkoilla käytettyä energiaa koskevissa raportointivaatimuksissa on eroja. Lisäksi toisin kuin meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa, FuelEU Maritime -asetuksessa ei säädetä poikkeuksista, joiden nojalla tietyt alukset voivat tarkkailla polttoaineen kulutustaan ja päästöjään vuositasolla matkakohtaisen tarkkailun sijaan. Mahdollisuutta yhdenmukaistaa näitä osatekijöitä voitaisiin tutkia.

IV. Todentaminen

FuelEU Maritime -asetuksen nojalla sovellettava todentamisjärjestelmä perustuu suurelta osin meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen nojalla perustettuun järjestelmään, mutta järjestelmissä on kuitenkin joitakin eroja, joita tarkastellaan jäljempänä.

Todentajia ja todentamismenettelyjä koskevat yleiset velvoitteet ja periaatteet

Todentajia ja todentamismenettelyjä koskevat velvoitteet ja periaatteet, sellaisina kuin ne on määritelty FuelEU Maritime -asetuksen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä ja delegoiduissa säädöksissä, ovat pitkälti yhdenmukaisia.[7] Toisin kuin meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa, FuelEU Maritime -asetuksessa määrätään, että todentajan vaihtuessa uuden todentajan on arvioitava tarkkailusuunnitelmat uudelleen.

Akkreditointi

[7] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/2027, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2024, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1805 mukaisista todentamistoimista (*EUVL L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: Http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj* ja komission delegoitu asetus (EU) 2023/2917, annettu 20 päivänä lokakuuta 2023, meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 mukaisista todentamistoimista, todentajien akkreditoinnista ja tarkkailusuunnitelmien hyväksyttämisestä hallintoviranomaisilla sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 2016/2072 kumoamisesta *(EUVL L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*.

Vaatimukset, jotka koskevat meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ja FuelEU Maritime -asetuksen mukaista todentajien akkreditointia, vahvistetaan delegoiduissa säädöksissä.[8] Näiden säädösten säännökset ovat identtisiä tai pitkälti samankaltaisia.

Johtopäätökset

- Sekä FuelEU Maritime -asetuksessa että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa vahvistetaan todentamista ja todentajien akkreditointia koskevia sääntöjä, ja niitä täsmennetään erillisissä delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä. Säännöt eroavat vain vähän toisistaan, ja eroavaisuudet johtuvat enimmäkseen todentajien eri työnkuluista ja tehtävistä eri säädöksissä.

V. Täytäntöönpano

Karkotusmääräys/pysäyttämismääräys

Sekä FuelEU Maritime -asetuksen että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan jäsenvaltiot voivat antaa karkotusmääräyksen, jos alus ei täytä velvoitteitaan kahdella tai useammalla peräkkäisellä raportointikaudella. Lippuvaltio ei kuitenkaan saa evätä lippunsa alla purjehtivien alusten pääsyä satamaan.

Voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskeva velvoite

FuelEU Maritime -asetuksen mukaan aluksilla, jotka eivät ole tehneet asetuksen soveltamisalaan kuuluvia matkoja raportointikaudella, on kuitenkin todentamiskauden aikana säilytettävä voimassa olevaa vaatimustenmukaisuusasiakirjaa (alusta koskeva asiakirja, jonka todentaja on antanut yhtiölle ja joka vahvistaa, että kyseinen alus on noudattanut FuelEU Maritime -asetusta tiettynä raportointikautena). Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa säädetään velvoitteesta säilyttää voimassa olevaa vaatimustenmukaisuusasiakirjaa aluksessa. Velvoite koskee ainoastaan aluksia, jotka ovat tehneet asetuksen soveltamisalaan kuuluvia matkoja kyseisellä raportointikaudella. Asetuksessa ei kielletä toimittamasta todennettua päästöselvitystä, jossa ei ole lainkaan päästöjä, muista kuin aktiivisista aluksista (eli aluksista, joilla ei ole meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen soveltamisalaan kuuluvaa toimintaa), voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan saamiseksi.

Lippuvaltion velvoite

Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa todetaan, että kunkin jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että sen lipun alla purjehtivat alukset täyttävät tarkkailu- ja raportointivaatimukset. Sen sijaan FuelEU Maritime -asetuksessa jäsenvaltioita ei velvoiteta tarkastamaan lippunsa alla purjehtivia aluksia.

FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan antaminen

FuelEU Maritime -asetuksen ja meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan todentaja on periaatteessa vastuussa vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamisesta. Jos alukselle kuitenkin määrätään FuelEU Maritime -asetuksen mukainen FuelEU-seuraamus, asiakirjan antaa hallinnoivan valtion toimivaltainen viranomainen. Lisäksi FuelEU:n nojalla toimivaltainen viranomainen voi peruuttaa aiemmin myönnetyt vaatimustenmukaisuusasiakirjat, jos raportoiduissa tiedoissa havaitaan virheitä tai poikkeamia. Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa tällaista oikeutta ei ole.

Tarkastukset

Sekä FuelEU Maritime -asetuksessa että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa edellytetään, että satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaavat viranomaiset sisällyttävät vaatimustenmukaisuusasiakirjojen tarkastukset osaksi tarkastuksiaan (jotka tehdään direktiivin 2009/16/EY[9] mukaisesti).

Seuraamukset

Sekä FuelEU Maritime -asetuksen että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava erilliset säännöt kyseisten asetusten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista.

Johtopäätökset

- Sekä FuelEU Maritime -asetuksen että meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaiset täytäntöönpanosäännöt koskevat ensisijaisesti alusta ja sisältävät useita identtisiä tai samankaltaisia säännöksiä, mutta niissä on kuitenkin myös eroja. Yhteisen täytäntöönpanojärjestelmän perustamista voitaisiin selvittää tiettyjen toimien sujuvoittamiseksi ja jäsenvaltion viranomaisille aiheutuvan taakan keventämiseksi.

VI. Vaatimustenmukaisuusvelvoitteiden ajoitus

Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen ja FuelEU Maritime -asetuksen vaatimustenmukaisuusvelvoitteiden vertailu osoittaa, että velvoitteiden ajoitus on asetuksissa johdonmukainen.

Jos tulevaisuudessa päätetään ottaa käyttöön molemmille asetuksille yhteinen tarkkailusuunnitelma, ajoitusta olisi mukautettava paikoitellen. Esimerkiksi FuelEU Maritime -asetuksen mukaan alusten, jotka käyvät jäsenvaltion satamassa ensimmäisen kerran 31. elokuuta 2024 jälkeen, on toimitettava tarkkailusuunnitelma kahden kuukauden sisällä ensimmäisestä satamakäynnistä, kun taas meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaan tarkkailusuunnitelma on toimitettava kolmen kuukauden sisällä ensimmäisestä satamakäynnistä.

---

[8] Komission delegoitu asetus (EU) 2025/192, annettu 9 päivänä syyskuuta 2024, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1805 mukaisessa todentajien akkreditoinnissa käytettävistä menettelyistä (*EUVL L 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj*) ja komission delegoitu asetus (EU) 2023/2917, kuten edellä mainittiin.

[9] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

FuelEU-selvitys on toimitettava todentajalle todentamiskaudella 31. tammikuuta mennessä, ja todentajan on kirjattava todennettu FuelEU-selvitys FuelEU-tietokantaan 31. maaliskuuta mennessä. Meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksessa puolestaan todetaan, että vastaavan hallinnointiviranomaisen säännöistä riippuen todennettu päästöselvitys on toimitettava asianomaisille viranomaisille todentamiskaudella 28. helmikuuta ja 31. maaliskuuta välisenä aikana. Kunkin hallinnointiviranomaisen tehtävänä on päättää tarkka päivämäärä kyseiseltä ajanjaksolta, jolloin ne toimittavat selvityksen.

Johtopäätökset

- Aikataulut ja menettelyt, joita on noudatettava näiden kahden asetuksen vaatimusten täyttämiseksi, ovat rakenteeltaan samanlaisia, mutta velvoitteiden täyttämisen päivämäärissä ja muotoilussa on eroja. Tarkkailu- ja raportointiprosessin yhdenmukaistamista voitaisiin harkita.

VII. Yleiset päätelmät

Vertailu osoittaa, että vaikka FuelEU Maritime -asetus, meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus ja EU:n päästökauppadirektiivi ovat jo suurelta osin hyvin yhdenmukaisia, nykyisiä eroavaisuuksia on mahdollista vähentää tulevilla säädösten tarkistuksilla, jotta täytäntöönpanoa voidaan yksinkertaistaa ja toimijoiden, todentajien ja jäsenvaltioiden hallinnollista taakkaa vähentää.

Suurimmat hyödyt saataisiin perustamalla yhtenäinen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä, joka palvelisi sekä FuelEU Maritime -asetusta että EU:n päästökauppadirektiiviä ja varmistaisi, että yhtiöt voivat käyttää meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisesti kerättyjä, todennettuja ja raportoituja tietoja EU:n päästökauppadirektiivin ja FuelEU Maritime -asetuksen noudattamiseksi.

Tällaisen meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen perustuvan järjestelmän olisi i) katettava kaikki EU:n päästökauppadirektiivin ja FuelEU Maritime -asetuksen mukaiset tarkkailuvaatimukset, ii) minimoitava vaatimusten väliset eroavuudet ja epäsuhtaisuudet, iii) yhdenmukaistettava ja mahdollisesti yhdistettävä raportointiasiakirjat yhdeksi malliksi (eli tarkkailusuunnitelmiksi ja päästöselvityksiksi), iv) luotava yksi todentamis- ja akkreditointikehys ja v) yhdenmukaistettava meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen, FuelEU Maritime -asetuksen ja EU:n päästökauppadirektiivin ’säännellyn yhteisön’ määritelmä.

Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän lisäksi FuelEU Maritime -asetusta ja EU:n päästökauppadirektiiviä voitaisiin lähentää edelleen tulevaisuudessa muilla osa-alueilla, kuten yhdenmukaistamalla maantieteellisiä vapautuksia, alustyyppejä, energia- ja päästökattavuutta, jääolosuhteissa tapahtuvaa navigointia ja täytäntöönpanotoimenpiteitä koskevia säännöksiä. Näiden säännösten yhdenmukaistaminen on kuitenkin haastavampaa kuin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmien yhdenmukaistaminen. Lisäksi on perusteltuja syitä säilyttää olemassa olevat eroavuudet, jotka perustuvat lainsäätäjien valintoihin.

Kaikki edellä mainittuihin seikkoihin tehtävät muutokset olisi koordinoitava, ja niissä olisi otettava huomioon muutosten vaikutukset kaikkiin kolmeen säädökseen. Samanaikaisesti kaikissa tarkistuksissa olisi tarkasteltava lähentymisen toteutettavuutta sekä sen taloudellisia, ympäristöön liittyviä ja sosiaalisia vaikutuksia, jotta voidaan säilyttää unionin ilmastotoimien, mukaan lukien unionin oikeudellisesti sitovat sitoumukset, ympäristötavoitteiden tinkimättömyys ja tehokkuus.