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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ([2]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/29/EY ([3]) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 406/2009/EY ([4]), joissa kaikkia talouden aloja, myös kansainvälistä merenkulkualaa, kehotetaan antamaan panoksensa päästövähennysten saavuttamiseksi, todetaan, että jos jäsenvaltiot eivät ole 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä hyväksyneet sellaista sopimusta, johon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kautta sisältyvät kansainvälisen meriliikenteen päästöt, tai jos yhteisö ei ole mainittuun päivään mennessä hyväksynyt tällaista sopimusta ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen kautta, komission olisi tehtävä ehdotus kansainvälisten meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä yhteisön vähentämissitoumukseen, jolloin tavoitteena on ehdotetun säädöksen voimaantulo vuoteen 2013 mennessä. Tällaisella ehdotuksella olisi saatettava kaikki kielteiset vaikutukset yhteisön kilpailukykyyn mahdollisimman vähiin samalla kun otetaan huomioon mahdolliset ympäristöhyödyt.

(2) Meriliikenteen hiilidioksidin (CO_2) päästöt ja muut meriliikenteen aiheuttamat päästöt, kuten typen oksidien (NO_x), rikkioksidien (SO_x), metaanin (CH_4), hiukkasten (PM) ja mustan hiilen (BC) päästöt, vaikuttavat maapallon ilmastoon ja ilmanlaatuun.

(3) Kansainvälinen merenkulku on ainoa liikennemuoto, joka ei sisälly unionin sitoumukseen kasvihuonekaasujen vähentämisestä. Tätä asetusta koskevaan ehdotukseen liitetyn vaikutustenarvioinnin mukaan unionia koskevat kansainvälisen merenkulun hiilidioksidipäästöt nousivat 48 prosentilla vuosina 1990–2007.

(4) Koska tieteellinen käsitys meriliikenteen muiden kuin hiilidioksidiin liittyvien päästöjen aiheuttamasta vaikutuksesta maapallon ilmastoon kehittyy nopeasti, kyseisestä vaikutuksesta olisi tehtävä tämän asetuksen puitteissa säännöllisesti ajantasainen arviointi. Komission olisi arviointiensa perusteella analysoitava vaikutuksia politiikkojen ja toimenpiteiden kannalta, jotta näitä päästöjä voidaan vähentää.

(5) Ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista 2030 5 päivänä helmikuuta 2014 annetussa Euroopan parlamentin päätöslauselmassa kehotettiin komissiota ja jäsenvaltioita asettamaan EU:lle sitova vuoteen 2030 ulottuva tavoite omien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä vähintään 40 prosentilla vuoden 1990 tasosta. Euroopan parlamentti totesi myös, että kaikkien talouden alojen olisi osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, jos unioni aikoo hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista.

([1]) EUVL C 67, 6.3.2014, s. 170.

([2]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 16. huhtikuuta 2014 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 5. maaliskuuta 2015 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 28. huhtikuuta 2015 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/29/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kauppaa koskevan yhteisön järjestelmän parantamiseksi ja laajentamiseksi (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 63).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 406/2009/EY, tehty 23 päivänä huhtikuuta 2009, jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvihuonekaasupäästöjään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämiseksi vuoteen 2020 mennessä (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 136).

(6) Eurooppa-neuvosto hyväksyi 23 ja 24 päivänä lokakuuta 2014 annetuissa päätelmissä EU:n sisäiseksi kasvihuonekaasupäästöjen sitovaksi vähennystavoitteeksi vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Eurooppa-neuvosto totesi myös, että liikennealalla on tärkeää vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja riskejä, jotka liittyvät riippuvuuteen fossiilisista polttoaineista, ja pyysi komissiota tarkastelemaan edelleen välineitä ja toimenpiteitä osaksi kokonaisvaltaista ja teknologianeutraalia toimintatapaa, jolla edistetään muun muassa liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiatehokkuutta.

(7) Seitsemännessä ympäristöä koskevassa toimintaohjelmassa ([1]) korostetaan, että kaikkien talouden alojen on osallistuttava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, jos unioni aikoo hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ponnisteluista. Toimintaohjelmassa tähdennetään, että vuonna 2011 julkistetulle liikennettä koskevalle komission valkoiselle kirjalle on luotava vahvat poliittiset puitteet.

(8) IMO hyväksyi heinäkuussa 2011 tekniset ja operatiiviset toimenpiteet, erityisesti energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (Energy Efficiency Design Index, EEDI) uusille aluksille ja aluksen energiatehokkuussuunnitelman (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP), jotka auttavat hillitsemään kasvihuonekaasupäästöjen ennustettua kasvua mutta joiden avulla yksinään ei saada aikaan sellaisia kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen absoluuttisia vähennyksiä, jotka olisivat tarpeen, jotta ilmastotoimet olisivat edelleen linjassa sen yleisen tavoitteen kanssa, jonka mukaan maapallon keskilämpötila ei saa nousta yli kahta celsiusastetta.

(9) IMOn tietojen mukaan alusten energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää jopa 75 prosentilla toteuttamalla operatiivisia toimenpiteitä ja soveltamalla saatavilla olevia teknologioita; huomattavaa osaa näistä toimenpiteistä voidaan pitää kustannustehokkaina ja sellaisina, että ne voivat tuottaa alalle nettohyötyä, sillä polttoainekustannusten aleneminen takaa, että mahdolliset toiminta- tai investointikustannukset maksavat itsensä takaisin.

(10) Paras vaihtoehto merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi unionin tasolla on luoda hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä, joka perustuu alusten polttoainekulutukseen; tämä järjestelmä olisi ensimmäinen vaihe monivaiheisessa lähestymistavassa, jonka tavoitteena on sisällyttää meriliikenteen päästöt unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen yhdessä niiden muiden alojen päästöjen kanssa, joilla jo autetaan toteuttamaan tätä sitoumusta. Päästötietojen julkinen saatavuus auttaa osaltaan poistamaan markkinaesteitä, jotka estävät ottamasta käyttöön meriliikennealan kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviä ja kustannuksia säästäviä toimia.

(11) Kasvihuonekaasupäästöjen ja polttoainekulutuksen vähentämistä koskevien toimien hyväksymistä jarruttavat markkinaesteet, kuten luotettavan tiedon puute alusten polttoainetehokkuudesta tai alusten jälkiasennukseen saatavilla olevista teknologioista, rahoituksen puuttuminen alusten tehokkuutta parantavien investointien tekemiseksi ja kannustimien ristiriitaisuus, joka tarkoittaa sitä, että alusten omistajat eivät hyötyisi alusten tehokkuuteen tekemistään investoinneista, koska liikenteenharjoittajat vastaavat polttoainekustannuksista.

(12) Sidosryhmien kuulemisen ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa käytyjen keskustelujen tulokset osoittavat, että meriliikenteen päästöjen sisällyttämiseen unionin kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevaan sitoumukseen olisi sovellettava vaiheittaista lähestymistapaa siten, että ensimmäisessä vaiheessa pannaan täytäntöön luotettava hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä ja myöhemmässä vaiheessa asetetaan näille päästöille hinta. Tällainen lähestymistapa helpottaa yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisellä tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista ja muista toimista, joilla nämä vähennykset voidaan saavuttaa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

(13) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän käyttöönoton myötä päästöjen odotetaan vuoteen 2030 mennessä vähenevän jopa kahdella prosentilla verrattuna tilanteeseen, jossa lisätoimia ei toteuteta, ja kokonaisnettokustannusten vähenevän jopa 1,2 miljardilla eurolla, koska järjestelmä auttaa poistamaan erityisesti alusten tehokkuutta koskevien tietojen puutteesta johtuvat markkinaesteet antamalla polttoaineen kulutuksesta ja energiatehokkuudesta vertailukelpoista ja luotettavaa tietoa alan markkinoille. Kuljetuskustannusten alenemisen odotetaan helpottavan kansainvälistä kauppaa. Luotettava tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä on lisäksi kaikkien markkinapohjaisten toimien, tehokkuusvaatimusten tai muiden toimien ennakkoehto niin unionissa kuin maailmanlaajuisestikin. Se myös tuottaa luotettavia tietoja, joiden avulla voidaan asettaa täsmällisiä päästövähennystavoitteita ja arvioida sitä, missä määrin meriliikenteen antama panos edistää vähähiilisen talouden saavuttamista. Merenkulun kansainvälinen luonne huomioon ottaen maailmanlaajuisesti sovittu menettely olisi suotavin ja tehokkain menetelmä vähentää kansainvälisen meriliikenteen päästöjä.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1386/2013/EU, annettu 20 päivänä marraskuuta 2013, vuoteen 2020 ulottuvasta yleisestä unionin ympäristöalan toimintaohjelmasta ”Hyvä elämä maapallon resurssien rajoissa” (EUVL L 354, 28.12.2013, s. 171).

(14) Tarkkailun kannalta merkityksellisinä olisi pidettävä kaikkia unionin sisäisiä matkoja sekä kaikkia sellaisia matkoja, jotka saapuvat viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan tai lähtevät unionin satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan, mukaan lukien painolastissa kuljetut matkat. Tarkkailun olisi katettava myös kaikki unionin satamissa aiheutuvat hiilidioksidipäästöt, mukaan lukien kiinnityspaikassaan olevista tai satama-alueella liikkuvista aluksista aiheutuvat päästöt, varsinkin jos käytettävissä on erityistoimenpiteitä niiden vähentämiseksi ja välttämiseksi. Näitä säännöksiä olisi sovellettava syrjimättömällä tavalla kaikkiin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat. Koska tämä asetus koskee kuitenkin meriliikennettä, siinä ei pitäisi säätää tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvaatimuksista, jotka koskevat alusten liikkumista ja toimintaa muussa tarkoituksessa kuin lastin tai matkustajien kaupallisessa kuljetuksessa; tällaisia toimintoja ovat esimerkiksi ruoppaus, jäänmurto, putkistojen asentaminen tai avomerilaitoksen toiminnot.

(15) Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi epäsuotuisammassa ilmastossa toimiville aluksille tämän asetuksen perusteella tarkkailtaviin tietoihin olisi voitava sisällyttää aluksen jääluokkaa ja jääolosuhteissa tapahtuvaa navigointia koskevia tietoja.

(16) Ehdotettu tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi annettava asetuksen muodossa, koska käyttöönotettavat säännökset ovat luonteeltaan monimutkaisia ja erittäin teknisiä ja koska tarvitaan kaikkialla unionissa sovellettavissa olevia yhdenmukaisia sääntöjä; näin voidaan ottaa huomioon meriliikenteen kansainvälinen luonne ja se, että eri jäsenvaltioiden satamissa odotetaan käyvän lukuisia aluksia, sekä helpottaa järjestelmän täytäntöönpanoa kaikkialla unionissa.

(17) Luotettavan ja aluskohtaisen unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi perustuttava päästöjen laskemiseen sen perusteella, miten paljon alus kuluttaa polttoainetta matkoilla, jotka saapuvat unionin satamiin ja lähtevät unionin satamista, koska alusten suuren tankkikapasiteetin vuoksi polttoainemyyntiä koskevien tietojen perusteella ei voida tehdä riittävän tarkkoja arvioita polttoainekulutuksesta nimenomaisesti tällä soveltamisalalla.

(18) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi katettava myös muut merkittävät tiedot, joiden avulla voidaan määrittää alusten tehokkuus tai analysoida tarkemmin päästöjen kehityksen taustatekijöitä, samalla säilyttäen kaupallisten tai teollisten tietojen luottamuksellisuus. Tämä soveltamisala myös saattaa unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän samaan linjaan niiden kansainvälisten aloitteiden kanssa, joilla pyritään ottamaan käyttöön tehokkuusvaatimukset olemassa oleville aluksille ja joihin sisältyy myös operatiivisia toimenpiteitä; lisäksi se auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvat markkinaesteet.

(19) Jotta voidaan vähentää minimiin alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille, varsinkin pienille ja keskisuurille yrityksille, aiheutuva hallinnollinen rasite ja optimoida unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän kustannus-hyötysuhde vaarantamatta tavoitetta, jonka mukaan järjestelmän olisi katettava valtaosa meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä, tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän sääntöjä olisi sovellettava ainoastaan suurien päästöjen aiheuttajiin. Sen jälkeen, kun unionin satamiin saapuvien ja niistä lähtevien alusten kokoja ja päästöjä oli analysoitu yksityiskohtaisesti ja objektiivisesti, kynnysarvoksi valittiin 5 000 bruttotonnin (BT) vetoisuus. Vetoisuudeltaan yli 5 000 BT:n alusten osuus unionin satamissa käyvistä aluksista on noin 55 prosenttia ja kyseisistä päästöistä noin 90 prosenttia. Tällä syrjimättömällä kynnysarvolla varmistettaisiin, että järjestelmä kattaa kaikkein merkittävimmät päästöjen aiheuttajat. Tätä pienempi kynnysarvo lisäisi hallinnollista rasitetta, kun taas suurempi kynnysarvo kattaisi pienemmän joukon päästöjä ja siten heikentäisi tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän ympäristötehokkuutta.

(20) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituvaa hallinnollista taakkaa voidaan vähentää edelleen, tarkkailua koskevien sääntöjen painopisteenä olisi oltava hiilidioksidi, koska se on suurin meriliikenteen päästämä kasvihuonekaasu.

(21) Säännöissä olisi otettava huomioon voimassa olevat vaatimukset ja tiedot, jotka ovat jo saatavilla aluksissa; siksi yhtiöille olisi annettava mahdollisuus valita, mitä seuraavista neljästä tarkkailumenetelmästä ne käyttävät: aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusten käyttö, polttoainetankkien polttoainemäärien tarkkailu aluksella, virtausmittarit sovellettavia polttoprosesseja varten tai suorat päästömittaukset. Aluskohtaisessa tarkkailusuunnitelmassa olisi dokumentoitava, mikä näistä menetelmistä on valittu, ja annettava lisätietoja valitun menetelmän soveltamisesta.

(22) Jokaisen yhtiön, joka vastaa koko raportointikauden ajan aluksesta, joka harjoittaa merenkulkua, olisi katsottava olevan vastuussa kaikista raportointikauteen liittyvistä tarkkailu- ja raportointivelvoitteista, myös riittävällä tavalla todennetun päästöselvityksen toimittamisesta. Jos aluksen yhtiö vaihtuu, uuden yhtiön olisi oltava vastuussa ainoastaan siihen raportointikauteen liittyvien tarkkailu- ja raportointivelvoitteiden noudattamisesta, jonka aikana yhtiö vaihtui. Näiden velvoitteiden täyttymisen helpottamiseksi uuden yhtiön olisi saatava jäljennös uusimmasta tarkkailusuunnitelmasta ja tarvittaessa vaatimustenmukaisuusasiakirja.

(23) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää ei tässä vaiheessa pitäisi soveltaa hiilidioksidin lisäksi muihin kasvihuonekaasuihin, lyhytvaikutteisiin ilmastonmuutosta aiheuttaviin yhdisteisiin eikä ilman epäpuhtauksiin, jotta voidaan välttää vaatimukset sellaisten mittauslaitteiden asentamisesta, jotka eivät ole riittävän luotettavia tai kaupallisesti saatavilla, mikä puolestaan voisi heikentää unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanoa.

(24) Aluksista aiheutuvasta meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (Marpol) määrätään energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) pakollisesta soveltamisesta uusiin aluksiin ja aluksen energiatehokkuussuunnitelman (SEEMP) käytöstä maailman kaikissa aluksissa.

(25) Jotta alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille koituva hallinnollinen rasite voidaan minimoida, raportointi ja raportoitujen tietojen julkaiseminen olisi järjestettävä vuosikohtaisesti. Luottamuksellisuuskysymykset olisi otettava huomioon julkaisemalla pelkästään tiedot päästöjen, polttoainekulutuksen ja tehokkuuden vuosikeskiarvoista ja yhdistetyistä luvuista. Sen varmistamiseksi, että ilmaisemista edellyttävän yleisen edun ylittävien oikeutettujen taloudellisten etujen suoja ei heikenny, olisi yhtiön pyynnöstä sovellettava poikkeustapauksissa erilaista tietojen aggregointitasoa. Komissiolle ilmoitettavat tiedot olisi sisällytettävä tilastoihin siinä laajuudessa kuin nämä tiedot ovat merkityksellisiä Euroopan tilastojen kehittämisen, tuottamisen ja jakamisen kannalta tehdyn komission päätöksen 2012/504/EU ([1]) mukaisesti.

(26) Akkreditoitujen todentajien suorittamalla todentamisella olisi varmistettava, että tarkkailusuunnitelmien ja päästöselvitysten tiedot ovat oikeat ja täyttävät tässä asetuksessa asetetut vaatimukset. Todentamisen yksinkertaistamisen kannalta on tärkeää, että todentajat tarkistavat tietojen luotettavuuden vertailemalla raportoituja tietoja arvioihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin. Komissio voisi huolehtia näiden arvioiden saataville asettamisesta. 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 ([2]) nojalla.

(27) Todentajan antama vaatimustenmukaisuusasiakirja olisi säilytettävä aluksessa sen osoittamiseksi, että tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvelvoitteita noudatetaan. Todentajien olisi ilmoitettava komissiolle tällaisten asiakirjojen antamisesta.

(28) Meriturvallisuuteen liittyvistä tehtävistä saamansa samankaltaisen kokemuksen perusteella Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) olisi säädettyjen tehtäviensä puitteissa avustettava komissiota tiettyjen tehtävien suorittamisessa.

(29) Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään liittyvien velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan olisi perustuttava olemassa oleviin välineisiin, eli niihin, jotka vahvistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY ([3]) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/21/EY ([4]), sekä tietoihin vaatimustenmukaisuusasiakirjojen antamisesta. Asiakirja, jolla osoitetaan, että alus täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet, olisi lisättävä direktiivin 2009/16/EY liitteessä IV tarkoitettuun luetteloon todistuskirjoista ja muista asiakirjoista.

(30) Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä tarkastamaan niiden lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuneet alukset, joista ei ole saatavilla tiettyjä vaadittuja vaatimustenmukaisuusasiakirjaa koskevia tietoja.

(31) Tämän asetuksen säännösten noudattamatta jättämisestä olisi määrättävä seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi laadittava säännöt kyseisistä seuraamuksista. Näiden seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

(32) On myös aiheellista säätää mahdollisuudesta karkottaa satamasta alukset, jotka eivät ole noudattaneet tarkkailu- ja raportointivaatimuksia kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja joiden osalta sääntöjen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Kyseistä toimenpidettä olisi sovellettava siten, että noudattamattajättämistilanne voidaan korjata kohtuullisen ajan kuluessa.

(33) Jäsenvaltioiden, joiden alueella ei ole merisatamia ja joiden lipun alla ei purjehdi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia tai jotka ovat sulkeneet kansalliset alusrekisterinsä, olisi voitava poiketa tämän asetuksen seuraamuksia koskevista säännöksistä niin kauan kuin niiden lipun alla ei purjehdi tällaisia aluksia.

([1]) Komission päätös 2012/504/EU, annettu 17 päivänä syyskuuta 2012, Eurostatista (EUVL L 251, 18.9.2012, s. 49).
([2]) 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).
([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).
([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/21/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132).

(34) Unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän olisi toimittava mallina maailmanlaajuisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanolle. Maailmanlaajuinen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä olisi paras vaihtoehto, koska sitä voidaan laajemman soveltamisalansa ansiosta pitää muita vaihtoehtoja toimivampana. Tältä osin komission olisi säännöllisin väliajoin toimitettava IMOlle ja muille asianomaisille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, olennaisia tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja annettava IMO:lle asiaa koskevia lausuntoja, jotta IMOn piirissä voitaisiin kehittää kansainvälisiä sääntöjä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista varten. Kun maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä päästään yksimielisyyteen, komission olisi tarkistettava unionin tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää sen yhdenmukaistamiseksi maailmanlaajuisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän kanssa.

(35) Asianomaisten kansainvälisten sääntöjen, kansainvälisten ja eurooppalaisten vaatimusten sekä teknologisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailuun ja raportointiin liittyvien tiettyjen teknisten näkökohtien uudelleentarkastelua sekä todentamistoimintoja koskevien säännösten ja todentajien akkreditointia koskevien menetelmien täsmentämistä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

(36) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset vakiomuotoisten lomakkeiden käytölle tarkkailtaessa hiilidioksidipäästöjä ja muita merkittäviä tietoja, automaattisten järjestelmien käytölle ja vakiomuotoisten sähköisten lomakkeiden käytölle raportoitaessa hiilidioksidipäästöistä ja muista merkittävistä tiedoista komissiolle ja niiden lippuvaltioiden viranomaisille, joita asia koskee, ja jotta voidaan täsmentää teknisiä sääntöjä, joissa eritellään muihin alusluokkiin kuin matkustaja-aluksiin, ro-ro-aluksiin ja konttialuksiin sovellettavat parametrit, sekä tarkistaa näitä parametreja, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä toimivaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([1]) mukaisesti.

(37) Meriliikenteen kansainvälisestä luonteesta johtuen jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on alusten hiilidioksidipäästöjen tarkkailu, niistä raportointi ja niiden todentaminen ensimmäisenä vaiheena vaiheittaisessa lähestymistavassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

(38) Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän perustamista koskevien sääntöjen olisi oltava yhdenmukaisia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY ([2]) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001 ([3]) kanssa.

(39) Tämän asetuksen olisi tultava voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2015 sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioilla ja sidosryhmillä, joita asia koskee, on riittävästi aikaa toteuttaa tämän asetuksen tehokkaan soveltamisen kannalta tarvittavat toimenpiteet ennen ensimmäisen raportointikauden alkamista 1 päivänä tammikuuta 2018,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuvista, tällaisissa satamissa olevista tai tällaisista satamista lähtevistä aluksista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen ja muiden merkittävien tietojen täsmällistä tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää kustannustehokkaalla tavalla.

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

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

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

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin aluksiin niiden hiilidioksidipäästöjen osalta, jotka ovat vapautuneet alusten tekemillä matkoilla viimeisimmästä käyntisatamasta jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan käyntisatamaan sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa käyntisatamissa olon aikana.

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

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

a) 'hiilidioksidipäästöillä' hiilidioksidin vapautumista ilmakehään aluksista;

b) 'käyntisatamalla' satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta; näin ollen lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta ja/tai sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen eikä pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi;

c) 'matkalla' kaikkia aluksen liikkeitä, jotka alkavat käyntisatamasta tai päättyvät käyntisatamaan ja joiden tarkoituksena on matkustajien tai lastin kaupallinen kuljettaminen;

d) 'yhtiöllä' aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista;

e) 'bruttovetoisuudella' bruttovetoisuutta, joka on laskettu Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) Lontoossa 23 päivänä kesäkuuta 1969 hyväksymän kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen liitteen 1 tai sen korvaavan yleissopimuksen vetoisuuden mittaamissääntöjen mukaisesti;

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

g) 'todentamisella' toimintoja, jotka todentaja suorittaa sen arvioimiseksi, täyttävätkö yhtiön toimittamat asiakirjat tässä asetuksessa asetetut vaatimukset;

h) 'vaatimustenmukaisuusasiakirjalla' aluskohtaista todentajan yhtiölle antamaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan, että alus on täyttänyt tämän asetuksen vaatimukset tietyllä raportointikaudella;

i) 'muilla merkittävillä tiedoilla' tietoja, jotka koskevat alusten polttoainekulutuksesta aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä, liikennesuoritetta ja energiatehokkuutta ja joiden avulla voidaan analysoida päästöjen kehityssuuntia ja arvioida alusten suoritusta;

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

k) 'epävarmuudella' muuttujaa, joka liittyy suureen määrittämisen tulokseen ja kuvaa suureeseen kohtuudella liitettävien arvojen hajontaa; epävarmuutta kuvataan prosentuaalisesti keskiarvon ympärillä ilmoitettuna luottamusvälinä, joka kattaa 95 prosenttia havainnoista; epävarmuustarkastelussa otetaan huomioon sekä systemaattiset että satunnaiset vaihtelut ja mahdollinen havaintojakauman epäsymmetrisyys;

l) 'konservatiivisella arviolla' sitä, että määritellään tietyt oletusarvot sen varmistamiseksi, ettei vuosittaisia päästöjä aliarvioida eikä kuljetun matkan pituutta tai kuljetetun lastin määrää yliarvioida;

m) 'raportointikaudella' yhtä kalenterivuotta, jonka aikana hiilidioksidipäästöjä on tarkkailtava ja niistä on raportoitava. Jos matka päättyy eri kalenterivuonna kuin se on alkanut, tarkkailu- ja raportointitiedot kirjataan ensimmäiselle kalenterivuodelle;

n) 'kiinnityspaikassa olevalla aluksella' alusta, joka on turvallisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa, kun sitä lastataan, puretaan tai kun se odottaa satamassa, mukaan luettuna aika, jolloin se ei osallistu lastinkäsittelyoperaatioihin;

o) 'jääluokalla' lippuvaltion toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tai tämän valtion hyväksymän organisaation alukselle määrittämää luokkaa, joka osoittaa, että alus on tarkoitettu jäissäkulkuun merellä.

II LUKU

TARKKAILU JA RAPORTOINTI

1 JAKSO

Tarkkailun ja raportoinnin periaatteet ja menetelmät

4 artikla

Tarkkailun ja raportoinnin yleiset periaatteet

1. Yhtiöiden on 8–12 artiklan mukaisesti tarkkailtava kunkin aluksensa asianomaisia muuttujia raportointikaudella ja raportoitava niistä. Niiden on suoritettava tarkkailu ja raportointi kaikissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa ja sellaisten matkojen osalta, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai lähtevät tällaisesta satamasta.

2. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava aukotonta ja katettava polttoaineiden poltosta peräisin olevat hiilidioksidipäästöt aluksen ollessa merellä ja sen ollessa kiinnityspaikassa. Yhtiöiden on toteutettava asianmukaisia toimia tietoaukkojen välttämiseksi raportointikaudella.

3. Tarkkailun ja raportoinnin on oltava johdonmukaista ja ajallisesti vertailukelpoista. Tätä varten yhtiöiden on käytettävä samaa tarkkailumenetelmää ja samoja tietoja, joihin todentaja kuitenkin voi arvionsa perusteella hyväksyä muutoksia ja poikkeuksia.

4. Yhtiöiden on hankittava, kirjattava, yhdistettävä, analysoitava ja dokumentoitava tarkkailutietoja, mukaan lukien olettamat, viitetiedot, päästökertoimet ja toimintotiedot, läpinäkyvällä tavalla, jotta todentajan on mahdollista toistaa hiilidioksidipäästöjen määrittäminen.

5. Yhtiöiden on varmistettava, ettei hiilidioksidipäästöjen määrittäminen ole järjestelmällisesti eikä tietoisesti epätarkkaa. Niiden on tunnistettava mahdolliset epätarkkuuksien lähteet ja vähennettävä niitä.

6. Yhtiöiden on huolehdittava siitä, että tarkkailtavien ja raportoitavien hiilidioksidipäästötietojen totuudenmukaisuudesta annetaan kohtuullinen vakuutus.

7. Yhtiöiden on pyrittävä ottamaan huomioon asetuksen 13 artiklan 3 tai 4 kohdan nojalla annettujen todentamisraporttien sisältämät suositukset suorittamassaan myöhemmässä tarkkailussa ja raportoinnissa.

5 artikla

Hiilidioksidipäästöjen ja muiden merkittävien tietojen tarkkailumenetelmät

1. Edellä 4 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi yhtiöiden on määritettävä kunkin aluksensa osalta hiilidioksidipäästöt jollakin liitteessä I esitetyistä menetelmistä ja tarkkailtava muita merkittäviä tietoja liitteessä II annettujen tai sen nojalla hyväksyttyjen sääntöjen mukaisesti.

2. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti liitteessä I esitettyjen menetelmien ja liitteessä II annettujen sääntöjen muuttamiseksi siten, että niissä otetaan huomioon asianomaiset kansainväliset säännöt sekä kansainväliset ja eurooppalaiset vaatimukset. Komissiolle siirretään myös valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti liitteiden I ja II muuttamiseksi siten, että niissä esitettyjen tarkkailumenetelmien osia täsmennetään teknologisen ja tieteellisen kehityksen perusteella.

2 JAKSO

Tarkkailusuunnitelma

6 artikla

Tarkkailusuunnitelman sisältö ja toimittaminen

1. Yhtiöiden on viimeistään 31 päivänä elokuuta 2017 toimitettava todentajille tarkkailusuunnitelma, jossa mainitaan, millä menetelmällä ne haluavat tarkkailla kunkin aluksensa hiilidioksidipäästöjä ja muita merkittäviä tietoja ja raportoida niistä.

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, yhtiön on niiden alusten osalta, joihin tätä asetusta sovelletaan ensimmäistä kertaa 31 päivän elokuuta 2017 jälkeen, toimitettava todentajalle tarkkailusuunnitelma ilman aiheetonta viivytystä, kuitenkin viimeistään kaksi kuukautta sen jälkeen, kun asianomainen alus on saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

3. Tarkkailusuunnitelmassa on dokumentoitava aukottomasti ja läpinäkyvästi aluksen tarkkailumenetelmä, ja tarkkailusuunnitelman on sisällettävä vähintään seuraavat osat:

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

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

c) kuvaus seuraavista aluksella olevista hiilidioksidipäästölähteistä: pääkoneet, apukoneet, kaasuturbiinit, kattilat ja suojakaasulaitteistot sekä käytetyt polttoainetyypit;

d) kuvaus menettelyistä, järjestelmistä ja vastuista, jotka liittyvät hiilidioksidipäästölähdeluettelon ajantasaistamiseen raportointikaudella;

e) kuvaus menettelyistä, joilla matkaluettelon aukottomuutta tarkkaillaan;

f) kuvaus aluksen polttoainekulutuksen tarkkailumenetelmistä, mukaan lukien

   i) kunkin hiilidioksidipäästölähteen polttoainekulutuksen laskemiseen tarkoitettu menetelmä, joka on valittu liitteessä I säädettyjen menetelmien joukosta, mukaan lukien tapauksen mukaan kuvaus käytetyistä mittauslaitteista,

   ii) tapauksen mukaan menettelyt tankatun ja tankeissa olevan polttoaineen mittaamiseksi, kuvaus käytetyistä mittauslaitteista sekä menettelyistä mittaustietojen kirjaamiseksi, hakemiseksi, siirtämiseksi ja tallentamiseksi,

   iii) tapauksen mukaan tiheyden määrittämiseen valittu menetelmä,

   iv) menettely, jolla varmistetaan, että polttoainemittausten kokonaisepävarmuus vastaa tässä asetuksessa asetettuja vaatimuksia; tässä yhteydessä on mahdollisuuksien mukaan viitattava kansallisiin lakeihin, asiakassopimuksen ehtoihin tai polttoaineen toimittajien tarkkuusstandardeihin;

g) kutakin polttoainetyyppiä koskevat päästökertoimet tai vaihtoehtoisten polttoaineiden tapauksessa päästökertoimien määrittämiseen käytetyt menetelmät, mukaan lukien näytteenottomenetelmä, analyysimenetelmät ja kuvaus käytetyistä laboratorioista, myös mahdollinen kyseisten laboratorioiden ISO 17025 -standardin mukainen akkreditointi;

h) kuvaus menettelyistä, joiden avulla määritetään matkakohtaiset toimintatiedot, mukaan lukien

   i) menettelyt, vastuut ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan matkan pituus,

   ii) tapauksen mukaan menettelyt, vastuut, kaavat ja tietolähteet, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kuljetettu lasti ja matkustajien lukumäärä,

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

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

j) tarkistusasiakirja, johon merkitään kaikki tehtyjä tarkistuksia koskevat tiedot.

4. Tarkkailusuunnitelmaan voidaan sisällyttää myös tietoja, jotka koskevat aluksen jääluokkaa ja/tai menettelyjä, vastuita, kaavoja ja tietolähteitä, joiden avulla määritetään ja dokumentoidaan kuljetun matkan pituus ja merellä vietetty aika navigoitaessa jääolosuhteissa.

5. Yhtiöiden on käytettävä tarkkailusuunnitelmia, jotka perustuvat vakiomuotoisiin asiakirjamalleihin. Kyseiset asiakirjamallit ja niiden yhdenmukaista soveltamista koskevat tekniset säännöt annetaan täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7 artikla

Tarkkailusuunnitelman muuttaminen

1. Yhtiöiden on tarkistettava säännöllisin väliajoin ja vähintään vuosittain, vastaako aluksen tarkkailusuunnitelma aluksen luonnetta ja toimintatapaa ja voidaanko tarkkailumenetelmää parantaa.

2. Yhtiön on muutettava tarkkailusuunnitelmaa missä tahansa seuraavista tilanteista:

a) aluksen yhtiö vaihtuu;

b) uusia hiilidioksidipäästöjä aiheutuu sellaisista uusista päästölähteistä tai sellaisten uusien polttoaineiden käytöstä, joita ei vielä ole sisällytetty tarkkailusuunnitelmaan;

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

d) sovelletulla tarkkailumenetelmällä saatujen tietojen on havaittu olevan virheellisiä;

e) tarkkailusuunnitelman minkä tahansa osan on havaittu olevan tässä asetuksessa asetettujen vaatimusten vastainen ja yhtiön edellytetään tarkistavan sitä 13 artiklan 1 kohdan nojalla.

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

4. Tarkkailusuunnitelmaan tämän artiklan 2 kohdan b, c ja d alakohdan nojalla tehdyt muutokset on annettava todentajalle arvioitaviksi 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Todentaja ilmoittaa yhtiölle arvioinnin jälkeen, ovatko kyseiset muutokset vaatimusten mukaisia.

3 JAKSO

Hiilidioksidipäästöjen ja muiden merkittävien tietojen tarkkailu

8 artikla

Toimintojen tarkkailu raportointikauden aikana

Yhtiöiden on 1 päivästä tammikuuta 2018 tarkkailtava 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioidun tarkkailusuunnitelman perusteella kunkin aluksen matka- ja vuosikohtaisia hiilidioksidipäästöjä soveltamalla yhtä niistä hiilidioksidipäästöjen määrittämistä koskevista menetelmistä, jotka on esitetty liitteessä I olevassa B osassa, ja laskemalla hiilidioksidipäästöt liitteessä I olevan A osan mukaisesti.

9 artikla

Matkakohtainen tarkkailu

1. Yhtiöiden on 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti arvioidun tarkkailusuunnitelman perusteella tarkkailtava kunkin aluksen ja kunkin sellaisen matkan osalta, joka saapuu jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai lähtee tällaisesta satamasta, liitteessä I olevan A osan ja liitteessä II olevan A osan mukaisesti seuraavia tietoja:

a) lähtö- ja määräsatama, mukaan lukien lähtö- ja saapumispäivä sekä lähtö- ja saapumisaika;

b) kunkin kulutetun polttoainetyypin määrä ja päästökerroin yhteensä;

c) päästetty hiilidioksidi;

d) kuljetun matkan pituus;

e) merellä vietetty aika;

f) kuljetettu lasti;

g) liikennesuorite.

Yhtiöt voivat tarkkailla tarvittaessa myös aluksen jääluokkaa ja jääolosuhteissa tapahtuvaa navigointia koskevia tietoja.

2. Tämän artiklan 1 kohdasta poiketen ja rajoittamatta 10 artiklan soveltamista yhtiö vapautetaan velvoitteesta tarkkailla tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja matkakohtaisesti tietyn aluksen osalta, jos

a) kaikki aluksen raportointikaudella tekemät matkat joko alkavat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta tai päättyvät tällaiseen satamaan; ja

b) alus tekee aikataulunsa mukaisesti yli 300 matkaa raportointikaudella.

10 artikla

Vuosikohtainen tarkkailu

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

a) kunkin kulutetun polttoainetyypin määrä ja päästökerroin yhteensä;

b) tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat yhteenlasketut hiilidioksidipäästöt yhteensä;

c) yhteenlasketut hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien satamien välillä;

d) yhteenlasketut hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista, jotka ovat lähteneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvista satamista;

e) yhteenlasketut hiilidioksidipäästöt kaikista matkoista, jotka ovat saapuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin;

f) hiilidioksidipäästöt, jotka ovat aiheutuneet jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa kiinnityspaikoissa;

g) kuljetun matkan kokonaispituus;

h) merellä vietetty kokonaisaika;

i) liikennesuorite yhteensä;

j) keskimääräinen energiatehokkuus.

Yhtiöt voivat tarkkailla tarvittaessa aluksen jääluokkaa ja jääolosuhteissa tapahtuvaa navigointia koskevia tietoja.

Yhtiöt voivat tarkkailla myös polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä eriteltynä muiden tarkkailusuunnitelmassa määriteltyjen kriteerien perusteella.

4 JAKSO

Raportointi

11 artikla

Päästöselvityksen sisältö

1. Yhtiöiden on vuodesta 2019 alkaen viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä huhtikuuta toimitettava komissiolle ja asianomaisen lippuvaltion viranomaisille kunkin niiden vastuulla olevan aluksen osalta päästöselvitys, joka kattaa hiilidioksidipäästöt ja muut merkittävät tiedot koko raportointikaudelta ja jonka todentaja on todentanut tyydyttäväksi 13 artiklan mukaisesti.

2. Jos yhtiö vaihtuu, uuden yhtiön on varmistettava, että kukin sen vastuulla oleva alus täyttää tämän asetuksen vaatimukset koko sen raportointikauden osalta, jonka aikana uusi yhtiö otti vastuulleen asianomaisen aluksen.

3. Yhtiöiden on sisällytettävä päästöselvitykseen seuraavat tiedot:

a) aluksen ja yhtiön tunnistetiedot, mukaan lukien

   i) aluksen nimi,

   ii) IMO-tunnistenumero,

   iii) rekisteröinti- tai kotisatama,

   iv) aluksen jääluokka, jos se sisältyy tarkkailusuunnitelmaan,

   v) aluksen tekninen tehokkuus (tarvittaessa energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (EEDI) tai arvioitu indeksiarvo (EIV) IMOn päätöslauselman MEPC.215 (63) mukaisesti),

   vi) aluksen omistajan nimi,

   vii) aluksen omistajan osoite ja päätoimipaikka,

viii) yhtiön nimi (jos yhtiö ei ole aluksen omistaja),

ix) yhtiön osoite ja päätoimipaikka (jos yhtiö ei ole aluksen omistaja),

x) yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero ja sähköpostiosoite;

b) päästöselvityksen arvioineen todentajan tunnistetiedot;

c) käytetty tarkkailumenetelmä ja siihen liittyvä epävarmuuden taso;

d) edellä olevan 10 artiklan mukaisen muuttujien vuosikohtaisen tarkkailun tulokset.

12 artikla

Päästöselvityksen muoto

1. Päästöselvitys on toimitettava automatisoituja järjestelmiä ja tietojenvaihtomuotoja käyttäen, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit.

2. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä tietojenvaihtomuotoja koskevat tekniset säännöt, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

III LUKU

TODENTAMINEN JA AKKREDITOINTI

13 artikla

Todentamisen laajuus ja todentamisraportti

1. Todentajan on arvioitava, onko tarkkailusuunnitelma 6 ja 7 artiklassa asetettujen vaatimusten mukainen. Jos todentajan arvioinnissa todetaan, ettei kyseisiä vaatimuksia noudateta, asianomaisen yhtiön on tarkistettava tarkkailusuunnitelmaansa vastaavasti ja toimitettava tarkistettu suunnitelma todentajalle lopullisesti arvioitavaksi ennen raportointikauden alkamista. Yhtiön on sovittava todentajan kanssa tällaisten tarkistusten käyttöön ottamiseksi tarvittavasta määräajasta. Kyseisen määräajan on joka tapauksessa päätyttävä ennen raportointikauden alkua.

2. Todentajan on arvioitava, onko päästöselvitys 8–12 artiklassa ja liitteissä I ja II asetettujen vaatimusten mukainen.

Todentajan on erityisesti arvioitava, onko päästöselvitykseen sisällytetyt hiilidioksidipäästöt ja muut merkittävät tiedot määritetty 8, 9 ja 10 artiklan sekä tarkkailusuunnitelman mukaisesti.

3. Jos todentamisarvioinnissa todetaan todentajalta saadun riittävän varmuuden perusteella, että päästöselvitys ei sisällä olennaisia väärintulkintoja, todentajan on annettava todentamisraportti, jonka mukaan päästöselvitys on todennettu tyydyttäväksi. Todentamisraportissa on mainittava kaikki todentajan työn kannalta merkitykselliset seikat.

4. Jos todentamisarvioinnissa todetaan, että päästöselvitys sisältää väärintulkintoja tai ettei tämän asetuksen vaatimuksia ole noudatettu, todentajan on ilmoitettava tästä yhtiölle kohtuullisessa ajassa. Yhtiön on tällöin korjattava väärintulkinnat tai poikkeamat, jotta todentaminen voidaan saattaa päätökseen ajoissa, ja toimitettava todentajalle tarkistettu päästöselvitys ja kaikki muut todettujen poikkeamien korjaamiseksi tarvittavat tiedot. Todentamisraportissaan todentajan on ilmoitettava, onko yhtiö korjannut todentamisarvioinnin aikana havaitut väärintulkinnat tai poikkeamat. Jos ilmoitettuja väärintulkintoja tai poikkeamia ei ole korjattu ja jos ne johtavat yhdessä tai erikseen olennaisiin väärintulkintoihin, todentajan on annettava todentamisraportti, jossa ilmoitetaan, että päästöselvitys ei ole tämän asetuksen mukainen.

14 artikla

Todentajia koskevat yleiset velvoitteet ja periaatteet

1. Todentajan on oltava asianomaisen aluksen yhtiöstä tai liikenteenharjoittajasta riippumaton ja suoritettava tässä asetuksessa edellytetyt toiminnot yleisen edun nimissä. Tämän vuoksi todentaja tai mikään samaan oikeushenkilöön kuuluva osa ei saa olla asianomaisen aluksen yhtiö tai liikenteenharjoittaja taikka yhtiön omistaja tai näiden omistama taho, eikä todentajalla saa olla yhtiöön suhteita, jotka voisivat vaikuttaa sen riippumattomuuteen ja puolueettomuuteen.

2. Todentaessaan päästöselvitystä ja yhtiön soveltamia tarkkailumenetelmiä todentajan on arvioitava tarkkailujärjestelmien ja raportoitujen hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen luotettavuutta, uskottavuutta ja tarkkuutta, erityisesti

a) polttoainekulutusta matkoilla;

b) raportoituja polttoainekulutustietoja ja niihin liittyviä mittauksia ja laskelmia;

c) päästökertoimien valintaa ja käyttöä;

d) laskelmia, joilla määritetään kokonaishiilidioksidipäästöt;

e) laskelmia, joilla määritetään energiatehokkuus.

3. Todentaja saa ottaa huomioon 12 artiklan mukaisesti toimitetut päästöselvitykset ainoastaan, jos tiedot ovat niin luotettavat ja uskottavat, että niiden perusteella voidaan määrittää hiilidioksidipäästöt kohtuullisella varmuudella, ja edellyttäen, että varmistetaan seuraavaa:

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

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

c) tiedot on kerätty sovellettavien sääntöjen mukaisesti; ja

d) aluksen asiaankuuluvat kirjaukset ovat täydelliset ja johdonmukaiset.

15 artikla

Todentamismenettelyt

1. Todentajan on kartoitettava riskit, joita tarkkailu- ja raportointiprosessiin voi liittyä, vertailemalla ilmoitettuja hiilidioksidipäästöjä arvioituihin tietoihin, jotka perustuvat alusten jäljittämistietoihin ja ominaisuuksiin, kuten asennettuun konetehoon. Jos merkittäviä poikkeamia havaitaan, todentajan on tehtävä lisäanalyysejä.

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

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

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

5. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tässä asetuksessa tarkoitettuihin todentamistoimiin sovellettavien sääntöjen täsmentämiseksi. Näitä säädöksiä antaessaan komissio ottaa huomioon liitteessä III olevassa A osassa esitetyt seikat. Näissä delegoiduissa säädöksissä täsmennettyjen sääntöjen on perustuttava 14 artiklassa säädettyihin todentamista koskeviin periaatteisiin ja asiaa koskeviin kansainvälisesti hyväksyttyihin vaatimuksiin.

16 artikla

Todentajien akkreditointi

1. Kansallinen akkreditointielin akkreditoi asetuksen (EY) N:o 765/2008 nojalla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin tehtäviin todentajan, joka arvioi tarkkailusuunnitelmia ja päästöselvityksiä sekä antaa todentamisraportteja ja vaatimustenmukaisuusasiakirjoja tämän asetuksen mukaisesti.

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

3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti todentajien akkreditointimenetelmien tarkempaa määrittelyä varten. Näitä säädöksiä antaessaan komissio ottaa huomioon liitteessä III olevassa B osassa esitetyt seikat. Näissä delegoiduissa säädöksissä täsmennettyjen menetelmien on perustuttava 14 artiklassa säädettyihin todentamista koskeviin periaatteisiin ja asiaa koskeviin kansainvälisesti hyväksyttyihin vaatimuksiin.

IV LUKU

VAATIMUSTEN NOUDATTAMINEN JA TIETOJEN JULKAISEMINEN

17 artikla

Vaatimustenmukaisuusasiakirja

1. Jos päästöselvitys täyttää 11–15 artiklassa sekä liitteissä I ja II säädetyt vaatimukset, todentajan on annettava todentamisraportin perusteella vaatimustenmukaisuusasiakirja asianomaiselle alukselle.

2. Vaatimustenmukaisuusasiakirjan on sisällettävä seuraavat tiedot:

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

b) aluksen omistajan nimi, osoite sekä päätoimipaikka;

c) todentajan tunnistetiedot;

d) vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamispäivä (raportointikausi, jota se koskee, ja voimassaoloaika).

3. Vaatimustenmukaisuusasiakirjat ovat voimassa 18 kuukautta raportointikauden päätyttyä.

4. Todentajan on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja lippuvaltion viranomaiselle vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamisesta. Todentajan on toimitettava 2 kohdassa tarkoitetut tiedot käyttäen automatisoituja järjestelmiä ja tietojenvaihtomuotoja, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit.

5. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä tietojenvaihtomuotoja koskevat tekniset säännöt, mukaan lukien sähköiset asiakirjamallit. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

18 artikla

Velvoite säilyttää voimassa olevaa vaatimustenmukaisuusasiakirjaa aluksessa

Raportointikauden päättymistä seuraavan vuoden 30 päivään kesäkuuta mennessä alusten, jotka saapuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, ovat tällaisessa satamassa tai lähtevät tällaisesta satamasta ja jotka ovat tehneet matkoja kyseisellä raportointikaudella, on säilytettävä aluksessa vaatimustenmukaisuusasiakirjaa.

19 artikla

Tarkkailu- ja raportointivaatimusten noudattaminen sekä tarkastukset

1. Kunkin jäsenvaltion on 21 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistujen tietojen perusteella toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että sen lipun alla purjehtivat alukset täyttävät 8–12 artiklassa asetetut tarkkailu- ja raportointivaatimukset. Jäsenvaltioiden on pidettävä asianomaiselle alukselle 17 artiklan 4 kohdan mukaisesti annettua vaatimustenmukaisuusasiakirjaa osoituksena kyseisten vaatimusten täyttämisestä.

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

3. Jäsenvaltio voi tarkistaa kunkin sellaisen aluksen osalta, josta ei ole saatavilla 21 artiklan 2 kohdan i ja j alakohdassa tarkoitettuja tietoja aluksen saapuessa asianomaisen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan, että aluksessa säilytetään voimassa olevaa vaatimustenmukaisuusasiakirjaa.

20 artikla

Seuraamukset, tietojenvaihto ja karkotusmääräys

1. Jäsenvaltioiden on luotava seuraamusjärjestelmä, johon kuuluvia seuraamuksia voidaan määrätä 8–12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivelvoitteiden noudattamatta jättämisestä, ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2017 annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja ilmoitettava sille viipymättä kaikki myöhemmät muutokset.

2. Jäsenvaltioiden on huolehdittava toimivasta tietojenvaihto- ja yhteistyöjärjestelystä niiden kansallisten viranomaisten välillä, jotka vastaavat tarkkailu- ja raportointivelvoitteiden noudattamisesta, tai tarvittaessa niiden kansallisten viranomaisten välillä, jotka vastaavat seuraamusmenettelyistä. Jäsenvaltion kansalliset seuraamusmenettelyt tiettyä alusta vastaan on annettava tiedoksi komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA), muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle.

3. Tulosataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi antaa aluksille, jotka eivät ole täyttäneet tarkkailu- ja raportointivaatimuksia kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja joiden osalta vaatimusten noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä, karkotusmääräyksen, joka on annettava tiedoksi komissiolle, EMSAlle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle. Karkotusmääräyksen seurauksena jokaisen jäsenvaltion on kiellettävä asianomaiselta alukselta pääsy satamiinsa, kunnes yhtiö täyttää tarkkailu- ja raportointivelvoitteet 11 ja 18 artiklan mukaisesti. Mainittujen velvoitteiden noudattaminen vahvistetaan antamalla voimassa oleva vaatimustenmukaisuusasiakirja tiedoksi sille toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle, joka antoi karkotusmääräyksen. Tämän kohdan säännökset eivät rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

4. Aluksen omistajalla tai liikenteenharjoittajalla tai niiden jäsenvaltioon sijoittautuneella edustajalla on oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin tuomioistuimessa muutoksen hakemiseksi karkotusmääräykseen, ja tulosataman jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava niille tästä asianmukaisesti. Jäsenvaltioiden on laadittava ja ylläpidettävä sopivia menettelyjä tätä varten.

5. Jäsenvaltio, jolla ei ole merisatamia alueellaan ja joka on sulkenut kansallisen alusrekisterinsä tai jonka lipun alla ei purjehdi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, ja niin kauan kuin sen lipun alla ei purjehdi tällaisia aluksia, voi poiketa tämän artiklan säännöksistä. Jäsenvaltion, joka aikoo käyttää tätä poikkeusta, on ilmoitettava siitä komissiolle viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2015. Kaikista myöhemmistä muutoksista on myös toimitettava tieto komissiolle.

21 artikla

Tietojen julkaiseminen ja komission kertomus

1. Komissio julkaisee vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 11 artiklan mukaisesti tiedot raportoiduista hiilidioksidipäästöistä samoin kuin tämän artiklan 2 kohdassa säädetyt tiedot.

2. Komissio sisällyttää julkaistaviin tietoihin seuraavat:

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

b) aluksen tekninen suorituskyky (tarvittaessa energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (EEDI) tai arvioitu indeksiarvo (EIV));

c) vuosittaiset hiilidioksidipäästöt;

d) vuosittainen kokonaispolttoainekulutus matkoilla;

e) keskimääräinen vuosittainen polttoainekulutus ja keskimääräiset vuosittaiset hiilidioksidipäästöt kuljettua pituutta kohden matkoilla;

f) keskimääräinen vuosittainen polttoainekulutus ja keskimääräiset vuosittaiset hiilidioksidipäästöt kuljetun matkan pituutta ja kuljetettua lastia kohden matkoilla;

g) vuosittainen merellä vietetty kokonaisaika matkoilla;

h) sovellettu tarkkailumenetelmä;

i) vaatimustenmukaisuusasiakirjan antamispäivä ja voimassaolon päättymispäivä;

j) päästöselvityksen arvioineen todentajan tunnistetiedot;

k) kaikki muut tiedot, joita tarkkaillaan ja joista raportoidaan vapaaehtoisesti 10 artiklan mukaisesti.

3. Jos erityisistä olosuhteista johtuen jonkin 2 kohdan mukaisten yhdistettyjen tietojen sellaisen ryhmän julkaiseminen, joka ei liity hiilidioksidipäästöihin, poikkeuksellisesti heikentäisi sellaisen kaupallisen edun suojaa, jota on suojattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1367/2006 ([1]) mukaisen tietojen ilmaisemista edellyttävän yleisen edun ylittävänä oikeutettuna taloudellisena etuna, tällaisen edun suojaamiseksi on yhtiön pyynnöstä sovellettava kyseisten tietojen osalta eri aggregointitasoa. Ellei eri aggregointitason soveltaminen ole mahdollista, komissio ei julkaise tietoja.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1367/2006, annettu 6 päivänä syyskuuta 2006, tiedon saatavuutta, yleisön osallistumista päätöksentekoon sekä oikeuden saatavuutta ympäristöasioissa koskevan Århusin yleissopimuksen määräysten soveltamisesta yhteisön toimielimiin ja elimiin (EUVL L 264, 25.9.2006, s. 13).

4. Komissio julkaisee vuosittain kertomuksen meriliikenteen hiilidioksidipäästöistä ja muista merkittävistä tiedoista, mukaan lukien yhdistetyt ja perustellut tulokset, jotta ne voidaan saattaa suuren yleisön tietoon ja jotta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä ja energiatehokkuutta voidaan arvioida alusten koon, tyypin, toiminnan tai muiden merkityksellisiksi katsottujen luokkien mukaan.

5. Komissio arvioi joka toinen vuosi meriliikennealan yleistä vaikutusta maapallon ilmastoon, myös vaikutusta, joka aiheutuu muista kuin hiilidioksidiin liittyvistä päästöistä tai ilmiöistä.

6. EMSA avustaa säädettyjen tehtäviensä puitteissa komissiota tämän asetuksen tämän artiklan sekä 12 ja 17 artiklan täytäntöönpanossa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002 ([1]) mukaisesti.

V LUKU

KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ

22 artikla

Kansainvälinen yhteistyö

1. Komissio tiedottaa säännöllisin väliajoin IMOlle ja muille kansainvälisille elimille, joita asia koskee, tämän asetuksen täytäntöönpanosta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimuksissa määrättyjä toimivallan jakautumista tai päätöksentekomenettelyjä.

2. Komissio ja tarvittaessa jäsenvaltiot vaihtavat kolmansien maiden kanssa teknisiä tietoja erityisesti tarkkailumenetelmien kehittämisestä, raportoinnin järjestämisestä ja päästöselvitysten todentamisesta.

3. Jos kasvihuonekaasupäästöjen maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmästä tai maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee tätä asetusta uudelleen ja ehdottaa siihen tarvittaessa muutoksia varmistaakseen yhdenmukaisuuden kyseisen kansainvälisen yhteisymmärryksen kanssa.

VI LUKU

DELEGOITU VALTA, TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA JA LOPPUSÄÄNNÖKSET

23 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset. On erityisen tärkeää, että komissio ennen näiden delegoitujen säädösten hyväksymistä noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa asianmukaiset asiantuntijatason kuulemiset, myös kansallisella tasolla.

2. Siirretään komissiolle 1 päivästä heinäkuuta 2015 viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa, 15 artiklan 5 kohdassa ja 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

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

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

5. Edellä 5 artiklan 2 kohdan, 15 artiklan 5 kohdan ja 16 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.

24 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 ([1]) 26 artiklalla perustettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

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

25 artikla

Direktiivin 2009/16/EY muuttaminen

Lisätään direktiivin 2009/16/EY liitteessä IV olevaan luetteloon kohta seuraavasti:

”50. Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 (*) nojalla annettu vaatimustenmukaisuusasiakirja.

(*) EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55”.

26 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2015.

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

Tehty Strasbourgissa 29 päivänä huhtikuuta 2015.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
M. SCHULZ	Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 525/2013, annettu 21 päivänä toukokuuta 2013, järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja niistä raportoimiseksi sekä muista ilmastonmuutosta koskevista tiedoista raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla sekä päätöksen N:o 280/2004/EY kumoamisesta (EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13).

LIITE I

Menetelmät hiilidioksidipäästöjen tarkkailemiseksi

A. HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN LASKEMINEN (9 ARTIKLA)

Hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi yhtiöiden on sovellettava seuraavaa kaavaa:

Polttoainekulutus × päästökerroin

Polttoainekulutuksen on katettava pääkoneiden, apukoneiden, kaasuturbiinien, kattiloiden ja suojakaasulaitteiston kuluttama polttoaine.

Polttoainekulutus aluksen kiinnityspaikassa satamassa lasketaan erikseen.

Periaatteena on, että käytetään polttoaineiden päästökertoimien oletusarvoja, jollei yhtiö päätä käyttää aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusten tietoja polttoaineiden laadusta osoittaakseen, että voimassa olevia rikkipäästömääräyksiä noudatetaan.

Oletuspäästökertoimien on perustuttava uusimpiin saatavilla oleviin hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) arvoihin. Nämä arvot voidaan johtaa komission asetuksen (EU) N:o 601/2012 ([1]) liitteestä VI.

Biopolttoaineisiin ja vaihtoehtoisiin muihin kuin fossiilisiin polttoaineisiin sovelletaan asianmukaisia päästökertoimia.

B. MENETELMÄT HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN MÄÄRITTÄMISEKSI

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

Matkakohtainen tosiasiallinen polttoainekulutus on laskettava yhdellä seuraavista menetelmistä:

a) omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistukset ja polttoainetankkien lukemien säännöllinen mittaus;

b) omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien tarkkailu aluksella;

c) virtausmittarien käyttö asianomaisissa polttoprosesseissa;

d) suorat hiilidioksidipäästömittaukset.

Mitä tahansa näiden menetelmien yhdistelmää, jonka todentaja on arvioinut, voidaan käyttää, jos se parantaa mittauksen yleistä tarkkuutta.

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

   Tämä menetelmä perustuu polttoaineen määrään ja tyyppiin, jotka on määritetty aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksessa. Lisäksi tehdään säännöllisiä polttoainetankkien tarkastuksia mittaamalla tankin lukemat. Kauden kokonaispolttoainekulutus saadaan seuraavasti: kauden alussa käytettävissä oleva polttoaine, johon lisätään toimitukset ja josta vähennetään kauden lopulla käytettävissä oleva polttoaine sekä kauden alun ja lopun välillä tyhjennetty polttoaine.

   Yksi kausi kattaa kahden käyntisataman välisen ajan tai satamassa vietetyn ajan. Kauden aikana käytetyn polttoaineen osalta on täsmennettävä polttoaineen tyyppi ja rikkipitoisuus.

   Tätä menetelmää ei sovelleta, jos aluksessa ei ole saatavilla omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistusta, erityisesti, jos lastia käytetään polttoaineena, kuten esimerkiksi nesteytettyä maakaasua höyrystyneenä.

   Marpol-yleissopimuksen liitteen VI voimassa olevien määräysten mukaan omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistus on pakollinen, ja asiaa koskeva kirjanpito on säilytettävä aluksessa kolmen vuoden ajan omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden toimituksen jälkeen siten, että se on helposti saatavilla. Aluksella tehtävät polttoainetankkien säännölliset tarkastukset perustuvat polttoainetankin lukemien mittaamiseen. Tässä yhteydessä käytetään polttoainetankkikohtaisia tankkitaulukoita tilavuuden määrittämiseksi polttoainetankin lukemien mittaamishetkellä. Omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistukseen liittyvä epävarmuus on täsmennettävä tarkkailusuunnitelmassa. Polttoainetankin lukemat on mitattava asianmukaisilla menetelmillä, kuten automatisoiduilla järjestelmillä, luotauksella ja syvyyttä mittaavilla nauhoilla. Tankin luotausmenetelmä ja siihen liittyvä epävarmuus on täsmennettävä tarkkailusuunnitelmassa.

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

Jos tankatun tai tankkeihin jäävän polttoaineen määrä määritetään tilavuusyksiköinä ja ilmaistaan litroina, yhtiön on muunnettava tämä tilavuusmäärä massayksiköksi käyttäen tosiasiallisia tiheysarvoja. Yhtiön on määritettävä tosiasiallinen tiheys käyttäen jompaakumpaa seuraavista:

a) aluksella olevat mittausjärjestelmät

b) tiheys, jonka polttoaineen toimittaja mittaa tankkauksen yhteydessä ja joka kirjataan polttoainelaskuun tai luovutustodistukseen.

Tosiasiallinen tiheys ilmaistaan kilogrammoina litraa kohden ja määritetään määrätyssä lämpötilassa tietyssä mittausmenetelmässä. Jos tosiasiallisia tiheysarvoja ei ole käytettävissä, asianomaiseen polttoainetyyppiin on sovellettava todentajan arvioimaa vakiotiheyskerrointa.

2. Menetelmä B: Omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden tankkien tarkkailu aluksella

Tämä menetelmä perustuu polttoainetankin lukemien mittaamiseen aluksella kaikista polttoainetankeista. Tankkien lukemat mitataan päivittäin, kun alus on merellä, ja joka kerta aluksen tankkien täyttämisen ja tyhjentämisen yhteydessä.

Polttoainekulutus koko kauden aikana saadaan polttoainetankin tason kumulatiivisista vaihteluista kahden mittauksen välillä.

Kaudella tarkoitetaan kahden satamakäynnin välistä aikaa tai satamassa vietettyä aikaa. Kauden aikana käytetyn polttoaineen osalta on täsmennettävä polttoaineen tyyppi ja rikkipitoisuus.

Polttoainetankin lukemat on mitattava asianmukaisilla menetelmillä, kuten automatisoiduilla järjestelmillä, luotauksella ja syvyyttä mittaavilla nauhoilla. Tankin luotausmenetelmä ja siihen liittyvä epävarmuus on täsmennettävä tarkkailusuunnitelmassa.

Jos tankatun tai tankkeihin jäävän polttoaineen määrä määritetään tilavuusyksiköinä ja ilmaistaan litroina, yhtiön on muunnettava tämä tilavuusmäärä massayksiköksi käyttäen tosiasiallisia tiheysarvoja. Yhtiön on määritettävä tosiasiallinen tiheys käyttäen jompaakumpaa seuraavista:

a) aluksella olevat mittausjärjestelmät;

b) tiheys, jonka polttoaineen toimittaja mittaa tankkauksen yhteydessä ja joka kirjataan polttoainelaskuun tai luovutustodistukseen;

c) tiheys, joka on mitattu hyväksytyn polttoaineentestauslaboratorion suorittamassa testianalyysissä, mikäli tällainen laboratorio on käytettävissä.

Tosiasiallinen tiheys ilmaistaan kilogrammoina litraa kohden ja määritetään määrätyssä lämpötilassa tietyssä mittausmenetelmässä. Jos tosiasiallisia tiheysarvoja ei ole käytettävissä, asianomaiseen polttoainetyyppiin on sovellettava todentajan arvioimaa vakiotiheyskerrointa.

3. Menetelmä C: Virtausmittarien käyttö sovellettavissa polttoprosesseissa

Tämä menetelmä perustuu aluksella mitattaviin polttoainevirtauksiin. Kaikki asianmukaisiin hiilidioksidipäästölähteisiin liittyvien virtausmittareiden tiedot yhdistetään, jotta voidaan määrittää kokonaispolttoainekulutus tietyllä kaudella.

Kaudella tarkoitetaan kahden satamakäynnin välistä aikaa tai satamassa vietettyä aikaa. Kauden aikana käytetyn polttoaineen osalta on tarkkailtava polttoaineen tyyppiä ja rikkipitoisuutta.

Sovelletut kalibrointimenetelmät ja käytettyihin virtausmittareihin liittyvä epävarmuus on täsmennettävä tarkkailusuunnitelmassa.

Jos kulutetun polttoaineen määrä määritetään tilavuusyksiköinä ja ilmaistaan litroina, yhtiön on muunnettava tämä tilavuusmäärä massayksiköksi käyttäen tosiasiallisia tiheysarvoja. Yhtiön on määritettävä tosiasiallinen tiheys käyttäen jompaakumpaa seuraavista:

a) aluksella olevat mittausjärjestelmät

b) tiheys, jonka polttoaineen toimittaja mittaa tankkauksen yhteydessä ja joka kirjataan polttoainelaskuun tai luovutustodistukseen.

Tosiasiallinen tiheys ilmaistaan kilogrammoina litraa kohden ja määritetään määrätyssä lämpötilassa tietyssä mittausmenetelmässä. Jos tosiasiallisia tiheysarvoja ei ole käytettävissä, asianomaiseen polttoainetyyppiin on sovellettava todentajan arvioimaa vakiotiheyskerrointa.

4. Menetelmä D: Suorat hiilidioksidipäästömittaukset

Suoria hiilidioksidipäästömittauksia voidaan soveltaa matkoihin ja hiilidioksidipäästöihin, jotka aiheutuvat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa. Hiilidioksidipäästöjen on katettava pääkoneista, apukoneista, kaasuturbiineista, kattiloista ja suojakaasulaitteistosta vapautuva hiilidioksidi. Niiden alusten osalta, joiden raportointi perustuu tähän menetelmään, polttoainekulutus lasketaan mitattujen hiilidioksidipäästöjen ja asianomaisiin polttoaineisiin sovellettavan päästökertoimen perusteella.

Tämä menetelmä perustuu hiilidioksidipäästöjen virtausten määrittämiseen poistokaasupiipuissa (savupiiput) kertomalla poistokaasun hiilidioksidipitoisuus poistokaasun virtauksella.

Sovellettu kalibrointimenetelmä ja käytettyihin laitteisiin liittyvä epävarmuus on täsmennettävä tarkkailusuunnitelmassa.

LIITE II

Muiden merkittävien tietojen tarkkailu

A. MATKAKOHTAINEN TARKKAILU (9 ARTIKLA)

1. Muiden merkittävien tietojen tarkkailemiseksi matkakohtaisesti (9 artiklan 1 kohta) yhtiöiden on noudatettava seuraavia sääntöjä:

   a) lähdön ja saapumisen päivämäärä ja kellonaika ilmoitetaan Greenwichin yleisajassa (GMT). Merellä vietetty aika lasketaan satamasta lähtemistä ja satamaan saapumista koskevien tietojen perusteella ilman ankkuroitumisaikaa;

   b) kuljetun matkan pituus voi olla kaikkein suorimman väylän pituus lähtö- ja määräsataman välillä tai tosiasiassa kuljetun matkan pituus. Jos käytetään kaikkein suorimman väylän pituutta lähtö- ja määräsataman välillä, olisi sovellettava konservatiivisen arvion mukaista korjauskerrointa sen varmistamiseksi, että kuljetun matkan pituutta ei aliarvioida merkittävästi. Tarkkailusuunnitelmassa on täsmennettävä, miten matkan pituus lasketaan ja tarvittaessa mitä korjauskerrointa käytetään. Kuljettu matka on ilmaistava meripeninkulmina;

   c) liikennesuorite määritetään kertomalla kuljettu matka kuljetetun lastin määrällä.

   d) matkustaja-alusten kuljettama lasti ilmaistaan matkustajien lukumääränä. Kaikkien muiden alusluokkien kuljettaman lastin määrä ilmaistaan tarpeen mukaan joko metrisinä tonneina tai standardikuutiometreinä lastia;

   e) ro-ro-alusten osalta kuljetettu lasti määritellään lastiyksiköiden (kuorma-autojen, henkilöautojen jne.) tai rahtimetrien lukumääränä kerrottuna niiden painon oletusarvolla. Jos ro-ro-alusten kuljettama lasti on määritelty CEN 16258 (2012) -standardin ”Kuljetuspalvelujen energiankulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen laskenta- ja ilmoitusmenetelmät (tavara- ja henkilökuljetukset)” liitteen B perusteella, kyseisen määritelmän katsotaan olevan tämän asetuksen mukainen.

      Tätä asetusta sovellettaessa ’ro-ro-aluksella’ tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu kuljettamaan ro-ro-kuljetusyksiköitä tai jossa on ro-ro-lastitilat;

   f) konttialusten osalta lasti määritellään tonneina ilmaistuna lastin kokonaispainona tai, jos se ei ole mahdollista, twenty foot equivalent units (TEU) -yksiköiden määränä kerrottuna niiden painon oletusarvolla. Jos konttialuksen kuljettama lasti on määritelty sovellettavien IMOn sääntöjen tai ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) mukaisten välineiden mukaisesti, kyseisen määritelmän katsotaan olevan tämän asetuksen mukainen.

      Tätä asetusta sovellettaessa ’konttialuksella’ tarkoitetaan alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kontteja lastiruumissa ja kannella;

   g) muiden alusluokkien kuin matkustaja-alusten, ro-ro-alusten ja konttialusten kuljettaman lastin määrittämisessä on voitava ottaa tarpeen mukaan huomioon kuljetetun lastin paino ja määrä sekä kuljetettujen matkustajien lukumäärä. Kyseisiin luokkiin kuuluvat muun muassa säiliöalukset, irtolastialukset, kappaletavara-alukset, jäähdytysalukset, ajoneuvojenkuljetusalukset ja yhdistelmäalukset.

2. Jotta voidaan varmistaa 1 kohdan g alakohdan täytäntöönpanon yhdenmukaiset edellytykset, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä tekniset säännöt, joissa eritellään kyseissä alakohdassa tarkoitettuihin muihin alusluokkiin sovellettavat parametrit.

   Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016.

   Komissio voi tarvittaessa tarkistaa 1 kohdan g alakohdassa tarkoitettuja parametreja täytäntöönpanosäädöksillä. Komissio tarkistaa tarvittaessa näitä parametreja myös tähän liitteeseen 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti tehtyjen muutosten huomioon ottamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Yhtiöt voivat 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja sääntöjä noudattaessaan lisätä halutessaan myös erityisiä tietoja, jotka koskevat aluksen jääluokkaa ja navigointia jääolosuhteissa.

B. VUOSIKOHTAINEN TARKKAILU (10 ARTIKLA)

Muiden merkittävien tietojen tarkkailemiseksi vuosikohtaisesti yhtiöiden on noudatettava seuraavia sääntöjä:

Asetuksen 10 artiklan mukaisesti tarkkailtavat arvot on määritettävä yhdistämällä asiaa koskevat matkakohtaiset tiedot.

Keskimääräistä energiatehokkuutta tarkkaillaan käyttämällä vähintään neljää indikaattoria: matkakohtainen polttoainekulutus, liikennesuoritekohtainen polttoainekulutus, matkakohtaiset hiilidioksidipäästöt ja liikennesuoritekohtaiset hiilidioksidipäästöt. Indikaattorit lasketaan seuraavasti:

Polttoainekulutus kuljettua matkaa kohden = vuosittainen kokonaispolttoainekulutus/kuljettu kokonaismatka

Polttoainekulutus liikennesuoritetta kohden = vuosittainen kokonaispolttoainekulutus/kokonaisliikennesuorite

Hiilidioksidipäästöt kuljettua matkaa kohden = vuosittaiset kokonaishiilidioksidipäästöt/kuljettu kokonaismatka

Hiilidioksidipäästöt liikennesuoritetta kohden = vuosittaiset kokonaishiilidioksidipäästöt/kokonaisliikennesuorite

Yhtiöt voivat näitä sääntöjä noudattaessaan lisätä halutessaan myös erityisiä tietoja, jotka koskevat aluksen jääluokkaa ja navigointia jääolosuhteissa sekä muita kulutettuun polttoaineeseen ja hiilidioksidipäästöihin liittyviä tietoja eriteltynä muiden tarkkailusuunnitelmassa määriteltyjen kriteerien perusteella.

LIITE III

Edellä 15 ja 16 artiklassa tarkoitetuissa delegoiduissa säädöksissä huomioon otetut seikat

A. TODENTAMISMENETTELYT

— Todentajien pätevyys;

— asiakirjat, jotka yhtiöiden on toimitettava todentajille;

— todentajien suorittama riskinarviointi;

— tarkkailusuunnitelman vaatimustenmukaisuuden arviointi;

— päästöselvityksen todentaminen;

— oleellisuustaso;

— todentajien kohtuullinen varmuus;

— väärintulkinnat ja poikkeamat;

— todentamisraportin sisältö;

— parannussuositukset;

— yhtiöiden, todentajien ja komission välinen viestintä.

B. TODENTAJIEN AKKREDITOINTI

— Miten merenkulkualan akkreditointia haetaan;

— miten kansalliset akkreditointielimet arvioivat todentajia akkreditointitodistuksen myöntämistä varten;

— miten kansalliset akkreditointielimet huolehtivat tarvittavasta valvonnasta akkreditoinnin jatkumisen vahvistamiseksi;

— vaatimukset, jotka kansallisten akkreditointielinten on täytettävä, jotta niillä on toimivalta myöntää akkreditointi merenkulkualan todentajille, mukaan lukien yhdenmukaistetut standardit.