EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 10.3.2015
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamasta kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymiseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

2013/0224 (COD)

KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamasta kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymiseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. Tausta

Päivä, jona ehdotus on toimitettu Euroopan parlamentille ja neuvostolle (asiakirja COM (2013) 480 final – 2013/0224 COD):	28. kesäkuuta 2013
Päivä, jona Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut lausuntonsa:	16. lokakuuta 2013
Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa:	16. huhtikuuta 2014
Päivä, jona muutettu ehdotus on toimitettu:	Ei sovelleta
Päivä, jona neuvoston kanta on vahvistettu:	5. maaliskuuta 2015

2. Komission ehdotuksen tavoite

Komissio ehdottaa EU:n laajuisen oikeudellisen kehyksen perustamista, jotta voidaan kerätä ja julkaista todennettuja tietoja kaikkien EU:n satamissa käyvien suurten alusten (yli 5 000 bruttotonnia) vuotuisista hiilidioksidipäästöistä ja energiatehokkuudesta riippumatta siitä, mihin alukset on rekisteröity. Tämä on ensimmäinen vaihe EU:n strategiassa, jolla pyritään vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä siten kuin kesäkuussa 2013 annetussa komission tiedonannossa[1] esitetään, ja sen tulisi myös antaa merkittävä panos Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) käytäviin neuvotteluihin.

Tähän ehdotukseen perustuvan tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän (MRV) keskeiset osat ovat seuraavat:

(a) Soveltamisala: tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän sääntöjä sovelletaan bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksiin, jotka käyvät jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa. Vähäisten päästöjen aiheuttajien (pienet ja keskisuuret bruttovetoisuudeltaan alle 5 000 tonnin alukset) jätetään soveltamisalan ulkopuolelle. Näitä aluksia on noin 40 prosenttia laivastosta mutta ne aiheuttavat vain noin 10 prosenttia kokonaispäästöistä.

(b) Joillekin alusluokille myönnetään vapautus. Näitä ovat: sota-alukset, kalastus- ja kalankäsittelyalukset, puiset alukset ja muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset.

[1] Komission tiedonanto meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä EU:n kasvihuonekaasujen vähentämistoimiin (COM(2013) 479 final).

(c) Kansainvälisen merioikeuden periaatteiden mukaisesti tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän sääntöjä sovelletaan syrjimättömästi kaikkiin EU:n satamissa käyviin aluksiin riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat.

(d) Matkat EU:n satamiin ja EU:n satamista: 1. tammikuusta 2018 alkaen alusten on tarkkailtava hiilidioksidipäästöjään ja muita asiaan liittyviä tehokkuusparametrejä EU:n sisäisten matkojen osalta (jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvien käyntisatamien väliset matkat), saapuvien matkojen osalta (viimeisimmästä unionin ulkopuolisesta satamasta ensimmäiseen unionin käyntisatamaan) sekä lähtevien matkojen osalta (jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta satamasta seuraavaan unionin ulkopuoliseen käyntisatamaan.)

(e) Satamissa olevista aluksista peräisin olevia päästöjä on myös tarkkailtava, niistä on raportoitava ja ne on todennettava. Tarkoituksena on edistää jo olemassa olevien, maissa käytettävien päästöjen vähentämistekniikoiden käyttöä.

(f) Tässä yhteydessä hyödynnetään tietoja, joita saadaan lokikirjoista, keskipäivän sijaintia koskevista raporteista ja aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksesta.

(g) Tarkkailun jälkeen nämä tiedot on todennettava riippumattomalla tavalla, ja tämän jälkeen niistä on raportoitava yhdistetysti komissiolle ja aluksen lippuvaltiolle.

(h) Komissio raportoi todennetut vuosittaiset yhdistetyt tiedot aluskohtaisesti siten, että mukana ovat sekä hiilidioksidipäästöt että tehokkuusparametrit.

(i) Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA) annetaan sen perustamisasetuksen mukaisesti joitakin tehtäviä, jotka liittyvät pääasiassa tietokannan täytäntöönpanoon.

(j) Täytäntöönpanosta vastaavat jäsenvaltiot, jotka toimivat joko lippuvaltioina tai satamavaltioina (joko satamavaltioiden suorittama valvonta, 19 artiklan 2 kohta, tai tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän erityistarkastukset 19 artiklan 3 kohta). Tällöin tarkastetaan, että aluksella on voimassaoleva vaatimustenmukaisuusasiakirja, kun alus käy kyseessä olevan jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa, ja tarvittaessa määrätään seuraamuksia.

(k) Yhteys kansainväliseen kehitykseen varmistetaan tarkistamalla asetus, ehdottamalla siihen tarvittaessa muutoksia ja yhdenmukaistamalla se muutoksiin, joista on sovittu kansainvälisesti, erityisesti IMO:ssa.

3. Huomautukset neuvoston kannasta

3.1. Yleisiä huomioita neuvoston kannasta

Komissio katsoo, että epävirallisissa neuvotteluissa päästiin tasapainoiseen kokonaisuuteen ja tyydyttäviin ratkaisuihin useista merkittävistä kysymyksistä, kuten asetuksen soveltamisalasta, lastin tarkkailusta ja raportoinnista, tietojen luottamuksellisuudesta ja läpinäkyvyydestä sekä täytäntöönpanosäännöksistä. Komissio voi sen vuoksi kannattaa tuloksena olevaa tekstiä sellaisena kuin se esitetään neuvoston kannassa.

Komissio antaa kuitenkin nimenomaisen lausuman, joka liittyy siihen, että neuvosto käyttää asetuksen 182/2011 5 artiklan 4 kohdassa säädettyä mahdollisuutta pidättäytyä lausunnosta täytäntöönpanosäädösten osalta. Komissio ei vastusta sitä, mutta se katsoo vahvasti, että kyseisen säännöksen käytön on oltava perusteltua, ja se antaa sen vuoksi lausuman tämän tiedonannon liitteessä.

3.2. Euroopan parlamentin tarkistukset ensimmäisessä käsittelyssä (lyhyesti)

Neuvosto ei erikseen käsitellyt useita Euroopan parlamentin tarkistuksia. Komission kanta näistä Euroopan parlamentin tarkistuksista kuvataan jäljempänä.

Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnossa esitetyt merkittävimmät tarkistukset olivat seuraavat:

(a) **Lisätään laajempi viittaus "kasvihuonekaasuihin" "hiilidioksidikaasujen" sijaan (tarkistukset 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29 ja 31). Komissio hyväksyi tarkistukset osittain.** Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnossa korvattiin useissa kohdissa viittaukset "hiilidioksidipäästöihin" viittauksilla "kasvihuonekaasupäästöihin", jotta voitaisiin tuoda esiin tarve puuttua ajan myötä meriliikenteestä aiheutuviin muihinkin päästöihin kuin hiilidioksidipäästöihin. Komissio katsoo, että ehdotetun asetuksen pääasiallisena tavoitteena on keskittyä hiilidioksidipäästöihin, jotka ovat selkeästi merkittävimmät merenkulkualan päästöt. Kuitenkin niin kauan kuin asetuksen soveltamisalaa ei muuteta, voidaan hyväksyä joitakin laajempia sanamuotoja Euroopan parlamentin tarkistusten mukaisesti. Neuvosto on komission ehdotuksen mukaisesti sisällyttänyt soveltamisalaan ainoastaan hiilidioksipäästöt mutta hyväksynyt johdanto-osaan kasvihuonepäästöjen ja ilman epäpuhtauksia koskevia laajempia sanamuotoja (muun muassa johdanto-osan uusi 1 a kappale).

(b) **Sisällytetään kalastus- ja kalankäsittelyalukset tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän soveltamisalaan (tarkistus 26). Komissio hylkäsi tämän.** Euroopan parlamentti kannattaa sitä, että tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään sisällytetään kalastus- ja kalankäsittelyalukset, jotka jätettiin ehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio katsoo, että näiden luokkien aluksista aiheutuu vain vähäinen määrä päästöjä ja niiden sisällyttämisestä soveltamisalaan aiheutuisi täytäntöönpano-ongelmia. Neuvosto jätti lopulta nämä luokat asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle komission ehdotuksen mukaisesti.

(c) **Sovelletaan kevennettyjä tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän tarkkailuvelvoitteita aluksiin, jotka toimivat Euroopan unionin alueella ja suorittavat useita matkoja päivittäin: "lähimerenkulun järjestelmä" (tarkistus 58). Komissio hyväksyi tämän osittain**. Euroopan parlamentti esittää poikkeusta "matkakohtaisiin" tarkkailuvelvoitteisiin niiden alusten osalta, jotka toimivat EU:n alueella ja suorittavat päivittäin useita matkoja (kuten lautat). Tavoitteena on yhdenmukaistaa seurantavelvoitteet niiden alusten osalta, jotka suorittavat suuren määrän mahdollisesti samanlaisia matkoja joka päivä. Jottei seurannasta tule näissä tapauksissa tarpeettomasti liian työlästä, "matkakohtaista" seurantaa ei tällöin edellytetä tiukasti välittömänä toimena, mutta vuosittaista raportointia koskevat velvoitteet säilyvät ennallaan. Komissio tukee periaatteessa tällaista kevennettyä järjestelmää. Siinä pyritään löytämään tasapaino, jossa otetaan huomioon tarve käyttää alusta koskevassa vuosittaisessa raportoinnissa aluksella jo saatavilla olevia tietoja, ja hallinnollinen taakka, joka tästä aiheutuisi tietyntyyppiselle kaupalle tai objektiivisesti määritetyissä olosuhteissa. Neuvosto säilytti Euroopan parlamentin ajatuksen mutta piti parempana asettaa rajoituksen aikataulun mukaisten matkojen määrälle, jotta voidaan taata suurempi oikeusvarmuus liikenteenharjoittajille.

(d) **Poistetaan "kuljetetun lastin määrä" ja "liikennesuorite" tarkkailtavista seikoista sekä tähän liittyvät energiatehokkuuden laskelmat (tarkistukset 29, 30, 43, 53-55, 59, 73, 91 ja 93). Komissio hylkäsi tämän.** Euroopan parlamentti on ehdottanut, että poistetaan "kuljetetun lastin määrä" ja siihen liittyvät operationaaliset energiatehokkuuslaskelmat, jotka perustuvat "liikennesuoritteeseen". Neuvosto on

säilyttänyt ne tarkkailuparametreina siten kuin ne on esitetty komission ehdotuksessa.

(e) **Vahvistetaan teknistä tehokkuutta edellyttämällä energiatehokkuutta mittaavaa suunnitteluindeksiä (EEDI) myös olemassa olevilta aluksilta (tarkistukset 61 ja 71). Komissio hylkäsi tämän.** Euroopan parlamentti on ehdottanut energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) edellyttämistä kaikilta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän sääntöjen soveltamisalaan kuuluvilta alusluokilta vastapainona "lastin" poistamiselle ja operationaalisen tehokkuuden heikentämiselle. Neuvosto on säilyttänyt energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) soveltamisalan sellaisena kuin komissio sitä ehdotti (sovelletaan ainoastaan uusiin aluksiin, jotka on rakennettu tai joita on korjattu vuoden 2013 jälkeen).

(f) **Lisätään alusten "jääluokitus" ja tiedot ankarista talvioloista tietoihin, joka on sisällytettävä tarkkailusuunnitelmaan ja päästöselvityksiin tarkistukset 33, 40, 44, 60 ja 70). Komissio hyväksyy tämän.** Euroopan parlamentti esittää useita tarkistuksia, joilla pyritään varmistamaan, että "jääluokitus" (joka osoittaa, että alus on tarkoitettu liikennöimään jääoloissa) sisältyy tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmässä ilmoitettuihin perustietoihin. Neuvosto on säilyttänyt Euroopan parlamentin ajatuksen, mutta tehnyt näiden tietojen ilmoittamisesta vapaaehtoista.

(g) **Lisätään viittaus ympäristötiedon julkisesta saatavuudesta annettuun direktiiviin 2003/4/EY (tarkistus 69). Komissio hylkäsi tämän.** Euroopan parlamentin huoli tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmässä kerätyistä tiedoista, joiden avulla voidaan asiattomasti saada kaupallisesti luottamuksellisia tietoja, on saanut Euroopan parlamentin viittaamaan ympäristötiedon saatavuutta koskevaan voimassa olevaan EU:n lainsäädäntöön (erityisesti tiedon saatavuudesta annettuun direktiiviin 2003/4/EY), jota sovelletaan ainoastaan jäsenvaltioihin. Komission käsitys on, ettei tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän vuosittaisten yhdistettyjen tietojen kautta yleensä paljasteta liikesalaisuuksia. Komissio olisi kuitenkin valmis arviomaan, voisiko jossakin erityistapauksessa tai erityisolosuhteissa tapahtua oikeutetun kaupallisen edun suojan heikentymistä. Neuvosto on muotoillut Euroopan parlamentin ajatuksen uudestaan ja viitannut tiedon saatavuutta koskevan Århusin yleissopimuksen määräysten soveltamisesta yhteisön toimielimiin ja elimiin annettuun asetukseen 1367/2006. Sen mukaan oikeutetun taloudellisen edun suojaamista on verrattava tiedon ilmaisemiseen liittyvään yleiseen etuun.

(h) **Jatketaan ilman eri toimenpiteitä komission valtaa antaa delegoituja säädöksiä (24 artiklan 1 kohta). Komissio hyväksyy tämän.** Euroopan parlamentti ehdottaa, että säädösvallan siirto kestää viisi vuotta ja että sitä jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista. Komissio voi hyväksyä tämän säännöksen, jossa noudatetaan vakiosanamuotoa. Neuvosto on myös säilyttänyt tämän tavanomaisen muotoilun säädösvallan siirron jatkamisesta ilman eri toimenpiteitä.

(i) **Arvioidaan muista kuin hiilidioksidipäästöistä aiheutuvat vaikutukset joka toinen vuosi (tarkistus 82). Komissio hyväksyy tämän.** Euroopan parlamentti on ehdottanut komissiolle uutta velvoitetta arvioida joka toinen vuosi tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmässä meriliikennealan yleistä vaikutusta

maapallon ilmastoon (myös muista kuin hiilidioksidipäästöistä aiheutuvia vaikutuksia). Komissio voisi hyväksyä tämän Euroopan parlamentin ehdotuksen osittain uudelleen muotoiltuna. Neuvosto on säilyttänyt Euroopan parlamentin ajatuksen mutta muuttanut sen velvoitteeksi, joka toteutetaan siinä yhteydessä, kun komissio julkaisee kertomuksen meriliikenteen päästöistä 21 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

3.3. Neuvoston lisäämät uudet säännökset ja komission kanta.

Neuvosto on tehnyt tekstiin useita muutoksia, jotka eivät merkittävästi heikennä ehdotusta, sekä lisännyt useita uusia säännöksiä, jotka komissio voi hyväksyä. Nämä säännökset ovat seuraavat:

(a) **Otetaan käyttöön kevyempi järjestelmä "lähimerenkulun" tarkkailua varten (uusi 9 artiklan 2 kohta).** Neuvosto on sisällyttänyt tekstiin uusia säännöksiä, joiden mukaan matkakohtaisista tarkkailuvelvoitteista vapautetaan alukset, joiden matkat tapahtuvat ainoastaan ehdotuksen soveltamisalaan kuuluvalla alueella ja jotka tekevät aikataulunsa mukaisesti yli 300 matkaa raportointikaudella (uusi 9 artiklan 2 kohta). Neuvoston esittämän vapautuksen sanamuoto on varsin samanlainen kuin Euroopan parlamentin esittämä tarkistus 58, ja komissio voi hyväksyä tällaisen neuvoston tekstissä kuvatun kevennetyn järjestelmän (joka tarjoaa enemmän oikeusvarmuutta vuosittaisen rajoituksen muodossa). Alusten polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen "matkakohtainen" tarkkailu niiden alusten osalta, jotka suorittavat suuren määrän mahdollisesti samanlaisia toimia (kuten lautat) ainoastaan asetuksen soveltamisalan kattamalla alueella ei ole ehdottoman välttämätöntä, koska todentaja voi käyttää muita asiakirjoja ja aluksessa olevia tietoja (kuten omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden luovutustodistuksia) arvioidakseen tapaa, jolla hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen vuosittaiset tiedot on laskettu. Matkakohtainen tarkkailu ei sen vuoksi ole välttämätön välivaihe, jota tarvitaan täyttämään asetuksen 10 artiklassa säädetyt aluksen pääasialliset vuosikohtaisen tarkkailun vaatimukset, joita on edelleen sovellettava. Matkakohtainen vapautus pohjautuu siihen edellytykseen, ettei ole tarpeen erotella selkeästi tietoja "matkakohtaisin" perustein (jotta vältetään se, että katetaan tiedot matkoista soveltamisalan ulkopuolelle jäävällä alueella eli kahden EU:n ulkopuolisen käyntisataman välillä). Alukset, jotka eivät täytä kahta edellä mainittua objektiivista perustetta, joita sovelletaan lippuvaltiosta riippumatta, eivät voi hyötyä tästä poikkeuksesta.

(b) **Annetaan yrityksille mahdollisuus vapaaehtoiseen raportointiin tarkkailusuunnitelmassa määriteltyjen kriteerien perusteella (uusi 10 artiklan 3 kohta)** Neuvosto on sisällyttänyt tekstiin uusia säännöksiä, joiden perusteella alukset voivat tarkkailla polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä eri kriteerien perusteella (esim. kuormitettuna/painolastissa kuljetut matkat). Komissio voi hyväksyä neuvoston tekstin.

(c) **Tarkkailu- ja raportointijärjestelmän tarkastukset (19 artiklan 3 kohta).** Neuvosto on ehdottanut, että vähennetään jäsenvaltioiden viranomaisten velvoitteita sellaisten jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan saapuvien alusten osalta, jotka eivät ole ilmoittaneet vaatimustenmukaisuusasiakirjasta ja jotka eivät kuulu muiden täytäntöönpanojärjestelmien soveltamisalaan. Komissio voi hyväksyä neuvoston tekstin, koska sillä yhdenmukaistettaisiin täytäntöönpanomekanismit tasoihin, joita tällä alalla perinteisesti sovelletaan.

(d) **Karkotusmääräys (20 artiklan 3 kohta).** Neuvosto on heikentänyt edellytyksiä, joiden mukaisesti jäsenvaltiot voivat antaa karkotusmääräyksen silloin, kun alukset eivät ole täyttäneet tarkkailu- ja raportointivaatimuksia "kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella" ("yhden tai useamman raportointikauden" sijaan) ja "vaatimusten noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä". Tekstiin on lisätty myös viittaus merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavaan kansainväliseen merenkulkulainsäädäntöön. Komissio voi hyväksyä neuvoston kannan.

(e) **Kansalliset säännöt seuraamuksista ja rangaistuksista sekä kansallisia oikeussuojakeinoja koskevat tiedot (20 artiklan 3 a ja 4 kohta).** Tekstiin on lisätty (uusi 20 artiklan 3 a kohta) poikkeus, jonka mukaan jäsenvaltion, jolla ei ole merisatamia alueellaan ja jonka lipun alla ei purjehdi aluksia, ei tarvitse antaa kansallisia sääntöjä rangaistuksista ja seuraamuksista. Lisäksi 20 artiklan 4 kohtaan on lisätty viittaus siihen, että yrityksille on annettava tietoa kansallisista oikeussuojakeinoista tapauksessa, jossa annetaan karkotusmääräys. Komissio voi hyväksyä neuvoston tekstin näiltä osin.

(f) **Vuosittaisten yhdistettyjen tietojen julkaiseminen ja kaupallisen** edun suojeleminen EU:n toimielimiin ja elimiin sovellettavan asetuksen 1367/2006/EY (ns. Århus-asetus) mukaisesti (uusi 21 artiklan 2 a kohta). Neuvosto on ehdottanut, että muotoillaan uudestaan Euroopan parlamentin esittämä kaupallisen edun suojaa koskeva säännös lisäämällä viittaus EU:n toimielinten ja elinten hallussa olevaa ympäristötietoa koskevaan asetukseen 1367/2006 (ns. Århus-asetus). Komissio voi hyväksyä neuvoston tekstin.

(g) **Todentamista ja akkreditointia koskevat delegoidut säädökset ja uusi liite III** seikoista, jotka komission on otettava huomioon delegoituja säädöksiä antaessaan (15 artiklan 5 kohta ja 16 artiklan 3 kohta sekä uusi liite III). Neuvosto on tarkentanut seikkoja, jotka on otettava huomioon komission ehdotuksen 15 ja 16 artiklassa alun perin tarkoitetuissa todentamista ja akkreditointia koskevissa delegoiduissa säädöksissä, lisäämällä luettelon muista kuin keskeisistä osista, jotka on otettava huomioon laadittaessa delegoituja säädöksiä asetuksen uuden liitteen III mukaisesti. Näin voidaan helpommin määrittää delegoitujen säädösten soveltamisala, ja komissio voi hyväksyä tämän.

(h) **Poistetaan jäsenvaltioiden velvoitteet meriliikenteen päästöjen raportoinnista kasvihuonekaasujen seurantaa koskevan asetuksen mukaisesti** (26 artikla). Neuvosto on poistanut kaikki jäsenvaltioiden raportointia koskevat, kasvihuonekaasujen seurantaa koskevaan asetukseen perustuvat lisävelvoitteet tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmässä kerättyjen tietojen perusteella. Jäsenvaltioiden vuosittaiset raportit eivät ole ehdottoman tarpeellisia, koska komissio saa tietoja suoraan yrityksiltä ja se myös laatii vuosittaiset kertomukset. Komissio voi näin ollen hyväksyä neuvoston kannan.

(i) **Parametrien laatiminen lastin tarkkailemiseksi laivatyyppien perusteella, myös antamalla täytäntöönpanosäädöksiä (liitteessä II oleva B osa).** Neuvoston tekstissä "lasti" ja "liikennesuorite" kuuluvat tarkkailtaviin ja ilmoitettaviin parametreihin, kuten komission ehdotuksessakin. Neuvosto on kuitenkin esittänyt, että tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään lisätään useita lastia ja liikennesuoritusta koskevia parametrejä, jotka on mukautettu alustyypin mukaan. Liitteessä II oleva B kohta sisältää sen vuoksi useita uusinta tekniikkaa vastaavia lisäsäännöksiä, jotka koskevat ro-ro-alusten ja konttialusten tarkkailuparametrejä

(komission ehdotukseen sisältyneiden matkustaja-aluksia koskevien parametrien lisäksi).

Muiden alusluokkien osalta neuvosto ehdottaa, että tarpeen mukaan tarkkailuparametreinä otetaan huomioon paino ja määrä. Komissio määrittää täytäntöönpanosäädöksillä sen, miten lastin tarkkailua koskeva velvoite pannaan täytäntöön. Täytäntöönpanosäädöksiä voidaan tarvittaessa tarkistaa. Komissio voi hyväksyä tämän lähestymistavan. Aluskohtaisten parametrien sisällyttäminen lastin tarkkailuun on tärkeää myös kansainvälisten kehitysten ja erityisesti IMO:ssa tapahtuvan edistymisen tukemiseksi.

(j) **Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttaminen (26 a artikla).** Neuvosto on ehdottanut, että muutetaan satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin liite IV, jotta voidaan lisätä päästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun asetuksen nojalla annettu vaatimustenmukaisuusasiakirja asiakirjoihin, jotka satamavaltioiden valvontaviranomaiset tarkistavat satamavaltiotarkastusten yhteydessä. Tämä helpottaisi asetuksessa säädettyjen täytäntöönpanomekanismien täytäntöönpanoa, ja komissio hyväksyy tämän.

(k) **Lausunnosta pidättymistä koskeva lauseke (25 artiklan 2 kohta).** Neuvosto käyttää asetuksessa 182/2011 tarjottua mahdollisuutta ottaa käyttöön lausunnosta pidättäytymistä koskeva lauseke tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun asetuksen mukaisten täytäntöönpanosäädösten osalta. Komissio pitäytyy vakiokannassaan, jonka mukaan kyseiseen lausekkeeseen liittyen on lisättävä selvitykset kyseessä olevan tapauksen perusteena olevista syistä (esimerkiksi johdanto-osaan).

4. Päätelmät

Komissio katsoo, että neuvostossa sovittu teksti on edelleen lähellä komission ehdotusta, vaikka siihen on tehty useita muutoksia. Komissio voi kannattaa niitä, jotta helpotetaan neuvoston yhteiseen kantaan perustuvan sovun saavuttamisesta Euroopan parlamentissa.

LAUSUMA

Komission lausuma asetuksen 20xx/xx/EY tarkistamisesta

Komissio korostaa, että on asetuksen (EY) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13) hengen ja kirjaimen vastaista vedota järjestelmällisesti 5 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan b alakohtaan. Edellä mainittua säännöstä tulisi käyttää ainoastaan, mikäli ilmenee erityinen tarve poiketa periaatteesta, jonka mukaan komissio voi hyväksyä ehdotuksen täytäntöönpanosäädökseksi, jollei lausuntoa ei ole annettu. Kun otetaan huomioon, että kyseessä on poikkeus 5 artiklan 4 kohdassa määriteltyyn periaatteeseen, toisen alakohdan b alakohtaan vetoamista ei voida pitää puhtaasti lainsäätäjän harkintavallan käyttämisenä, vaan se on tulkittava rajoittavasti ja täten perusteltava.