



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 2. kesäkuuta 2023  
(OR. en)

10119/23

---

---

Toimielinten välinen asia:  
2023/0171(COD)

---

---

TRANS 219  
MAR 79  
IA 131  
CODEC 1014  
OMI 48  
DROIPEN 82  
ENV 620

## EHDOTUS

---

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	1. kesäkuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 273 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista, annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 273 final.

---

Liite: COM(2023) 273 final



Bryssel 1.6.2023  
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

**alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista, annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

#### • Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tämä ehdotus koskee alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin 2005/35/EY<sup>1</sup>, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2009/123/EY<sup>2</sup>, muuttamista.

Alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva politiikka kehitettiin vuosina 2000–2009 vakavia öljyvahinkoja aiheuttaneiden Erika- ja Prestige-alusten merionnettomuuksien<sup>3</sup> jälkeen. Direktiivissä 2005/35/EY, jäljempänä 'direktiivi 2005/35/EY' tai 'direktiivi', säädetään aluksista peräisin olevien öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden laittomista päästöistä määrättävistä seuraamuksista. Kaikkea aluksilla syntyvää jätettä ei tarvitse toimittaa satamiin, vaan osa voidaan tyhjentää mereen. Laittomalla päästöllä tarkoitetaan sellaista alukselta peräisin olevaa päästöä, joka ei täytä asiaa koskevia Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) sääntöjä eli normeja, jotka on vahvistettu aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (Marpol 73/78).

Direktiivin päätavoitteena on sisällyttää nämä kansainväliset normit EU:n lainsäädäntöön ja varmistaa, että ympäristöä pilaavien aineiden laittomista päästöistä vastuussa oleville henkilöille määrätään varoittavia, tehokkaita ja oikeasuhteisia seuraamuksia, jotta parannetaan merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua alusten aiheuttamalta ympäristön pilaantumiselta.

Direktiivissä säädetään valvontajärjestelmästä, jossa jäsenvaltioiden toteuttamat seuranta- ja todentamistoimet johtavat rikkomuksista vastuussa oleville henkilöille määrättäviin seuraamuksiin. Prosessi on kolmivaiheinen: Ensin valvontavälineet havaitsevat mahdollisen aluksesta peräisin olevan päästön, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen päättää, lähetetäänkö paikan päälle vene tai ilma-alus tarkastamaan, voidaanko pilaantuminen vahvistaa. Kolmannessa vaiheessa kerätään todisteita, ja jos rikkoja tunnistetaan, määrätään seuraamuksia. Alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevista rikoksista määrättävät seuraamukset perustuvat kansainväliseen oikeuteen. Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksessa täsmennetään muun muassa, että valtio voi määrätä seuraamuksia ulkomaisen aluksen aiheuttamasta pilaantumisesta, jos rantavaltiolle aiheutuu suurta vahinkoa tai jos kyseinen lippuvaltio on toistuvasti laiminlyönyt täytäntöönpanovelvoitteensa. Lisäksi EU:n lippuvaltioiden on määrättävä aluksilleen seuraamuksia merioikeusyleissopimuksen mukaisesti, jos alukset tyhjentävät ympäristöä pilaavia aineita laittomasti mereen EU:ssa tai sen ulkopuolella.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa vahvistetaan komission tavoite suojella kansalaisia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta ja luoda näin tie kohti tervettä maapalloa kaikille. Tämä ehdotus on yksi EU:n aloitteista, joilla pyritään vähentämään

<sup>1</sup> EUVL L 255, 30.9.2005, s. 11.

<sup>2</sup> EUVL L 280, 27.10.2009, s. 52.

<sup>3</sup> Ranskassa vuonna 1999 tapahtunut MV Erikan onnettomuus (20 000 tonnia öljyä) ja Espanjassa vuonna 2002 tapahtunut MV Prestigen onnettomuus (63 000 tonnia öljyä).

meriliikenteen aiheuttamaa ympäristön pilaantumista, ja se on myös kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian<sup>4</sup> ja saasteettomuustoimintasuunnitelman<sup>5</sup> mukainen.

Komissio suoritti direktiivin ensimmäisen jälkiarvioinnin vuonna 2022 ja totesi, että direktiivi on onnistuneesti edistänyt alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien kansainvälisten sääntöjen sisällyttämistä jäsenvaltioiden lainsäädäntöön ja parantanut alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen havaitsemista. Direktiivi on esimerkiksi vauhdittanut CleanSeaNet-palvelun perustamista. CleanSeaNet on Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) hallinnoima eurooppalainen satelliittipohjainen öljyvuojojen tarkkailu- ja alusten paikannuspalvelu.

Arvioinnissa havaittiin kuitenkin useita puutteita: 1) direktiivin nykyinen soveltamisala ei kata kaikkia kansainvälisen järjestelmän mukaisia merkityksellisiä ympäristöä pilaavia aineita, kuten kiinteän jätteen tai jätevesien tyhjentämistä mereen, 2) EU:n jäsenvaltiot eivät säännöllisesti vaihda tietoja ja/tai asiantuntemusta alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen havaitsemiseksi ja todentamiseksi ja siitä rankaisemiseksi, ja tiedot ja asiantuntemus ovat yleisesti puutteellisia, 3) alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta EU:ssa nykyisin määrättävien seuraamusten varoittava vaikutus on epätasainen ja 4) jäsenvaltioiden nykyinen raportointi on puutteellista ja johtaa siihen, että alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja siihen liittyvistä EU:ssa määrättävistä seuraamuksista ei ole saatavilla yksityiskohtaisia tietoja.

Näiden puutteiden takia ympäristöä pilaavia aineita laittomasti päästäviä rikkojia ei aina tunnisteta, ja heitä rangaistaan vain harvoin. Tästä syystä on laadittu ehdotus direktiivin 2005/35/EY muuttamiseksi. Tarkistamisen erityistavoitteet ovat seuraavat: 1) sisällytetään kansainväliset normit osaksi EU:n lainsäädäntöä yhdenmukaistamalla direktiivi mereen tyhjennettäviä päästöjä koskevien Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteiden kanssa, 2) tuetaan jäsenvaltioita kehittämällä niiden valmiuksia havaita pilaantumistapahtumat ja todentaa ne, kerätä todisteita ja rangaista tunnistettuja rikkojia tehokkaasti nopealla ja yhdenmukaisella tavalla, 3) varmistetaan, että alusten laittomista päästöistä vastuussa oleviin luonnollisiin ja oikeushenkilöihin sovelletaan tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia, ja 4) varmistetaan alusten aiheuttamien pilaantumistapahtumien ja niihin liittyvien jatkotoimien yksinkertaistettu ja tehokas raportointi.

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

Direktiivillä on läheinen yhteys direktiiviin (EU) 2019/883<sup>6</sup>, jossa käsitellään aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitettuja satamassa olevia vastaanottolaitteita. Direktiivillä (EU) 2019/883 otettiin käyttöön tiukempia sääntöjä ja parannettiin aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamisen seuranta satamissa. Tämä paransi satamien kapasiteettia ottaa vastaan aluksilta peräisin olevaa jätettä ja vähensi mereen tyhjennetyn jätteen määrää. Jotkin alukset saattavat kuitenkin edelleen tyhjentää jätteitä laittomasti mereen välttyäkseen maksamasta vastaanottolaitteiden käytöstä, varsinkin kun laittomista päästöistä annettu direktiivi 2005/35/EY ei kata samoja aineita (tällaisia aluksia ei siten ole voitu rangaista direktiivin 2005/35/EY nojalla). Tästä syystä lainsäätäjät kehottivat direktiiviä (EU) 2019/883 hyväksyessään tarkistamaan direktiiviä 2005/35/EY, jotta sen soveltamisala vastaisi direktiiviä (EU) 2019/883 ja jotta määrättävät seuraamukset olisivat oikeasuhteisia. Aluksia olisi estettävä rikkomasta EU:n lainsäädäntöä ottamalla käyttöön vahva oikeasuhteisten ja tehokkaiden seuraamusten järjestelmä EU:n satamien

---

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>6</sup> EUVL L xxxx.

jätteenkeräysratkaisujen rinnalle. Näillä kahdella direktiivillä yhdessä varmistetaan, että EU ja sen jäsenvaltiot noudattavat Marpol 73/78 - yleissopimuksen mukaisia alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevia velvoitteitaan.

Sen vuoksi ehdotetaan, että direktiivin 2005/35/EY soveltamisala yhdenmukaistetaan direktiivin (EU) 2019/883<sup>7</sup> soveltamisalan kanssa, jotta voidaan parantaa meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä Euroopassa.

Ehdotus on yhdenmukainen satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY<sup>8</sup>, meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnasta annetun direktiivin 2009/18/EY<sup>9</sup> ja lippuvaltiota koskevista vaatimuksista annetun direktiivin 2009/21/EY<sup>10</sup> kanssa. Nämä kolme EU:n meriturvallisuusdirektiiviä perustuvat IMO:n kansainvälisellä tasolla vahvistamiin sääntöihin ja normeihin, ja ne täydentävät toisiaan ja tätä direktiiviä. Lippuvaltioidirektiivissä vahvistetaan EU:n lippuvaltioiden viranomaisille alusten tarkastamista ja valvontaa koskevat säännöt, jotka ovat merkityksellisiä meriympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi EU:ssa ja sen ulkopuolella. Kun kansainvälisten yleissopimusten nojalla tulee voimaan tiukempia ympäristösääntöjä, lippuvaltion vastuu niiden noudattamisen valvonnasta laajenee automaattisesti. Satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva direktiivi on merkityksellinen myös tässä yhteydessä, sillä se tukee vaadittujen tarkastusten avulla paitsi turvallisuussääntöjen myös ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien sääntöjen ja normien noudattamista jättämisen havaitsemista ja havaittujen puuteiden korjaamista. Merionnettomuudet saattavat aiheuttaa kuolonuhreja ja taloudellisia menetyksiä mutta myös suoria ympäristövahinkoja, kuten öljyvahinkoja. Siksi kyseisellä direktiivillä on myös yhteys direktiiviin 2005/35/EY, jossa käsitellään tällaista ympäristön pilaantumista.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tarkistettu direktiivi täydentää ympäristörikosdirektiiviä (EU) 2023/xxxx<sup>11</sup>. Direktiivillä (EU) 2023/xxxx otettiin käyttöön rikosoikeudellisia seuraamuksia vakavista ympäristörikoksista, myös alusten laittomiin päästöihin liittyvistä rikoksista. Direktiivin 2005/35/EY rikosoikeudelliset säännökset eivät siis ole enää tarpeen, koska alusten aiheuttamaan ympäristön pilaantumiseen liittyvistä rikoksista määrättävistä rikosoikeudellisista seuraamuksista säädetään direktiivissä (EU) 2023/xxxx. Näin ollen tällä ehdotuksella poistetaan direktiivistä 2005/35/EY 5 ja 8 artiklan rikosoikeudelliset säännökset. Direktiiviin 2005/35/EY sisältyy edelleen alakohtaisia säännöksiä aiheeseen liittyvistä velvoitteista ja kielloista (esimerkiksi laittomien päästöjen määritelmä), ja siinä säädetään hallinnollisista seuraamuksista, joita määrätään alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta, kun teko ei täytä edellytyksiä syytteen nostamiselle. Kansallisten täytäntöönpanotoimien tehokkuuden varmistamiseksi hallinnollisia ja rikosoikeudellisia täytäntöönpanojärjestelmiä on pidettävä yhden järjestelmän toisiinsa kytkeytyvinä osina, ja niiden olisi toimittava rinnakkain.

Meristrategiadirektiivi 2008/56/EY<sup>12</sup> on EU:n tärkein oikeudellinen väline meriympäristön ja sen lajien ja luontotyyppien suojelemiseksi ja säilyttämiseksi. Siinä vahvistetaan

<sup>7</sup> Marpol 73/78 -yleissopimuksen liite III ei kuulu direktiivin (EU) 2019/883 soveltamisalaan, koska pakatut tavarat eivät ole jätettä. Tästä huolimatta ehdotetaan, että liite III sisällytetään direktiiviin 2005/35/EY, koska ei voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että pakattuja tavaroita tyhjennetään laittomasti mereen, jolloin direktiiviä 2005/35/EY olisi sovellettava.

<sup>8</sup> EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

<sup>9</sup> EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

<sup>10</sup> EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132.

<sup>11</sup> EUVL L 328, 6.12.2008, s. 28.

<sup>12</sup> EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19.

ekosysteemiin perustuva lähestymistapa, jota sovelletaan meriympäristöön vaikuttavan ihmisen toiminnan hallintaan (mukaan lukien kalastus, matkailu ja virkistystoiminta). Direktiivillä 2005/35/EY edistetään direktiivin 2008/56/EY tavoitteiden saavuttamista ottamalla käyttöön varoittavia seuraamuksia aluksista peräisin olevien ympäristöä pilaavien aineiden laittomista päästöistä Euroopan merillä.

Ehdotuksella tuetaan myös Euroopan tulevaisuutta käsittelevän konferenssin lopullisia ehdotuksia, erityisesti ehdotuksia ympäristön pilaantumisen torjumisesta ja ehdotusta 2.7, jossa esitetään, että ”torjutaan [...] valtamerten pilaantumista muun muassa [...] edistämällä ympäristöystävällistä merenkulkua käyttämällä parasta käytettävissä olevaa teknologiaa”. EU on myös sitoutunut kestävän kehityksen Agenda 2030 -toimintaohjelmaan ja sen kestävän kehityksen tavoitteisiin, joista tärkein tämän ehdotuksen kannalta on tavoite 14 (”säilytetään meret ja merten tarjoamat luonnonvarat sekä edistetään niiden kestävää käyttöä”).

## **2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE**

### **• Oikeusperusta**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) VI osastossa (90–100 artikla) vahvistetaan EU:n oikeus antaa säännöksiä yhteisestä liikennepolitiikasta. Tähän sisältyy myös oikeus toteuttaa EU:n tason toimia alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen torjumiseksi. SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohdan mukaan EU:n lainsäätävä voi antaa meriliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä. Sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan a alakohdassa puolestaan määrätään, että unionilla on toimivalta antaa liikenteen alalla yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen. Näin ollen tarkistettu direktiivi perustuisi SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohtaan.

### **• Toissijaisuusperiaate**

Alusten aiheuttamaan ympäristön pilaantumiseen liittyy yleensä rajat ylittäviä vaikutuksia. Koska meren pilaantumisen vaikutukset ulottuvat usein rajojen yli ja koska myös rikoksenteelijät voivat toimia yli rajojen, jäsenvaltioiden toimet eivät yksin riittäisi ratkaisemaan tätä ongelmaa. Erilaiset kansalliset lähestymistavat vaikeuttavat jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja antavat rikkojille mahdollisuuden välttyä rangaistuksilta.

Koska kaikki jäsenvaltiot ovat ratifioineet Marpol 73/78 - yleissopimuksen, ne ovat saattaneet jo ottaa käyttöön alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat kansainväliset normit. Direktiivillä kuitenkin saatetaan tämä kansainvälinen järjestelmä osaksi kansallisia lainsäädäntöjä ja täydennetään sitä 1) tukemalla jäsenvaltioita rikkojien tunnistamisessa mahdollisia öljyvuotoja koskevien satelliittiseurantatietojen avulla ja 2) luomalla saastuttajien rankaisemista helpottava vastuujärjestelmä. Tämän ehdotuksen lisäarvo on se, että sillä täydennetään kansainvälistä kehystä vastuujärjestelmällä (selkeyttämällä nykyistä järjestelmää) ja parantamalla jäsenvaltioiden tiedonsaantia (tehokkaammalla valvonnalla, joka kattaa useampia ympäristöä pilaavien aineiden tyypejä, sekä EU:n digitaalisiin välineisiin perustuvalla tietojenvaihdolla). Tarkistuksella pyritään myös ottamaan käyttöön uusia seuraamuksia koskevia säännöksiä vaikuttamatta kuitenkaan direktiiviin (EU) 2023/xxxx. Jäsenvaltiot eivät voi yksin saavuttaa näitä tavoitteita. Siksi tarvitaan yhdenmukaistettu oikeudellinen kehys ja yhteiset digitaaliset välineet. Esimerkiksi CleanSeaNetin toteuttama satelliittivalvonta on mittakaavaetujen ansiosta edullista. Lisäksi EU:n tason toimet olisivat tehokkaampia kuin kansalliset toimet, koska niillä olisi voimakkaampi pelotevaikutus rajojen yli toimiviin rikoksenteijöihin.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on laadittu ottaen huomioon viimeaikainen kansainvälinen kehitys ja jälkiarvioinnin tulokset. Komissio on myös tehnyt vaikutustenarvioinnin, jossa määritettiin ja arvioitiin vaihtoehtoisia tapoja saavuttaa samat tavoitteet.

Vaihtoehdolla, jossa ehdotetaan direktiivin soveltamisalan laajentamista kaikkiin Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteisiin (eli kaikkiin Marpol 73/78 - yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluviin aineisiin, joita alukset tyhjentävät laittomasti mereen), pyritään ehkäisemään paremmin meriympäristön pilaantumista ja yhdenmukaistamaan direktiivin soveltamisala direktiivin (EU) 2019/883 soveltamisalan kanssa. Direktiivin 2005/35/EY ohella myös direktiivin (EU) 2019/883 täytäntöönpano on keskeinen osa alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevia toimenpiteitä. Lisäksi ehdotuksessa keskitytään antamaan jäsenvaltioille teknistä tukea koulutusalojen, ohjeiden ja parhaiden käytäntöjen vaihdon avulla sekä edistämällä EU:n digitaalisten välineiden käyttöä tietojen keräämisessä ja vaihdossa. Ehdotuksessa ei esitetä tiukkaa sääntelyä seuraamusten tasosta eikä mitään merkittävää pakollista tavoitetta jäsenvaltioiden todentamistoimille. Sen sijaan siinä puututaan ongelmaan oikeasuhteisesti tarjoamalla parempaa tietoa mahdollisista päästöistä keskitetyn ja kustannustehokkaan palvelun kautta ja jakamalla tietoa, jotta todentamistoimia voidaan kohdentaa paremmin. Tällä vältetään se, ettei toimilla ylitetä sitä, mikä on tarpeen erityistavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotus perustuu myös nykyisen vastuujärjestelmän selkeyttämiseen ja seuraamusten tason ja tyyppien määrittämistä koskevien säännösten täsmentämiseen, jotta saastuttajia voitaisiin rangaista useampien ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä. Yksityiskohtaisia säännöksiä ei kuitenkaan ehdoteta aloilla, joilla tavoitteet voitaisiin saavuttaa paremmin muilla politiikan aloilla toteutettavilla toimilla.

- **Toimintatavan valinta**

Koska muutokset koskevat pelkästään direktiiviä 2005/35/EY, sopivin oikeudellinen väline on muutosdirektiivi.

### **3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET**

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Direktiivistä tehtiin samanaikaisesti yhtenä prosessina toteutetut arviointi ja vaikutustenarviointi (eli arviointi ja vaikutustenarviointi käynnistettiin samanaikaisesti). Arviointia varten käytettävissä olevat tiedot eivät olleet riittäviä, jotta kaikista jäsenvaltioista olisi voitu tehdä täydellinen jälkiarviointi. Lisäksi saatavilla ei ollut edustavia tietoja, joiden perusteella olisi voitu mitata asiaankuuluvia indikaattoreita, kuten sitä, kuinka suuri osuus Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä I ja II lueteltuja aineita koskevista todetuista pilaantumistapahtumista oli sellaisia, joista oli määrätty seuraamuksia. Rajoituksista huolimatta arviointi tarjosi tilannekuvan direktiivin täytäntöönpanosta.

Arvioinnissa todettiin, että direktiivin tavoitteita ei ole täysin saavutettu ja että direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ympäristöä pilaavien aineiden ala on liian kapea. Direktiivillä luotiin yhteinen oikeudellinen kehys alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskeville rikoksille EU:ssa, mutta kehyksen tehokkuudessa oli puutteita. Lisäksi direktiivillä sisällytettiin Marpol 73/78 - yleissopimuksen säännöt EU:n lainsäädäntöön ja varmistettiin, että myös jäsenvaltioiden lainsäädäntö yhdenmukaistetaan vastaavasti. Määrällisiä tietoja direktiivin käytännön merkityksestä ei kuitenkaan ole saatavilla. Direktiivillä luotiin myös menestyksekkäs CleanSeaNet-satelliittivalvontaväline öljyvahinkojen seuranta varten. Tämä

ei kuitenkaan ole täysin ratkaissut saastuttajien tunnistamiseen liittyviä ongelmia, koska satelliittiseurannan tarkkuus on toistaiseksi ollut rajallinen. Lisäksi joitakin todentamiseen liittyviä näkökohtia olisi voitu hoitaa tehokkaammin. Esimerkiksi monia päästöjä ei todenneta paikan päällä, ja jäsenvaltiot olisivat voineet kirjata enemmän palautetietoja CleanSeaNet-järjestelmään. Direktiivillä ei ole täysin saavutettu odotettua tulosta rikkojien syytteesenpanon osalta. Arvioinnissa todettiin myös, että nykyistä vastuujärjestelmää on selkeytettävä ja että direktiivissä säädettyjen seuraamusten tasoa ja tyyppiä on täsmennettävä. Arvioinnin tärkein päätelmä oli kuitenkin tarve laajentaa direktiivin soveltamisalaa siten, että se kattaa kaikki Marpol 73/78 - yleissopimuksen nojalla säännellyt ympäristöä pilaavien aineiden päästöt mereen.

#### • **Sidosryhmien kuuleminen**

Jälkiarviointia ja vaikutustenarviointia varten toteutetut tärkeimmät kuulemistoimet olivat seuraavat:

- Komission järjestämä avoin julkinen kuuleminen toteutettiin 9. joulukuuta 2021 – 3. maaliskuuta 2022. Julkisessa kuulemisessa esitettiin kysymyksiä sekä vaikutustenarviointia että jälkiarviointia varten. Sidosryhmien panos oli vähäinen, sillä vastauksia saatiin vain 30 vastaajalta.
- Ulkoisesta taustatutkimuksesta vastannut konsultti järjesti kaksi kohdennettua sidosryhmäkyselyä, joista toisessa kerättiin tietoa jälkiarviointia varten ja toisessa vaikutustenarviointia varten. Näistä edellinen toteutettiin joulukuun 2021 ja helmikuun 2022 välisenä aikana ja jälkimmäinen kesäkuun ja heinäkuun 2022 välisenä aikana.
- Ulkoisesta taustatutkimuksesta vastannut konsultti toteutti lisäksi marraskuun 2021 ja syyskuun 2022 välisenä aikana kolme haastattelukierrosta keskeisten sidosryhmien EU:n tason edustajien kanssa. Haastattelut tehtiin tietopyyntöjen täyttämiseksi, arvioinnin tukemiseksi ja yleisen ongelmanmäärittelyn ja mahdollisten toimintavaihtoehtojen tarkentamiseksi.
- Komissio järjesti ylimääräisiä kohdennettuja kuulemisia kerätäkseen jäsenvaltioiden ja keskeisten sidosryhmien näkemyksiä mahdollisista politiikkatoimista ja vaikutustenarvioinnin tuloksista. Nämä kuulemiset toteutettiin EU:n meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean kokouksessa (2. kesäkuuta 2022), Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin kokouksissa (18. toukokuuta 2022 ja 18. tammikuuta 2023) ja sen aluksista peräisin olevaa jätettä käsittelevän alaryhmän kokouksissa (22. maaliskuuta 2022, 4. kesäkuuta 2022 ja 14. helmikuuta 2023), EU:n ja ETA:n meriliikenteen johtajien kokouksessa (3. lokakuuta 2022) ja Pohjanmeren alueen tutkintaviranomaisten ja syyttäjien verkoston kokouksessa (25. huhtikuuta 2022). Ulkoisen taustatutkimuksen päätelmien validoimiseksi järjestettiin 22. syyskuuta 2022 loppuseminaari, johon osallistui jäsenvaltioiden, kansalaisjärjestöjen ja toimialan edustajia.

Sidosryhmiltä kerätyt tiedot olivat keskeisiä, jotta komissio pystyi tarkentamaan toimintavaihtoehtoja ja arvioimaan niiden taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia sekä vertailemaan niitä ja valitsemaan parhaaksi arvioidun vaihtoehdon. Näistä prosesseista saadut havainnot täydensivät ulkoisen taustatutkimuksen yhteydessä tehtyä asiakirjatutkimusta.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tämä tarkastelu perustuu pääasiassa jälkiarvioinnin aikana kerättyihin tietoihin. Komissio on kerännyt runsaasti teknisiä lausuntoja useista asiantuntijaselvityksistä, kuten direktiivin tarkistamista koskevasta kattavasta taustaselvityksestä. Jäsenvaltioiden viranomaisia, alan toimijoita ja kansalaisyhteiskuntaa pyydettiin osallistumaan tutkimuksen valmisteluun.

Tämän ehdotuksen valmistelu edellytti myös komission ja EMSAn asiantuntijoiden panosta teknisten määritelmien konkreettiseen muotoiluun ja säädösvalmisteluun.

- **Vaikutustenarviointi**

Tämä lainsäädäntöehdotus perustuu vaikutustenarviointiin. Siinä tarkasteltiin kolmea toimintavaihtoehtoa, joihin sisältyy erilaisia politiikkatoimia. Tarkastelussa keskityttiin siihen, miten eri vaihtoehdoilla voidaan saavuttaa asetetut tavoitteet ja miten ne vaikuttavat ympäristöön, talouteen ja yhteiskuntaan. Kutakin erityistavoitetta varten määritettiin joukko toimenpiteitä. Toimenpiteet, jotka täydentävät toisiaan eivätkä sulje toisiaan pois, ryhmiteltiin kolmeen toimintavaihtoehtoon. Kaikkiin kolmeen toimintavaihtoehtoon sisältyi direktiivin 2005/35/EY soveltamisalan yhdenmukaistaminen Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteiden kanssa ja näiden liitteiden kattamien aineiden päästöjen sisällyttäminen direktiiviin.

– Vaihtoehto A jättää jäsenvaltioille eniten harkintavaltaa Marpol 73/78 - yleissopimuksen normien täytäntöönpanossa samalla, kun EU:n tuen taso pidetään riittävän korkeana (koulutus, ohjaus, digitaaliset välineet, tiedonsaanti mahdollisista päästöistä). Lisäksi siinä jätetään jäsenvaltioille vastuu yleisölle tiedottamisesta kansallisten verkkosivustojen kautta. Vaihtoehdossa sovelletaan kansallista lähestymistapaa myös seuraamusten tyyppin määrittämiseen, eikä siinä säännellä seuraamusten tasoa. Kaiken kaikkiaan tämä vaihtoehto tarjoaa jäsenvaltioille enemmän joustavuutta ja pitää EU:n toimet mahdollisimman vähäisinä.

– Vaihtoehdossa B (parhaaksi arvioitu vaihtoehto) keskitytään vahvistamaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä pääasiassa vahvistamalla EU:n tukea (koulutus, ohjaus, digitaaliset välineet, tiedonsaanti mahdollisista päästöistä). Lisäksi siinä säädetään seuraamusten tason määrittämisen perusteista, ja sen on tarkoitus muodostaa kehys jäsenvaltioiden väliselle yhteistyölle ja vahvistaa jäsenvaltioiden valvontatoimia EMSAn teknisen tuen avulla ilman merkittäviä uusia sääntelytoimenpiteitä ja jäsenvaltioille aiheutuvia kustannuksia.

– Vaihtoehdossa C täydennetään jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä vahvistamalla EU:n sääntelytoimia. Siinä veloitetaan jäsenvaltiot todentamaan vähintään 60 prosenttia CleanSeaNet-hälytyksistä, ja sen odotetaan lisäävän valvonnan kustannuksia. Lisäksi siinä lisätään sääntöjen yhdenmukaistamista kaikkialla EU:ssa vahvistamalla seuraamusten tasot. Toisaalta se tarjoaa jäsenvaltioiden väliselle yhteistyölle saman rakenteen kuin kaksi muuta vaihtoehtoa (koulutus, ohjaus, digitaaliset välineet, tiedonsaanti mahdollisista päästöistä).

Tässä ehdotuksessa esitetty toimintavaihtoehto on vaihtoehto B, koska se arvioitiin tehokkaimmaksi ja oikeasuhteisimmaksi. Arvioinnin tiedoissa oli kuitenkin merkittäviä puutteita, sidosryhmien panos jäi vähäiseksi ja vaikutuksiin, erityisesti kolmen vaihtoehdon arvioituihin ympäristöhyötyihin, liittyy suurta epävarmuutta. Vaihtoehdot B ja C ovat tehokkaampia kuin vaihtoehto A, mikä johtuu erityisesti yhdenmukaistettujen EU:n tason ratkaisujen hyödyistä verrattuna useisiin eri kansallisiin lähestymistapoihin.

Sääntelytarkastelulautakunta antoi 27. maaliskuuta 2023 vaikutustenarvioinnista myönteisen lausunnon varauksin. Vaikutustenarvioinnin liitteessä I selitetään, miten sääntelytarkastelulautakunnan kommentit on otettu huomioon kertomuksessa.

Yhdessä vaikutustenarvioinnin päätelmässä tuotiin esiin tietojen vähäisyydestä johtuvat arvioinnin rajoitukset. Tästä syystä, ja vaikutustenarvioinnin tulosten lisäksi, komissio katsoi aiheelliseksi ehdottaa lisätoimenpidettä, joka mahdollistaisi yhtenäisemmän tiedonkeruun ja tuottaisi enemmän tietoa jäsenvaltioiden toteuttaman seurannan tehokkuudesta ja todellisten pilaantumistapahtumien määrästä. Ehdotetulla toimenpiteellä täydennetään vaikutustenarvioinnissa parhaaksi arvioidun vaihtoehdon (vaihtoehto B) toimenpiteitä kannustamalla parempaan seurantaan velvoittamalla kukin jäsenvaltio todentamaan vuosittain vähintään 10 prosenttia CleanSeaNetin tekemistä hälytyksistä. Tämä todentamiskynnys vaikuttaa kustannuksiin vain vähän (0,5–0,8 miljoonaa euroa vuodessa), koska useimmat jäsenvaltiot ovat jo saavuttaneet sen. Komissio kuitenkin uskoo, että se kannustaa direktiivin tehokkaampaan seurantaan ja auttaa varmistamaan, että kaikki jäsenvaltiot panevat direktiivin täytäntöön. Tämä lisätoimenpide ei muuta merkittävästi vaihtoehtojen paremmuusjärjestystä eikä vaikuta parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon valintaan.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotuksessa keskitytään nykyisten toimenpiteiden tehostamiseen, koska direktiiviä on kehitetty vuodesta 2005 lähtien ja muutettu vuonna 2009 vastaamaan viimeaikaista kehitystä, kuten tuomioistuinten päätöksiä, Marpol 73/78 - yleissopimuksen mukaisia kansainvälisiä velvoitteita sekä teknologista kehitystä. Tarkistettuun direktiiviin tehdään joitakin selvennyksiä ja yksinkertaistuksia. Tähän sisältyy nykyisen vastuujärjestelmän selkeyttäminen ja raportointivelvoitteiden yksinkertaistaminen, jossa keskitytään digitaalisiin ratkaisuihin.

Ehdotuksen ei odoteta aiheuttavan hallinnollisia lisäkustannuksia tai mukautuskustannuksia yksityiselle sektorille tai suurelle yleisölle. Aluksille, jotka eivät täytä Marpol 73/78 - yleissopimuksen vaatimuksia, voidaan määrätä lisää seuraamuksia. Tasapuoliset toimintaedellytykset kuitenkin hyödyttävät sääntöjä noudattavia alusten liikenteenharjoittajia. Lisäksi yritykset ja erityisesti suuri yleisö hyötyvät alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen vähenemisestä.

Ehdotukseen ei sisälly alusten liikenteenharjoittajia koskevia vaatimuksia, joten sillä ei odoteta olevan vaikutuksia pk-yrityksiin. Ehdotuksella ei myöskään luoda yrityksille uusia velvoitteita, eikä sillä siten olisi vaikutusta yritysten kustannuksiin. Direktiivin soveltamisalan laajentamisella kattamaan myös Marpol 73/78 - yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat aineet saattaa olla vaikutusta huviveneisiin ja kalastusaluksiin. Tällä sektorilla pk-yritysten osuus on suuri. Se, että soveltamisalan laajentamisessa keskitytään kansainvälisten normien täytäntöönpanoon, tarkoittaa kuitenkin sitä, että merenkulkualan on noudatettava näitä joka tapauksessa direktiivistä riippumatta, joten vaatimuksia jo noudattaville pk-yrityksille ei odoteta aiheutuvan mitään kustannusvaikutuksia. Näin ollen aloitteen ei katsota olevan pk-yritysten kannalta merkityksellinen.

- **Perusoikeudet**

Euroopan unionin perusoikeuskirjassa, joka on EU:n primaarioikeuden väline, vahvistetaan perusoikeudet, jotka kuuluvat ihmisille kaikkialla EU:ssa. Kaiken kaikkiaan ehdotuksen odotetaan parantavan perusoikeuksien ja yksilönvapauksien suojelua erityisesti oikeuden saatavuuden, oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin, syrjimättömyyden, rikoksentehtäjäiden yhdenvertaisen kohtelun ja laillisuusperiaatteen sekä oikeasuhteisten ja tehokkaiden

seuraamusten suhteen. Laivaväen, päälliköiden ja omistajien vapauttamista vastuusta selkeytetään ehdotuksessa edelleen. Heidän suojeluaan vahvistetaan edistämällä kansainvälisten sääntöjen sisällyttämistä osaksi kansallista lainsäädäntöä ja parantamalla oikeusvaltioperiaatteen ja oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin periaatteiden noudattamista. Lisäksi ehdotuksella turvataan yhdenvertaisuusperiaate edistämällä merenkulkijoiden syrjimättömyyttä ja yhdenvertaista kohtelua. Toimenpiteet, joilla varmistetaan selkeämpi rajaus rikosoikeudelliseen ja hallinnolliseen menettelyyn kuuluvien rikkomusten välillä, edistävät myös rikosentekijöiden yhdenvertaista kohtelua kaikkialla EU:ssa. Tällä aloitteella parannetaan oikeussuojan toteutumista parantamalla hallinnollisen tai rikosoikeudellisen menettelyn kohteena olevien rikkomusten määritelmää. Ehdotuksella varmistetaan lisäksi henkilötietojen suoja.

#### **4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET**

Ehdotuksen nettokustannukset ovat 125,8–134,7 miljoonaa euroa vuosina 2025–2050. Ehdotuksen talousarviovaikutuksia kuvataan tarkemmin tämän ehdotuksen liitteenä olevassa rahoitus selvityksessä. Lisäksi ne sisältyvät jo komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

#### **5. LISÄTIEDOT**

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

Direktiivi voidaan katsoa onnistuneeksi, kun meren pilaantumisesta vastuussa oleville henkilöille (oikeushenkilöille tai luonnollisille henkilöille) määrätään riittävät rangaistukset, joilla on varoittava vaikutus ja jotka estävät ympäristön pilaantumista tulevaisuudessa. Alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta määrättäviä seuraamuksia voidaan pitää viimeisenä keinona ehkäistä ympäristön pilaantumista ja suojella meriympäristön ja ihmisten terveyttä. Meriturvallisuuden ja ympäristön pilaantumisen ensisijainen puolustuslinja on lippuvaltioiden suorittama valvonta, ja toisena on satamavaltioiden suorittama valvonta. Alukset voivat silti aiheuttaa meren pilaantumista onnettomuuksien ja alusten toiminnasta aiheutuvien (tahallisten) päästöjen kautta.

Komissio seuraa tämän aloitteen täytäntöönpanoa ja tehokkuutta useilla toimilla ja keskeisillä indikaattoreilla, joilla mitataan edistymistä erityistavoitteiden saavuttamisessa. Vaikutustenarvioinnissa on yksilöity riittävät seuranta- ja raportointijärjestelyt. EMSAlla on tärkeä rooli tässä prosessissa, sillä virasto vastaa vierailuista jäsenvaltioihin sekä meriliikenteen digitaalisten välineiden (yhdenmukisten meriliikennepalvelujen ja CleanSeaNetin) kehittämisestä ja käytöstä.

Täytäntöönpanoa voidaan valvoa seuraamalla, antavatko jäsenvaltiot nopeasti ja tehokkaasti palautetta CleanSeaNet-hälytysten perusteella suoritetuista todentamisista ja syöttävätkö ne raportointivälineeseen säännöllisesti tietoja todisteiden keräämisestä ja hallinnollisista menettelyistä. Komissio kehittää EMSAn tuella julkisen verkkosivuston, joka sisältää keskeiset täytäntöönpanoastetta koskevat indikaattorit ja tärkeimmät ei-luottamukselliset tiedot laittomia päästöjä koskevista tapahtumista. Verkkosivustoa päivitetään säännöllisesti

raportointivälineestä saaduilla tiedoilla, jotta yleisö pysyy ajan tasalla täytäntöönpanosta ja määrätyistä seuraamuksista. EMSA tekee vierailukierroksia jäsenvaltioihin tarkastaakseen toimintaa paikan päällä osana EMSAn tehtävää avustaa komissiota<sup>13</sup>. Lisäksi EMSA toimittaa pyynnöstä horisontaalisia analyyskejä ja antaa teknistä apua ja raportoi niistä komissiolle ja jäsenvaltioille.

Direktiivin vaikutuksia olisi arvioitava viimeistään viiden vuoden kuluttua direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä. Jo nyt voidaan odottaa, että saatavilla on tuolloin luotettavampia ja edustavampia tietoja, jotka mahdollistavat kattavan arvioinnin kaikkien jäsenvaltioiden osalta. Tältä osin tarvitaan asiantuntijatutkimus, jotta voidaan arvioida seuraamusten tasoissa tapahtunutta edistystä. Arvioinnissa olisi myös tarkasteltava saatavilla olevia tietoja ympäristöhyödyistä ja mahdollisuutta laajentaa soveltamisalaa Marpol 73/78 - yleissopimuksen ja ilman pilaantumisen alalla tapahtuneen viimeisimmän kehityksen mukaisesti. Tämän jälkeen komissio analysoi direktiivin täytäntöönpanoa säännöllisesti EMSAn jäsenvaltioihin tekemien vierailujen viisivuotisen tarkastussyklin mukaisesti.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Selittäviä asiakirjoja ei vaadita, sillä ehdotuksella pyritään yksinkertaistamaan ja selkeyttämään nykyistä järjestelmää.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

#### ***Direktiivin nimi***

Nimessä tarkennetaan direktiivin kohdetta lisäämällä siihen ilmaisu ”annettujen kansainvälisten normien täytäntöönpanosta”. Muutoksen tarkoituksena on selventää, että direktiivin kohteena ei ole alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien uusien aineellisten normien käyttöönotto vaan jo hyväksytyjen kansainvälisten normien saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja niiden noudattamisen valvonta. Nykyisessä nimessä oleva ilmaisu ”myös rikosoikeudellisista seuraamuksista” on poistettu, jotta direktiivi olisi oikeudellisesti johdonmukainen ympäristörikosdirektiivin (EU) 2023/xxxx kanssa.

#### ***1 artikla – Tarkoitus***

Direktiivin yleistä tavoitetta muutetaan siten, että siinä täsmennetään, että tässä direktiivissä riittäväillä seuraamuksilla tarkoitetaan varoittavia, tehokkaita ja oikeasuhteisia seuraamuksia. Tämä koskee hallinnollisia seuraamuksia. Nykyisessä direktiivissä oleva ilmaisu ”myös rikosoikeudellisia seuraamuksia” on poistettu, jotta direktiivi olisi oikeudellisesti johdonmukainen ympäristörikosdirektiivin (EU) 2023/xxxx kanssa.

#### ***2 artikla – Määritelmät***

Ehdotuksen 2 artiklan 2 kohdassa päivitetään määritelmät, jotka ovat olleet ongelmallisia tai joissa viitataan direktiivin vanhentuneeseen soveltamisalaan, ja vahvistetaan yksi uusi määritelmä. Ensinnäkin 2 kohdassa vahvistettu ’ympäristöä pilaavien aineiden’ määritelmä mukautetaan direktiivin laajennettuun soveltamisalaan, joka kattaa Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteet I–VI. Uudessa 2 a kohdassa vahvistetaan määritelmä käsitteelle

---

<sup>13</sup> EMSA tekee tällaisia vierailuja Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1406/2002 3 artiklan mukaisesti osana keskeisiä tehtäviään. Näin ollen tästä toiminnasta ei odoteta aiheutuvan lisäkustannuksia.

'pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät', jolla tarkoitetaan pesureista mereen tyhjennettäviä päästöjä. Nämä päästöt kuuluvat direktiivin laajennetun soveltamisalan piiriin, joka kattaa myös Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteen VI, ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet. Uudessa 5 a kohdassa vahvistetaan kansainvälisesti hyväksytty määritelmä termille 'yhtiö'. Määritelmä on yhdenmukainen alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (ISM-säännöstö)<sup>14</sup> kanssa, joka on saatettu osaksi unionin lainsäädäntöä asetuksella (EY) N:o 336/2006<sup>15</sup>.

#### **4 artikla – Päästöjen kieltäminen**

Direktiivin 4 artiklassa säädetään direktiivin soveltamisalaan kuuluvista yleisistä kielloista. Laittoman päästön voidaan katsoa johtuvan luonnollisesta henkilöstä tai oikeushenkilöstä, ja tämän direktiivin kansallisissa täytäntöönpanosäännöksissä olisi säädettävä tällaisten henkilöiden saattamisesta vastuuseen. Osa ehdotetun direktiivin kielloista (Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteissä I ja II mainitut aineet) ovat päivitettyjä versioita nykyisistä kielloista, mutta jotkin niistä ovat uusia (Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteissä III–VI mainitut aineet). Ilmaisuihin "vähäiset päästötapaukset" poistetaan, koska jälkiarvioinnissa todettiin, että termi on ongelmallinen eivätkä jäsenvaltiot tulkitse sitä samalla tavalla. Lisäksi termillä oli merkitystä ainoastaan rikosoikeudellisten seuraamusten soveltamisen kannalta, ja nämä seuraamukset eivät enää kuulu direktiivin soveltamisalaan.

#### **5 artikla – Poikkeukset**

Ehdotuksen 5 artiklassa säädetään poikkeuksista 4 artiklassa säädettyihin kieltoihin, kun päästö mereen tapahtuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisen seurauksena. Tätä artiklaa sovelletaan vain, jos aluksen tai sen varusteiden vaurioitumista koskeva edellytys täyttyy. Säännöstä on muutettu selkeyttämällä Marpol 73/78 - yleissopimuksen mukaista nykyistä vastuujärjestelmää siten, että siinä täsmennetään sovellettavat säännöt kuitenkin muuttamatta niitä direktiiviin 2005/35/EY verrattuna. Marpol 73/78 - yleissopimuksessa käytettyä käsitettä 'omistaja' selkeytetään käyttämällä sen sijaan käsitettä 'yhtiö', koska jälkimmäinen käsite voi kattaa useita erilaisia alusta hallinnoivia yhteisöjä. Tätä poikkeusta sovelletaan näin ollen kaikkiin organisaatioihin, jotka ovat ottaneet vastuulleen aluksen toiminnan ISM-säännösten mukaisesti. Säännös koskee direktiivin laajennettua soveltamisalaa. Rikoksia koskevat poikkeukset (5 a artikla) ja niiden yksityiskohdat (5 b artikla) on poistettu, jotta direktiivi olisi oikeudellisesti johdonmukainen ympäristörikosdirektiivin (EU) 2023/xxxx kanssa. Direktiivillä 2009/123/EY käyttöön otetut alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevien rikosten rikosoikeudellisen vastuun kynnysarvot poistetaan, koska näitä kynnysarvoja käsitellään nyt direktiivissä (EU) 2023/xxxx.

#### **6 artikla – Täytäntöönpanotoimet jäsenvaltion satamassa olevien alusten osalta**

Säännös ei muutu nykyiseen verrattuna. Jotta jäsenvaltioita voitaisiin auttaa täyttämään 6 artiklan mukaiset velvoitteensa, direktiiviin lisätään uusi liite, jossa esitetään ohjeellinen luettelo sääntöjenvastaisuuksista tai tiedoista, jotka voivat antaa aiheutta epäillä, että laitton

<sup>14</sup> Alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö, jonka Kansainvälinen merenkulkujärjestö hyväksyi 4. marraskuuta 1993 annettulla yleiskokouksen päätöslauselmalla A.741(18), sellaisena kuin se on muutettuna.

<sup>15</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 336/2006, annettu 15 päivänä helmikuuta 2006, kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti).

päästö on saattanut tapahtua, mikä puolestaan velvoittaisi satamavaltion tarkastamaan tilanteen.

### **8 artikla – Seuraamukset**

Artiklaa muutetaan ympäristörikosdirektiivin (EU) 2023/xxxx vaikutusten vuoksi. Tarkistettu direktiivi 2005/35/EY käsittää ainoastaan hallinnolliset seuraamukset, kun taas alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta määrättävistä rikosoikeudellisista seuraamuksista säädetään direktiivissä (EU) 2023/xxxx. Artiklassa määritellään periaatteet, joissa säännellään direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä siten, että kansalliseen lainsäädäntöön sisällytettävien seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Kansallisessa oikeusjärjestyksessä käyttöön otettu hallinnollisten seuraamusten järjestelmä ei saisi rajoittaa direktiivin (EU) 2023/xxxx ja siinä säädettyjen seuraamusten soveltamista.<sup>16</sup> Direktiivin 8 artiklaan lisätään uusi kohta, jossa täsmennetään, minkä tyyppisistä seuraamuksista olisi vähintään säädettävä kansallisessa oikeusjärjestyksessä. Näihin olisi sisällyttävä ainakin aluksesta vastaavalle yhtiölle määrättävät sakot, ottaen kuitenkin huomioon merenkulkuun sovellettavat kansainväliset säännöt, joiden mukaan rekisteröity omistaja voi siirtää aluksen operatiivisen ja/tai teknisen hallinnon muulle taholle. Tällaisissa tapauksissa yhtiön katsotaan olevan vastuussa ympäristöä pilaavien aineiden laittomasta tyhjentämisestä mereen sen sijaan, että se olisi toimittanut ne satamien vastaanottolaitteisiin, paitsi jos se osoittaa, että päästöstä on vastuussa toinen henkilö, kuten aluksen päällikkö tai yksi tai useampi sellainen laivaväen jäsen, joka ei toimi päällikön vastuulla. Uudessa 8 artiklassa selvennetään, että jos osoitetaan, että muu henkilö kuin yhtiö on vastuussa rikkomuksesta, kyseiselle henkilölle olisi määrättävä seuraamuksia direktiivin 2005/35/EY mukaisesti. Säännökset luonnollisiin henkilöihin kohdistuvista rikosoikeudellisista seuraamuksista (8 a artikla), oikeushenkilöiden vastuusta (8 b artikla) ja oikeushenkilöihin kohdistuvista rikosoikeudellisista seuraamuksista (8 c artikla) on poistettu, jotta direktiivi olisi oikeudellisesti johdonmukainen ympäristörikosdirektiivin (EU) 2023/xxxx kanssa.

### **8 d artikla – Seuraamusten tehokas soveltaminen (uusi)**

Tämä on uusi artikla, jonka tavoitteena on direktiivissä säädetyn seuraamusjärjestelmän yhdenmukainen soveltaminen kaikkialla unionissa sekä määrättävien seuraamusten lähentäminen. Kansallisten oikeus- ja hallintoviranomaisten olisi otettava huomioon kaikki merkitykselliset seikat määrittäessään saastuttajalle määrättävien seuraamusten tasoa. Kun otetaan huomioon tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ympäristöä pilaavien aineiden moninaisuus ja se, että näitä seuraamuksia on tärkeää soveltaa johdonmukaisesti kaikkialla unionissa alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen rajat ylittävän luonteen vuoksi, seuraamustasot määritellään täytäntöönpanosäädöksellä, jossa vahvistetaan konkreettiset perusteet eri ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä määrättävien seuraamusten soveltamiselle. Tällainen lisäperuste voisi perustua esimerkiksi maantieteelliseen alueeseen, jolla tietyn tyyppisen ympäristöä pilaavan aineen päästö on tapahtunut, taikka siihen, miten herkkä alue on kyseisen aineen sisältämille kemikaaleille (esimerkiksi ruokaöljyn laiton päästö Itämereen).

### **10 artikla – Tietojen ja kokemusten vaihto**

<sup>16</sup> Direktiivin (EU) 2023/xxxx 5 ja 7 artiklassa käsitellään muita kuin rikosoikeudellisia seuraamuksia, ja nämä vaatimukset on otettava huomioon direktiiviä 2005/35/EY sovellettaessa.

Säännöksen peruseriaate ei ole muuttunut: komissio avustaa edelleen jäsenvaltioita niiden valvontatoimissa EMSAn tuella. Artiklan otsikkoa on muutettu sen osoittamiseksi, että artikkelissa esitetyt toimenpiteet koskevat direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon edellyttämää tietojen ja kokemusten vaihtoa sekä asianomaisten osapuolten välistä yhteistyötä.

Jäsenvaltioiden välisen tietojenvaihdon parantamiseksi on lisätty säännöksiä jäsenvaltioiden käytössä olevien digitaalisten välineiden, erityisesti CleanSeaNetin, vahvistamisesta ja nykyisten meriturvallisuustietokantojen ja tietojenvaihtojärjestelmien, kuten THETISin, THETIS-EU:n ja SafeSeaNetin, välisten automaattisten yhteyksien parantamisesta, jotta yhdennetyissä meriliikennepalveluissa voidaan tarjota ajantasaista ja täsmällistä tietoa käyttäjäystävällisessä muodossa ja jotta jäsenvaltiot voivat kohdentaa valvontaa paremmin. Sen varmistamiseksi, että kaikki jäsenvaltiot valvovat tehokkaasti direktiivin täytäntöönpanoa, artikkelissa myös säädetään, että kunkin jäsenvaltion on vuosittain todennettava 10 prosenttia CleanSeaNetin tekemistä hälytyksistä. Valvontatoimista aiheutuvan hallinnollisen rasitteen minimoimiseksi valvontaketjuun osallistuvien kansallisten viranomaisten pääsyä tällaisiin tietoihin olisi helpotettava, samoin kuin muiden tällaisista tiedoista kiinnostuneiden jäsenvaltioiden viranomaisten pääsyä. Komissio luo alustat, joilla jäsenvaltioiden viranomaisten ja asiantuntijoiden olisi vaihdettava kokemuksia. Tätä varten ehdotetaan asiantuntijoiden tapaamisia yhteisten käytäntöjen ja suuntaviivojen laatimiseksi, esimerkiksi erityisen asiantuntijaryhmän perustamista. EMSAn tehtäviä koskevat säännökset poistettiin artikkelista, koska nämä tehtävät määritellään erillisessä säädöksessä.

#### ***10 a artikla – Raportointi (uusi)***

Jäsenvaltioiden raportointivelvoitteet on korvattu yksityiskohtaisemmalla järjestelmällä, jossa komissiolle raportoidaan direktiivin täytäntöönpanosta. Uuden järjestelmän mukaisesti raportointi olisi nyt aloitettava heti, kun asiaankuuluvat toimet on saatu päätökseen, ja siihen olisi käytettävä EMSAn tähän tarkoitukseen kehittämää ja ylläpitämää sähköistä raportointivälinettä. Tällä järjestelyllä varmistetaan konkreettinen ja tehokkaampi raportointijärjestelmä, koska vältetään viive pilaantumistapahtuman tai hallinnollisten menettelyjen ja raportointihetken välillä. Artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot ilmoittavat asiaankuuluvat tiedot i) tarkastuksista, ii) todentamistoimista ja iii) määrätyistä seuraamuksista. Siinä edellytetään myös, että jäsenvaltiot kirjaavat CleanSeaNet-järjestelmään kaikki todentamistoimet, joihin on ryhdytty CleanSeaNetin tekemän hälytyksen seurauksena, tai syyt siihen, miksi hälytystä ei ole todennettu. Yksityiskohtaisemmat säännöt raportointimenettelystä, mukaan lukien ilmoitettavien tietojen tyypit, on tarkoitus antaa täytäntöönpanosäädöksellä. Komissio seuraa näiden toimien avulla tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja tehokkuutta EMSAn tuella ja arvioi indikaattoreita, joilla mitataan edistymistä direktiivin tavoitteiden saavuttamisessa.

#### ***10 b artikla – Koulutus (uusi)***

Tämän säännöksen tarkoituksena on auttaa jäsenvaltioita valvontaketjuun osallistuvien viranomaisten koulutustoimissa, jotta voidaan varmistaa, että kaikilla osapuolilla on tarvittavat erityistaidot ja valmiudet hoitaa tehtävänsä tehokkaasti. Artiklassa säädetään, että komissio tarjoaa EMSAn teknisellä tuella koulutusta EU:n jäsenvaltioille, jotta ne voivat paremmin täyttää direktiivin mukaiset velvollisuutensa, kun otetaan huomioon direktiivin laajennettu soveltamisala ja direktiivin täytäntöönpanon kannalta merkityksellinen IMO:n sääntelyn kehitys. EMSA järjestää tältä pohjalta säännöllisesti seminaareja, joissa käsitellään i) direktiivin täytäntöönpanoon liittyvää uutta teknologista kehitystä, myös uusia digitaalisia

välineitä, ja ii) jäsenvaltioiden parhaita käytäntöjä ja menetelmiä, joilla kerätään todisteita laittomista päästöistä ja todennetaan päästöt.

### ***10 c artikla – Tietojen julkistaminen (uusi)***

Tämä on uusi artikla. Komissio varmistaa, että keskeiset ei-luottamukselliset ja ajantasaiset tiedot alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ovat saatavilla verkossa. EMSA julkaisee näistä tiedoista verkossa yhteenvedon ja päivittää sitä säännöllisesti. Tällä tavoin yleisöllä on mahdollisuus tutustua yleisluonteisiin tietoihin alusten aiheuttamista pilaantumistapahtumista EU:ssa. Tällaisia tietoja ovat esimerkiksi satelliittivalvonnan perusteella tehtyjen hälytysten tiedot, asianomaisen jäsenvaltion toteuttamat jatkotoimet, paikan päällä tai aluksilla tehtyjä todentamisia koskevat tiedot sekä menettelyn lopputulos, kuten määrätty hallinnollinen sakko ja sen taso, sen aluksen nimi, lippuvaltio ja IMO-numero, jolle sakko on määrätty, sekä sakon määräämiseen johtaneen tapauksen tärkeimmät tiedot. EMSA asettaa myös julkisesti saataville yleiskatsauksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta jäsenvaltioittain julkaisemalla maakohtaisia profiileja, joissa on tietoja edistymisestä erityistavoitteiden saavuttamisessa, kuten havaittujen pilaantumistapahtumien määrä tai hallinnollisten menettelyjen määrä maittain, sekä joitakin tietojen suhteita koskevia keskeisiä indikaattoreita. Direktiiviin on lisätty uusi liite, jossa esitetään julkisesti saatavilla olevien tietojen tyypit.

### ***10 d artikla – Mahdollisista laittomista päästöistä ilmoittavien henkilöiden suojeleminen (uusi)***

EMSAN uudet digitaaliset välineet tarjoavat keinon hälyttää jäsenvaltiolle merellä tapahtuneista alusten laittomista päästöistä. Väärinkäytösten paljastajille (eli luonnollisille henkilöille, jotka ilmoittavat työtehtäviensä yhteydessä tietoonsa tulleista rikkomuksista) luodaan oma kanava mahdollisista rikkomuksista ilmoittamiseen. Tässä artiklassa viitataan väärinkäytösten paljastajien suojelemaan viittaamalla direktiiviin (EU) 2019/1937, jossa vahvistetaan vähimmäisvaatimukset unionin oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelemiseksi.

### ***12 a artikla – Arviointi ja uudelleentarkastelu (uusi)***

Tämä on uusi artikla. Tässä säännöksessä säädetään, että komissio laatii arvioinnin direktiivin täytäntöönpanosta viiden vuoden kuluttua direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tekstiin on myös lisätty uudelleentarkastelulauseke, jonka mukaan uudelleentarkastelussa olisi otettava huomioon mahdolliset tulevat muutokset kansainvälisiin normeihin, jotka koskevat alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä ja jotka kuuluvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen mukaisen valvonnan piiriin

### ***13 artikla – Komiteamenettely***

Tämä on uusi vakioartikla täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä.

### ***Entinen 5 a–b, 8 a–c, 11, 14 ja 15 artikla sekä direktiivin ainoa liite on poistettu***

Nämä artikkelit poistettiin ympäristörikosdirektiivin (EU) 2023/xxxx vaikutusten vuoksi tai siksi, että ne eivät enää ole merkityksellisiä. Direktiivin 2005/35/EY ainoa liite oli vanhentunut, ja siksi se poistettiin.

### ***Liite I (uusi)***

Tämä on uusi liite, jossa annetaan esimerkkejä tilanteista, joissa valvontatoimet olisi käynnistettävä, koska on syytä epäillä, että alus on laittomasti päästänyt ympäristöä pilaavia aineita mereen. Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltion on suoritettava satamassa tarkastus, jossa kerätään tietoa laittomaan päästöön liittyvistä olosuhteista sekä todistusaineistoa. Liitteessä esitetään ohjeellinen luettelo sääntöjenvastaisuuksista ja tiedoista, jotka voivat velvoittaa tarkastamaan tilanteen. Tällaisia tietoja ovat esimerkiksi tulokset aiemman satamavaltion, poliisin, ympäristöviranomaisten tai muiden viranomaisten suorittamista tarkastuksista tai tarkastuksista, jotka koskevat jätteiden toimittamista aluksista satamien vastaanottolaitteisiin, ja yhdennettyjen meriliikennepalvelujen välityksellä vaihdetut tai vastaanotetut tiedot. Jos tarkastuksessa paljastuu tosiseikkoja, jotka osoittavat, että on tapahtunut laitton päästö, on tarvittaessa käynnistettävä asianmukaiset menettelyt.

### ***Liite II (uusi)***

Tämä on uusi liite, joka sisältää ei-tyhjentävän luettelon tiedoista, jotka on julkistettava yleisölle kustakin pilaantumistapahtumasta sekä direktiivin täytäntöönpanosta kussakin jäsenvaltiossa. Tiedot on annettava käyttäjäystävällisessä muodossa, esimerkiksi kartalla, jossa käyttäjä voi tarkentaa haluamalleen maantieteelliselle alueelle ja nähdä, miten pilaantumistapahtumia on käsitelty alueella tietynä vuonna. Julkisesti saatavilla olevat tiedot olisi annettava yleiskielellä, jotta yleisö saisi tietoa siitä, millaisiin jatkotoimiin jäsenvaltiot ovat ryhtyneet pilaantumistapahtuman seurauksena ja mille aluksille sakkoja on määrätty.

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

**alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista, annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>17</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>18</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Unionin meripolitiikan tavoitteena on turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso. Se voidaan saavuttaa noudattamalla kansainvälisiä yleissopimuksia, säännöstöjä ja päätöslausemia samalla, kun säilytetään Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen mukainen merenkulun vapaus.
- (2) Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa, jäljempänä 'Marpol 73/78 -yleissopimus', määrätään paitsi yleisistä kielloista, jotka koskevat aluksista mereen tyhjennettäviä päästöjä, myös ehdoista, joiden nojalla tiettyjä aineita voidaan tyhjentää meriympäristöön.
- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY<sup>19</sup> antamisen jälkeen Marpol 73/78 -yleissopimukseen ja sen liitteisiin on tehty merkittäviä muutoksia, joilla on otettu käyttöön tiukempia normeja ja kielloja aluksista mereen tyhjennettävien aineiden osalta. Nämä muutokset ja direktiivin 2005/35/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon.

<sup>17</sup> EUVL C 77, 31.3.2009, s. 69.

<sup>18</sup> EUVL C 202, 7.6.2016, s. 177.

<sup>19</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/35/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 11).

- (4) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2019/883<sup>20</sup> varmistetaan, että jäte toimitetaan unionin satamiin, joissa se kerätään asianmukaisiin vastaanottolaitteisiin. Direktiivin 2005/35/EY ohella direktiivin (EU) 2019/883 täytäntöönpano on keskeinen väline alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemisessä. Jotta voidaan varmistaa tehokas, yhdenmukainen ja johdonmukainen valvontajärjestelmä suhteessa direktiivin (EU) 2019/883 säännöksiin, jotka koskevat jätteen toimittamista satamissa oleviin vastaanottolaitteisiin, direktiiviä 2005/35/EY olisi muutettava siten, että sen soveltamisala ulotetaan koskemaan Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteet IV–VI, jotta aluksia estettäisiin laittomasti tyhjentämästä saastuttavia aineita mereen sen sijaan, että aineet toimitettaisiin satamissa oleviin vastaanottolaitteisiin direktiivin (EU) 2019/883 säännösten mukaisesti.
- (5) Direktiivin (EU) 2019/883 soveltamisala ei kata Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitettä III, koska pakattuja tavaroita ei luokitella jätteeksi, minkä vuoksi niitä ei yleensä toimiteta satamissa oleviin vastaanottolaitteisiin. Ei kuitenkaan voida sulkea pois sitä mahdollisuutta, että pakattuja haitallisia aineita tyhjenetään laittomasti mereen. Edellä esitetyn perusteella direktiivin 2005/35/EY soveltamisalaa olisi laajennettava kattamaan myös Marpol 73/78 - yleissopimuksen liite III. Vastaavasti haitallisten aineiden tyhjentäminen mereen olisi kiellettyä direktiivin 2005/35/EY nojalla, paitsi jos toimivaltaiset viranomaiset toteavat, että se oli tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä.
- (6) Marpol 73/78 - yleissopimuksen 2 artiklassa olevaan tyhjentämisen määritelmään sisältyvät myös alusten päästöt. Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä VI käsitellään alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemistä. Liitteessä VI ja sitä vastaavissa pakokaasujen puhdistusjärjestelmiä koskevissa IMO:n ohjeissa (päättölauselma MEPC.340 (77)) sallitaan pakokaasujen puhdistusjärjestelmien käyttö aluksissa vaihtoehtoisena vaatimustenmukaisuusmenetelmänä rikkioksidipäästöjen (SOx) vähentämiseksi. Liitteessä VI säännellään pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämiä ja poistovesiä joko kieltämällä niiden tyhjentäminen mereen ja vaatimalla niiden toimittamista asianmukaisiin satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin (kun kyseessä ovat suljetun kierron järjestelmistä peräisin olevat jäämät) tai säättämällä niiden tyhjentämisen edellytyksistä (kun kyseessä on avoimen kierron järjestelmistä peräisin oleva poistovesi). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/802<sup>21</sup> saatetaan kansainväliset SOx-normit osaksi unionin lainsäädäntöä, kun taas direktiivillä (EU) 2019/883 varmistetaan, että pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät toimitetaan satamissa oleviin vastaanottolaitteisiin. Koska pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät ja poistovedet voivat aiheuttaa meriympäristön pilaantumista, direktiivissä 2005/35/EY säädettyjä seuraamuksia olisi sovellettava myös tällaisten aineiden laittomiin päästöihin. Näistä syistä direktiivin 2005/35/EY soveltamisalaa olisi laajennettava koskemaan myös pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämiä ja poistovesiä, ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet ja sanotun kuitenkin rajoittamatta niiden direktiivin (EU) 2016/802 säännösten soveltamista, joissa vahvistetaan tiukemmat päästönormit ja niihin liittyvät seuraamukset.
- (7) Direktiivillä (EU) 2023/xxxx<sup>22</sup> varmistetaan ympäristörakenteiden yhteiset määritelmät ja mahdollisuus määrätä varoittavia, tehokkaita ja oikeasuhteisia rikosoikeudellisia seuraamuksia

<sup>20</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 116).

<sup>21</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/802, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä (kodifikaatio) (EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58).

<sup>22</sup> EUVL L xxxx.

vakavista ympäristörikoksista. Direktiiviä 2005/35/EY muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/123/EY<sup>23</sup>, jolla otettiin käyttöön rikosoikeudellisia seuraamuksia tietyistä direktiivin 2005/35/EY rikkomisista, joiden olisi nyt kuuluttava direktiivin (EU) 2023/xxxx soveltamisalaan. Sen vuoksi direktiivin 2005/35/EY säännökset, jotka on lisätty tai korvattu direktiivillä 2009/123/EY, olisi poistettava direktiivistä 2005/35/EY.

- (8) Hallinnolliset seuraamukset, jotka otettiin käyttöön direktiivin 2005/35/EY saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä, eivät saisi rajoittaa direktiivin (EU) 2023/xxxx soveltamista. Jäsenvaltioiden olisi määriteltävä alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskeviin rikoksiin sovellettavan hallinto- ja rikosoikeudellisen täytäntöönpanon soveltamisala selkeästi kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti. Kun jäsenvaltiot soveltavat kansallista lakia, jolla direktiivi 2005/35/EY on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä, niiden olisi varmistettava, että rikosoikeudellisten tai hallinnollisten seuraamusten määräämisessä noudatetaan Euroopan unionin perusoikeuskirjan periaatteita, kaksoisrangaistavuuden kieltö mukaan lukien.
- (9) Direktiivissä 2005/35/EY säädettyjä seuraamuksia olisi vahvistettava varmistamalla hallinnollisten seuraamusten johdonmukainen soveltaminen kaikkialla unionissa. Jotta alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevista rikoksista määrättävien seuraamusten varoittavaa vaikutusta voitaisiin vahvistaa, näiden seuraamusten olisi oltava vähintään sakkoja, jotka määrätään aluksesta vastaavalle yhtiölle, paitsi jos yhtiö osoittaa, että päästöstä on vastuussa aluksen päällikkö tai yksi tai useampi sellainen laivaväen jäsen, joka ei toimi päällikön vastuulla. Tässä yhteydessä laivasta vastaavalla yhtiöllä tarkoitetaan aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteenharjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaajaa, joka on varustamolalta ottanut vastuulleen aluksen toiminnan alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten, jäljempänä 'ISM-säännöstö'<sup>24</sup>, mukaisesti, joka on pantu täytäntöön unionin oikeudessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 336/2006<sup>25</sup>. Direktiivissä 2005/35/EY olisi tunnustettava, että rekisteröity omistaja voi siirtää aluksen hallinnoinnin muulle taholle, jota olisi sen jälkeen pidettävä ensisijaisesti vastuussa ISM-säännösten mukaisten velvoitteiden täytäntöönpanosta, jotta voidaan välttää ympäristövahingot tai varmistaa, että aluksen toiminnasta vastaa pätevä henkilöstö.
- (10) Kansallisten hallinto- ja oikeusviranomaisten olisi otettava huomioon kaikki merkitykselliset seikat määrittäessään saastuttajalle määrättävien seuraamusten tasoa. Kun otetaan huomioon direktiivin 2005/35/EY soveltamisalaan kuuluvien ympäristöä pilaavien aineiden moninaisuus ja se, että seuraamuksia on tärkeää soveltaa johdonmukaisesti koko unionissa säännellyn käyttäytymisen rajat ylittävän luonteen vuoksi, seuraamustasojen lähentämistä ja tehokkuutta olisi edistettävä vahvistamalla konkreettiset perusteet eri ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä määrättävien seuraamusten soveltamiselle. Jotta voidaan varmistaa seuraamusten yhdenmukainen soveltaminen, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa

---

<sup>23</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/123/EY, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta (EUVL L 280, 27.10.2009, s. 52).

<sup>24</sup> Alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö, jonka Kansainvälinen merenkulkujärjestö hyväksyi 4. marraskuuta 1993 annetulla yleiskokouksen päätöslauselmalla A.741(18), sellaisena kuin se on muutettuna.

<sup>25</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 336/2006, annettu 15 päivänä helmikuuta 2006, kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 64, 4.3.2006, s. 1).

olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>26</sup> mukaisesti. Täytäntöönpanosäädösten hyväksymiseen olisi sovellettava tarkastelumenettelyä.

- (11) Jos jäsenvaltio epäilee, että sen satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa ulkosatamassa vapaaehtoisesti oleva alus on syyllistynyt laittomaan päästöön, olosuhteiden selvittämiseksi olisi suoritettava asianmukainen tarkastus. Jotta jäsenvaltiot voisivat täyttää direktiivin 2005/35/EY mukaiset velvoitteensa tarkastaa tällaiset alukset, direktiivin 2005/35/EY liitteessä I esitetään ohjeellinen luettelo sääntöjenvastaisuuksista ja tiedoista, jotka toimivaltaisten viranomaisten olisi tapauskohtaisesti otettava huomioon määrittäessään, olisiko alusta pidettävä epäilyttävänä.
- (12) Yhteistyötä koskevat liitännäistoimenpiteet ja jäsenvaltioiden raportointivelvoitteet eivät ole tähän mennessä olleet riittäviä, jotta olisi voitu tehdä kattava analyysi siitä, määrätäänkö saastuttajille tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia seuraamuksia, tai siitä, ovatko komission saatavilla olevat tiedot riittäviä direktiivin 2005/35/EY täytäntöönpanon seurantaan varten. Direktiivin 2005/35/EY tehokkaan ja johdonmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi tietojen ja kokemusten vaihtoa olisi helpotettava tiiviimmällä yhteistyöllä, ja samalla olisi varmistettava, että komission saatavilla on riittävät tiedot, jotta direktiivin 2005/35/EY täytäntöönpanoa voidaan seurata asianmukaisesti.
- (13) Nykyistä satelliittipohjaista CleanSeaNet-palvelua, joka ilmoittaa jäsenvaltioiden viranomaisille mahdollisista laittomista päästöistä, olisi kehitettävä siten, että siihen sisällytetään tiedot myös direktiivin 2005/35/EY soveltamisalaan kuuluvista muista ympäristöä pilaavista aineista. Tiedot, jotka liittyvät direktiivin 2005/35/EY mukaisesti jäsenvaltioiden ilmoittamiin mahdollisiin tai todellisiin päästöihin ja muihin unionin meriturvallisuustietokantoihin, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/59/EY<sup>27</sup> perustettuun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään, jäljempänä 'SafeSeaNet', ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/16/EY<sup>28</sup> perustettuun tarkastustietokantaan, jäljempänä 'THETIS', olisi koottava ja levitettävä sähköisesti käyttäjäystävällisessä muodossa valvontaketjuun osallistuville kansallisille viranomaisille, jotta nämä voisivat reagoida ongelmiin ajoissa. Jos tällaiset tiedot liittyvät todellisiin tai mahdollisiin alukselta peräisin oleviin pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämiin, tiedot olisi lisäksi jaettava automaattisesti komission täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2015/253 perustettuun THETIS-moduuliin, jäljempänä 'THETIS-EU', jotta jäsenvaltioita voidaan auttaa direktiivin (EU) 2016/802 säännösten mukaisesti toteutettavissa valvontatoimissa. Sen varmistamiseksi, että kaikki jäsenvaltiot valvovat tehokkaasti direktiivin täytäntöönpanoa, kunkin jäsenvaltion olisi varmistettava, että CleanSeaNet-järjestelmän tekemistä hälytyksistä todennetaan vuosittain 10 prosenttia kolmen vuoden kuluessa siitä, kun tämä direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Näihin tietoihin olisi annettava pääsy myös muille tiedoista kiinnostuneille jäsenvaltioiden viranomaisille seuraavassa käyntisatamassa, rannikkovaltioissa, joihin mahdollinen päästö vaikuttaa, tai aluksen lippuvaltiossa, jotta voidaan helpottaa tehokasta ja nopeaa rajat ylittävää yhteistyötä, minimoida valvontatoimista

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>28</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (uudelleenlaadittu toisinto) (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

aiheutuva hallinnollinen rasite ja lopulta tehokkaasti rangaista direktiivin 2005/35/EY säännösten rikkojia.

- (14) Aluksilta peräisin olevaa jätettä käsittelevä alaryhmä, joka perustettiin Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin alaisuuteen ja johon kuului useita asiantuntijoita alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ja aluksilta peräisin olevan jätteen jätehuollon alalta, keskeytti työskentelynsä joulukuussa 2017 direktiiviä (EU) 2019/883 koskevien toimielinten välisten neuvottelujen käynnistymisen vuoksi. Koska kyseinen väliaikainen alaryhmä tarjosi komissiolle hyödyllistä ohjausta ja asiantuntemusta, olisi perustettava vastaava asiantuntijaryhmä, jonka tehtävänä on vaihtaa kokemuksia tämän direktiivin soveltamisesta, jotta jäsenvaltioita voidaan auttaa kehittämään valmiuksiaan havaita ja todentaa pilaantumistapahtumat ja varmistaa direktiivin 2005/35/EY noudattamisen tehokas valvonta.
- (15) Asetuksella (EU) xxxx/xxxx<sup>29</sup> perustetun Euroopan meriturvallisuusviraston, jäljempänä 'EMSA', olisi annettava komissiolle tarvittavaa tukea tämän direktiivin täytäntöönpanon varmistamiseksi.
- (16) Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava komissiolle tiedot, joita tarvitaan direktiivin 2005/35/EY täytäntöönpanon asianmukaisen seurannan varmistamiseksi. Hallinnollisen rasiitteen rajoittamiseksi ja komission avustamiseksi jäsenvaltioiden toimittamien tietojen analysoinnissa jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava tällaiset tiedot tätä varten luodun sähköisen raportointivälineen kautta. Siltä osin kuin ilmoitettavat tiedot koskevat seuraamuksia, joita on määrätty luonnollisille henkilöille tai joihin liittyy luonnollisia henkilöitä, tiedot on anonymisoitava. Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa sen varmistamiseksi, että direktiivin 2005/35/EY mukaisesti ilmoitetut tiedot ovat vertailukelpoisia eri jäsenvaltioiden välillä ja että ne kerätään yhdenmukaisessa sähköisessä muodossa ja yhdenmukaistettua menettelyä noudattaen. Tätä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (17) Auttaakseen jäsenvaltioita kehittämään valmiuksiaan, jotta kansalliset hallinto- ja oikeusviranomaiset voivat tehokkaasti panna direktiivin 2005/35/EY täytäntöön, komission olisi tehokkaiden, kustannustehokkaiden ja kohdennettujen täytäntöönpanotoimien helpottamiseksi annettava jäsenvaltioille ohjausta ja koulutusta muun muassa havaitsemista, todentamista ja todisteiden keräämistä koskevista parhaista menetelmistä ja käytännöistä, Marpol 73/78 - yleissopimuksen asiaa koskevasta sääntelykehityksestä sekä teknologisesta kehityksestä, kuten uusista digitaalisista välineistä.
- (18) Yleisen tietoisuuden lisäämiseksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja ympäristönsuojelun parantamiseksi jäsenvaltioiden toimittamat tiedot direktiivin 2005/35/EY soveltamisesta olisi asetettava julkisesti saataville unionin laajuisen yleiskatsauksen kautta ja niihin olisi sisällytettävä direktiivin 2005/35/EY liitteessä II luetellut tiedot. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/4/EY<sup>30</sup> pyritään takaamaan jäsenvaltioiden oikeus ympäristötiedon saantiin tiedon saannista, yleisön osallistumisoikeudesta päätöksentekoon sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeudesta ympäristöasioissa tehdyn yleissopimuksen (Århusin yleissopimus) mukaisesti, jossa unioni on osapuolena. Komission olisi suojattava jäsenvaltioiden saamien tietojen luottamuksellisuus, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2003/4/EY säännösten soveltamista.

<sup>29</sup> EUVL L xxxx.

<sup>30</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/4/EY, annettu 28 päivänä tammikuuta 2003, ympäristötiedon julkisesta saatavuudesta ja neuvoston direktiivin 90/313/ETY kumoamisesta (EUVL L 41, 14.2.2003, s. 26).

- (19) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/1937<sup>31</sup> vahvistetaan vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat unionin oikeuden, myös direktiivin 2005/35/EY, rikkomisista ilmoittamista ja rikkomisista ilmoittavien henkilöiden suojelusta. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti varmistettava, että direktiivin (EU) 2019/1937 soveltamisalaan kuuluva laivaväki, joka ilmoittaa todellisista tai mahdollisista laittomista päästöistä, saa suojelua. Direktiivin (EU) 2019/1937 mukaisten kansallisella tasolla säänneltyjen ilmoituskanavien lisäksi komission olisi asetettava saataville keskitetty ulkoinen sähköinen kanava, jonka kautta voidaan ilmoittaa todellisista tai mahdollisista laittomista päästöistä, ja välitettävä vastaanotetut ilmoitukset asianomaisille jäsenvaltioille, joiden olisi sen jälkeen käsiteltävä nämä ilmoitukset direktiivin (EU) 2019/1937 mukaisesti, myös ilmoituksen vastaanottoilmoituksen, asianmukaisen palautteen ja jatkotoimien osalta. Komission olisi varmistettava, että ilmoittavien henkilöiden henkilöllisyyden luottamuksellisuus suojataan, tarvittaessa myös rajoittamalla tiettyjen asianosaisten, kuten sellaisten henkilöiden, joiden on ilmoituksessa yksilöity osallistuneen mahdolliseen laittomaan päästöön, tietosuojaoikeuksien käyttöä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725<sup>32</sup> 25 artiklan 1 kohdan c ja h alakohdan ja 25 artiklan 2 kohdan mukaisesti siinä määrin ja niin kauan kuin se on tarpeen, jotta voidaan puuttua yrityksiin estää ilmoittaminen tai estää, haitata tai hidastaa jatkotoimia, kuten tutkintaa, ja puuttua yrityksiin selvittää ilmoittavien henkilöiden henkilöllisyys ja jotta voidaan ehkäistä tällaista toimintaa.
- (20) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu asetuksen (EU) 2018/1725 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut asiasta lausunnon [xx]. [xx]kuuta 2023<sup>33</sup>.
- (21) IMO:ssa käydään parhaillaan keskusteluja kansainvälisen merenkulun uusista ympäristöongelmista, jotka aiheuttavat sekä veden että ilman pilaantumista. Niitä ovat muun muassa merten roskaantuminen, kuten konttien ja muovipellettien päätyminen veteen, vedenalainen melu ja ilman epäpuhtaudet, kuten musta hiili. Nämä keskustelut johtaa uusiin Marpol 73/78 - määräyksiin. Lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/56/EY<sup>34</sup> edellytetään, että jäsenvaltiot saavuttavat meriympäristön hyvän tilan, jonka laadullisiin kuvaajiin kuuluvat muun muassa merten roskaantuminen ja alusten aiheuttama vedenalainen melu. Vastaavasti direktiivissä (EU) 2023/xxxx<sup>35</sup> vahvistetaan typen oksidien (NOx) päästöistä aiheutuvan typpidioksidin (NO<sub>2</sub>) raja-arvot. Laivaliikenne lisää typpidioksidipitoisuuksia rannikko- ja satama-alueilla. Tätä taustaa vasten direktiivin 2005/35/EY tulevassa uudelleentarkastelussa olisi otettava huomioon uusi kehitys, ja komission olisi tarkasteltava mahdollisuutta muuttaa tarvittaessa tämän direktiivin soveltamisalaa Marpol 73/78 - yleissopimuksen mukaisten uusien kansainvälisten normien mukaisesti. Tulevassa uudelleentarkastelussa olisi lisäksi arvioitava mahdollisuutta muuttaa tarvittaessa direktiivin 2005/35/EY soveltamisalaa siten, että siihen sisällytettäisiin Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä VI säännellyt SOx- ja NOx-päästöt direktiivin

<sup>31</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1937, annettu 23 päivänä lokakuuta 2019, unionin oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelusta (EUVL L 305, 26.11.2019, s. 17).

<sup>32</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

<sup>33</sup> EUVL C xxxx.

<sup>34</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, yhteisön meriympäristöpoliittikan puitteista (meristrategiapuitedirektiivi) (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19).

<sup>35</sup> EUVL L xxxx.

(EU) 2016/802 täytäntöönpanosta saatujen kokemusten sekä alusten SO<sub>x</sub>- ja NO<sub>x</sub>-päästöjen tarkkailun ja havaitsemisen kehittymisen ja kypsyyden perusteella, jotta voidaan varmistaa johdonmukainen, tehokas ja toimiva valvontajärjestelmä ja määrätä varoittavia seuraamuksia saasteettomuustoimintasuunnitelman ja erityisesti sen lippulaivatoimen 5, ”Varmistetaan saasteettomuus yhdessä”, mukaisesti.

- (22) Jäsenvaltiot eivät voi yksin riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, koska direktiivin soveltamisalaan kuuluvista laittomista päästöistä voi aiheutua rajat ylittäviä vahinkoja ja koska tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia seuraamuksia tällaisista päästöistä ei ole saatavilla kaikkialla unionissa. Suunnitellun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi nämä tavoitteet voidaan 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 direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (23) Direktiivissä kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet, mukaan lukien henkilötietojen suoja, oikeus tehokkaihin oikeussuojakeinoihin ja puolueettomaan tuomioistuimeen, syyttömyysolettama ja oikeus puolustukseen, laillisuusperiaate ja rikoksista määrättävien rangaistusten oikeasuhteisuuden periaate sekä kieltä syyttää ja rangaista oikeudenkäynnissä kahdesti samasta rikoksesta. Tällä direktiivillä pyritään varmistamaan, että kyseisiä oikeuksia ja periaatteita kunnioitetaan täysin, ja se olisi pantava täytäntöön tämän mukaisesti.
- (24) Sen vuoksi direktiiviä 2005/35/EY olisi muutettava,
- OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### *1 artikla*

### **Direktiivin 2005/35/EY muuttaminen**

Muutetaan direktiivi 2005/35/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan nimi seuraavasti:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta annettujen kansainvälisten normien täytäntöönpanosta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista”.

- 2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

#### *”1 artikla*

### **Tarkoitus**

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on saattaa alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat kansainväliset normit osaksi unionin lainsäädäntöä ja varmistaa, että ympäristöä pilaavien aineiden laittomista päästöistä vastuussa oleville henkilöille määrätään varoittavia, tehokkaita ja oikeasuhteisia hallinnollisia seuraamuksia, jotta parannetaan merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua alusten aiheuttamalta ympäristön pilaantumiselta.

2. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita toteuttamasta tiukempia kansainvälisen oikeuden mukaisia toimenpiteitä säätämällä hallinnollisista tai rikosoikeudellisista seuraamuksista kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.”
- 3) Korvataan 2 artikla seuraavasti:

*”2 artikla*

### **Määritelmät**

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1. ’Marpol 73/78 - yleissopimuksella’ alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa;
  2. ’ympäristöä pilaavilla aineilla’ aineita, jotka kuuluvat Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteen I (öljy), liitteen II (irtolastina kuljetettavat haitalliset nestemäiset aineet), liitteen III (pakattuina meritse kuljetettavat haitalliset aineet), liitteen IV (aluksista tuleva käymäläjätevesi) ja liitteen V (aluksista tuleva kiinteä jäte) piiriin, sekä pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämiä;
  3. ’pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämillä’ mitä tahansa ainetta, joka on poistettu pesuvedestä tai tyhjennysvedestä käsittelyjärjestelmällä, tai poistovettä, joka ei täytä päästön määritelmää, taikka muita pakokaasujen puhdistusjärjestelmän jäämiä, jotka on tyhjennetty yli laidan sellaisen Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 4 säännössä määritellyn päästönvähentämismenetelmän seurauksena, jota käytetään vaihtoehtoisena päästönvähentämismenetelmänä Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14 säännössä vahvistetuille normeille, ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet;
    - a) ’päästöllä’ miten tahansa aiheutunutta Marpol 73/78 - yleissopimuksen 2 artiklassa tarkoitettua päästämistä aluksesta;
  4. ’aluksella’ minkälaista tahansa meriympäristössä toimivaa merialusta sen lippuvaltiosta riippumatta, mukaan lukien kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, veden alla käytettävät alukset ja kelluvat alukset;
  5. ’oikeushenkilöllä’ oikeussubjektia, jolla on oikeushenkilön asema sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla, lukuun ottamatta valtioita itseään tai julkisia elimiä niiden käyttäessä julkista valtaa sekä julkisoikeudellisia kansainvälisiä järjestöjä;
  6. ’yhtiöllä’ aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteenharjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnoista aluksen omistajalta.”
- 4) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

*”4 artikla*

### **Säännösten rikkomiset**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä mille tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle alueelle pidetään säännösten rikkomisena, paitsi jos kyseessä ovat
    - a) Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä I säännellyt ympäristöä pilaavat aineet ja päästö täyttää kyseisessä liitteessä I olevassa 15, 34, 4.1 tai 4.3 säännössä asetetut edellytykset;
    - b) Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä II säännellyt ympäristöä pilaavat aineet ja päästö täyttää kyseisessä liitteessä II olevassa 13, 3.1.1 tai 3.1.3 säännössä asetetut edellytykset;
    - c) Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä III säännellyt ympäristöä pilaavat aineet ja päästö täyttää kyseisessä liitteessä III olevassa 8.1 säännössä asetetut edellytykset;
    - d) Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä IV säännellyt ympäristöä pilaavat aineet ja päästö täyttää kyseisessä liitteessä IV olevassa 3, 11.1 ja 11.3 säännössä asetetut edellytykset;
    - e) Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä V säännellyt ympäristöä pilaavat aineet ja päästö täyttää kyseisessä liitteessä V olevassa 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 tai 7 säännössä asetetut edellytykset ja polaarisilla vesialueilla liikennöiviin aluksiin sovellettavan kansainvälisen säännösten (polaarikoodi) II-A osan 5.2 jaksossa vahvistetut edellytykset; ja
    - f) pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät ja päästö täyttää Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä VI olevassa 14.1, 14.4, 14.6 ja 3.1.1 säännössä vahvistetut edellytykset.
  2. Kunkin jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdassa tarkoitettuun säännösten rikkomiseen syyllistynyt luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö saatetaan teosta vastuuseen.”
- 5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

*”5 artikla*

**Poikkeukset**

1. Marpol 73/78 - yleissopimuksen liitteessä I, II ja VI säänneltyjen ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä 3 artiklan 1 kohdan c, d ja e alakohdassa tarkoitetuille alueille ei pidetä yhtiön, aluksen päällikön tai laivaväen rikkomuksena, jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:
    - a) päästö johtuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta;
    - b) kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin päästön estämiseksi tai minimoimiseksi on ryhdytty vaurion tapahtumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen.
  2. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta, jos vahingosta vastuussa oleva yhtiö, aluksen päällikkö tai laivaväki on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinkoa tai piittaamattomasti tietäen, että vahinkoa todennäköisesti aiheutuu.”
- 6) Kumotaan 5 a artikla.

- 7) Kumotaan 5 b artikla.
- 8) Lisätään 6 artiklaan 3 kohta seuraavasti:  
”3. Tämän direktiivin liitteessä I on ohjeellinen luettelo 1 kohdassa tarkoitetuista sääntöjenvastaisuuksista ja tiedoista.”
- 9) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

*”8 artikla*

**Seuraamukset**

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin 4 artiklan ja 5 artiklan 2 kohdan täytäntöönpanemiseksi annettujen kansallisten säännösten rikkomisesta määrättävien hallinnollisten seuraamusten järjestelmästä ja varmistettava, että seuraamuksia sovelletaan, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin (EU) 2023/xxxx<sup>36</sup> mukaisia jäsenvaltioiden velvoitteita. Säädettyjen hallinnollisten seuraamusten on oltava varoittavia, tehokkaita ja oikeasuhteisia.
  2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että seuraamukset, jotka on otettu käyttöön saatettaessa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä, sisältävät sakot, joita määrätään yhtiölle rikkomuksen tapahtuessa, paitsi jos yhtiö voi osoittaa, että rikkomuksesta on vastuussa aluksen päällikkö tai laivaväki, joka ei toimi päällikön alaisuudessa.
  3. Jos osoitetaan, että rikkomuksesta on vastuussa aluksen päällikkö tai laivaväki, joka ei toimi päällikön alaisuudessa, jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällaisille henkilöille määrätään seuraamuksia tämän direktiivin säännösten mukaisesti.”
- 10) Kumotaan 8 a artikla.
- 11) Kumotaan 8 b artikla.
- 12) Kumotaan 8 c artikla.
- 13) Lisätään 8 d artikla seuraavasti:

*”8 d artikla*

**Seuraamusten tehokas soveltaminen**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että määrittäessään hallinnollisen seuraamuksen tyyppiä ja tasoa sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, jonka toimivaltaiset viranomaiset katsovat olevan vastuussa 4 artiklassa tai 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettusta rikkomuksesta, toimivaltaiset viranomaiset ottavat huomioon kaikki rikkomukseen liittyvät merkitykselliset seikat, mukaan lukien seuraavat:
  - a) päästön luonne, vakavuus ja kesto;
  - b) vastuussa olevan henkilön syyllisyyden aste;
  - c) päästön ympäristölle tai ihmisten terveydelle aiheuttamat vahingot;
  - d) vastuussa olevan henkilön taloudellinen tilanne, ottaen tarvittaessa huomioon myös vastuussa olevan oikeushenkilön maailmanlaajuinen vuotuinen liikevaihto;

---

<sup>36</sup> EUVL L xxxx.

- e) rikkomisesta vastuussa olevan henkilön saama tai odotettavissa oleva taloudellinen hyöty;
  - f) vastuussa olevan henkilön toteuttamat toimenpiteet päästön estämiseksi tai sen vaikutusten lieventämiseksi;
  - g) vastuussa olevan henkilön yhteistyö toimivaltaisen viranomaisen kanssa, mukaan lukien toimet, joilla pyritään kiertämään tai estämään toimivaltaisen viranomaisen suorittama asianmukainen tarkastus tai muu tutkinta; ja
  - h) vastuussa olevan henkilön mahdolliset aiemmat rikkomukset.
2. Tämän artiklan yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi komissio voi vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt perusteista, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon soveltaessaan tämän direktiivin mukaisia seuraamuksia kunkin ympäristöä pilaavan aineen tyyppien osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
- 14) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

*”10 artikla*

**Tietojen ja kokemusten vaihtaminen**

1. Tätä direktiiviä sovellettaessa jäsenvaltiot ja komissio tekevät tietojenvaihtoa koskevaa yhteistyötä direktiivin 2002/59/EY<sup>37</sup> 22 a artiklan 3 kohdassa ja liitteessä III säädetyn unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmän (SafeSeaNet) pohjalta, jotta voidaan saavuttaa seuraavat tavoitteet:
- a) parannetaan tämän direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon edellyttämiä tietoja, erityisesti tällä direktiivillä perustetun eurooppalaisen satelliittipohjaisen pilaantumisen paikannuspalvelun (CleanSeaNet) avulla, jotta voidaan kehittää luotettavia menetelmiä ympäristöä pilaavien aineiden jäljittämiseksi merellä;
  - b) kehitetään ja toteutetaan asianmukainen valvonta- ja seurantajärjestelmä, jossa yhdistetään a alakohdan mukaiset tiedot SafeSeaNet-järjestelmässä ja muissa unionin tietokannoissa ja välineissä saatavilla oleviin tietoihin, sekä jaetaan tietoja todellisista tai mahdollisista pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämistä komission täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2015/253<sup>38</sup> perustettuun THETIS-järjestelmän erityismoduuliin (THETIS-EU), jotta helpotetaan ympäristöä pilaavia aineita päästävien alusten varhaista tunnistamista ja seurantaa kansallisten viranomaisten toteuttamien valvontatoimien optimoimiseksi;
  - c) hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla a ja b alakohdan mukaisia tietoja ja jäsenvaltioiden 10 a artiklan mukaisesti ilmoittamia tietoja, jotta helpotetaan tällaisten tietojen saatavuutta ja vaihtoa toimivaltaisten viranomaisten välillä sekä muiden jäsenvaltioiden viranomaisten ja komission kanssa; ja

<sup>37</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>38</sup> Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2015/253, annettu 16 päivänä helmikuuta 2015, neuvoston direktiivin 1999/32/EY mukaisen näytteidenoton ja tietojen raportoinnin säännöistä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta (EUVL L 41, 17.2.2015, s. 55).

- d) varmistetaan kolmen vuoden kuluessa tämän direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä, että toimivaltaiset viranomaiset todentavat vuosittain vähintään 10 prosenttia CleanSeaNetin tekemistä hälytyksistä.
2. Komissio järjestää tilaisuuksia kokemusten vaihtamiseksi tämän direktiivin soveltamisesta eri puolilla unionia jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten ja asiantuntijoiden, myös yksityisen sektorin, kansalaisyhteiskunnan ja ammattiliittojen asiantuntijoiden, välillä, jotta voidaan laatia yhteiset käytännöt ja suuntaviivat tämän direktiivin noudattamisen valvontaa varten.”
- 15) Lisätään 10 a, 10 b, 10 c ja 10 d artikla seuraavasti:

*”10 a artikla*

**Raportointi**

1. Komissio perustaa sähköisen raportointivälineen, jonka avulla jäsenvaltiot ja komissio voivat kerätä ja vaihtaa tietoja tässä direktiivissä säädetyn valvontajärjestelmän täytäntöönpanosta.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden toimivaltaisten viranomaisten toteuttamista toimista ilmoitetaan 1 kohdassa tarkoitetun sähköisen raportointivälineen kautta seuraavat tiedot:
  - a) tiedot siitä, millaisiin jatkotoimiin toimivaltaiset viranomaiset ovat ryhtyneet CleanSeaNetin tekemän hälytyksen seurauksena, heti, kun jatkotoimet on saatu päätökseen, tai syyt siihen, miksi jatkotoimia ei ole toteutettu;
  - b) tiedot 6 artiklan mukaisesti tehdyistä tarkastuksista heti, kun tarkastukset on saatu päätökseen;
  - c) tiedot 7 artiklan mukaisesti toteutetuista toimista heti, kun kyseiset toimet on saatu päätökseen;
  - d) tiedot tämän direktiivin mukaisesti määrättyistä seuraamuksista ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä kesäkuuta edellisen kalenterivuoden aikana määrättyjen seuraamusten osalta. Siltä osin kuin seuraamuksia koskevat tiedot sisältävät henkilötietoja, tällaiset tiedot on anonymisoitava.
3. Tämän artiklan yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi komissio voi 13 artiklassa säädettyä tarkastelumenettelyä noudattaen vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen ilmoittamisenmenettelystä, mukaan lukien ilmoitettavien tietojen tyypit.
4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viranomaiset, joilla on pääsy 1 kohdassa tarkoitettuun raportointivälineeseen.

*10 b artikla*

**Koulutus**

Komissio helpottaa jäsenvaltioiden valmiuksien kehittämistä tarjoamalla tarvittaessa koulutusta tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien rikkomusten havaitsemisesta, todentamisesta ja valvonnasta vastaaville viranomaisille.

## *10 c artikla*

### **Tietojen julkistaminen**

1. Komissio asettaa julkisesti saataville jäsenvaltioiden 10 a artiklan mukaisesti ilmoittamiin tietoihin perustuvan ja säännöllisesti päivitettävän unionin laajuisen yleiskatsauksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja sen noudattamisen valvonnasta. Yleiskatsauksen on sisällettävä tämän direktiivin liitteessä II luetellut tiedot.
2. Komissio toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet tämän direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä saatujen tietojen luottamuksellisuuden suojaamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2003/4/EY<sup>39</sup> soveltamista.

## *10 d artikla*

### **Mahdollisista rikkomisista ilmoittavien henkilöiden suojeleminen**

1. Komissio kehittää verkossa toimivan luottamuksellisen ulkoisen ilmoituskanavan ja ylläpitää sitä direktiivissä (EU) 2019/1937<sup>40</sup> tarkoitettujen ilmoitusten vastaanottamiseksi tämän direktiivin mahdollisista rikkomisista ja välittää tällaiset ilmoitukset edelleen asianomaiselle jäsenvaltiolle tai asianomaisille jäsenvaltioille.
  2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset toimivaltaiset viranomaiset, jotka vastaanottavat 1 kohdassa tarkoitetun kanavan kautta tehdyt ilmoitukset tämän direktiivin rikkomisesta, antavat ilmoituksista palautetta ja toteuttavat niihin liittyviä jatkotoimia direktiivin (EU) 2019/1937 mukaisesti.
  3. Komissio voi rajoittaa asetuksen (EU) 2018/1725<sup>41</sup> 14–22, 35 ja 36 artiklan sekä 4 artiklan soveltamista sellaisen rekisteröidyn osalta, joka on 1 kohdassa tarkoitetun kanavan kautta tehdyn ilmoituksen asianosainen tai joka mainitaan ilmoituksessa ja joka ei ole ilmoituksen tehnyt rekisteröity. Tätä rajoitusta voidaan soveltaa ainoastaan niin kauan kuin on tarpeen, jotta jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat tutkia 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen.”
- 16) Kumotaan 11 artikla.
- 17) Kumotaan 12 artikla.
- 18) Lisätään 12 a artikla seuraavasti:

## *”12 a artikla*

### **Arviointi ja uudelleentarkastelu**

---

<sup>39</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/4/EY, annettu 28 päivänä tammikuuta 2003, ympäristötiedon julkisesta saatavuudesta ja neuvoston direktiivin 90/313/ETY kumoamisesta (EUVL L 41, 14.2.2003, s. 26).

<sup>40</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1937, annettu 23 päivänä lokakuuta 2019, unionin oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelusta (EUVL L 305, 26.11.2019, s. 17).

<sup>41</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

1. Komissio arvioi tätä direktiiviä viimeistään *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on viiden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä]*. Arvioinnin on perustuttava ainakin seuraaviin seikkoihin:
    - a) kokemukset tämän direktiivin täytäntöönpanosta; sekä
    - b) jäsenvaltioiden 10 a artiklan mukaisesti ilmoittamat tiedot ja 10 c artiklan mukaisesti annettu unionin laajuinen yleiskatsaus.
  2. Osana uudelleentarkastelua komissio arvioi mahdollisuutta muuttaa tarvittaessa tämän direktiivin soveltamisalaa ottaen huomioon muun muassa Marpol 73/78 - yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat kansainväliset normit, erityisesti alusten rikkioksidin- ja typpioksidipäästöjä koskevat normit, sekä muut Marpol 73/78 -yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat normit, joilla säännellään alusten päästöjä, kuten mustaa hiiltä, mereen päätyviä roskia, kontteja ja muovipellettejä sekä vedenalaista melua.”
- 19) Korvataan 13 artikla seuraavasti:

*”13 artikla*

#### **Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa asetuksen (EY) N:o 2099/2002<sup>42</sup> 3 artiklalla perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea), joka on asetuksessa (EU) N:o 182/2011<sup>43</sup> tarkoitettu komitea.
  2. Kun viitataan tähän artiklaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa ja asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklaa.”
- 20) Kumotaan 14 artikla.
- 21) Kumotaan 15 artikla.
- 22) Kumotaan liite.
- 23) Lisätään tämän direktiivin liitteessä I oleva teksti liitteeksi I.
- 24) Lisätään tämän direktiivin liitteessä II oleva teksti liitteeksi II.

*2 artikla*

#### **Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä**

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja julkaistava viimeistään *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta]* tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset.

---

<sup>42</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2099/2002, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002, meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta sekä meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien asetusten muuttamisesta (EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1).

<sup>43</sup> 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).

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset sekä niihin myöhemmin tehtävät muutokset kirjallisina komissiolle.

### *3 artikla*

#### **Direktiivin 2009/123/EY soveltaminen**

Direktiivi 2005/35/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2009/123/EY<sup>44</sup>, sitoo edelleen jäsenvaltioita, joita direktiivi (EU) 2023/xxxx ei sido, direktiivin 2005/35/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2009/123/EY, mukaisesti rikoksiksi katsottavien rikkomusten ja niitä vastaavien seuraamusten osalta.

### *4 artikla*

#### **Voimaantulo**

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenäkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

### *5 artikla*

#### **Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*

---

<sup>44</sup> EUVL L xxxx.

## SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS – 'VIRASTOT'

### 1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

#### 1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista, annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta.

#### 1.2. Toimintalohko(t)

Liikenne ja liikkuminen – meriturvallisuus

#### 1.3. Ehdotus liittyy

uuteen toimeen

uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen<sup>45</sup>

käynnissä olevan toimen jatkamiseen

yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

#### 1.4. Tavoite (Tavoitteet)

##### 1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Direktiivin 2005/35/EY muuttamisen yleisenä tarkoituksena on varmistaa, että henkilöille, jotka ovat vastuussa ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä mereen, määrätään tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia, jotta voidaan parantaa merenkulun turvallisuutta ja meriympäristön suojelua alusten aiheuttamalta pilaantumiselta. Tarkistuksella edistetään kestävän kehityksen tavoitetta 14 (säilyttää meret ja merten tarjoamat luonnonvarat sekä edistää niiden kestävää käyttöä) ja kestävän kehityksen tavoitetta 3 (taata terveellinen elämä ja hyvinvointi kaiken ikäisille). Lisäksi sen syytteesenpanoa koskevilla säännöksillä edistetään kestävän kehityksen tavoitetta 16 (rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto).

##### 1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Tarkistuksen erityistavoitteet ovat seuraavat:

Saatetaan kansainväliset normit osaksi EU:n lainsäädäntöä yhdenmukaistamalla direktiivi aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (Marpol-yleissopimus) liitteiden kanssa, jotka koskevat päästöjä mereen.

Tuetaan jäsenvaltioita kehittämällä niiden valmiuksia havaita pilaantumistapaukset, todentaa ne, kerätä todisteita ja rangaista rikkomuksiin todistetusti syyllistyneitä tehokkaasti, oikea-aikaisesti ja yhdenmukaisesti.

Varmistetaan, että alusten laittomista päästöistä vastuussa oleviin luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin sovelletaan tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia.

Varmistetaan alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ja siihen liittyvien jatkotoimien yksinkertaistaminen ja tehokas raportointi.

<sup>45</sup>

Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

### 1.4.3. *Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset*

*Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen*

Tämän ehdotuksen odotetaan parantavan seuraamusten tehokkuutta ja johtavan tasapuolisiin toimintaedellytyksiin. Sillä varmistetaan seuraamusten yhdenmukaisuus ja oikeasuhteisuus sekä seuraamusten tasot, jotka ovat riittävän korkeita laittomien päästöjen ehkäisemiseksi.

Tämän ehdotuksen odotetaan parantavan yleisesti jäsenvaltioiden viranomaisten todentamistoimien tehokkuutta ja siten lisäävän rikkomuksiin syyllistyneiden tunnistamista sekä yksinkertaistavan ja parantavan direktiivin täytäntöönpanoa koskevaa raportointia.

### 1.4.4. *Tulosindikaattorit*

*Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.*

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 1 osalta määritetään alusten päästämää öljyä, haitallisia nestemäisiä aineita, pakattuja tavaroita, käymäläjätevesiä, kiinteää jätettä ja pesurijäämiä koskevien rikkomusten ja havaittujen tapausten lukumäärän perusteella.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 2 osalta määritetään todentamisen jäsenvaltiokohtaisen määrän (todentamistaso), todentamisen tuloksena tunnistettujen rikkomuksiin syyllistyneiden lukumäärän (tunnistetut saastuttajat), väärinkäytösten paljastajien tekemien ilmoitusten sekä EMSAn koulutusten ja työpajojen lukumäärän perusteella.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 3 osalta määritetään määrättyjen sakkojen tason ja määrättyjen seuraamustyyppien perusteella.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 4 osalta määritetään raportointivälineeseen tehtyjen päivitysten määrän (jäsenvaltioittain), raportointivälineeseen kirjattujen alusten päästöjen määrän (jäsenvaltioittain) ja julkisen verkkosivuston tarkastelukertojen/käyntien määrän perusteella.

## 1.5. **Ehdotuksen/aloitteen perustelut**

### 1.5.1. *Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu*

EMSAn on perustettava uusia satelliittiseurantapalveluja jäsenvaltioiden viranomaisille, koska direktiivin soveltamisalaa laajennetaan, ja kehitettävä CleanSeaNet-palvelua pilaavien aineiden seurannan ja havaitsemisen parantamiseksi. EMSAn on kehitettävä koulutusta ja ohjeasiakirjoja ja päivitettävä niitä säännöllisesti. Sen on määrä myös kehittää väärinkäytösten paljastajia varten ulkoinen ilmoituskanava, jonka kautta voi antaa tietoja mahdollisista laittomista päästöistä, ja tehostaa yhdennettyjä meriliikennepalveluja. EMSAn on myös kehitettävä uusi raportointiväline ja ylläpidettävä sitä, jotta jäsenvaltiot voivat raportoida jokaisesta alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumistapahtumasta, sekä kehitettävä verkkosivusto, jolla yleisölle tiedotetaan alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta.

Uusien satelliittiseurantapalvelujen tarjonnan tukemiseksi tarvitaan yhteensä yhdeksän kokoaikavastaavaa ja yhdennettyjen meriliikennepalvelujen kehittämisen tukemiseksi kolme kokoaikavastaavaa. Näistä yksi tarvitaan seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen aikana.

### 1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan*

tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.

Syyt siihen, miksi toimi toteutetaan EU:n tasolla (ennen toteutusta)

Toisistaan poikkeavat kansalliset lähestymistavat voivat estää jäsenvaltioiden tehokkaan yhteistyön ja antaa rikkomuksiin syyllistyneille mahdollisuuden välttyä seuraamuksilta. Koska jotkin alueet ovat muita haavoittuvampia ja koska jäsenvaltioilla on erilaiset valmiudet todentaa alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat tapaukset ja nostaa niistä syytteitä, tarvitaan EU:n toimia, joiden tueksi olisi otettava käyttöön EMSAn yhteisten digitaalisten välineiden tarjoamia liitännäistoimenpiteitä. Meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi on selvää, että tarvitaan rajat ylittävä kehys, jolla varmistetaan alusten liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohtelu riippumatta siitä, missä pilaantuminen on tapahtunut.

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen)

EU:n toimilla varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset ja helpotetaan kansallista todentamista ja syytteesenpanoa sekä rajatylittävää täytäntöönpanon valvontaa, mikä johtaa varoittavampiin seuraamuksiin. EU:n toimet tuovat selkeää lisäarvoa alusten aiheuttaman, tyypillisesti luonteeltaan kansainvälisen pilaantumisen torjuntaan verrattuna siihen, mitä jäsenvaltiot voivat yksin saavuttaa. Kun direktiivin soveltamisalaa laajennetaan Marpol-yleissopimuksen mukaisesti, EU:n vastuujärjestelmä selkeytyy ja satelliittivalvonta paranee ja kattaa useampia pilaavien aineiden tyyppejä, minkä ansiosta jäsenvaltiot panevat velvoitteet tehokkaammin ja vaikuttavammin täytäntöön.

#### 1.5.3. *Vastaavista toimista saadut kokemukset*

EMSAn välineet ovat osoittautuneet tehokkaiksi ja hyödyllisiksi jäsenvaltioille direktiivin tavoitteiden saavuttamisessa. Lisääntynyt satelliittivalvonta on osaltaan tehostanut laittomien päästöjen havaitsemista ja välillisesti ehkäissyt alusten aiheuttamaa meriympäristön pilaantumista. Direktiivin arvioinnin perusteella sen tavoitteita ei kuitenkaan ole saavutettu täysimääräisesti, vaikka ne ovatkin riittäviä, ja sen soveltamisala on rajallinen.

CleanSeaNet-palvelun, joka on satelliittivalvonnan työkalu, käyttöönotto on onnistunut, mutta sitä olisi kehitettävä edelleen, jotta se vastaisi direktiivin laajennettua soveltamisalaa.

Jälkiarvioinnin tulokset on otettu huomioon tähän aloitteeseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissa, kuten taulukossa 2 tiivistetysti esitetään.

#### 1.5.4. *Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehysten kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin*

Ehdotettu tarkistus on keskeinen komission tiedonantoon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia” liittyvä tuotos. Strategiassa esitetään EU:n visio tulevaisuuden kestävästä liikennejärjestelmästä. Strategiassa ilmoitettiin, että komissio aikoo käynnistää voimassa olevan lainsäädännön laajan tarkistuksen, johon sisältyy myös alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevan direktiivin tarkistaminen vuonna 2022 (lippulaivahanke 2 – päästöttömien lentoasemien ja satamien luominen). Tämä parantaa ilmanlaatua paikallisesti ja edistää näin osaltaan lähistön asukkaiden parempaa terveyttä.

Ehdotetulla tarkistuksella luodaan synergioita muiden EU:n sääntelykehysten osien kanssa. Näitä ovat erityisesti direktiivi (EU) 2019/883 satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivi ympäristönsuojelusta rikosoikeudellisin keinoin, direktiivi 2009/21/EY lippuvaltiota

koskevien vaatimusten noudattamisesta, direktiivi 2009/16/EY satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta ja direktiivi 2009/18/EY onnettomuuksien tutkinnasta.

Ehdotus on nykyisen monivuotisen rahoituskehysten mukainen, vaikka se edellyttääkin uudelleenkohdentamista otsakkeessa 1 EMSAn vuotuisen rahoitusosuuden osalta (talousarvion kompensointi vähentämällä Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) kohdennettuja menoja). Ehdotuksen talousarviovaikutukset sisältyvät jo komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta sisältyvään talousarvioon.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

*1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen*

Tämän aloitteen talousarviovaikutukset liittyvät lisäresursseihin, joita tarvitaan uusien satelliittiseurantapalvelujen perustamiseen jäsenvaltioiden viranomaisia varten parantamalla CleanSeaNet-palvelua, koulutuksen ja ohjauksen tarjoamiseen, uuden raportointivälineen kehittämiseen ja ylläpitämiseen, yhdennettyjen meriliikennepalvelujen jatkokehitykseen ja uuden verkkosivuston käyttöönottoon, jotta yleisölle voidaan tiedottaa alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta, sekä näihin liittyvistä direktiiviehdotuksen mukaisista tiedonkeruu-, seuranta- ja raportointitehtävistä. Nämä ovat EMSAn uusia tehtäviä, joista tulee pysyviä, kun taas nykyiset tehtävät eivät vähene eikä niitä lakkauteta.

Henkilöstöresurssien lisätarvetta ei voida rahoittaa kohdentamalla määrärahoja uudelleen, mutta lisämäärärahararve katetaan liikenteen ja liikkumisen pääosaston nykyisen monivuotisen rahoituskehysten puitteissa hallinnoimilla nykyisillä ohjelmilla.

EMSAn määrärahojen lisäys kompensoidaan leikkaamalla Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) kohdennettuja menoja. Ehdotuksen talousarviovaikutukset sisältyvät jo komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta sisältyvään talousarvioon.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

## 1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

### kesto on rajattu

- Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- Rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV.

### kesto ei ole rajattu

- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2025,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

## 1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat<sup>46</sup>

### Suora hallinnointi, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- toimeenpanovirastoja

### Hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

#### Välillinen hallinnointi, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

#### kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)

#### Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle

#### varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille

#### julkisoikeudellisille yhteisöille

#### sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

#### sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

#### sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.

Huomautukset:

Ehdotetun direktiivin hallinnoinnista vastaavat yleisesti komission yksiköt, joita avustaa tarvittaessa Euroopan meriturvallisuusvirasto.

Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään määräaikaan mennessä.

<sup>46</sup> Kuvaukset talousarvion eri toteuttamistavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston BUDGpedia-verkkosivuilla osoitteessa: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. HALLINNOINTI

### 2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

*Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.*

Komissio ja/tai EMSA varmistavat, että jäsenvaltiot reagoivat CleanSeaNet-varoituksiin oikea-aikaisesti ja tehokkaasti ja että tiedot todisteiden keräämisestä ja seuraamuksista ladataan raportointivälineeseen säännöllisesti. Lisäksi kehitetään EU:n verkkosivusto, jolla on keskeiset toteutusastetta koskevat indikaattorit ja keskeiset ei-luottamukselliset tiedot, joita päivitetään säännöllisesti raportointivälineen tiedoilla, jotta yleisö saa tietoa täytäntöönpanosta ja pilaantumistapauksista.

EMSA tekee komission puolesta myös tarkastuskäyntejä jäsenvaltioihin paikan päällä toteutettavien toimien todentamiseksi. Tarkastuskäyntejä koskevissa raporteissa yksilöidään mahdolliset puutteet ja parannuskohteet. EMSA myös tekee horisontaalisen analyysin ja tarjoaa teknistä tukea antaen osviittaa lainsäädännön toimivuudesta ja määrittäen puutteet ja keinot niiden korjaamiseksi, minkä lisäksi se raportoi asiasta komissiolle ja jäsenvaltioille.

Komissio laatii asiantuntijaryhmässä täytäntöönpanosäädöksiä ja tulkintaohjeita varmistaakseen yhdenmukaisen täytäntöönpanon jäsenvaltioissa.

### 2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

#### 2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Komissio vastaa ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta yleisesti sekä sen tehokkuuden arvioinnista ja tarkistusten ehdottamisesta tarvittaessa. EMSA avustaa komissiota tarpeen mukaan tietotekniikkapalveluiden tarjoamisessa ja ehdotetun direktiivin raportointi-, seuranta- ja todentamissäännösten edellyttämien tietoteknisten välineiden kehittämisessä sekä koulutuksen järjestämisessä. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään direktiivissä mainittuun määräaikaan mennessä. Jäsenvaltioiden edellytetään myös toteuttavan täytäntöönpanon valvontaa erityisesti soveltamalla hallinnollisia seuraamuksia tapauksissa, joissa säännöksiä ei noudateta. Täytäntöönpanotoimet voidaan toteuttaa osana nykyisiä tarkastuksia, erityisesti satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhteydessä.

#### 2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Vaikka komissio on yleisesti vastuussa ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta sekä sen täytäntöönpanon ja noudattamisen arvioinnista, Euroopan meriturvallisuusvirasto vastaa toimintansa suorittamisesta ja sisäisen valvontakehyksensä täytäntöönpanosta. Sen on kehitettävä tietoteknisiä välineitä ja moduuleja sekä tarjottava koulutusta jäsenvaltioiden viranomaisille, ja jäsenvaltiot vastaavat täytäntöönpanon valvonnasta.

EMSAlla on parhaat edellytykset raportoida ja arvioida vaatimustenmukaisuuteen liittyviä tehtäviä, koska kyseessä on tekninen työ, joka edellyttää vahvaa asiantuntemusta tiedonhallinnasta sekä perusteellista ymmärrystä laittomiin päästöihin ja alusten aiheuttamaan ympäristön pilaantumiseen liittyvistä monimutkaisista teknisistä kysymyksistä.

Jäsenvaltioilla on parhaat edellytykset panna ehdotettu direktiivi täytäntöön yhdenmukaisella tavalla vaihtamalla tietoja ja kokemuksia ja täyttämällä velvollisuutensa MARPOL-yleissopimuksen osapuolina.

Liikenteen ja liikkumisen pääosasto tekee tarvittavat tarkastukset vuonna 2017 hyväksytyin valvontastrategian mukaisesti, joka koskee pääosaston suhteita erillisvirastoihin ja yhteisyrityksiin. Strategian mukaan liikenteen ja liikkumisen pääosasto seuraa tulosindikaattoreita, jotka koskevat talousarvion toteuttamista, auditointisuosituksia ja hallinnollisia seikkoja. Virasto toimittaa kertomuksen puolivuositain. Viraston valvontaa sekä siihen liittyvää varain- ja talousarviohallintoa koskevat tarkastukset ovat liikenteen ja liikkumisen pääosaston vuonna 2022 päivitetyn valvontastrategian mukaisia.

EMSAn saamia lisäresursseja valvotaan EMSAn sisäisellä valvonta- ja riskinhallintajärjestelmällä, joka on asiaankuuluvien kansainvälisten standardien mukainen. Siihen sisältyy erityisiä tarkastuksia, joilla ehkäistään eturistiriitoja ja varmistetaan väärinkäytösten paljastajien suojelu.

- 2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista*

Ehdotetun direktiivin mukaan lisärahoitusta myönnetään EMSAlle, joka kehittää tietoteknisiä välineitä ja moduuleja sekä tarjoaa koulutusta jäsenvaltioiden viranomaisille.

EMSAlla on täysi vastuu talousarvionsa toteuttamisesta, kun taas liikenteen ja liikkumisen pääosasto vastaa budjettivallan käyttäjän vahvistamien rahoitusosuuksien säännöllisestä maksamisesta. Odotettavissa oleva virheriskin taso maksatus- ja päättöhetkellä on samanlainen kuin virastolle myönnettyissä talousarviotuissa.

Ehdotetusta tarkistuksesta johtuvien lisätehtävien ei odoteta aiheuttavan erityisiä lisätarkastuksia. Tästä syystä liikenteen ja liikkumisen pääosaston valvontakustannusten (hallinnoitujen varojen arvoon nähden) odotetaan pysyvän vakaina.

### 2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suoja-toimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Ehdotetulla direktiivillä säännellään ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, joten siihen ei sisälly erityisiä petostentorjuntatoimenpiteitä.

EMSA soveltaa EU:n erillisvirastojen petostentorjuntaperiaatteita komission lähestymistavan mukaisesti. Virasto hyväksyi maaliskuussa 2021 päivitetyn petostentorjuntastrategian, joka perustuu OLAFin esittämiin petostentorjuntastrategiaa koskeviin menetelmiin ja ohjeisiin sekä liikenteen ja liikkumisen pääosaston petostentorjuntastrategiaan. Se tarjoaa puitteet petosten ehkäisemiselle, havaitsemiselle ja tutkintaedellytyksille viraston tasolla. EMSA mukauttaa ja parantaa jatkuvasti toimintaperiaatteitaan ja toimiaan edistääkseen EMSAn henkilöstön mahdollisimman suurta lahjomattomuutta, tukeakseen petosriskin tehokasta ehkäisyä ja havaitsemista sekä luodakseen asianmukaiset menettelyt mahdollisten petostapausten ja niiden tulosten ilmoittamista ja käsittelyä varten. Lisäksi EMSA hyväksyi vuonna 2015 hallintoneuvoston eturistiriitoja koskevat toimintaperiaatteet.

EMSA tekee yhteistyötä komission yksiköiden kanssa petoksiin ja sääntöjenvastaisuuksiin liittyvissä asioissa. Komissio varmistaa, että tätä yhteistyötä jatketaan ja lujitetaan.

Ehdotettu direktiivi sisältää selkeät ja yksityiskohtaiset säännöt oikeudellisesta täytäntöönpanosta sen varmistamiseksi, etteivät talouden toimijat kierrä sen sisältämiä velvoitteita. Komissio varmistaa, että käytössä on asianmukaiset toimenpiteet unionin taloudellisten etujen suojaamiseksi tehokkailla tarkastuksilla ja, jos sääntöjenvastaisuuksia, petoksia tai velvoitteiden laiminlyöntejä havaitaan, ilmoittamalla niistä.

Komissio toteuttaa myös asianmukaiset toimenpiteet tämän direktiivin perusteella saatujen ja julkaistujen tietojen luottamuksellisuuden suojaamiseksi.

## 3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

### 3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehysten otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehysten otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM <sup>47</sup>	EFTA-mailta <sup>48</sup>	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta <sup>49</sup>	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksiensa sidotut tulot
1	02 10 02	EI-JM	KYLLÄ	EI	EI	EI

<sup>47</sup> JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

<sup>48</sup> EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

<sup>49</sup> Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyn otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksiensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]		KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

### 3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

#### 3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

<b>Monivuotisen rahoituskehityksen otsake</b>	1	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	---	--

Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA)			Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	YHTEENSÄ
Osasto 1:	Sitoumukset	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
	Maksut	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
Osasto 2:	Sitoumukset	(1a)					
	Maksut	(2a)					
Osasto 3:	Sitoumukset	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
	Maksut	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
<b>EMSan määrärahat YHTEENSÄ</b>	Sitoumukset	=1+1a+3 a	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Maksut	=2+2a +3b	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

<b>Monivuotisen rahoituskehityksen otsake</b>	<b>7</b>	<b>”Hallintomenot”</b>
---	----------	------------------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			<b>YHTEENSÄ</b>
Pääosasto: <.....>									
• Henkilöresurssit									
• Muut hallintomenot									
<b>Pääosasto &lt;.....&gt; YHTEENSÄ</b>	Määrärahat								

Monivuotisen rahoituskehityksen <b>OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ</b>	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	<b>YHTEENSÄ</b>
Monivuotisen rahoituskehityksen <b>OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ</b>	Sitoumukset	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Maksut	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

### 3.2.2. Arvioidut vaikutukset EMSAn määrärahoihin

- Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	↓	Tyyppi <sup>50</sup>	Keski määr. kustannukset	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Luku määrä yhteensä
ERITYISTAVOITE 1... <sup>51</sup>																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 2																		

<sup>50</sup> Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

<sup>51</sup> Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

<b>KUSTANNUKSET YHTEENSÄ</b>																			
------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tarvittaessa määrät vastaavat virastolle maksettavan unionin rahoitusosuuden ja viraston muiden tulojen (maksut ja palkkiot) summaa.

### 3.2.3. Arvioidut vaikutukset EMSAn henkilöresursseihin

#### 3.2.3.1. Yhteenveto

- Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella) Tarvittaessa määrät vastaavat virastolle maksettavan unionin rahoitusosuuden ja viraston muiden tulojen (maksut ja palkkiot) summaa.

	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	YHTEEN SÄ
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	--------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD-palkkaluokka)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST-palkkaluokat)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Sopimussuhteiset toimihenkilöt					
Kansalliset asiantuntijat					

<b>YHTEENSÄ</b>	<b>0,514</b>	<b>1,881</b>	<b>1,881</b>	<b>14,364</b>	<b>18,64</b>
-----------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta. Henkilöstötarpeet (kokoaikaiseksi muutettuna):

	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	YHTEEN SÄ
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	--------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD-palkkaluokka)	5	9	9	10	<b>10</b>
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST-palkkaluokat)	1	2	2	2	2
Sopimussuhteiset toimihenkilöt					
Kansalliset asiantuntijat					

<b>YHTEENSÄ</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
-----------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

EMSA aloittaa rekrytoinnin valmistelun heti, kun ehdotus on hyväksytty. Kustannukset arvioidaan olettaen, että kuusi kokoaikaista työntekijää otetaan palvelukseen 1. heinäkuuta 2025 alkaen. Näin ollen vain 50 prosenttia henkilöstökuluista tarvitaan ensimmäisenä vuonna.

### 3.2.3.2. Henkilöressurssien arvioitu tarve vastuupääosastossa

- Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöressusseja.
- Ehdotus/aloite edellyttää henkilöressusseja seuraavasti:

*Arvio kokonaislukuina (tai enintään yhden desimaalin tarkkuudella)*

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
<b>• Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)</b>								
20 01 02 01 ja 20 01 02 02 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)								
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)								
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)								
10 01 05 01 (suora tutkimustoiminta)								
<b>• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)<sup>52</sup></b>								
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)								
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)								
Budjettikohdat (täsmennettävä) <sup>53</sup>	– päätoimipaikassa <sup>54</sup>							
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa							
<b>01 01 01 02</b> (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - epäsuora tutkimustoiminta)								

<sup>52</sup> Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

<sup>53</sup> Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

<sup>54</sup> Pääasiassa EU:n koheesipolitiikan rahastoille, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastolle (maaseuturahasto) ja Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahastolle (EMFAF).

10 01 05 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
<b>YHTEENSÄ</b>							

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

Kokoaikaiseksi muunnetun henkilöstön kustannusten laskentamenetelmä olisi kuvattava liitteessä V olevassa 3 kohdassa.

3.2.4. *Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa*

- Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen mukainen.
- Ehdotus/aloite edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

EMSAlle osoitetut tehtävät edellyttävät viraston vuotuista rahoitusosuutta (02 10 02) koskevan budjettikohdan uudelleenkohdentamista nykyisessä monivuotisessa rahoituskehityksessä. EMSAn määrärahojen lisäys kompensoidaan leikkaamalla Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) nykyisessä monivuotisessa rahoituskehityksessä kohdennettuja menoja. Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehitystä koskevaa sopimusta.

- Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista<sup>55</sup>.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

3.2.5. *Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet*

- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.
- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

<sup>55</sup> Ks. vuosia 2021–2027 koskevan monivuotisen rahoituskehityksen vahvistamisesta 17 päivänä joulukuuta 2020 annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) 2020/2093 12 ja 13 artikla.

### 3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
  - vaikutukset omiin varoihin
  - vaikutukset muihin tuloihin
 tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus <sup>56</sup>							
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			
Momentti ....									

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen sekalaisten tulojen tapauksessa.

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä.

<sup>56</sup> Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.