



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 2. kesäkuuta 2023
(OR. en)

10126/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0165 (COD)

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

EHDOTUS

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	1. kesäkuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 271 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 271 final.

Liite: COM(2023) 271 final



Bryssel 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY
muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tämä ehdotus koskee satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY¹ muuttamista.

Direktiivillä 2009/16/EY, jäljempänä 'direktiivi', säännellään satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia EU:n tasolla. Satamavaltioiden suorittama valvonta on järjestelmä, jossa satamavaltioiden tarkastajat tarkastavat ulkomaisia aluksia muiden valtioiden kuin lippuvaltion satamissa varmistaa, että aluksen päällikön, muun päällystön ja miehistön pätevyys sekä aluksen kunto ja varusteet ovat kansainvälisten yleissopimusten – ja EU:n sisällä sovellettavan EU:n lainsäädännön – vaatimusten mukaisia. Näin ollen satamavaltioiden suorittama valvonta on tärkeää meriturvallisuuden varmistamisen ja meriympäristön suojelun kannalta.

Meriliikenteen historian ja kansainvälisen luonteen vuoksi sille on kehittynyt erityinen sääntelyrakenne. Maailmanlaajuisella tasolla kansainvälinen oikeudellinen kehys on hyväksytty Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', johdolla², ja alusten työ- ja elinoloja koskevia sääntöjä antaa toinen YK:n järjestö eli Kansainvälinen työjärjestö, jäljempänä 'ILO'.

Alusten IMO- ja ILO-standardien noudattamisen valvomisesta vastaa ensisijaisesti se valtio, jossa alus on rekisteröity ja jonka kansallisuus aluksella on, eli lippuvaltio. Lippuvaltion sääntöjä sovelletaan kuitenkin ainoastaan kyseisen lipun alla purjehtiviin aluksiin. On edelleen lippuvaltioita, jotka ovat valmiita sallimaan alikuntoisten alusten liikennöinnin lippunsa alla tai jotka eivät kykene panemaan kansainvälisiä sääntöjä asianmukaisesti täytäntöön. Tämän vuoksi monissa IMO:n tärkeimmissä teknisissä yleissopimuksissa on määräyksiä, joiden mukaisesti alukset on tarkastettava niiden vieraillessa ulkomaisissa satamissa sen varmistamiseksi, että ne täyttävät kansainväliset vaatimukset.

Tehokkuuden parantamiseksi satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia tekevät satamavaltiot ovat alkaneet koordinoita työtään järjestelmällisesti alueellisella tasolla. Vuonna 1982 laadittu satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva Pariisin yhteisymmärryspöytäkirja³, jäljempänä 'Pariisin pöytäkirja', on ensimmäinen yhdeksästä hallitustenvälisestä rakenteesta eri puolilla maailmaa. Kaikki Euroopan talousalueen (ETA) 24 jäsenvaltiota, joilla on merisatamia, sekä Kanada, Venäjän federaatio⁴ ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat allekirjoittaneet Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan. EU ei kuulu sen osapuoliin.

Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettu direktiivi sisältää vuonna 2009 sovitut Pariisin pöytäkirjan menettelyt ja välineet. Pariisin pöytäkirja ja satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettu direktiivi perustuvat jaetun taakan ja kohdennettujen ja yhdenmukaistettujen tarkastusten käsitteisiin. Komissio antaa Euroopan meriturvallisuusviraston, jäljempänä 'EMSA', avustamana

¹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

² Kansainvälisiin sääntöihin kuuluvat ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus (SOLAS 74), alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehty kansainvälinen yleissopimus (MARPOL 73/78), merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva säännöstö (STCW), vuoden 1966 kansainvälinen lastiviivayleissopimus ja kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen estämiseksi merellä vuonna 1972 tehty yleissopimus (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ Venäjän hyökättyä Ukrainaan sen asema Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan osapuolena keskeytettiin toukokuussa 2022.

kaikille ETA:n ja Pariisin pöytäkirjan jäsenvaltioille teknistä tukea, jota ne tarvitsevat päättäessään, mitkä alukset tarkastetaan, ja ilmoittaessaan satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten tulokset ja jakaessaan ne EMSAn ylläpitämän THETIS-tietokannan kautta, sekä koulutusta tarkastusten suorittamisesta. Lisäksi ETA:n jäsenvaltiot saavat tietoja sellaisista aluksista, joiden on määrä käydä niiden satamissa, unionin merenkulkualan SafeSeaNet-tietojenvaihtojärjestelmän⁵ kautta, jotta ne voivat suunnitella tarkastuksiaan.

Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin päätavoitteena on

- i) parantaa jatkuvasti merenkulun turvallisuutta ja turvatoimia;
- ii) parantaa jatkuvasti saastumisen ja ympäristövaikutusten ehkäisemistä;
- iii) parantaa jatkuvasti alusten elin- ja työoloja;
- iv) välttää kilpailun vääristymistä.

Tätä varten satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan EU:n järjestelmän keskeiset osat ovat

- i) yhdenmukainen lähestymistapa tarkastuksiin ja pysäyttämisiin;
- ii) kunkin jäsenvaltion sitoutuminen vuosittaiseen tarkastusvelvoitteeseen;
- iii) alusten tarkastusten kohdentaminen kunkin yksittäisen aluksen riskiprofiilin perusteella; ja
- iv) tietojen säilyttäminen ja jakaminen (tarkastustietokanta).

Direktiiviä on sen voimaantulon jälkeen muutettu⁶ siten, että sillä pannaan täytäntöön merityötä koskeva vuoden 2006 yleissopimus. Lisäksi EU:ssa sovelletaan erityisiä sääntöjä säännöllisessä liikenteessä oleviin lauttoihin⁷, vakuutusvaatimuksiin⁸, aluksilla syntyvän jätteen ja lastijäämien valvontaan⁹, alusten turvalliseen ja ympäristön kannalta asianmukaiseen kierrätykseen¹⁰ sekä kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen¹¹, ja satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvillä tarkastuksilla valvotaan näiden sääntöjen noudattamista. Muiden EU:n säädösten, kuten meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden valvonnan, osalta satamavaltioiden suorittamaa valvontaa käytetään myös tarkastuksiin suurimmassa osassa EU:n

⁵ Kyseessä on EMSAn ylläpitämä ja kehittämä järjestelmä, jonka avulla jäsenvaltiot voivat antaa ja vastaanottaa tietoja aluksista ja niiden vaarallisista lasteista. Järjestelmässä on muun muassa aluksen tunnistus-, sijainti- ja tilannetiedot, lähtö- ja saapumisajat sekä raportit poikkeavista tapahtumista ja yksityiskohtaiset tiedot vaarallisista lasteista.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/38/EU, annettu 12 päivänä elokuuta 2013, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 218, 14.8.2013, s. 1).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2110, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017, tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 61).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/20/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 128).

⁹ 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 ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 11).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1257/2013, annettu 20 päivänä marraskuuta 2013, aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 330, 10.12.2013, s. 1).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

jäsenvaltioita.¹² EU:n satamavaltioiden suorittama valvonta perustuu suurelta osin Pariisin pöytäkirjan sääntöihin ja menettelyihin, mutta näitä EU:n säännöksiä ei sovelleta ETA:n ulkopuolisiin Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltioihin.

Direktiivistä tehtiin vuonna 2018 jälkiarviointi ja meriliikenteen toimivuustarkastus (muiden EU:n meriturvallisuuslainsäädännön säädösten ohella). Komissio on myös seurannut direktiiviä sen voimaantulosta lähtien ja havainnut seuraavat ongelmakohdat:

- 1) EU:n nykyisiä vaatimuksia ei ole yhdenmukaistettu uusien kansainvälisten pakollisten sääntöjen ja alueellisella tasolla sovittujen uusien menettelyjen kanssa (IMO ja Pariisin pöytäkirja);
- 2) EU:n nykyisiä vaatimuksia ei sovelleta kalastusaluksiin – tiettyjä yli 24 metriä pitkiin kalastusaluksiin sovellettavia kansainvälisiä yleissopimuksia, jotka voitaisiin panna täytäntöön satamavaltioiden suorittaman valvonnan avulla, ei tarkasteta tai ei tarkasteta koordinoitusti;
- 3) satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvät tarkastukset jakautuvat epätasaisesti EU:n satamien välillä;
- 4) aluksen riskiprofiilin nykyinen rakenne ja tarkastettavien alusten valinnassa käytettävä kohdentamismekanismi eivät ole ajan tasalla;
- 5) järjestelmä on liian riippuvainen hankalasta paperipohjaisesta todistuskirjajärjestelmästä; ja
- 6) käytössä on riittämättömät ja joustamattomat menettelyt ja riittämättömät satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvät resurssit (taidot ja koulutus).

Havaitut seikat ovat ongelma kaikkialla EU:ssa, ja niiden taustalla ovat samat syyt. EU:n toimien puuttuessa jäsenvaltiot saattavat toimia koordinoimattomalla ja epäyhtenäisellä tavalla. Direktiivin parantamisella havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi on selkeää EU:n tason arvoa.

Tämän perusteella komissio on laatinut ehdotuksen direktiivin 2009/16/EY muuttamiseksi. Ehdotuksen erityiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Päivitetään EU:n lainsäädäntöä ja yhdenmukaistetaan se IMO:n/ILO:n tai Pariisin pöytäkirjan vahvistamien kansainvälisten sääntöjen ja menettelyjen kanssa;
- Suojellaan kalastusaluksia, niiden miehistöä ja ympäristöä. Yli 24 metriä pitkät suuremmat kalastusalukset eivät kuulu satamavaltioiden suorittaman valvonnan soveltamisalaan. Tämän tyyppisiä aluksia koskevan vapaaehtoisen valvontajärjestelmän pitäisi parantaa näihin aluksiin sovellettavien kansainvälisten turvallisuus- ja ympäristönsuojelunormien noudattamisen tasoa;
- Varmistetaan digitaalisten ratkaisujen parempi käyttöönotto. Ehdotuksella edistetään erityisesti sähköisten lakisäateisten todistuskirjojen käyttöönottoa ja käyttöä yhdistämällä niiden käyttö aluksen riskiprofiiliin, jota käytetään tarkastettavien alusten kohdentamisessa ja valinnassa;
- Varmistetaan tehokas ja yhdenmukainen lähestymistapa satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten toteuttamiseen. Tähän sisältyy alusten tarkastusten parempi

¹² 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).

kohdentaminen uudistamalla aluksen riskiprofiilin vanhentuneita osia ja lisäämällä siihen uusia osatekijöitä.

Selkeyden ja johdonmukaisuuden vuoksi tässä ehdotuksessa myös päivitetään useita määritelmiä ja viitteitä asiaan liittyvään EU:n lainsäädäntöön ja IMO:n sääntöihin.

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

Ehdotus on täysin yhdenmukainen meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnasta annetun direktiivin 2009/18/EY¹³ ja lippuvaltiota koskevista vaatimuksista annetun direktiivin 2009/21/EY¹⁴ kanssa. Kaikki nämä kolme EU:n meriturvallisuudsdirektiiviä perustuvat IMO:n kansainvälisesti vahvistamiin sääntöihin ja normeihin, ja yhdessä ne muodostavat perustan EU:n järjestelmälle, jolla varmistetaan meriliikenteen turvallisuus EU:n vesillä.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämä ehdotus kuuluu komission REFIT-ohjelmaan, ja sillä edistetään komission paremman sääntelyn agendan toteutumista, koska sillä varmistetaan, että lainsäädäntö on yksinkertainen ja selkeä ja että siitä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista rasitetta, minkä lisäksi siinä otetaan huomioon politiikan, yhteiskunnan ja teknologian kehitys. Tämä ehdotus ja siihen liittyvät ehdotukset muiden meriturvallisuudsdirektiivien tarkistamiseksi ovat myös osa meriturvallisuutta koskevaa EU:n lainsäädäntöä, johon kuuluvat EU:n alusliikennettä koskeva seuranta- ja tietojärjestelmä (SafeSeaNet)¹⁵, EMSAn perustamisasetus¹⁶, kalastusalusten turvallisuutta koskeva direktiivi¹⁷, hyväksytyjä laitoksia koskeva EU:n lainsäädäntö¹⁸, meristrategiapuitedirektiivi¹⁹ ja muu EU:n ympäristölainsäädäntö²⁰, ja niiden välillä on merkittävää vuorovaikutusta.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Muutosdirektiivin oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta, jossa määrätään toimenpiteistä liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja meriliikennettä koskevista erityissäännöksistä.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Koska meriliikenteen alan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevat kansainväliset välineet kuuluvat SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan nojalla EU:n yksinomaiseen toimivaltaan, toissijaisuusperiaatetta ei sovelleta kyseisiin välineisiin eikä näiden sopimusten täytäntöönpanoa koskeviin EU:n sääntöihin.

¹³ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹⁴ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132.

¹⁵ Direktiivi 2002/59/EY alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta (EUVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁶ EUVL L 208, 5.8.2002, s. 1.

¹⁷ EUVL L 34, 9.2.1998, s. 1.

¹⁸ Asetus (EY) N:o 391/2009 alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 11) ja direktiivi 2009/15/EY alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 47).

¹⁹ EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19.

²⁰ Esimerkiksi direktiivi 92/43/ETY (luontodirektiivi), direktiivi 2009/147/EY (lintudirektiivi) ja direktiivi (EU) 2019/904 (kertakäyttömuovidirektiivi).

- **Suhteellisuusperiaate**

Komissio on laatinut ehdotuksen siten, että siinä otetaan huomioon viimeisin kansainvälinen kehitys sekä vuoden 2018 jälkiarviointi- ja REFIT-menettelyjen tulokset. Komissio on myös tehnyt vaikutustenarvioinnin, jossa määritettiin ja arvioitiin vaihtoehtoisia toimenpiteitä samojen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Ehdotetun muutoksen tavoitteena on parantaa meriturvallisuutta ottamalla käyttöön ajantasainen, johdonmukainen ja yhdenmukaistettu satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten järjestelmä kaikkialla EU:ssa, jotta voidaan kohdistaa tarkastukset puutteellisesti toimiviin aluksiin ja siten parantaa EU:n vesillä toimivien alusten turvallisuutta ja ympäristönsuojelun tasoa. Siinä katsotaan, että satamavaltioiden suorittaman valvonnan soveltamisalan laajentaminen koskemaan suurempia kalastusalueita on oikeasuhteista, sillä se on vapaaehtoista niille jäsenvaltioille, jotka haluavat tehdä tämännäköisiä tarkastuksia. Tämän toimenpiteen pitäisi parantaa kalastusalan turvallisuutta, ympäristönsuojelua sekä työ- ja elinoloja. Siirtyminen kohti digitalisaatiota ja sähköisten todistuskirjojen käyttöä aiheuttaa kustannuksia, mutta ne ovat vähäisiä, ja niiden vastapainona ovat odotettavissa olevat turvallisuuden ja tehokkuuden lisääntymiseen liittyvät hyödyt. Kun otetaan huomioon alan kansainvälinen luonne, ei ole olemassa vaihtoehtoisia toimenpiteitä, joilla nämä tulokset voitaisiin saavuttaa tehokkaammin ja tuloksellisemmin.

- **Toimintatavan valinta**

Koska ehdotuksessa edellytetään ainoastaan joidenkin muutosten tekemistä direktiiviin 2009/16/EY, muutosdirektiivi on sopivin oikeudellinen väline.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarviointit/toimivuustarkastukset**

Vuoden 2018 REFIT- jälkiarvioinnissa ja meriliikenteen toimivuustarkastuksessa todettiin, että vaikka direktiivi rajoittaa jossain määrin Pariisin pöytäkirjan joustavuutta, se tuo lisäarvoa yhdistämällä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan kehyksen ja oikeudellisen täytäntöönpanomekanismin, jotta voidaan varmistaa asianmukainen ja johdonmukainen täytäntöönpano jäsenvaltioissa. Tämä on johtanut suorituspaineesiin ja jatkuvaa parantamista koskeviin paineesiin ja siten siihen, että satamavaltioiden suorittamaan valvontaan osoitetaan paremmin resursseja jäsenvaltioiden tasolla. Arvioinnissa todettiin, että direktiivi on edistänyt asetettuja meriliikenteen turvallisuuden ja turvatoimien parantamista, saastumisen ehkäisyä sekä alusten parempien työ- ja elinolojen varmistamista koskevia tavoitteita.

EMSA on tukenut satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää tärkeillä tavoilla. Yli kaksi kolmasosaa tarkastuksia tekevistä EU:n/ETA:n jäsenvaltioista käyttää tarkastettavien alusten valintaan yksinomaan THETIS-järjestelmää. EMSAn asema THETIS-järjestelmän hallinnoinnissa ja päivittämisessä sekä EMSAn tarjoama tarkastajien koulutus tarkastusten yhdenmukaistamiseksi koko Pariisin pöytäkirjan alueella todettiin myös erittäin tärkeäksi.

Lisäksi komissio ja EMSA ovat jatkuvasti seuranneet direktiivin täytäntöönpanoa. Koska satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvät tarkastuskertomukset on ladattava THETIS-järjestelmään heti tarkastuksen päätyttyä, EMSalla on lähes reaaliaikainen ja yksityiskohtainen yleiskuva kaikista tehdyistä tarkastuksista. EMSA tarjoaa myös neuvontapalvelua ja teknistä apua sellaisille jäsenvaltioille, jotka tarvitsevat apua, minkä lisäksi se tekee vierailuja ETA:n jäsenvaltioihin vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi.

Meriliikenteen toimivuustarkastuksessa ja EMSAn tekemässä horisontaalisessa analyysissä havaittiin kuitenkin useita aloja, joilla satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää voitaisiin parantaa.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tärkeimpiin kuulemistoimiin sisältyivät seuraavat:

- Neljä valmistelemaa haastattelua keskeisten sidosryhmien EU-tason edustajille erityisesti yleisen ongelmanmäärittelyn ja mahdollisten toimintavaihtoehtojen tukemista ja tarkentamista varten.
- Vaikutustenarviointia koskevasta ulkoisesta tukiselvityksestä vastaavan konsultin järjestämä kohdennettu sidosryhmien kuuleminen järjestettiin 7. syyskuuta 2021 ja 6. lokakuuta 2021 välisenä aikana. Kysely lähetettiin keskeisille sidosryhmille ja siinä pyydettiin erityisiä tietoja erityisesti mahdollisten politiikkatoimien vaikutusten arvioinnin tueksi.
- Vaikutustenarviointia koskevasta ulkoisesta tukiselvityksestä vastaava konsultti toteutti 13. heinäkuuta 2021 ja 16. syyskuuta 2021 välisenä aikana 22 kohdennettua haastattelua keskeisten sidosryhmien kanssa täyttääkseen erityiset tietopyynnöt erityisesti mahdollisten politiikkatoimien vaikutusten arvioinnin tueksi.
- Liikenteen ja liikkumisen pääosasto ja vaikutustenarviointia koskevasta ulkoisesta tukiselvityksestä vastaava konsultti järjestivät lisäkuulemiset, joiden tarkoituksena oli kuulla jäsenvaltioita ja keskeisiä sidosryhmiä, jotta saataisiin selville niiden näkemyksiä eri politiikkatoimista ja todennettaisiin vaikutustenarvioinnin tukiselvityksen uudet ja lopulliset tulokset vaikutusten määrällisen mittaamisen osalta. Nämä toimet toteutettiin meriliikennettä käsittelevän EU:n alakohtaisen neuvottelukomitean kokouksissa (16. huhtikuuta 2021, 23. syyskuuta 2021 ja 16. joulukuuta 2021), merikalastusta käsittelevän EU:n alakohtaisen neuvottelukomitean kokouksissa (29. tammikuuta 2021, 8. maaliskuuta 2021 ja 16. marraskuuta 2021) ja satamia käsittelevän EU:n alakohtaisen neuvottelukomitean kokouksessa (19. marraskuuta 2021), EU:n/ETA:n meriliikennejohtajien epävirallisessa kokouksessa (30. marraskuuta 2021), Pariisin pöytäkirjan satamavaltiovalvontakomitean virtuaalisissa ja paikalla pidetyissä kokouksissa (toukokuu 2021 ja toukokuu 2022) sekä EU:n meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean kokouksissa (17. toukokuuta 2021, 11. marraskuuta 2021 ja 31. toukokuuta 2022).

Sidosryhmiltä kerätyt tiedot olivat tärkeässä asemassa, jotta komissio pystyi tarkentamaan toimintavaihtoehtojen suunnittelua ja arvioimaan niiden talouteen, yhteiskuntaan ja ympäristöön liittyviä vaikutuksia. Niiden avulla komissio pystyi vertailemaan vaihtoehtoja ja määrittämään, millä niistä on todennäköisesti yhteiskunnan kannalta optimaalisin kustannus-hyötysuhde ja mikä niistä auttaa sellaisen tehokkaamman ja vaikuttavamman satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan mekanismin luomisessa, joka kohdistuu paremmin alikuntoisiin aluksiin. Näistä prosesseista saadut havainnot täydensivät ulkoisen tutkimuksen yhteydessä tehtyä asiakirjatutkimusta.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tämä uudelleentarkastelu perustuu pääasiassa tietoihin, jotka kerättiin aiemmin mainitun vuoden 2018 jälkiarviointia ja meriliikenteen toimivuustarkastusta koskevan prosessin aikana.

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

- **Vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin kolmea toimintavaihtoehtoa direktiivin tarkistamiseksi seuraavien pääperiaatteiden pohjalta:

- 1) tarve saattaa direktiivi ajan tasalle ja yhdenmukaistaa se kansainvälisten välineiden kanssa;
- 2) mahdollisuudet puuttua kalastusalusten laivastoa koskevaan erityiseen ongelmaan säätämällä tällaisille aluksille erityisestä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevasta järjestelmästä;
- 3) satamavaltioiden suorittaman valvonnan menetelmien laajempi digitalisaatio, jotta satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvät tarkastukset voidaan valmistella paremmin ja kohdentaa tarkemmin – direktiivillä on helpotettava ja kannustettava sähköisten lakisääteisten todistuskirjojen käyttöä;
- 4) tehokas ja yhdenmukainen satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia koskeva lähestymistapa, jossa hyödynnetään aiempaa kokemusta direktiivin täytäntöönpanosta, ja tarkastettavien alusten parempi kohdentaminen.

Vaihtoehdossa A ehdotetaan useita muutoksia direktiiviin, jotta meriturvallisuuden parantamista ja saastumisen ehkäisyä koskeva tavoite saavutettaisiin paremmin. Tässä vaihtoehdossa keskitytään pääasiassa siihen, että direktiivi pysyy kansainvälisten oikeudellisten välineiden mukaisena. Suurin osa muista ehdotetuista muutoksista on muita kuin sääntelytoimenpiteitä, kuten komission ja/tai EMSAn antamia suosituksia ja suuntaviivoja tai niiden järjestämiä seminaareja.

Vaihtoehdossa B luodaan tasapaino satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaaville hallinnoille annettavan joustavuuden ja yhdenmukaistamisen välillä. Nykyisen direktiivin rinnalla (mutta sen ulkopuolella) ehdotetaan vapaaehtoista satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää niille jäsenvaltioille, jotka haluavat tarkastaa yli 24-metrisiä kalastusaluksia. Siihen kuuluu myös ohjeiden antaminen, EMSAn antama koulutus ja EMSAn tarkastustietokanta alusten kohdentamiseksi ja tarkastuksista raportoimiseksi. Siinä kannustetaan käyttämään sähköisiä todistuskirjoja yhdistämällä ne aluksen riskiprofiiliin.

Vaihtoehto C lisää eniten satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaavien hallintojen hallinnollista taakkaa, mutta sillä varmistetaan myös tarkastusten mahdollisimman suuri yhdenmukaistaminen. Sillä sisällytettäisiin yli 24 metrin pituisiin kalastusaluksiin sovellettava satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva järjestelmä kokonaan direktiiviin, mikä vaikuttaisi näiden alusten omistajiin/liikenteenharjoittajiin ja jäsenvaltioiden satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaaviin hallintoihin. Direktiivissä tehtäisiin sähköisten todistuskirjojen käyttö pakolliseksi ja säädettäisiin paperisten todistuskirjojen käytön lopettamisesta asteittain vuoteen 2035 mennessä.

Vaikutustenarviointi toimitettiin sääntelyntarkastelulautakunnalle hyväksyttäväksi heinäkuussa 2022. Lautakunta antoi puoltavan lausunnon varauksin. Tähän lainsäädäntöehdotukseen liitettyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa käsitellään lautakunnan huomautuksia.

- ”Yksi sisään, yksi ulos” -periaatteen soveltaminen

Yrityksille tai kansalaisille ei ole havaittu aiheutuvan lisäkustannuksia (hallinnollisia kustannuksia tai mukautumiskustannuksia).

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen (REFIT)**

Aloite on merkityksellinen komission REFIT-ohjelman kannalta, koska sillä pyritään yhdenmukaistamaan ja yksinkertaistamaan meriturvallisuuslainsäädäntöä, parantamaan turvallisuusprofiliä (erityisesti suurempien kalastusalueiden laivaston osalta) ja auttamaan jäsenvaltioiden viranomaisia täyttämään tarkastus- ja raportointivelvoitteensa.

Lisäksi parhaaksi arvioitu toimintavaihtoehto sisältää yksinkertaistamisnäkökohtia, sillä siinä selvennetään tilanteita ja olosuhteita, joissa satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvät tarkastukset voidaan jättää tekemättä joko tavanomaisista toiminnallisista syistä tai ylivoimaisen esteen vuoksi. Sen odotetaan lisäävän yhdenmukaistamista ja standardointia kaikkialla EU:ssa siten, että EMSA avustaa kansallisia satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaavia viranomaisia antamalla koulutusta ulkomaisia kalastusalueita koskevien tarkastusten suorittamisesta ja tarjoamalla erityisen tarkastustietokannan, jonka avulla voidaan kohdentaa tarkastuksia aluksiin ja valita alukset tarkastettaviksi sekä tallentaa ja jakaa tarkastusten tulokset.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksessa unionin talousarvion nykyiset nettokustannukset kasvavat 6,479 miljoonalla eurolla 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 kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

5. LISÄTIEDOT

- **Seuranta-, arviointi- ja raportointijärjestelyt**

Riittävät seuranta- ja raportointijärjestelyt on määritetty. EMSAlla on tärkeä asema tässä prosessissa, sillä se vastaa meriliikenteen sähköisten tietojärjestelmien, erityisesti kohdentamista ja tarkastusraportointia koskevan THETIS-tietokannan, kehittämisestä ja toiminnasta.

Täytäntöönpanoa voidaan valvoa komission ja/tai EMSAn toteuttamalla THETIS-tietokannan seurannalla sen todentamiseksi, että tarkastettavat alukset valitaan oikein, että tarkastukset tehdään asianmukaisesti ja että tarkastuskertomukset ladataan tietokantaan. Osana tehtäväänsä avustaa komissiota EMSA tekee lisäksi vierailukierroksia jäsenvaltioihin tarkastaakseen toimintaa paikan päällä²¹. Jäsenvaltioilla on oltava laadunhallintajärjestelmä, jonka avulla ne voivat varmentaa, että niiden organisaatio, toimintapolitiikat, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat tarkoituksenmukaisia tavoitteiden saavuttamiseksi. Tämä on varmennettava ja siitä on tehtävä säännöllinen tarkastus. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle/EMSAlle akkreditoitujen elimen toteuttamien tarkastusten

²¹ 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.

tulokset, jotta kansalliset satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaavat viranomaiset voivat säilyttää laadunhallintajärjestelmäsertifiointinsa.

Koska EMSAn suunniteltujen täytäntöönpanokäyntien koko jakso kestää viisi vuotta²², ehdotetaan, että direktiivin arviointijaksoksi asetetaan seitsemän vuotta.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

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

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Johdanto-osan 11 kappaleessa kannustetaan kaikkia kelpoisuusehdot täyttäviä EU:n jäsenvaltioita (Espanjaa, Kreikkaa, Ranskaa, Kroatiaa, Italiaa ja Sloveniaa) liittymään satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan Välimeren yhteisymmärryspöytäkirjaan Välimeren alueella suoritettavien satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten laadun parantamiseksi ja määrän lisäämiseksi.

Muutosdirektiiviluonnoksen 1 artikla muodostaa luonnoksen pääosan, joka sisältää muutoksia useisiin direktiivin 2009/16/EY säännöksiin.

Tarkoitus, määritelmät ja soveltamisala

Ehdotuksen 1 artiklan 1 kohdassa muutetaan 2 artiklaa ja laajennetaan direktiivin soveltamisalaa osittain siten, että useat kansainväliset yleissopimukset sisällytetään satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten soveltamisalaan. Nämä ovat alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva kansainvälinen yleissopimus (painolastivesiyleissopimus) ja hylkyjen poistamista koskeva kansainvälinen yleissopimus (Nairobien yleissopimus), jotka molemmat ovat voimassa ja jotka on hyväksytty Pariisin pöytäkirjassa asiaankuuluviksi asiakirjoiksi.

Soveltamisalaa muutetaan 2 kohdassa siten, että yli 24 metrin pituiset kalastusalueet voidaan tarkastaa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan järjestelmän mukaisesti niissä jäsenvaltioissa, jotka haluavat tehdä tällaisia tarkastuksia.

Tarkastusvelvoite

Ehdotuksen 1 artiklan 3 kohdassa tehdään muutoksia tarkastusvelvoitteeseen (niin kutsuttu ”kohtuullinen osuus”) ja tapaan, jolla jäsenvaltiot laskevat sen ja noudattavat sitä. Tällä hetkellä tarkastusvelvoite perustuu kolmen vuoden liukuvaan keskiarvoon kaikista Pariisin pöytäkirjan alueella tehdyistä tarkastuksista. Tämä tarkoittaa sitä, että kun jäsenvaltiot tarkastavat huomattavasti enemmän aluksia kuin niiden tarkastusvelvoitteet edellyttävät, tämä lisää ajan mittaan kumulatiivisesti kaikkien jäsenvaltioiden tarkastusvelvoitteita. EMSA on laskenut kasvuksi 1–2 prosenttia vuodessa. Tämän toimenpiteen tarkoituksena on torjua tätä jäsenvaltioille aiheutuvaa ylimääräistä ja tarpeetonta taakkaa.

Ehdotuksen 1 artiklan 4 ja 5 kohdassa yhdenmukaistetaan direktiivi Pariisin pöytäkirjaan tehtyjen muutosten kanssa tarkastusvelvoitteen osalta ja annetaan enemmän joustovaraa (joko toiminnallisista tai ylivoimaisesta esteestä johtuvista syistä) suorittamatta jääneiden tarkastusten osalta.

²² Kuten EMSAn jäsenvaltioihin tehtäviä tarkastuskäyntejä koskevissa menetelmissä vahvistetaan. Ne ovat saatavilla osoitteessa <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Myös 6 kohdassa direktiiviä muutetaan siten, että siinä annetaan enemmän joustovaraa suorittamatta jääneiden tarkastusten ja tarkastusvelvoitteen noudattamisen osalta.

Ylivoimaiset esteet

Ehdotuksen 1 artiklan 7 kohdassa korjataan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan järjestelmän joustamattomuutta kriisitilanteissa tai odottamattomien tapahtumien, kuten covid-19-pandemian, yhteydessä. Järjestelmän häiriönsietokyvyn parantamiseksi otetaan käyttöön uusi 8 a artikla. Toimenpiteellä annetaan jäsenvaltioille enemmän joustovaraa, sillä siinä sallitaan niiden jättää tarkastukset tekemättä ylivoimaisen esteen sattuessa edellyttäen, että suorittamatta jäänyt tarkastus kirjataan ja syy tarkastuksen tekemättä jättämiseen dokumentoidaan.

Saapumisen ennakoilmoitus

Ehdotuksen 1 artiklan 8 ja 10 kohdassa mukautetaan direktiivi Pariisin pöytäkirjan muutoksiin, joilla poistetaan 72 tunnin ilmoitusvelvoite 9 artiklassa ja liitteessä III tarkoitettujen sellaisten alusten osalta, joille voidaan tehdä laajennettu tarkastus. Direktiivin 9 artikla ja liite III kumotaan. Ehdotuksen 1 artiklan 16 ja 23 kohdassa otetaan huomioon 9 artiklan ja liitteen III kumoaminen.

Ympäristötekijät

Ehdotuksen 1 artiklan 9 kohdassa esitetään ympäristötekijät, jotka otetaan huomioon laadittaessa aluksen riskiprofiilia, jota käytetään alusten tarkastusten kohdentamisessa.

Laajennetut tarkastukset

Ehdotuksen 1 artiklan 10 kohdassa säädetään, että laajennettujen tarkastusten monimutkaisuuden vuoksi useamman kuin yhden satamavaltion tarkastajan on toteutettava laajennetut tarkastukset.

Pääsyn epääminen

Ehdotuksen 1 artiklan 12 ja 13 kohdalla muutetaan direktiiviä sen mukauttamiseksi Pariisin pöytäkirjassa hyväksytyihin muutoksiin, jotka koskevat pääsyn epäämistä (kieltoja) ja mahdollisuutta kieltää pääsy Pariisin pöytäkirjan harmaalla tai valkoisella listalla olevilta aluksilta (lipuista riippumattomat kiellot), sekä määräyksiin, jotka liittyvät pysäyttämisen ohittamiseen tai tilanteeseen, jossa pysäytetty alus ei siirry sovitulle korjaustelakalle.

EMSAN antama koulutus

Ehdotuksen 1 artiklan 14 kohdassa esitetään EMSAn mahdollisuudet tarjota koulutusta EU:n jäsenvaltioille, jotta ne voisivat paremmin täyttää direktiivin mukaiset velvollisuutensa, kun otetaan huomioon satamavaltioiden suorittaman valvonnan laajennettu soveltamisala ja koulutuksen laajuuden ja tyyppien parannukset.

Tältä pohjalta EMSA (yhdessä jäsenvaltioiden ja Pariisin pöytäkirjan kanssa) kehittää tarkastajille uuden ammatillista kehittymistä ja koulutusta koskevan ohjelman, joka koostuu i) pätevyysohjelmasta ja ii) ammatillisen kehittymisen ohjelmasta. Kun nämä näkökohdat on otettu käyttöön, viraston olisi määritettävä uusia koulutustarpeita ja vastattava niihin, jotta tarkastajien ammatillista kehittymistä ja koulutusta koskevan ohjelman opetus suunnitelmia, opetusohjelmia ja sisältöä voidaan muuttaa erityisesti uuden tekniikan ja uusista IMO:n yleissopimuksista johtuvien lisävelvoitteiden osalta.

Tietokanta, tietojen jakaminen ja sähköiset todistuskirjat

Ehdotuksen 1 artiklan 15 kohdassa muutetaan direktiiviä siten, että selvennetään ja vahvistetaan määräaika, jonka kuluessa alusten saapumis- ja lähtöilmoitukset on toimitettava SafeSeaNet-järjestelmään. Direktiivin 24 artiklan 2 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että nämä tiedot ”siirretään [...] kohtuullisessa ajassa tarkastustietokantaan”. Direktiiviä muutetaan siten, että siihen sisällytetään, mitä kohtuullisella ajalla tarkoitetaan, jotta tosiasialliset saapumis- ja lähtöajat ilmoitetaan kolmen tunnin kuluessa. Siinä säädetään myös, että kaikkien satamavaltioiden suorittaman valvonnan tarkastuskertomusten validoinnin tekee muu henkilö (joko toinen satamavaltiovalvontaa harjoittava tarkastaja tai valvontaviranomainen) kuin tarkastuksen suorittanut tarkastaja, ennen kuin tarkastuskertomus siirretään tietokantaan.

Ehdotuksen 1 artiklan 16 kohdalla muutetaan direktiiviä lisäämällä siihen uusi artikla, jossa säädetään sähköisten todistuskirjojen käytöstä ja kannustetaan niiden käyttöön. Ne perustuisivat yhteiseen malliin, niissä käytettäisiin yhteistä validointivälinettä ja EU:n tason tietovarastoa, jossa sähköisten todistuskirjojen käyttö yhdistettäisiin aluksen riskiprofiiliin. Tällä toimenpiteellä kannustetaan lippuvaltioita tai niiden puolesta toimivia hyväksytyjä laitoksia antamaan sähköisiä todistuskirjoja (samalla kun sallitaan niiden jatkuva käyttö satamavaltioiden suorittamassa valvonnassa) palkitsemalla nämä sähköiset todistuskirjat pisteillä (lisäämällä parametri aluksen riskiprofiiliin) siten, että aluksia voidaan pitää vähäriskisinä, jolloin niihin kohdistetaan vähemmän satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia.

Laadunhallintajärjestelmä

Ehdotuksen 1 artiklan 18 kohdalla muutetaan direktiiviä siten, että jäsenvaltiot velvoitetaan kehittämään laadunhallintajärjestelmä merenkulkua käsittelevän hallintonsa satamavaltio toimintaa varten ja soveltamaan sitä. Tämän pitäisi antaa hallinnoille mahdollisuus pysyä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten monimutkaistumisen ja vaatimusten lisääntymisen tahdissa, parantaa laadunvalvontaa ja osoittaa ongelmia, kuten resurssien kohdentamiseen liittyviä kysymyksiä. Sitä sovelletaan kaikkiin satamavaltioihin, joilla ei vielä ole ulkoisesti sertifioitua laadunhallintajärjestelmää satamavaltio toimintaansa varten.

Delegoidut säädökset

Ehdotuksen 1 artiklan 19 kohdassa säädetään, että komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 2 artiklan 1 kohdassa vahvistetun yleissopimusten luettelon päivittämiseksi, jos kyseiset yleissopimukset on hyväksytty Pariisin pöytäkirjassa asiaankuuluviksi asiakirjoiksi, ja liitteen VI muuttamiseksi, jotta siinä olevaan luetteloon Pariisin pöytäkirjassa hyväksytyistä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvistä menettelytavoista ja ohjeista voidaan tehdä lisäyksiä ja/tai päivityksiä.

Muutosvaltuudet

Ehdotuksen 1 artiklan 20 kohdassa säädetään, että 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuihin IMO:n asiaankuuluviin asiakirjoihin tehtäviin päivityksiin sovelletaan tavanomaista suojan tason heikkenemisen estämistä koskevaa lauseketta. Tämä tarkoittaa sitä, että jos kansainvälisellä tasolla tapahtuu muutoksia, EU:n säädöksen normit säilytetään vähintään nykyisellä tasolla.

Täytäntöönpanoa koskevat säännöt

Ehdotuksen 1 artiklan 21 kohdassa säädetään, että komissio ottaa täytäntöönpanosäädöksiä antaessaan erityisesti huomioon Pariisin pöytäkirjan aseman ja asiantuntemuksen ja että tällaisissa säädöksissä otetaan huomioon unionin tarkastusjärjestelmästä saatu kokemus.

Täytäntöönpanon uudelleentarkastelu

Ehdotuksen 1 artiklan 22 kohdassa säädetään, että komissio laatii kertomuksen muutetun direktiivin täytäntöönpanosta kymmenen vuoden kuluttua direktiivin antamisesta. Tässä otetaan huomioon lainsäädännön saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä tarvittava aika ja se, että EMSAn tarkastusjakso, jossa tehdään käyntejä jäsenvaltioihin, kestää tavallisesti vähintään viisi vuotta.

Aluksen riskiprofiili – Todistuskirjat ja muut asiakirjat

Ehdotuksen 1 artiklan 23 ja 24 kohdalla muutetaan liitteitä I ja II aluksen riskiprofiilin osalta. Aluksen riskiprofiilia muutetaan Pariisin pöytäkirjassa jo periaatteessa sovittujen muutosten huomioon ottamiseksi. Näitä ovat i) tiettyihin alustyyppisiin sovellettavat painotuspisteet ja ii) IMO:n auditointijärjestelmä, joka ei ole enää vapaaehtoinen järjestelmä vaan joka on korvattu painokertoimella, jossa otetaan huomioon, onko lippuvaltio ratifioinut kansainväliset yleissopimukset.

Aluksen riskiprofiilia muutetaan myös yli 5 000 bruttotonnin lasti- ja matkustaja-alusten (joita pidetään saastuttavimpina) osalta, ja niiden aluksen riskiprofilissa otetaan huomioon IMO:n hiili-intensiteetti-indikaattori. Kaikkien sellaisten alusten osalta, joihin voidaan soveltaa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa, siinä mukautetaan painokerrointa siten, että painotetaan enemmän ympäristöön liittyviä puutteita (MARPOL-yleissopimus, painolastivesiyleissopimus ja alusten haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä koskeva kansainvälinen yleissopimus), jotka on kirjattu kyseiselle alukselle aiemmissa Pariisin pöytäkirjan alueella tehdyissä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvissä tarkastuksissa. Kirjatut puutteet ja pysäyttämiset liittyvät ainoastaan kansainvälisiin yleissopimuksiin (niin sanottuihin asiaankuuluviin asiakirjoihin), joten tarkistettua aluksen riskiprofiilia sovelletaan koko Pariisin pöytäkirjan alueella eikä ainoastaan EU:n jäsenvaltioissa. Lisäksi lisätään parametri, jolla kannustetaan sellaisten alusten lippuvaltioita, joihin voidaan kohdistaa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa, käyttämään sähköisiä todistuskirjoja.

Todistuskirjat

Ehdotuksen 1 artiklan 26 kohdassa päivitetään liitteessä IV olevat luettelot lakisäateisistä todistuskirjoista ja muista asiakirjoista, jotka on tarkastettava tarkastusten aikana, Pariisin pöytäkirjassa aiemmin sovittujen IMO:n vaatimusten mukaisiksi.

Tarkastuksia koskevat menettelytavat ja ohjeet

Jotta satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva järjestelmä olisi ajan tasalla ja yhdenmukainen koko unionissa, 26 kohdassa päivitetään Pariisin pöytäkirjan tarkastussuuntaviivoja ja tarkastuksissa noudatettavia ohjeita koskeva liite VI näiden ajantasaisten versioiden mukaiseksi.

Pääsyn epääminen

Ehdotuksen 1 artiklan 28 kohdassa päivitetään liite VIII, joka koskee 16 artiklassa tarkoitettuja pääsyn epäämismenettelyjä (kieltoja), jotta ne vastaisivat Pariisin pöytäkirjassa jo sovittuja muutoksia.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²³,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²⁴,

noudattavat tavallista lainsäätämisyhteistyötä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/16/EY²⁵ vahvistetaan säännöt satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten järjestelmästä, jossa unionin satamissa käyvät alukset, joille voidaan tehdä tarkastus, tarkastetaan sen varmistamiseksi, että aluksen miehistön pätevyys sekä aluksen ja sen varusteiden kunto täyttävät ihmishengen turvallisuudesta merellä ja meriympäristön suojelusta tehtyjen kansainvälisten yleissopimusten vaatimukset.
- (2) Direktiivi 2009/16/EY perustuu satamavaltioiden harjoittamaa tarkastustoimintaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan, jäljempänä 'Pariisin pöytäkirja', olemassa olevaan vapaaehtoiseen hallitustenväliseen rakenteeseen ja jaetun tarkastustaakan, alusten tarkastusten riskiperusteisen kohdentamisen, yhdenmukaistettujen tarkastusten ja tarkastustulosten jakamisen käsitteisiin.
- (3) Direktiivin 2009/16/EY voimaantulon jälkeen kansainvälisessä sääntely-ympäristössä (erityisesti Pariisin pöytäkirjassa ja Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä) on tapahtunut muutoksia, minkä lisäksi tekniikka on kehittynyt. Nämä muutokset ja direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon.
- (4) Vuoden 2011 jälkeen useat kansainväliset yleissopimukset ovat tulleet voimaan ja jäsenvaltiot ovat ratifioineet ne. Nämä ovat alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva kansainvälinen yleissopimus (painolastivesiyleissopimus) ja hylkyjen poistamista koskeva Nairobinkin kansainvälinen yleissopimus (Nairobinkin yleissopimus). Sen vuoksi ne olisi

²³ EUVL C , , s. .

²⁴ EUVL C , , s. .

²⁵ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

sisällytettävä direktiivin 2009/16/EY soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten luetteloon, jotta ne voidaan panna täytäntöön osana satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää.

- (5) Jotta satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva järjestelmä olisi ajan tasalla ja yhdenmukainen, on tarpeen löytää nopeampi tapa päivittää satamavaltioiden suorittaman valvonnan täytäntöön panemien kansainvälisten yleissopimusten luettelo ilman, että koko direktiiviä tarvitsee muuttaa. Näin ollen kun kansainvälinen yleissopimus on tullut voimaan – eli kun se on saavuttanut sovitun ratifiointitason – ja kun Pariisin pöytäkirjan jäsenet ovat hyväksyneet sen asiaankuuluvaksi asiakirjaksi, komission olisi päivitettävä direktiivissä oleva yleissopimusten luettelo.
- (6) Pienen kokonsa vuoksi useimmat EU:n kalastusalukset toimivat aluevesillä, eivätkä ne ole joutumassa tarkastettaviksi ulkomaisissa satamissa. Tämä tarkoittaa sitä, että todennäköisesti ainoastaan suuret, yli 24 metriä pitkät kalastusalukset (jotka ovat myös niitä kalastusaluksia, joihin sovelletaan eniten kansainvälisiä yleissopimuksia) harjoittavat yleisesti kalastustoimintaa kansainvälisillä vesillä ja käyvät eri satamissa kuin sen maan satamissa, jossa ne on rekisteröity, ja näin ollen niihin sovelletaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa. Koska suurin osa suurempiin kalastusaluksiin sovellettavista kansainvälisistä yleissopimuksista poikkeaa niistä, joita nykyisin pannaan täytäntöön satamavaltioiden suorittaman valvonnan avulla, ja jotta vältetään epätoivotut heijastusvaikutukset nykyiseen satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan järjestelmään, ehdotetaan rinnakkaista satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää kalastusaluksille.
- (7) Kalastusmalleista johtuen näitä suuria kalastusaluksia ei kuitenkaan käy kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. Sen vuoksi niille EU:n jäsenvaltioille, jotka haluavat tehdä näitä tarkastuksia, ehdotetaan vapaaehtoista järjestelmää, joka on erillinen nykyisestä satamavaltioiden suorittaman valvonnan järjestelmästä, jotta mahdollistetaan joustavuus ja satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevien standardien kehittäminen. Jäsenvaltiot, Pariisin pöytäkirja ja komissio voivat näin ollen kehittää organisaation tällä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää yli 24 metriä pitkiä kalastusaluksia varten.
- (8) Kohtuullisen osuuden mekanismi mahdollistaa tarkastustaakan jakamisen Pariisin pöytäkirjan jäsenvaltioiden kesken. Kullekin jäsenvaltiolle osoitetaan vuosittain suoritettavaksi tietty määrä tarkastuksia – eli sen tarkastusvelvoite tai ”kohtuullinen osuus”. Tarkastuskelpoisuus määräytyy ensisijaisesti sen mukaan, kuinka kauan edellisestä tarkastuksesta on kulunut aikaa. II-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset voidaan tarkastaa, kun taas I-kiireellisyysluokkaan kuuluvat alukset on tarkastettava.
- (9) Jäsenvaltiot voivat jättää tekemättä tietyn määrän ”kiireellisiä” tarkastuksia ja noudattaa silti tarkastusvelvoitettaan. Joissakin jäsenvaltioissa tietyn vuoden aikana tosiasiallisesti tapahtuvien alusten käyntien määrä voi kuitenkin olla joko suurempi tai pienempi kuin annettu tarkastusvelvoite. Vaihtoehtoinen menetelmä kohtuullista osuutta koskevan velvoitteen noudattamiseksi näissä (yli- tai alikuormitetuissa) jäsenvaltioissa todettiin joustamattomaksi, minkä vuoksi asiaa koskevat säännökset on tarpeen yhdenmukaistaa Pariisin pöytäkirjan tarkistettujen määräysten kanssa.
- (10) Jäsenvaltiot voivat myös lykätä alusten tarkastuksia tietyissä olosuhteissa edellyttäen, että alus tarkastetaan seuraavassa käyntisatamassa tai 15 päivän kuluessa. Tätä mahdollisuutta muutetaan niin, että kaikki jäsenvaltiot voivat käyttää sitä. Tiettyjen alusluokkien, joiden katsotaan aiheuttavan suuremman riskin ja joille voidaan sen vuoksi tehdä laajennettu tarkastus, on pitänyt ilmoittaa arvioitu saapumisaikansa satamaan 72 tuntia ennen saapumistaan. Usean

vuoden jälkeen kuitenkin todettiin, että tämä velvoite oli liian raskas liikenteenharjoittajille eikä tuonut lisäarvoa, koska vaaditut tiedot ovat jo helpommin kansallisten viranomaisten saatavilla THETIS-tietokannassa. Tämän perusteella Pariisin pöytäkirjasta on poistettu tämä saapumista edeltävä ilmoitusvelvollisuus, joten direktiiviä 2009/16/EY olisi mukautettava vastaavasti.

- (11) Viime vuosikymmenen aikana EU:n satamissa käyvien alusten turvallisuusprofiili on parantunut huomattavasti huolimatta siitä, että EU:n satamissa käyvien alusten määrä, mukaan lukien tavarankuljetuksen lyhyen matkan merikuljetukset EU:n jäsenvaltioiden pääsatamien ja maantieteellisessä Euroopassa tai Euroopan ulkopuolisissa Välimeren ja Mustanmeren maissa sijaitsevien satamien välillä, on kasvanut. Satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia käytetään yhä useammin ympäristölainsäädännön täytäntöönpanon valvomiseksi esimerkiksi rikkipäästöjen tai alusten turvallisen ja ympäristöystävällisen romuttamisen osalta. EU:n 55-valmiuspaketin tavoitteena on vähentää EU:n kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjä 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja tasoittaa tietä kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä. Meriliikenteen odotetaan edistävän tämän tavoitteen saavuttamista. Ennen vuotta 2009 laaditussa aluksen riskiprofiilissa on kuitenkin ollut eri painopisteet, eikä sitä ole täysin mukautettu siten, että tarkastustoimia voitaisiin keskittää ympäristön kannalta heikoimmin toimiviin aluksiin.
- (12) Tämän perusteella aluksen riskiprofiili olisi päivitettävä siten, että siinä otetaan huomioon ympäristökysymykset kiinnittämällä enemmän huomiota ympäristönsuojelun tasoon, mukaan luettuna tarkastettavien alusten toiminnallinen hiili-intensiteetti, sekä ympäristöön liittyviin puutteisiin ja pysäyttämisiin.
- (13) Digitalisaatio on olennainen osa tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevaa teknistä kehitystä, jolla tavoitellaan kustannussäästöjä ja henkilöresurssien tehokasta hyödyntämistä. Niiden alusten määrä, joilla on sähköiset todistuskirjat, on kasvussa, ja määrän kasvun odotetaan jatkuvan. Tämän vuoksi satamavaltioiden suorittaman valvonnan tehokkuutta olisi parannettava käyttämällä enemmän sähköisiä todistuskirjoja, jotta tarkastukset voidaan kohdentaa tehokkaammin aluksiin ja valmistella paremmin. Näiden sähköisten todistuskirjojen käyttöönottoa ja käyttöä olisi kannustettava sisällyttämällä ne aluksen riskiprofiiliin.
- (14) Satamavaltioiden suorittama valvonta on monimutkaistunut, kun uusia tarkastusvaatimuksia on lisätty joko EU:n lainsäädännöllä tai Kansainvälisen merenkulkujärjestön kautta. Sen vuoksi on varmistettava satamavaltioiden tarkastajien osaamisen kehittäminen ja uudelleenkoulutus sekä kehitettävä jatkuvasti heidän koulutustaan.
- (15) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/21/EY²⁶ mukaisesti unionin lippuvaltioiden hallinnoilla on oltava laadunhallintajärjestelmä, jolla autetaan jäsenvaltioita parantamaan toimintaansa lippuvaltioina ja varmistetaan hallintojen väliset tasapuoliset toimintaedellytykset. Samanlaisen satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä toimia koskevan vaatimuksen perusteella jäsenvaltioiden olisi voitava todistaa, että niiden organisaatio, toimintapolitiikat, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat tarkoituksenmukaisia tavoitteiden saavuttamiseksi, ja tunnistaa järjestelmiin liittyvät seikat, kuten resurssien tai henkilöstön kohdentamiseen liittyvät kysymykset, ennen kuin niistä tulee ongelmallisia.
- (16) Jotta tämän direktiivin säännöksiä voitaisiin soveltaa ajantasaisesti siten, että jäsenvaltiot voisivat täyttää kansainvälisen oikeuden mukaiset velvoitteensa direktiiviä noudattaen, komissiolle olisi siirrettävä valta antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/21/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132).

290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä direktiivin 2009/16/EY soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten päivittämiseksi ja Pariisin pöytäkirjassa hyväksytyjen satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien menettelyjen ja ohjeiden luettelon muuttamiseksi. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²⁷ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (17) Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta sen varmistamiseksi, että direktiivin 2009/16/EY säännökset, jotka koskevat sen soveltamisalaan kuuluvien yleissopimusten luetteloa, kokonaispituudeltaan yli 24 metrin pituisten kalastusalusten vapaaehtoista satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa järjestelmää, laajennettua tarkastusta koskevan liitteen VII soveltamisedellytyksiä, turvallisuutta ja turvatoimia koskevia yhdenmukaisia ohjeita ja menettelytapoja sekä sähköisiä todistuskirjoja koskevia vaatimuksia, pannaan täytäntöön yhdenmukaisin edellytyksin. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁸ mukaisesti.
- (18) Jotta voitaisiin parantaa satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten laatua lähellä EU:ta sijaitsevilla merialueilla, kannustetaan kaikkia kyseeseen tulevia jäsenvaltioita liittymään satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaan Välimeren yhteisymmärryspöytäkirjaan.
- (19) Kun otetaan huomioon Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) jäsenvaltioihin tekemien, direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanon seurantaan koskevien tarkastuskäyntien koko seurantajakso, komission olisi arvioitava direktiivin 2009/16/EY täytäntöönpanoa viimeistään [kymmenen vuoden kuluttua sen XX artiklassa tarkoitetusta soveltamispäivästä] ja raportoitava siitä Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä komission kanssa kaiken sen tiedon keräämisessä, joka tarvitaan tämän arvioinnin suorittamista varten.
- (20) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi, vaan ne voidaan jäsenvaltioiden yhteistoiminnan verkostovaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten 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 tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (21) Sen vuoksi direktiiviä 2009/16/EY olisi muutettava,

²⁷ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

²⁸ 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).

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2009/16/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2009/16/EY seuraavasti:

- 1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
 - a) lisätään 1 kohtaan l ja m alakohta seuraavasti:
 - ”l) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva kansainvälinen yleissopimus (painolastivesiyleissopimus);
 - m) hylkyjen poistamista koskeva Nairobinkin kansainvälinen yleissopimus (Nairobinkin yleissopimus).”
 - b) kumotaan 3 kohta.
- 2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:
 - a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Tämän direktiivin soveltamisalaan eivät kuulu kokonaispituudeltaan alle 24 metrin pituiset kalastusalukset, sota-alukset, avustavat sota-alukset, yksinkertaiset puiset alukset, ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät julkisen vallan alukset eivätkä ei-ammattimaisessa käytössä olevat huviveneet.”
 - b) lisätään 4 a kohta seuraavasti:

”4 a. Jäsenvaltiot voivat tehdä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia kalastusaluksille, joiden kokonaispituus on yli 24 metriä. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt tällaiselle erityiselle satamavaltioiden suorittaman valvonnan järjestelmälle, joka koskee kokonaispituudeltaan yli 24 metriä pitkiä kalastusaluksia. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
- 3) Lisätään 5 artiklaan 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Jäsenvaltioiden toteuttamia II-kiireellisyysluokan alusten tarkastuksia, kun jäsenvaltio on täyttänyt vuosittaisen tarkastusveloitteensa yli 150 prosenttisesti, ei oteta huomioon laskettaessa Pariisin pöytäkirjan osapuolina olevien jäsenvaltioiden vuosittaista tarkastusveloitetta.”
- 4) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Tarkastusveloitteen noudattamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Jäsenvaltion, joka ei suorita 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa vaadittuja tarkastuksia, katsotaan noudattavan kyseisen säännöksen mukaista velvoitettaan, kunhan suorittamatta jääneet tarkastukset eivät ylitä kymmentä prosenttia sen satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärästä niiden riskiprofiilista riippumatta.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista suorittamatta jääneiden tarkastusten prosentiosuuksista riippumatta jäsenvaltioiden on kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti alukset, jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin unionin satamissa.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista suorittamatta jääneiden tarkastusten prosentiosuuksista riippumatta jäsenvaltioiden on I-kiireellisyysluokan alusten osalta kuitenkin tarkastettava ensisijaisesti suuren turvallisuusriskin alukset, jotka tarkastustietokannasta saatujen tietojen mukaan käyvät harvoin unionin satamissa.”

5) Korvataan 7 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jos jäsenvaltion satamissa käyvien I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärä on alle 150 prosenttia 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua tarkastusosuudesta, jäsenvaltion katsotaan täyttävän vuosittaisen tarkastusveloitteensa, jos kyseinen jäsenvaltio tarkastaa kaksi kolmasosaa I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvista aluksista satamissaan ja ankkuripaikoissaan käyvien I-kiireellisyysluokkaan ja II-kiireellisyysluokkaan kuuluvien alusten kokonaismäärästä.”

6) Korvataan 8 artiklan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltio voi päättää siirtää I- tai II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen tarkastamisen myöhempään ajankohtaan,

a) jos tarkastus voidaan suorittaa aluksen käydessä samassa jäsenvaltiossa seuraavan kerran, alus ei käy välillä missään muussa unionin eikä Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa, ja lykkäyksen pituus on korkeintaan 15 päivää; tai

b) jos tarkastus voidaan suorittaa jossakin muussa yhteisön tai Pariisin pöytäkirjan alueen satamassa, jossa alus käy, 15 päivän kuluessa, ja kyseisen sataman sijaintivaltio on antanut etukäteen suostumuksensa tarkastuksen suorittamiseen.

2. Seuraavissa poikkeustapauksissa I- tai II-kiireellisyysluokkaan kuuluvan aluksen suorittamatta jäänyttä tarkastusta ei lasketa suorittamatta jätetyksi, jos tarkastustietokantaan on kirjattu tarkastuksen suorittamatta jättämisen syy:

a) toimivaltainen viranomainen katsoo, että tarkastuksen suorittaminen vaarantaisi tarkastajien, aluksen, sen miehistön tai sataman turvallisuuden taikka meriympäristön; tai

b) alus käy satamassa vain yöaikaan (kuten 2 artiklan 10 kohdassa säädetään). Jäsenvaltioiden on kuitenkin toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöllisesti yöaikaan käyvät alukset voidaan tarkastaa asianmukaisesti.”

7) Lisätään 8 a artikla seuraavasti:

”8 a artikla

Ylivoimainen este

Tarkastuksen tekemättä jättämistä ylivoimaisen esteen vuoksi ei pidetä suorittamatta jääneenä tarkastuksena edellyttäen, että tekemättä jäänyt tarkastus ja sen tekemättä jättämisen syyt dokumentoidaan ja kirjataan tarkastustietokantaan.”

8) Kumotaan 9 artikla.

9) Lisätään 10 artiklan 2 kohtaan seuraava:

”c) Ympäristötekijät

Ympäristötekijöiden on perustuttava aluksen hiili-intensiteetti-indikaattoriin sekä niiden puutteiden määrään, jotka liittyvät MARPOL-yleissopimukseen, AFS-yleissopimukseen, painolastivesiyleissopimukseen, CLC 92 -yleissopimukseen, bunkkeriyleissopimukseen ja Nairobin yleissopimukseen, liitteessä I olevan I.3 osan ja liitteen II mukaisesti.”

10) Korvataan 14 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Laajennetun tarkastuksen toteuttaa vähintään kaksi satamavaltion tarkastajaa. Laajennetun tarkastuksen soveltamisala ja sen yhteydessä tarkastettavat riskikohteet esitetään liitteessä VII. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaisia toimenpiteitä liitteen VII yhdenmukaisten soveltamisedellytysten varmistamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

11) Korvataan 14 a artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Edellä olevaa 11 artiklan a alakohtaa ja 14 artiklaa ei sovelleta tämän artiklan mukaisesti tarkastettuihin säännöllisesti liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin tai suurnopeusmatkustaja-aluksiin.”

12) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltion on evättävä pääsy satamiinsa ja ankkuripaikkoihinsa alukselta,

– jonka lippuvaltio täyttää Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn ja tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin perustuvaan heikon toiminnan laadun luetteloon sisällyttämisen perusteet ja joka on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 36 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa, tai

– jonka lippuvaltio täyttää Pariisin pöytäkirjan mukaisesti hyväksytyyn ja tarkastustietokantaan kirjattuihin, komission vuosittain julkaisemiin tietoihin perustuvaan korkean tai keskitason toiminnan laadun luetteloon sisällyttämisen perusteet ja joka on pysäytetty yli kaksi kertaa viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana jäsenvaltion tai Pariisin pöytäkirjan allekirjoittajavaltion satamassa tai ankkuripaikassa.

Tämän artiklan ensimmäistä alakohtaa ei sovelleta 21 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa.

Pääsyn epäämistä sovelletaan heti, kun alus poistuu satamasta tai ankkuripaikasta, jossa se on pysäytetty kolmannen kerran ja jossa sille on annettu pääsyn epäämispäätös.”

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jos alus tämän jälkeen pysäytetään unionin alueella olevassa satamassa tai ankkuripaikassa, sen pääsy unionin satamiin tai ankkuripaikkoihin evätään. Tämä kolmas pääsyn epäämispäätös voidaan kumota 24 kuukauden kuluttua päätöksen antamisesta ja vain, jos

- a) aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 391/2009²⁹ mukaisesti hyväksytyt laitoksen tai hyväksytyjen laitosten antamia,
- b) alusta hallinnoivan yhtiön toiminnan laatu on korkea liitteessä I olevan I osan 1 kohdan mukaisesti, ja
- liitteessä VIII olevassa 3–9 kohdassa luetellut edellytykset täyttyvät.

Aluksilta, jotka eivät täytä tässä kohdassa säädettyjä vaatimuksia, kun päätöksen antamisesta on kulunut 24 kuukautta, on evättävä pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin unionin alueella.”

- c) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jos Pariisin pöytäkirjan vuosikertomuksessa julkaistussa toiminnan keskitason tai heikon laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtivan aluksen pääsy on evätty kolmannen kerran ja alus sen jälkeen pysäytetään jossain satamassa tai ankkuripaikassa unionin alueella, alukselta evätään pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin unionin alueella.”

- d) lisätään 4 a kohta seuraavasti:

”4 a. Jos toiminnan korkean laadun luettelossa mainitun valtion lipun alla purjehtiva alus pysäytetään satamassa tai ankkuripaikassa kolmannen tai minkä tahansa myöhemmän pääsyn epäämisen jälkeen ja aluksen ja sataman tätä seuraavan ensimmäisen EU:n satamassa tapahtuvan vuorovaikutuksen yhteydessä aluksen lakisääteiset todistuskirjat ja luokitustodistukset ovat asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytyt laitoksen tai hyväksytyjen laitosten antamia ja esitetään todisteet siitä, että luokituslaitos on käynyt aluksella ennen tällaisten todistuskirjojen antamista, alukselta evätään pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin 24 kuukauden ajaksi.

Jos aluksen ja sataman ensimmäisen vuorovaikutuksen aikaan lakisääteisiä todistuskirjoja tai luokitustodistuksia ei ole antanut asetuksen (EY) N:o 391/2009 mukaisesti hyväksytty laitos tai hyväksytyt laitokset, alukselta evätään pysyvästi pääsy kaikkiin satamiin ja ankkuripaikkoihin.”

- 13) Korvataan 21 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että unionin satamiin tai ankkuripaikkoihin pääsy evätään 1 kohdassa tarkoitetuilta aluksilta, jotka lähtevät merelle, jos ne

- a) eivät täytä niitä ehtoja, jotka jäsenvaltion tarkastussataman toimivaltaiset viranomaiset ovat asettaneet; tai
- b) eivät noudata yleissopimusten asiaa koskevia vaatimuksia, koska ne ovat jättäneet saapumatta osoitetulle korjaustelakalle.

Pääsyn epäämispäätös kumotaan 12 kuukauden kuluttua. Pääsyn epäämispäätöstä aletaan soveltaa sen antamispäivästä.

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 391/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 11).

Epääminen on voimassa, kunnes omistaja tai liikenteenharjoittaja esittää sellaiset todisteet, jotka sen puutteet todenneen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät osoituksena siitä, että alus täyttää kaikki yleissopimusten asiaan liittyvät vaatimukset.”

14) Korvataan 22 artiklan 7 kohta seuraavasti:

”7. Komissio laatii satamavaltiovalvontaa harjoittaville tarkastajille tarkoitetun ammatillista kehittymistä ja koulutusta koskevan ohjelman yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa ja ottaen huomioon unionissa ja Pariisin pöytäkirjan puitteissa saadun asiantuntemuksen ja kokemuksen. Koulutusohjelmassa on otettava huomioon satamavaltioiden suorittaman valvonnan laajempi soveltamisala sekä koulutuksen laajuuden ja muotojen parannukset.

Komissio määrittää yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa jatkuvasti uusia koulutustarpeita ja vastaa niihin, jotta tarkastajien ammatillista kehittymistä ja koulutusta koskevan ohjelman opetussuunnitelmia, opetusohjelmia ja sisältöä voidaan muuttaa erityisesti uuden tekniikan ja asiaankuuluvista asiakirjoista johtuvien lisävelvoitteiden huomioon ottamiseksi.”

15) Muutetaan 24 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaa, että niiden satamissa ja ankkuripaikoissa käyvien alusten todellista saapumisaikaa ja todellista lähtöaikaa koskevat tiedot siirretään kyseisen sataman tunnisteen kanssa kolmen tunnin kuluessa lähdöstä tarkastustietokantaan direktiivin 2002/59/EY 3 artiklan s alakohdassa tarkoitetun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmän (”SafeSeaNet-järjestelmä”) välityksellä. Kun nämä tiedot on siirretty tarkastustietokantaan SafeSeaNet-järjestelmän välityksellä, jäsenvaltiot vapautetaan tämän direktiivin liitteessä XIV olevan 1.2 kohdan sekä 2 kohdan a ja b alakohdan mukaisesta tietojen toimittamisesta.”

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin mukaisesti tehtyihin tarkastuksiin liittyvät tiedot siirretään tarkastustietokantaan heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi tai pysäyttämispäätös on kumottu.

Jäsenvaltioiden on varmistettava 72 tunnin kuluessa, että tarkastustietokantaan siirretyt tiedot validoidaan julkaisemista varten. Satamavaltiovalvontaa harjoittavan tarkastajan, joka ei ole kuulunut tarkastuksen suorittaneeseen ryhmään, on validoitava tarkastuskertomus ennen sen siirtämistä tietokantaan.”

16) Lisätään 24 a artikla seuraavasti:

”24 a artikla

Sähköiset todistuskirjat

1. Komissio antaa tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan toiminnalliset ja tekniset eritelmät liitteessä IV lueteltujen ja 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen todistuskirjojen sähköisten versioiden yhdenmukaistettua raportointirajapintaa, validointivälinettä ja keskitettyä tietovarastoa/tietokantaa varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

2. Jäsenvaltiot voivat käyttää todistuskirjojen sähköisten versioiden yhdenmukaistettua raportointirajapintaa, validointivälinettä ja keskitettyä tietovarastoa/tietokantaa helpottaakseen alusrekisteriensä siirtymistä sähköisiin todistuskirjoihin.

3. Jos alus purjehtii tällaisia sähköisiä todistuskirjoja antavan valtion lipun alla, tämä on otettava huomioon liitteissä I ja II tarkoitettussa aluksen riskiprofiilissa.

4. Jäsenvaltio vastaa siitä, että dataelementit toimitetaan sovellettavien oikeudellisten ja teknisten vaatimusten mukaisesti. Jäsenvaltio vastaa datasta ja tietojen ja todistuskirjojen pätevydestä sekä sellaisten tietojen päivittämisestä, jotka ovat muuttuneet sen jälkeen, kun ne on toimitettu keskitettyyn tietokantaan.”

17) Korvataan 25 artikla seuraavasti:

”25 artikla

Tietojenvaihto ja yhteistyö

Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että satamaviranomaiset tai -organisaatiot ja muut asiaan liittyvät viranomaiset tai elimet toimittavat toimivaltaiselle, satamavaltion suorittamasta valvonnasta vastaavalle viranomaiselle seuraavat hallussaan olevat tiedot:

- a) tiedot aluksista, jotka eivät ole ilmoittaneet tämän direktiivin, direktiivin 2002/59/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883³⁰ sekä soveltuviissa tapauksissa alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun asetuksen (EY) N:o 725/2004 vaatimusten mukaisia tietoja,
- b) tiedot aluksista, jotka ovat lähteneet merelle noudattamatta satamassa olevista vastaanottolaitteista annetun direktiivin (EU) 2019/883 7 artiklaa,
- c) tiedot aluksista, joiden pääsy satamaan on turvallisuussyistä kielletty tai jotka on turvallisuussyistä karkotettu satamasta,
tiedot 23 artiklan mukaisista ilmeisistä sääntöjenvastaisuuksista.”

18) Korvataan 30 artikla seuraavasti:

”30 artikla

Jäsenvaltioiden toimien seuranta

Tämän direktiivin tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi ja unionin satamavaltiovalvontajärjestelmän yleisen toiminnan seuraamiseksi asetuksen (EY) N:o 1406/2002 2 artiklan b kohdan i alakohdan mukaisesti komissio kerää tarvittavia tietoja ja tekee käyntejä jäsenvaltioihin.

Kunkin jäsenvaltion on kehitettävä ja toteutettava laadunhallintajärjestelmä hallintonsa satamavaltio toimintaan liittyviä operatiivisia osia varten ja ylläpidettävä sitä. Tällainen laadunhallintajärjestelmä on sertifioitava sovellettavien kansainvälisten laatustandardien mukaisesti.”

³⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 116).”

- 19) Korvataan 30 a artikla seuraavasti:

”30 a artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 30 b artiklan mukaisesti 2 artiklan 1 kohdassa vahvistetun yleissopimusten luettelon muuttamiseksi sen jälkeen, kun kyseiset yleissopimukset on hyväksytty Pariisin pöytäkirjassa asiaankuuluviksi asiakirjoiksi, ja liitteen VI muuttamiseksi, jotta siinä olevaan luetteloon Pariisin pöytäkirjassa hyväksytyistä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvistä menettelytavoista ja ohjeista voidaan tehdä lisäyksiä ja/tai päivityksiä.”

- 20) Lisätään 31 artiklaan seuraava:

”4. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuihin asiaankuuluviin asiakirjoihin tehdyt muutokset voidaan jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan nojalla.”

- 21) Korvataan 33 artikla seuraavasti:

”33 artikla

Täytäntöönpanoa koskevat säännöt

Vahvistaessaan 2 artiklan 2 kohdassa, 3 artiklan 4 a kohdassa, 10 artiklan 3 ja 4 kohdassa, 14 artiklan 4 kohdassa, 15 artiklan 3 kohdassa, 18 a artiklan 7 kohdassa, 23 artiklan 5 kohdassa, 24 a artiklan 6 kohdassa ja 27 artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanoa koskevia sääntöjä 31 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen mukaisesti komissio valvoo erityisesti, että näissä säännöissä otetaan huomioon unionin tarkastusjärjestelmästä saatu kokemus ja hyödynnetään Pariisin pöytäkirjan asiantuntemusta.”

- 22) Korvataan 35 artikla seuraavasti:

”35 artikla

Täytäntöönpanon uudelleentarkastelu

Komissio toimittaa viimeistään [*Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kymmenen vuotta tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä*] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisesta.”

- 23) Muutetaan liite I tämän direktiivin liitteen I mukaisesti.
24) Korvataan liite II tämän direktiivin liitteessä II olevalla tekstillä.
25) Kumotaan liite III.
26) Korvataan liite IV tämän direktiivin liitteessä III olevalla tekstillä.
27) Korvataan liite V tämän direktiivin liitteessä IV olevalla tekstillä.
28) Korvataan liite VIII tämän direktiivin liitteessä V olevalla tekstillä.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on vuosi tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivästä]*. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.
Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä 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 säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

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

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

1.2. Toimintalohko(t)

Liikenne ja liikkuminen – meriturvallisuus

1.3. Ehdotus liittyy

uuteen toimeen

uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen³¹

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 2009/16/EY muuttamisen yleisenä tavoitteena on säilyttää tasapuoliset toimintaedellytykset ja välttää markkinoiden vääristyminen, varmistaa meriturvallisuuden korkea taso ja ehkäistä merten pilaantumista. Tarkistuksella edistetään myös kestävä kehityksen tavoitetta 3 ("taata terveellinen elämä ja hyvinvointi kaiken ikäisille") ja tavoitetta 14 ("säilyttää meret ja merten tarjoamat luonnonvarat sekä edistää niiden kestävä käyttö").

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Tarkistuksen erityiset tavoitteet ovat seuraavat:

Yhdenmukaistetaan EU:n lainsäädäntöä IMO:n/ILO:n tai Pariisin pöytäkirjan tasolla vahvistettujen uusien kansainvälisten sääntöjen ja menettelyjen kanssa.

Suojellaan kalastusalueita, niiden miehistöä ja ympäristöä.

Varmistetaan digitaalisten ratkaisujen parempi käyttöönotto.

Varmistetaan tehokas ja yhdenmukainen lähestymistapa satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviin tarkastuksiin.

³¹ 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

Ehdotuksella on määrä varmistaa yhdenmukainen ja korkean turvallisuustason satamavaltioiden suorittama valvonta kaikkialla unionissa ja ottaa käyttöön digitalisoitu järjestelmä, jolla lisätään tarkastusten tehokkuutta parantamalla tarkastettavien alusten valintaa, valmistelemalla tarkastukset paremmin ja helpottamalla ja nopeuttamalla asiaankuuluvien tietojen levittämistä. Sen odotetaan myös lisäävän satamavaltioiden suorittaman valvonnan ympäristönäkökohtien merkitystä.

Ehdotuksen odotetaan myös parantavan kalastusalusten, niiden miehistön ja ympäristön suojelua, sillä se johtaa menetettyjen ihmishenkien ja loukkaantumisten määrän sekä merellä menetetyin bunkkeripolttoaineen määrän vähenemiseen.

1.4.4. *Tulosindikaattorit*

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

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 1 osalta määritetään EMSAn suorittaman horisontaalisen analyysin ja työpajoissa käytyjen keskustelujen perusteella.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 2 osalta määritetään suuremmille kalastusaluksille (yli 24 metriä) tehtyjen tarkastusten lukumäärän, kohdentamista ja tarkastusraportointia koskevaan THETIS-tietokantaan toimitettujen raporttien sekä EU:n satamissa käyvien tämäntyyppisten alusten osalta kirjattujen puutteiden ja/tai pysäyttämisten lukumäärän perusteella.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 3 osalta määritetään THETIS-tietokantaan syötettyjen tietojen, lippuvaltioiden EMSAn validointivälineeseen ja keskitettyyn tietovarastoon lataamien sähköisten todistuskirjojen lukumäärän sekä sellaisten tarkastusten lukumäärän perusteella, joissa käytetään sähköisiä todistuskirjoja.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 4 osalta määritetään laadunhallintajärjestelmän vuotuisten tarkastusten tulosten, jotka jaetaan komission kanssa, useamman kuin yhden tarkastajan tekemien tarkastusten lukumäärän, muun kuin tarkastuksen suorittavan tarkastajan validoimien tarkastusraporttien lukumäärän sekä seuraavien vuosien rikkomismenettelyjen lukumäärän perusteella.

1.5. **Ehdotuksen/aloitteen perustelut**

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

EMSAn on järjestettävä satamavaltioiden tarkastajille suuriin kalastusaluksiin liittyvää koulutusta, jossa keskitytään pääasiassa asiaa koskeviin EU:n suuntaviivoihin, ja laadittava kyseiset kurssit. EMSAn on myös laadittava kalastusaluksia koskeva THETIS-moduuli ja yhteinen koulutusohjelma satamavaltioiden suorittamaa kalastusalusten valvontaa varten. Näillä on katettava kaikki asiaankuuluvat ohjeet ja suuntaviivat.

EMSAn on järjestettävä satamavaltioiden tarkastajille koulutusta sähköisten lakisäätteisten todistuskirjojen käytöstä, ja sen on kehitettävä validointiväline ja tietovarasto.

EMSAn on kehitettävä satamavaltioiden tarkastajille uusia teknologioita koskevat tehokkaat koulutusvälineet/valmiuksien kehittämistoimet, joilla katetaan muun muassa 55-valmiuspaketin kannalta erityisen merkitykselliset uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet sekä

automaatio. Tätä varten EMSAn on parannettava verkkokoulutusvälineitään ja rekrytoitava asiantuntijoita.

Vuoteen 2025 mennessä tarvitaan kaksi kokoaikaista työntekijää tukemaan EMSAa välineiden kehittämisessä.

- 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)

EU:n meriturvallisuusalan toimilla varmistetaan turvallisuus- ja ympäristönormien yhdenmukainen soveltaminen ja ehkäistään alusten omistajia ja/tai lippuvaltioita saamasta kilpailuetuja sen vuoksi, että ne jättävät noudattamatta kaikilta osin kansainvälisissä yleissopimuksissa vahvistettuja sääntöjä ja normeja. Kun Pariisin pöytäkirjan menettelyt ja välineet sisällytetään EU:n lainsäädäntöön, niistä tulee kannekelpoisia unionin tuomioistuimessa, mikä varmistaa niiden yhdenmukaisen täytäntöönpanon unionissa.

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen)

EU:n tason toimet ovat tuoneet etuja, jotka eivät olisi olleet mahdollisia kansallisen tason tai pelkästään IMO:n tai Pariisin pöytäkirjan tason toimilla. EU:n tason toimista alalla syntyi lisäarvoa toimien vaikuttavuuden, tehokkuuden ja niiden tuomien synergioiden ansiosta. Direktiivillä saatetaan EU:n lainsäädäntö linjaan IMO:n sääntöjen kanssa ja yhdenmukaistetaan satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa raportointia. Pariisin pöytäkirja ja direktiivi, sellaisena kuin sitä sovelletaan kaupallisiin kuljetusaluksiin, osoittavat, että satamavaltioiden suorittamaan suurempien kalastusalusten valvontaan tarvitaan yhdenmukaisia menettelyjä ja yhteisiä kriteerejä. Jos direktiiviä ei muuteta, menetettäisiin sen täytäntöönpanosta saatavat synergiaedut.

- 1.5.3. *Vastaavista toimista saadut kokemukset*

Vuoden 2018 REFIT- jälkiarvioinnissa ja meriliikenteen toimivuustarkastuksessa todettiin, että satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva direktiivi tuo lisäarvoa yhdistämällä satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan kehyksen ja oikeudellisen täytäntöönpanomekanismin niin, että voidaan varmistaa asianmukainen ja johdonmukainen täytäntöönpano jäsenvaltioissa. Tämä on johtanut suorituspaineesiin ja jatkuvaa parantamista koskeviin paineesiin ja siten siihen, että satamavaltioiden suorittamaan valvontaan osoitetaan paremmin resursseja jäsenvaltioiden tasolla. Arvioinnissa todettiin, että satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva direktiivi on osaltaan edistänyt asetettuja tavoitteita, jotka koskevat meriliikenteen turvallisuuden ja turvatoimien parantamista, saastumisen ehkäisyä sekä parempia työ- ja elinoloja aluksilla.

EMSA on tukenut merkittäväällä tavalla satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa EU:n järjestelmää. Arvioinnissa korostettiin THETIS-tietokannan merkitystä. Yli kaksi kolmasosaa satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyviä tarkastuksia tekevistä EU:n/ETA:n jäsenvaltioista käyttää tarkastettavien alusten valintaan yksinomaan THETIS-tietokantaa. EMSAn asema THETIS-tietokannan hallinnoinnissa ja päivittämisessä sekä sen tarjoama tarkastajien koulutus, jolla tarkastukset pyritään yhdenmukaistamaan koko Pariisin pöytäkirjan alueella, todettiin myös erittäin tärkeiksi. Meriliikenteen toimivuustarkastuksessa

tuotiin vastaavasti esiin useita mahdollisia parannuksia satamavaltioiden suorittamaan valvontaan.

Jälkiarvioinnin tulokset on otettu huomioon tähän aloitteeseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissa, joka esitetään tiivistetysti liitteessä 5.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Ehdotettu tarkistus on keskeinen tuotos komission tiedonannosta ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia”, jossa esitetään EU:n visio tulevaisuuden liikennejärjestelmästä. Strategiassa ilmoitettiin, että komissio aikoo käynnistää vuonna 2021 lippuvaltion velvollisuuksia, satamavaltioiden suorittamaa valvontaa ja onnettomuustutkintaa koskevan nykyisen lainsäädännön perusteellisen tarkistuksen (lippulaivahanke 10 – Liikenteen vaarattomuuden ja turvallisuuden vahvistaminen).

Ehdotetulla tarkistuksella luodaan synergioita muiden EU:n sääntelypuitteiden kanssa, erityisesti onnettomuuksien tutkintaa koskevan direktiivin 2009/18/EY ja lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY kanssa.

Ehdotus on nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen mukainen, vaikka se edellyttääkin uudelleenkohdentamista otsakkeessa 1 EMSAn vuotuisen rahoitusosuuden osalta (talousarvion kompensointi tekemällä vähennys Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) kohdennettuihin menoihin). Tämän ehdotuksen talousarviovaikutukset sisältyvät jo Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta koskevan komission ehdotuksen talousarvioon.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen 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 EMSA tarvitsee täyttääkseen kasvavan roolinsa satamavaltioiden tarkastajien toiminnan helpottamiseksi (eli suuria kalastusaluksia koskevan koulutuksen järjestäminen, THETIS-moduulin ja sähköisiä todistuskirjoja koskevan yhteisen opetussuunnitelman laatiminen, validointivälineen ja tietovaraston kehittäminen sekä uusia teknologioita koskevien tehokkaiden koulutusvälineiden/valmiuksien kehittämistoimien kehittäminen, mukaan lukien uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden sekä automaation osalta). Nämä ovat EMSAn uusia tehtäviä, joista tulee pysyviä. EMSAn nykyiset tehtävät eivät vähene eikä niitä lakkauteta vaiheittain. Henkilöstöressurssien lisätarvetta ei voida tyydyttää kohdentamalla määrärahoja uudelleen. Lisämäärärahojen tarve katetaan liikenteen ja liikkumisen pääosaston nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen puitteissa hallinnoimilla nykyisillä ohjelmilla.

EMSan määrärahojen lisäys kompensoidaan tekemällä vähennys Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) kohdennettuihin menoihin. Tämän ehdotuksen talousarviovaikutukset sisältyvät jo Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta koskevan komission ehdotuksen 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 VVVV ja päättyy vuonna VVVV, *[ei sovelleta]*
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat³²

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

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.

³² 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 vastaa ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta yleisesti ja raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle täytäntöönpanosta ja säännösten noudattamisesta jäsenvaltioissa.

Komissiolla on lähes reaaliaikaiset keinot valvoa direktiivin säännösten täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa, sillä satamavaltioiden suorittamaan valvontaan liittyvien tarkastusten tulokset on syötettävä THETIS-tietokantaan 72 tunnin kuluessa tarkastuksesta. Komissio ja/tai EMSA voivat siten seurata THETIS-tietokantaa tarkistaakseen, että tarkastuksia tehdään vaaditulla tavalla ja että raportit ladataan tietokantaan. Näitä indikaattoreita seurataan myös sellaisten tarkastusten osalta, joita tarkastuksia tekevät jäsenvaltiot suorittavat yli 24 metrin pituisilla kalastusaluksilla.

Komissio ja/tai EMSA voivat seurata jäsenvaltioiden edistymistä tehokkaasti viikoittain, ja jäsenvaltiot tietävät, että niitä seurataan, jos jostakin toimenpiteestä tulee pakollinen. Komissio voi näin ollen pikaisesti korjata mahdollisia puutteita, esimerkiksi EMSAn antaman teknisen lisätuen tai koulutuksen kautta tai aloittamalla rikkomusmenettelyn.

EMSA tekee komission puolesta myös tarkastuskäyntejä jäsenvaltioihin paikan päällä toteutettavien toimien todentamiseksi.

Jäsenvaltioilla on oltava laadunhallintajärjestelmä, jonka avulla ne voivat varmentaa, että niiden organisaatio, toimintapolitiikat, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat tarkoituksenmukaisia tavoitteiden saavuttamiseksi. Tämä on varmennettava ja siitä on tehtävä tarkastus viiden vuoden välein. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ja/tai EMSAlle akkreditoitujen elimen toteuttamien tarkastusten tulokset, jotta kansalliset satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaavat viranomaiset voivat säilyttää laadunhallintajärjestelmäsertifiointinsa.

EMSA tekee horisontaalisen analyysin, jossa selvitetään lainsäädännön toimivuutta ja kartoitetaan puutteita ja sitä, mitä voidaan tehdä niiden korjaamiseksi. Se myös raportoi komissiolle ja jäsenvaltioille muun muassa työpajoissa käydyissä keskusteluissa.

Komission yksiköiden olisi kymmenen vuoden kuluttua lainsäädännön täytäntöönpanopäivästä arvioitava, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu.

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 ja raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle direktiivin tehokkuudesta ja täytäntöönpanosta. EMSA avustaa komissiota tarvittaessa tietotekniikkapalvelujen tarjoamisessa ja ehdotetun direktiivin raportointi-, seuranta- ja todentamissäännösten edellyttämien tietoteknisten välineiden kehittämisessä sekä koulutusten järjestämisessä. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään direktiivissä mainittuun määräaikaan mennessä. Täytäntöönpanotoimet toteutetaan osana satamavaltion suorittamaa valvontaa.

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

Vaikka komissio on yleisesti vastuussa ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta sekä raportoinnista Euroopan parlamentille ja neuvostolle täytäntöönpanosta ja säännösten noudattamisesta jäsenvaltioissa, Euroopan meriturvallisuusvirasto vastaa sen toiminnasta ja sisäisen valvontakehyksen täytäntöönpanosta. Sen on kehitettävä tietoteknisiä välineitä ja moduuleja ja tarjottava koulutusta satamavaltioiden tarkastajille. Jäsenvaltioiden on huolehdittava täytäntöönpanosta.

EMSAlla on parhaat edellytykset raportoida vaatimustenmukaisuuteen liittyvistä tehtävistä ja arvioida niitä, koska kyseessä on tekninen työ, joka edellyttää vahvaa asiantuntemusta tiedonhallinnasta sekä perusteellista käsitystä sähköisiin todistuskirjoihin ja koulutukseen liittyvistä monimutkaisista teknisistä näkökohdista.

Jäsenvaltioilla on parhaat edellytykset panna direktiiviehdotus täytäntöön, erityisesti jatkamalla satamavaltioiden suorittamaa valvontaa yhdenmukaisella tavalla.

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

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 ainoastaan EMSAlle, jonka on kehitettävä tietoteknisiä välineitä ja moduuleja sekä tarjottava koulutusta kansallisille satamavaltioiden tarkastajille.

EMSAlla on täysi vastuu talousarvionsa toteuttamisesta, kun taas liikenteen ja liikkumisen pääosasto vastaa budjettivallan käyttäjän vahvistamien rahoitusosuuksien säännöllisestä maksamisesta. Odotettavissa oleva virheriskitaso maksatushetkellä ja toimen päättämisaikajankohtana on samanlainen kuin virastolle myönetyissä talousarvioituissa.

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 suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Ehdotettu direktiivi sisältää useita erityissäännöksiä, joilla pyritään ehkäisemään petoksia ja sääntöjenvastaisuuksia. Jäsenvaltioilla on oltava laadunhallintajärjestelmä, jonka avulla ne voivat varmentaa, että niiden organisaatio, toimintapolitiikat, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat tarkoituksenmukaisia tavoitteiden saavuttamiseksi. Tämä on varmennettava ja siitä on tehtävä tarkastus viiden vuoden välein. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ja/tai EMSAlle akkreditoidun elimen toteuttamien tarkastusten tulokset, jotta kansalliset satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaavat viranomaiset voivat säilyttää laadunhallintajärjestelmäsertifiointinsa. Direktiivissä säädetään myös, että kaikkien satamavaltioiden suorittaman valvonnan tarkastuskertomusten validoinnin tekee muu henkilö (joko toinen satamavaltiovalvontaa harjoittava tarkastaja tai valvontaviranomainen) kuin tarkastuksen suorittanut tarkastaja, ennen kuin tarkastuskertomus siirretään tietokantaan.

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.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyn otsakkeet ja menopoolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyn otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM ³³	EFTA-mailta ³⁴	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ³⁵	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksiensa sidotut tulot
1	02 10 02	EI-JM	KYLLÄ	EI	EI	EI

³³ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

³⁴ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

³⁵ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohtat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen 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)

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	1	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	---	--

Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA)			Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuodet 2028–2034	YHTEENSÄ
Osasto 1:	Sitoumukset	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Maksut	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Osasto 2:	Sitoumukset	(1a)					
	Maksut	(2 a)					
Osasto 3:	Sitoumukset	(3 a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Maksut	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
EMSan määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Maksut	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

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

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	------------------------

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
Pääosasto: <.....>							
• Henkilöresurssit							
• Muut hallintomenot							
Pääosasto <.....> YHTEENSÄ	Määrärahat						

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuodet 2028–2034	YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Maksut	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehitystä 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 ³⁶	Keski määr. kustannukset	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lukumäärä yhteensä
ERITYISTAVOITE 1... ³⁷																			
– Tuotos																			
– Tuotos																			
– Tuotos																			
Välisumma, erityistavoite 1																			
ERITYISTAVOITE 2																			
– Tuotos																			
Välisumma, erityistavoite 2																			
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ																			

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

³⁶ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

³⁷ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

3.2.3. Arvioidut vaikutukset EMSAn henkilöresursseihin

3.2.3.1. Tiivistelmä

- 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	Vuodet 2028–2034	YHTEENS Ä
--	---------------	---------------	---------------	---------------------	--------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD-palkkaluokka)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST-palkkaluokat)					
Sopimussuhteiset toimihenkilöt					
Kansalliset asiantuntijat					

YHTEENSÄ	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen 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	Vuodet 2028–2034	YHTEENS Ä
--	---------------	---------------	---------------	---------------------	--------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD-palkkaluokka)	2	2	2	2	2
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST-palkkaluokat)					
Sopimussuhteiset toimihenkilöt					
Kansalliset asiantuntijat					

YHTEENSÄ	2	2	2	2	2
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehyyksen 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 kaksi 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 henkilöresursseja.
- Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja 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)		
• Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
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)							
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)³⁸							
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 (täsmenne)	– päätoimipaikka ⁴⁰						

³⁸ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁴⁰ Pääasiassa EU:n koheesipolitiikan rahastoille, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastolle (maaseuturahasto) ja Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahastolle (EMFAF).

ttävä) ³⁹	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa							
01 01 01 02 (epäsuora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)								
10 01 05 02 (suora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)								
Muu budjettikohta (mikä?)								
YHTEENSÄ								

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.

³⁹ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

- Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen mukainen.
- Ehdotus/aloite edellyttää 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 tekemällä vähennys Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) nykyisessä monivuotisessa rahoituskehityksessä kohdennettuihin menoihin. Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

- Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista⁴¹.

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								

⁴¹ Ks. vuosia 2021–2027 koskevan monivuotisen rahoituskehityksen vahvistamisesta 17 päivänä joulukuuta 2020 annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) 2093/2020 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 ⁴²					ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3				
Momentti									

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

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä.

⁴² Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.