



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 5. kesäkuuta 2023
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2023/0165(COD)

10126/23
ADD 3

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

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	1. kesäkuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	SWD(2023) 149 final
Asia:	KOMISSIION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA Oheisasiakirja Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2023) 149 final.

Liite: SWD(2023) 149 final



Bryssel 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi

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

{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä

Vaikutustenarviointi: ehdotus satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY tarkistamiseksi

A. Toimenpiteen tarve

Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?

Direktiivissä 2009/16/EY säädetään satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevasta EU:n järjestelmästä, jossa tarkastajat tarkastavat ulkomaisen lipun alla purjehtivia aluksia satamissaan sen varmistamiseksi, että miehistön pätevyys sekä aluksen ja sen varusteiden kunto ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä ja meriympäristön suojelusta tehtyjen kansainvälisten yleissopimusten vaatimusten mukaisia. Direktiivi perustuu jo olemassa olevaan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan, jäljempänä 'Pariisin pöytäkirja', vapaaehtoiseen hallitustenväliseen rakenteeseen.

Direktiivistä tehtiin vuonna 2018 jälkiarviointi ja meriliikenteen toimivuustarkastus (muiden EU:n säädösten ohella). Tietyt asiat on todettu ongelmallisiksi: 1) EU:n nykyisiä vaatimuksia ei ole yhdenmukaistettu uusien kansainvälisten pakollisten sääntöjen tai menettelyjen kanssa (Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) ja Pariisin pöytäkirja), 2) EU:n nykyisiä vaatimuksia ei sovelleta kalastusaluksiin, 3) tarkastukset jakautuvat EU:ssa epätasapainoisesti, 4) mekanismi, jolla alukset valitaan tarkastettavaksi, ei ole ajan tasalla, 5) paperisista todistuskirjoista ollaan liian riippuvaisia ja 6) menettelyt ja resurssit ovat riittämättömät ja joustamattomat.

EU:n toimien puuttuessa jäsenvaltiot toimivat koordinoimattomalla ja epäyhtenäisellä tavalla.

Mitä toimenpiteellä on tarkoitus saada aikaan?

Tällä aloitteella pyritään varmistamaan unionin meriturvallisuuden ja ympäristön pilaantumiselta suojelun korkea taso ja parantamaan sitä.

Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?

Koska merenkulku on kansainvälistä liiketoimintaa, jota säännellään sekä maailmanlaajuisesti että alueellisesti ja kansallisesti, sillä on luonnostaan vahva rajatylittävä ulottuvuus.

B. Ratkaisut

Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei, miksi?

Komissio on laatinut kolme toimintavaihtoehtoa. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on toimintavaihtoehto B. Siinä säädetään satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan vapaaehtoisen järjestelmän kehittämisestä suuremmille kalastusaluksille yhdessä Pariisin pöytäkirjan kanssa. Lisäksi se kannustaa ottamaan käyttöön sähköiset lakisäateiset todistuskirjat ja käyttämään niitä. Toimintavaihtoehdossa B ehdotetaan lainsäädännöllisiä ratkaisuja tarkastukseen ja validointiin liittyviin ongelmiin.

Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?

Sitamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaavat kansalliset hallinnot tukevat toimintavaihtoehtoa B, sillä se mahdollistaa Pariisin pöytäkirjan mukaista järjestelmää vastaavan järjestelmän kehittämisen satamavaltioiden suorittamaa kalastusalusten valvontaa varten. Kalastusteollisuus kannattaa yleisesti ottaen turvallisuusnormien täytäntöönpanoa, mutta se pitäisi parempana, että EU:n jäsenvaltiot ratifioisivat asiaa koskevat kansainväliset yleissopimukset.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?

Yhteiskunnallisia vaikutuksia arvioidaan pääasiassa siten, että arvioidaan toimintavaihtoehtojen vaikutuksia meriturvallisuuteen vuosina 2025–2050 pelastettujen ihmishenkien ja vältettyjen loukkaantumisten sekä ympäristönsuojelun kannalta. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon odotetaan johtavan kuuden hengen pelastamiseen ja 61 loukkaantumisen välttämiseen, noin 35 miljoonan euron säästöön ja 75 tonnin laivapolttoainehävikin estämiseen merellä. On kuitenkin huomattava, että arvioihin liittyy suurta epävarmuutta, koska satamavaltioiden suorittaman valvonnan vaikutukset ovat epäsuoria tarkastusten ja niiden seurannan kautta.

Parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon odotetaan tuovan vuosina 2025–2050 **satamavaltioiden**

suorittamasta valvonnasta vastaaville viranomaisille 8,4 miljoonan euron säästöt täytäntöönpanokustannuksissa nykyarvona ilmaistuna sellaisten toimenpiteiden ansiosta, joilla edistetään sähköisten lakisääteisten todistuskirjojen käyttöönottoa ja käyttöä.

Parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon arvioidaan johtavan 5,5 miljoonan euron hallinnollisiin kustannussäästöihin **alusten liikenteenharjoittajille**. Hallinnolliset kustannussäästöt johtuvat siitä, että liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön 72 tunnin ennakoilmoitusvelvollisuudesta luovutaan sellaisten alusten osalta, joille voidaan tehdä laajennettu tarkastus.

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?

Lisäkustannukset aiheutuvat pääasiassa **satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaaville viranomaisille**, ja niiden arvioidaan vuosina 2025–2050 olevan 17,9 miljoonaa euroa nykyarvona. Kun kuitenkin otetaan huomioon täytäntöönpanokustannusten säästöt, nettokustannusten arvioidaan olevan 9,5 miljoonaa euroa. **Lippuvaltioiden viranomaisille** aiheutuu kustannuksia myös mukautumisesta sähköisten todistuskirjojen käyttöönottoon. Nämä ovat 0,22 miljoonaa euroa vuodessa yhteenlaskettuna kaikille lippuvaltioiden viranomaisille. Lisäksi kertaluonteisten investointikustannusten odotetaan olevan miljoona euroa vuonna 2025. Lippuvaltioiden viranomaisille aiheutuvien kokonaiskustannusten arvioidaan olevan 4,8 miljoonaa euroa.

EMSAn osalta parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon mukautuskustannusten arvioidaan olevan 6,5 miljoonaa euroa. Parhaaksi arvioidussa toimintavaihtoehdossa **alusten liikenteenharjoittajien** täytäntöönpanokustannukset nousevat 0,7 miljoonalla eurolla. Hallinnollisiin kustannuksiin tuleva säästö on kuitenkin tätä suurempi, 4,8 miljoonaa euroa.

Mitkä ovat vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn?

Parhaaksi arvioidussa toimintavaihtoehdossa ehdotettu direktiivin soveltamisalan laajentaminen koskemaan suurempia kalastusaluksia on merkityksellinen pk-yritysten kannalta. Kalastusalusten käyttäjille aiheutuvien täytäntöönpanokustannusten arvioidaan nousevan 0,03 miljoonaa euroa vuonna 2030 ja 0,05 miljoonaa euroa vuonna 2050, mutta tällä on myönteisiä vaikutuksia kalastusalusten käyttäjien turvallisuuteen.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?

Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta vastaaville viranomaisille aiheutuu nettokustannuksia, joiden arvioidaan parhaaksi arvioidussa toimintavaihtoehdossa olevan 9,5 miljoonaa euroa suhteessa lähtötasoon. Lisäksi lippuvaltioille aiheutuu 4,9 miljoonan euron kustannukset mukautumisesta sähköisten todistuskirjojen käyttöön.

Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?

Sisämarkkinoihin ja kilpailukykyyn kohdistuu myönteinen vaikutus, koska sama korkea turvallisuustaso säilytetään kaikkialla unionissa.

Suhteellisuusperiaate

Parhaaksi arvioidussa toimenpidevaihtoehdossa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen yleisten politiikkatavoitteiden saavuttamiseksi.

D. Seuranta

Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?

Toimintapolitiikkaa tarkastellaan uudelleen riittävän pitkän ajan kuluttua ehdotuksen hyväksymisestä, jotta toimenpiteet ovat toteutettavina ja niistä ehtii syntyä vaikutuksia. Komissio/EMSA tarkistaa, että tarkastukset toteutetaan vaaditulla tavalla ja että raportit ladataan tietokantaan. EMSA jatkaa jäsenvaltioihin tehtäviä vierailuja, jotka johtavat horisontaalisiin analyysiin.