EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 278 final

2018/0139 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta

{SEC(2018) 230 final} - {SWD(2018) 181 final} - {SWD(2018) 182 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Teknologian muutos koskettaa kaikkia yhteiskunnan ja talouden osia ja muuttaa EU:n kansalaisten elämää. Liikenne ei ole tässä suuntauksessa poikkeus. Uudet teknologiat muuttavat liikkuvuutta radikaalisti. EU:n ja sen toimialojen onkin vastattava haasteeseen päästä maailmanlaajuiseen johtoasemaan innovoinnissa, digitalisoinnissa ja hiilestä irtautumisessa. Komissio on tästä syystä omaksunut kattavan lähestymistavan, jolla varmistetaan, että EU:n politiikat heijastavat näitä toimintapoliittisia prioriteetteja: se on hyväksynyt liikkuvuuden alalla kolme ”Eurooppa liikkeellä” -toimenpidepakettia.

Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan strategian jälkeen komissio on toukokuussa ja marraskuussa 2017 hyväksynyt liikkuvuuden alalla kaksi pakettia. Näissä toimenpidepaketeissa vahvistetaan myönteinen ohjelma, jolla päästään vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa strategiassa tuloksiin ja varmistetaan sujuva siirtyminen puhtaaseen, kilpailukykyiseen ja verkotettuun liikkuvuuteen kaikille. Euroopan parlamentin ja neuvoston olisi varmistettava, että nämä ehdotukset hyväksytään nopeasti.

Aloite on osa kolmatta ”Eurooppa liikkeellä” -toimenpidepakettia, jolla toteutetaan syyskuussa 2017 hyväksyttyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa ja jolla täydennetään liikkuvuuden nykyaikaistamisen täyden potentiaalin hyödyntämiseen Euroopassa pyrkivää prosessia. Tulevaisuuden liikkuvuusjärjestelmän on tärkeää olla turvallinen, puhdas ja tehokas kaikille EU:n kansalaisille. Tarkoituksena on tehdä liikkuvuusjärjestelmästä Euroopassa turvallisempi ja helpommin saavutettava, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja eurooppalaisista työpaikoista varmempia. Tarkoituksena on myös toimia puhtaammin ja sopeutua paremmin pakkoon torjua ilmastonmuutosta. Tämä edellyttää EU:lta, jäsenvaltioilta ja sidosryhmiltä täyttä sitoutumista etenkin liikenneinfrastruktuuri-investointien vahvistamiseen.

Meriliikenteen harjoittajilla on laajalti lakisääteisiä ilmoitusvelvoitteita joka kerta, kun alus saapuu satamaan tai lähtee satamasta (satamakäynti). Ilmoitusvelvoitteita ei ole yhdenmukaistettu sen enempää eri toimintapolitiikan alojen välillä yhdessä jäsenvaltiossa kuin jäsenvaltioiden välilläkään, minkä seurauksena mainitut liikenteenharjoittajat kantavat melkoista hallinnollista taakkaa. EU:ssa tehdään yli kaksi miljoonaa satamakäyntiä vuodessa. Meriliikennealan henkilöstö käyttää vuosittain yhteensä noin 4,6 miljoonaa tuntia ilmoituksiin.

Eurooppa-neuvosto toi tämän ongelman esille vuonna 2017 Vallettassa antamassaan meriliikennepolitiikkaa koskevassa julkilausumassa[1] ja 8. kesäkuuta 2017 tehdyissä neuvoston päätelmissä[2] meriliikennepolitiikan painopisteistä vuoteen 2020 asti. Se korosti

---

[1] Vallettan julkilausuma: *”EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi*”, Valletta, 29. maaliskuuta 2017, https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_the_EU_maritime_transport_policy.pdf

[2] Neuvoston päätelmät: ”*EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja*

tarvetta vähentää meriliikenteelle aiheutuvaa hallinnollista taakkaa luomalla aluksille yksinkertaistetut, digitalisoidut ja yhdenmukaistetut ilmoitusmenettelyt. Se toisti tämän viestin 5. joulukuuta 2017 antamissaan päätelmissä[3] liikennealan digitalisoinnista. Myös meriliikenteen harjoittajat ovat esittäneet voimakkaita kannanottoja tilanteesta.

Ongelmaa analysoitiin arvioitaessa ilmoitusmuodollisuuksia koskevaa direktiiviä 2010/65/EU osana vuosina 2016–2017 toteutetun EU:n meriliikennepolitiikan toimivuustarkastusta. Ongelman analyysi vahvistui tässä arvioinnissa.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on parantaa nykyistä epäyhtenäistä alusten ilmoitusympäristöä. Ehdotetulla uudella EMSWe:llä tuodaan yhteen koordinoidulla ja yhdenmukaisella tavalla kaikki satamakäyntiin liittyvä ilmoittaminen. Tämä puolestaan parantaa yhteentoimivuutta asiaankuuluvien järjestelmien välillä ja niiden välisiä yhteyksiä, mikä mahdollistaa tarpeen mukaan tietojen jakamisen ja uudelleenkäytön nykyistä tehokkaammin.

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

Ehdotuksella täydennetään ja tuetaan EU:n liikennepolitiikan kokonaistavoitteita. Se tuo merkittävän lisän esteetöntä eurooppalaista meriliikennealuetta koskevaan aloitteeseen ja tukee sekä liikennealan päästöjen vähentämiseen tähtäävää EU:n politiikkaa että EU:n liikenteen sosiaalista toimintaohjelmaa.

Se liittyy läheisesti alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmää koskevaan direktiiviin[4] ja on sen kanssa yhdenmukainen. Ehdotus on yhtenevä myös tavaraliikenteen sähköistä tiedonsiirtoa koskevan aloitteen kanssa niiltä osin kuin on kyse siitä, kuinka liikenteeseen liittyviä tarkastuksia EU:ssa sisämaassa tekevät viranomaiset hyväksyvät tavaraliikenteeseen liittyviä tietoja ja todistuksia digitaalisessa muodossa.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella tuetaan hallinnollisen taakan keventämistä ja yksinkertaistamista koskevien Euroopan komission REFIT-ohjelman tavoitteiden saavuttamista. Se on linjassa kilpailukyvyn lisäämistä, sisämarkkinoiden toiminnan sujuvuutta ja tehostamista digitalisaation avulla koskevien komission yleisten tavoitteiden kanssa.

Erityisesti ehdotus täydentää unionin tullikoodeksin alaisia digitalisointipyrkimyksiä lisäämällä liikenne- ja tullialan muodollisuuksissa käytettyjen toimintaympäristöjen välisiä yhteenkytkentöjä.

---

maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi", hyväksytty neuvoston 3545. kokouksessa 8. kesäkuuta 2017, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9976-2017-INIT/fi/pdf

[3] Neuvoston päätelmät *liikenteen digitalisaatiosta*, hyväksytty neuvoston 3581. kokouksessa 5. joulukuuta 2017 http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/fi/pdf

[4] Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta 27 päivänä kesäkuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Toimen oikeusperustana on perustamissopimuksen 100 artiklan 2 kohta: ”Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen antaa meri- ja lentoliikennettä koskevat aiheelliset säännökset.”

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Sisämarkkinat ovat erittäin tärkeät meriliikenteelle. Ainoastaan 9 prosenttia meriliikenteestä on kansallista, 25 prosenttia kuuluu EU:n sisäisen kaupan luokkaan ja 66 prosenttia EU:n ulkopuolisten maiden kanssa käytävään kauppaan. Lisäksi satamat eivät ole meriliikenteessä kuljetettujen tavaroiden lopullinen määränpää. Suuri osa satamien kautta kulkevista tavaroista jatkaa sisämaayhteyksien kautta toiseen jäsenvaltioon tai vastaavasti tulee toisesta jäsenvaltiosta. On näin ollen EU:n edun mukaista, että satamakäynnit sujuvat, sekä laajempien sisäisten liikennemarkkinoiden vuoksi että alaan liittyvien huomattavien taloudellisten investointien kannattavuuden ja rajat ylittävien liiketoimintaintressien parantamiseksi.

Alusten satamakäynteihin liittyvää EU:n ilmoitusympäristöä ei todennäköisesti yhdenmukaisteta vain kansallisen tai kansainvälisen tason toimin. Tällaisten laajojen ja sitovien säännösten hyväksymiseen ei ole olemassa kansainvälistä foorumia.

Kokemus osoittaa myös vapaaehtoisuuteen perustuvat yhdenmukaistamistoimet riittämättömiksi. Nykyiset ei-sitovat ohjeet ja jäsenvaltioiden välinen yhteydenpito eivät ole parantaneet tilannetta, eivätkä ne ole johtaneet yhdenmukaistettuihin käyttöliittymiin, tietomuotoihin tai ilmoitusmenettelyihin.

EU on siten ongelman ratkaisemiseen tarkoituksenmukainen taso. Ongelma on luonteeltaan valtioiden rajat ylittävä, ja merkittäviä tuloksia voidaan saavuttaa ainoastaan yleiseurooppalaisia tarpeita tyydyttävissä, johdonmukaisissa yhteisissä puitteissa.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on laadittu siten, että vältetään liikenteenharjoittajille aiheutuva suhteeton taakka. Siinä käytetään kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden olemassa olevia rakenteita ja kansainvälisiä ja EU:n standardeja ja tietomuotoja. Jäsenvaltiolle ja sidosryhmille aiheutuu näin ollen vain vähäisiä kustannuksia, joita selvästi suurempia hyötyjä saadaan suoraan ja välillisesti hallinnollisen taakan kevenemisestä ja tietojenvaihdon tehostumisesta. Ehdotuksen kustannustehokkuudesta, vaikuttavuudesta ja oikeasuhteisuudesta tehty vaikutustenarviointi osoitti, että ehdotus tuo merkittävää lisäarvoa.

Ehdotus rajoittuu siihen, mikä on tarpeen tavoitteiden saavuttamiseksi, ja sillä puututaan ongelman juurisyihin ja tarjotaan niihin hajautettu mutta yhdenmukainen ratkaisu. EU ja jäsenvaltiot jakavat ilmoitusympäristöstä vastuun.

- **Toimintatavan valinta**

Vaikutustenarvioinnissa kävi ilmi, että direktiiviä 2010/65/EU on tarpeen tarkistaa, jotta sen tavoitteet voidaan saavuttaa. Asetus on asianmukaisempi säädöstyyppi sen varmistamiseksi, että käyttöliittymät, tietomuodot ja ilmoitusmenettelyt yhdenmukaistetaan tehokkaasti ja että nämä toimenpiteet pannaan täytäntöön johdonmukaisella ja avoimella tavalla.

Myös täytäntöönpanotoimenpiteitä ehdotetaan, koska aloite on luonteeltaan tekninen ja koska on todennäköistä, että sitä on tarpeen mukauttaa säännöllisesti teknisten ja oikeudellisten muutosten mukana.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Meriliikennepolitiikan toimivuustarkastuksen osana vuosina 2016–2017 tehty arviointi paljasti, ettei direktiivi 2010/65/EU ollut riittävän vaikuttava tai tehokas, vaikka sen tavoitteet olivat edelleen hyvin asianmukaiset. Päätelmänä oli, että yksinkertaistamiseen ja liikenteenharjoittajien hallinnollisen taakan keventämiseen on huomattavia mahdollisuuksia.

Yksilöitiin kolme ongelmaa. Ensinnäkään alusraportointiin käytettyjä kansallisia keskitettyjä palvelupisteitä ei ole yhdenmukaistettu. Jäsenvaltioissa on erilaiset käyttöliittymät, tietomuodot ja ilmoitusmenettelyt, ja joskus ne eroavat jopa satamien välillä. Direktiivissä 2010/65/EU ei säädetty kansallisia keskitettyjä palvelupisteitä koskevista sitovista eritelmistä. Tämän vuoksi ilmoitusympäristö on moninainen ja pirstaleinen.

Toiseksi nykyisessä järjestelmässä, jossa ilmoituksia koordinoidaan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden kautta, kootaan yhteen ainoastaan jotkin alusten lakisääteiset ilmoitusvelvoitteet. Kansalliset ja paikalliset ilmoitusvaatimukset pyydetään usein täyttämään muita kanavia kuin kansallisia keskitettyjä palvelupisteitä käyttäen. Muut EU:n asettamat ilmoitusmuodollisuudet, kuten useimmat tullimuodollisuudet, hoidetaan niitä varten luotujen kansallisten ja yleiseurooppalaisten tullitietojärjestelmien kautta.

Kolmanneksi tietojen jakamisympäristö on tehoton useimmissa jäsenvaltioissa ja koko EU:n alueella. Liikenteenharjoittajia pyydetään usein toimittamaan saman satamakäynnin aikana samat tiedot useammin kuin kerran. Jos viranomaisten välinen tietojenvaihto olisi tehokkaampaa, tällainen päällekkäisyys voitaisiin välttää. Näin ilmoittamisessa noudatettaisiin yhden kerran periaatetta, mikä on EU:n tavoitteena.

• Sidosryhmien kuuleminen

Kuulemiset järjestettiin paremman sääntelyn suuntaviivojen mukaisesti. Julkinen verkkokuuleminen järjestettiin 25. lokakuuta 2017 – 18. tammikuuta 2018. Kyselylomake oli saatavilla kaikilla EU:n virallisilla kielillä. Kyselyyn saatiin yhteensä 91 vastausta. Tätä julkista kuulemista täydennettiin rajatummilla, kohdennetuilla kuulemisilla, joita järjestettiin työpajoin, haastatteluin ja muin tapahtumin, sekä tärkeimmille sidosryhmille lähetetyllä verkkokyselyllä. Tässä kuulemisprosessissa saatiin 418 vastausta.

Merenkulkualan pieniin ja keskisuuriin yrityksiin (pk-yrityksiin) otettiin erityisesti yhteyttä pk-yritysverkoston kautta, jotta niille saatiin välitettyä tieto mahdollisuudesta osallistua kuulemisprosessiin. Komissio otti yhteyttä myös asiaankuuluviin eurooppalaisiin työmarkkinaosapuoliin (merenkulun ammattilaisiin ja merenkulkualan ammattiliittoihin[5]) ja kutsuttiin ne osallistumaan kuulemiseen.

Sidosryhmien kuulemisissa vahvistui ongelman analyysi ja selvisi, mitkä sidosryhmät kannattivat toimintapoliittisia eri vaihtoehtoja. Useimmissa sidosryhmätyypeissä oltiin sitä

[5] http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=480&langId=en&intPageId=1844

mieltä, että paras ratkaisu olisi integroitu, kattava ilmoitusympäristö, joka sisältäisi sekä tullin että liikenteen vaatimat ilmoitukset. Avoimeen julkiseen kuulemiseen osallistuneista 82 prosenttia katsoi, että se olisi tehokkain tapa ratkaista ongelma EU:n tasolla. Useimmat sidosryhmät pitivät parhaana EU-tason yhdenmukaistamista, koska se toisi huomattavia hyötyjä ja vähentäisi hallinnollista taakkaa. Muina painopisteinä korostettiin tietosuojan selkeyttä sekä tietovirtojen ja tietojen jakamisen tehostamista.

Meriliikenteen harjoittajien ja laiva-/rahtiasiamiesten mielestä keskitetty ratkaisu oli yhdenmukaistamista parempi, mutta jäsenvaltioiden viranomaiset ja satamat pitivät parempana nykyisille kansalliskeskitetyille palvelupisteille perustuvaa ratkaisua.

Tarkasteltuaan näitä näkemyksiä ja analysoituaan ne huolella komissio ehdottaa kompromissiratkaisua, joka varmistaa yhdenmukaistamisen hajautettujen mutta keskenään yhteen kytkettyjen kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden pohjalta.

- **Tietojen/asiantuntemuksen kerääminen ja käyttö**

Ehdotus perustuu tosiseikkojen selvittämiseen ja asiaankuuluvilta asiantuntijoilta saatuihin tietoihin sekä kustannusten ja hyötyjen arvioinnissa käytettyihin taloudellisiin malleihin, mukaan lukien epäsuorien vaikutusten ja ennustetun tieliikenteestä vesille tapahtuvan liikennemuotosiirtymän mallintaminen. Ulkoisten konsulttien ryhmä suoritti tueksi selvityksen kustannuksista ja vaikutuksista.

Komission asiantuntijoita eri toimintapolitiikkojen aloilta oli tiiviisti mukana, jotta varmistetaan ilmoitusympäristöaloitteen ja EU:n muiden toimintapolitiikkojen (esim. sähköisen hallinnon kulmakivet, tullipolitiikka, tietosuojakysymykset) välinen täydentävyys ja johdonmukaisuus.

- **Vaikutustenarviointi**

Ensimmäisellä arviointikierroksella hylättiin kaksi vaihtoehtoa, minkä jälkeen jäljelle jääneet kuusi keskeistä toimintavaihtoehtoa arvioitiin yksityiskohtaisesti. Vaihtoehdot perustuivat kahteen vaihtoehtoiseen toimintamalliin, jotka ovat yhdenmukaistamisen mahdollistava työkalu ja tietojen/ilmoitusten soveltamisalan sisällyttäminen yhdenmukaistettuun datajoukkoon.

Yhdenmukaistamisarkkitehtuurin osalta analysoitiin kolme realistista vaihtoehtoa:

(a) sitovat tekniset eritelmät, joilla yhdenmukaistetaan ilmoitusväylät asiakasrajapinnaksi kansallisille keskitetyille palvelupisteille (koko vastuu jää jäsenvaltioille);

(b) yhdenmukaistetut ilmoitusväylät asiakasrajapinnaksi kansallisille keskitetyille palvelupisteille siten, että ne perustuvat yhteiseen tietotekniseen ratkaisumoduuliin, joka on kehitetty EU:n tasolla ja liitetty kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin (EU:n ja jäsenvaltioiden jaettu vastuu); tai

(c) keskitetty EU-tason ilmoitusväylä (EU:n vastuu).

Soveltamisala voi olla joko 1) kattava tai 2) rajoitettu. Kattavaan soveltamisalaan sisältyvät sekä tullin että liikenteen alan ilmoitukset, kun taas rajoitetun soveltamisalan mukaisesti liikenteen alan ilmoitusympäristö pidetään erillään tullimuodollisuuksien toimintaympäristöstä.

	A: ***Yhdenmukaistetut kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden väylät: tekniset eritelmät***	**B:** ***Yhdenmukaistetut kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden väylät: yhteinen tietotekninen ratkaisu***	**C:** ***Keskitetty ilmoitusväylä***	**D*: Pakollinen satama sisäinen tiedonvaihtojärjestelm (hylätty)***
1. Kattava yhden ilmoitusyhteyspisteen malli	Vaihtoehto A1	Vaihtoehto B1	Vaihtoehto C1	*Vaihtoehto D1*
2. Tullin ja merenkulun erillisten ilmoitusyhteyspisteiden malli	Vaihtoehto A2	Vaihtoehto B2	Vaihtoehto C2	*Vaihtoehto D2*

Vaihtoehto, jossa yhdenmukaistaminen perustuu pakollisille satamien sisäisille tiedonvaihtojärjestelmille (kaupalliset alustat), hylättiin varhaisen vaiheen analyysissa, koska tällä hetkellä alle puolella EU:n satamista on tällainen järjestelmä. Sataman sisäisten tiedonvaihtojärjestelmien tekeminen pakollisiksi katsottiin epäsuhtaiseksi ja toissijaisuusperiaatteen vastaiseksi. Se olisi myös nostanut sekä jäsenvaltioille että toimialalle aiheutuvia kustannuksia.

Analysoitujen vaihtoehtojen tärkein vaikutus on meriliikenteen harjoittajille aiheutuvan hallinnollisen taakan väheneminen. Se parantaa meriliikenteen tehokkuutta ja kilpailukykyä, ja liikennettä todennäköisesti jonkin verran siirtyy liikennemuodosta toiseen (maanteiltä vesiliikenteeseen). Se parantaa alusten päälliköiden työn laatua ja tekee ammatista houkuttelevamman. Hyödyt ovat kattavan soveltamisalan skenaarioissa huomattavasti suuremmat kuin rajoitetun soveltamisalan vaihtoehdossa.

Kustannuksia syntyy ensisijaisesti tarpeesta sopeuttaa ja ylläpitää teknisiä eritelmiä ja tietojärjestelmiä, joihin yhdenmukaistetut ilmoitusväylät perustuvat. Perusskenaarion eli kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden toiminnan nykyisiin kustannuksiin verrattuna sekä jäsenvaltioiden että EU:n on tehtävä yksittäisinvestointi ja vuotuiset toimintakustannukset hieman nousevat. Meriliikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ovat laajalti vähäiset.

Jäsenvaltioissa ei juurikaan hyväksytty keskitettyjä vaihtoehtoja C1 ja C2, mutta meriliikenteen harjoittavat pitivät niitä hyvinä. Jäsenvaltiot pitivät parempina vaihtoehtoja, jotka perustuvat kansallisille keskitetyille palvelupisteille, mutta meriliikenteen harjoittajat pelkäsivät, että hajautetut vaihtoehdot eivät välttämättä olisi linjassa yhdenmukaistamistavoitteen kanssa. Vaikka vaihtoehto B1 ei ollut kuulemisissa minkään sidosryhmän ensimmäinen valinta, se on sopiva kompromissi, jonka kaikki keskeiset sidosryhmät voivat hyväksyä. Siinä yhdistyvät hajautettu lähestymistapa ja kokonaan yhdenmukaistettu asiakasrajapinta meriliikenteen harjoittajiin päin.

Vaihtoehtojen B1 ja C1 odotetaan olevan kaikkein vaikuttavimmat, koska niissä puututaan kaikkiin ongelmia aiheuttaviin seikkoihin ja todennäköisimmin johtavat kaikkien käyttöliittymien ja tietomuotojen täysimääräiseen yhdenmukaistamiseen. Vaihtoehtoihin B1 ja B2 sisältyy vähemmän riskejä kuin vaihtoehtoihin C1 ja C2.

Vaikka vaihtoehto B2 olisi halvin toteuttaa, sen meriliikenteen harjoittajille tuomat hyödyt jäisivät huomattavasti vähäisemmiksi (kompromissi). Vaihtoehdossa B1 oli paras kustannustehokkuussuhde. Kaikkien vaihtoehtojen kustannus-hyötyanalyysin tulokset ovat selvästi myönteisiä.

Hyöty-kustannussuhteen, sidosryhmien hyväksynnän ja odotettavissa olevan vaikuttavuuden ja riskiarvioinnin perusteella parhaaksi katsottu vaihtoehto on siten **vaihtoehto B1**. Tämä tarkoittaa odotettavissa olevia lisäkustannuksia yhteensä 29,4 miljoonaa euroa vuosina 2020–2030, ja hyötynä odotetaan säästettävän 22–25 miljoonaa henkilöstötyötuntia samalla ajanjaksolla. Tämä vaihtoehto tuo parhaat hyödyt hyväksyttävissä olevalla kustannuspanostuksella. Sillä varmistetaan yhdenmukaistettu ilmoitusympäristö siten, että noudatetaan nykyistä kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden järjestelmää ja hyödynnetään jo tehtyjä investointeja. Jäsenvaltioille koituva taakka on vähäinen, koska kaikille yhteinen ohjelmistopaketti kehitetään EU:n tasolla.

Vaikutustenarviointikertomuksesta on keskusteltu komission sääntelyntarkastelulautakunnassa, joka antoi asiassa myönteisen lausunnon huomautuksin[6].

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Koska kyseessä on voimassa olevan säädöksen tarkistus, joka kuuluu sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan komission REFIT-ohjelman piiriin, komissio on tutkinut mahdollisuuksia yksinkertaistamiseen ja rasitteiden vähentämiseen. Analyysi osoittaa, että järjestelmä on mahdollista merkittävästi yksinkertaistaa ja tehostaa keventämällä satamakäynnin yhteydessä oikeudellisia velvoitteita täyttämään joutuville meriliikenteen harjoittajille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa.

Hallinnollisen taakan odotetaan pienenevän seuraavien avulla: 1) yhdenmukaistetut käyttöliittymät, menettelyt ja tietomuodot; 2) yhden ilmoitusyhteyspisteen tarjoaminen; 3) tiedon uudelleenkäytön tehostaminen, jolloin ilmoitukset voidaan toimittaa vain kerran ja kaksinkertainen ilmoittaminen loppuu. Meriliikenteen harjoittajan kaikkien satamakäynteihin liittyvien ilmoitusten kattava koordinointimekanismi yhdessä täysin yhdenmukaistettujen tietomuotojen, ilmoitusmenettelyjen ja käyttöliittymien kanssa vapauttaa henkilöstölle valtavan määrän työaikaa käytettäväksi muihin tehtäviin, erityisesti ydinliiketoimintaan sekä turvallisuus- ja varmuuskysymyksiin liittyviin tehtäviin.

Yksinkertaistamisella on arvioitu säästettävän ajanjaksolla 2020–2030 **22–25 miljoonaa henkilöstötyötuntia, joka vastaa 625–720 miljoonaa euroa** meriliikenteen harjoittajille.

Yksinkertaistettu ja yhdenmukaistettu ilmoittaminen hyödyttää erityisesti pieniä ja keskisuuria yrityksiä ja mikroyrityksiä, jotka ovat suhteessa haavoittuvampia tehottoman hallinnon ja henkilöstön hukkatyötuntien suhteen.

[6] http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&year=&serviceId=10305&s=Search

Ehdotuksella edistetään digitalisaatiota ja tietovirtojen parantamista, mikä on linjassa ns. digitaalisen tarkastuksen kanssa.

- **Perusoikeudet**

Ehdotus vaikuttaa perusoikeuskirjan 8 artiklassa taattuun henkilötietojen suojaa koskevaan oikeuteen. Kaikki ehdotetun säädöksen nojalla tehtävä henkilötietojen käsittely on suoritettava henkilötietojen suojaa koskevan EU:n lainsäädännön, erityisesti yleisen tietosuoja-asetuksen, mukaisesti.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Parhaaksi katsotulla toimintavaihtoehdolla on talousarviovaikutuksia komissioon. Odotettavissa olevat tietotekniikkaan ja tietoteknisten järjestelmien kehittämiseen liittyvät kustannukset ovat enintään 13,5 miljoonaa euroa 11 vuoden ajanjaksolla 2020–2030. Komissio ehdottaa, että sen kustannukset katetaan budjettikohdasta *Euroopan liikennepolitiikkaa ja matkustajien oikeuksia, tiedotustoiminta mukaan luettuna, koskevat tukitoimet* (budjettikohta 06.02.05).

EU:n talousarviosta ei nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen puitteissa tarvita lisämäärärahoja eikä henkilöstöresursseja. Tämä aloite ei vaikuta komission ehdotukseen seuraavaksi monivuotiseksi rahoituskehykseksi.

5. LISÄTIEDOT

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

Komissio seuraa tämän aloitteen edistymistä, vaikutuksia ja tuloksia joukolla seuranta- ja arviointimekanismeja. Niillä mitataan edistymistä uuden ehdotuksen erityisten tavoitteiden saavuttamisessa.

Tietopyynnöt (raportit, tutkimusvastaukset) pidetään maltillisina, jotta pidättäydytään aiheuttamasta sidosryhmille lisätaakkaa uusilla suhteettomilla raportointipyynnöillä.

Vaikutustenarvioinnissa yksilöityihin indikaattoreihin perustuva seurantaraportti olisi laadittava ensimmäiseksi. Sitä seuraa arviointivaihe. Viiden vuoden kuluttua siitä, kun ehdotettu säädös on pitänyt panna täytäntöön, komissio käynnistää tarkastuksen siitä, onko aloitteen tavoitteet saavutettu. Tämä tehdään jäsenvaltioiden kertomusten, sidosryhmätutkimusten ja muun tyyppisten meriliikenteen harjoittajilta saatujen tietojen (esim. valitukset) perusteella. Arviointia käytetään myöhemmässä päätöksentekoprosessissa varmistamaan, että tavoitteiden saavuttamisen vaatimat mukautukset tehdään.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotettu säädös jakautuu kuuteen lukuun, joista ensimmäisessä ja viimeisessä vahvistetaan yleinen soveltamisala ja joitakin laaja-alaisia säännöksiä. Luvuissa II–IV annetaan yksityiskohtaisemmat tiedot soveltamisalasta ja teknisistä välineistä, kun taas luvussa V vahvistetaan eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön (EMSWe) yleinen hallintotapa.

I. Yleiset säännökset

II. EMSWe-datajoukko

III. Tietojen toimittaminen

IV. Yhteiset palvelut

V. EMSWe-toimien yhteensovittaminen

VI. Loppusäännökset

2018/0139 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[7],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[8],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2010/65/EU[9] vaaditaan, että jäsenvaltiot hyväksyvät unionin satamiin saapuvien ja niistä lähtevien alusten ilmoitusvelvoitteiden täyttämisen sähköisesti ja varmistavat tällaisten ilmoitusten välittämisen keskitetyn palvelupisteen kautta meriliikenteen helpottamiseksi.

2) Meriliikenne on kaupan ja yhteyksien runko sekä sisämarkkinoilla että niiden rajojen yli. Meriliikenteen helpottamiseksi ja meriliikenteen harjoittajien hallinnollisen taakan keventämiseksi olisi yksinkertaistettava ja yhdenmukaistettava tietomenettelyjä, joita käytetään unionin säädöksissä ja jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä meriliikenteen harjoittajille asetettujen ilmoitusvelvoitteiden täyttämisessä.

3) Tällä asetuksella pyritään helpottamaan tietojen toimittamista. Tämän asetuksen soveltamisen ei tule muuttaa ilmoitusvelvoitteiden asiasisältöä eikä vaikuttaa tietojen säilytykseen ja käsittelyyn unionin tasolla eikä kansallisella tasolla.

4) Nykyiset kaikissa jäsenvaltioissa toimivat kansalliset keskitetyt palvelupisteet olisi säilytettävä eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön (European Maritime Single Window environment), jäljempänä ’EMSWe’, perustana. Kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden olisi muodostettava kattava meriliikenteen harjoittajien ilmoitusyhteyspiste, joka kerää ilmoittajilta tiedot ja jakaa ne kaikille asiaankuuluville toimivaltaisille viranomaisille.

---

7 EUVL C , , s. .

8 EUVL C , , s. .

9 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

5) Nämä kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden asiakasrajapinnat olisi ilmoittajien puolelta yhdenmukaistettava unionin tasolla, jotta helpotettaisiin ilmoittamista ja kevennettäisiin hallinnollista taakkaa. Tällainen yhdenmukaistaminen voitaisiin toteuttaa käyttämällä kaikissa kansallisissa keskitetyissä palvelupisteissä unionin tasolla kehitettyä yhteistä käyttöliittymäohjelmistoa järjestelmien väliseen tietojenvaihtoon. Jäsenvaltioiden olisi vastattava tämän käyttöliittymämoduulin integroinnista ja hallinnoinnista ja ohjelmiston säännöllisestä ja oikea-aikaisesta päivittämisestä sitä mukaa kuin komissio toimittaa uusia versioita. Komission olisi kehitettävä tämä moduuli ja toimitettava siihen päivitykset tarpeen mukaan.

6) Uudet digitaaliteknologiat luovat jatkuvasti kasvavia mahdollisuuksia tehostaa merenkulkualaa ja vähentää hallinnollista taakkaa. Jotta tällaisista uusista teknologioista saataisiin hyötyjä mahdollisimman nopeasti, komissiolla olisi oltava valtuudet muuttaa täytäntöönpanosäädöksillä yhdenmukaistetun ilmoitusympäristön teknisiä eritelmiä, normeja ja menettelyjä. Uudet teknologiat olisi myös otettava huomioon tätä asetusta tarkistettaessa.

7) Ilmoittajille olisi tarjottava riittävä tuki ja tiedot kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin liittyvistä prosesseista ja teknisistä vaatimuksista helposti saatavilla olevien ja käyttäjäystävällisten, yleisilmeeltään yhtenäisten kansallisten verkkosivustojen kautta.

8) Kansainvälisen meriliikenteen helpottamista koskevassa yleissopimuksessa, jäljempänä ’FAL-yleissopimus’[10], määrätään, että viranomaisten olisi kaikissa tapauksissa vaadittava ainoastaan olennaisten tietojen ilmoittamista ja pidettävä niiden määrä mahdollisimman pienenä.

9) EMSWe:n toimivuuden mahdollistamiseksi on tarpeen määrittää kattava EMSWe-datajoukko, jonka olisi sisällettävä kaikki tiedot, joita kansalliset viranomaiset tai satamaoperaattorit voivat pyytää hallinnollisia tai toiminnallisia tarkoituksia varten aluksen käydessä satamassa. Koska ilmoitusvelvoitteet eivät ole kaikissa jäsenvaltioissa samat, kunkin jäsenvaltion kansallinen keskitetty palvelupiste olisi suunniteltava siten, että se voi vastaanottaa EMSWe-datajoukon sellaisenaan ja jättää huomiotta tiedot, jotka eivät ole kyseisen jäsenvaltion kannalta merkityksellisiä.

10) Tämän asetuksen liitteessä olisi lueteltava unionin ja kansainvälisen lainsäädännön sisältämät asiaankuuluvat ilmoitusvelvoitteet. Näiden ilmoitusvelvoitteiden olisi muodostettava vahvistettavan kattavan EMSWe-datajoukon perusta. Liitteessä olisi myös viitattava asiaankuuluviin kansallisen tason ilmoitusvelvoitteiden luokkiin, ja jäsenvaltioiden olisi voitava pyytää komissiota muuttamaan EMSWe-datajoukkoa kansallisessa lainsäädännössään vahvistettujen ilmoitusvelvoitteiden mukaisesti. Unionin säädökseen, jolla muutetaan EMSWe-datajoukkoa kansalliseen lainsäädäntöön sisältyvien ilmoitusvelvoitteiden perusteella, olisi sisällyttävä yksiselitteiset viittaukset kyseiseen kansalliseen lainsäädäntöön.

11) Jaettaessa kansallisista keskitetyistä palvelupisteistä tietoja toimivaltaisille viranomaisille tiedonsiirrossa on noudatettava liitteessä luetellussa unionin lainsäädännössä säädettyjä ilmoitusvelvoitteita ja -muodollisuuksia koskevia yleisiä tietovaatimuksia, muotoja ja koodeja ja tiedot on siirrettävä siinä perustettujen,

[10] Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) 9 päivänä huhtikuuta 1965 tehty kansainvälisen meriliikenteen helpottamista koskeva yleissopimus, jäljempänä ’FAL-yleissopimus’, sellaisena kuin se on muutettuna 8 päivänä huhtikuuta 2016, Standard 1.1.

asetuksen (EU) N:o 952/2013 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen sähköisten tietojenkäsittelymenetelmien kaltaisten tietoteknisten järjestelmien kautta.

12) Tämän asetuksen täytäntöönpanossa olisi otettava huomioon kansallisella ja unionin tasolla perustetut SafeSeaNet-järjestelmät, joilla olisi jatkossakin helpotettava kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden kautta saatujen tietojen vaihtoa ja jakamista jäsenvaltioiden välillä direktiivin 2002/59/EY mukaisesti.

13) Satamat eivät ole tavaroiden lopullinen määränpää. Alusten satamakäyntien tehokkuudella on vaikutusta koko logistiikkaketjuun, joka liittyy tavaroiden ja matkustajien kuljettamiseen satamiin ja satamista. Jotta varmistettaisiin yhteentoimivuus, multimodaalisuus ja meriliikenteen sujuva liittäminen koko logistiikkaketjuun ja sujuvoitettaisiin muita liikennemuotoja, kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden pitäisi voida vaihtaa tarpeellisia tietoja, kuten saapumis- ja lähtöaikoja koskevia tietoja, vastaavien muita liikennemuotoja varten luotujen järjestelmien kanssa.

14) Meriliikenteen tehostamiseksi ja alusten satamakäyntien yhteydessä operatiivisista syistä annettavien tietojen päällekkäisyyden rajoittamiseksi ilmoittajan kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen antamat tiedot olisi jaettava myös tiettyjen muiden yksiköiden, kuten satama- tai terminaalioperaattoreiden kanssa.

15) Asetuksessa (EU) N:o 952/2013 säädetään, että unionin tullialueelle tuotavista tavaroista on tehtävä saapumisen yleisilmoitus, joka on toimitettava tulliviranomaisille sähköisesti. Koska saapumisen yleisilmoituksen tiedot ovat turvallisuuteen ja talouteen liittyvien riskien hallinnan kannalta hyvin tärkeitä, parhaillaan ollaan kehittämässä erityistä sähköistä järjestelmää saapumisen yleisilmoitusten toimittamista ja hallintaa varten unionin tullialueella. Tästä syystä saapumisen yleisilmoitusta ei ole mahdollista toimittaa kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden kautta. Koska jotkin saapumisen yleisilmoituksen mukana toimitettavat dataelementit vaaditaan kuitenkin myös muiden tullin ja meriliikenteen ilmoitusmuodollisuuksien noudattamiseksi alusten käydessä unionin satamissa, EMSWe:ssä pitäisi voida käsitellä myös saapumisen yleisilmoituksen dataelementtejä. Olisi myös mahdollistettava se, että kansalliset keskitetyt palvelupisteet voisivat poimia joitakin saapumisen yleisilmoituksen mukana toimitettuja asiaankuuluvia tietoja.

16) Jotta voitaisiin käyttää uudelleen kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden kautta annettuja tietoja ja helpottaa tietojen toimittamista ilmoittajalle, on syytä luoda yhteisiä tietokantoja. EMSWe:n alustietokantaan pitäisi sisältyä viiteluettelo aluksia koskevista yksilöintitiedoista ja ilmoitusvaatimuksiin tehdyistä poikkeuksista, jotka on ilmoitettu asiaankuuluviin kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin. Jotta helpotettaisiin tietojen toimittamista ilmoittajan kannalta, yhteisessä sijaintitietokannassa olisi oltava sijaintikoodien viiteluettelo, johon sisältyvät Yhdistyneiden kansakuntien määräasemia koskeva säännöstö (UN/LOCODE), SafeSeaNetin erityiskoodit sekä satamarakenteiden koodit, jotka on rekisteröity Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMOn tietojärjestelmään Global Integrated Shipping Information System (GISIS). Lisäksi yleiseen vaarallisia aineita koskevaan tietokantaan olisi sisällytettävä luettelo vaarallisista ja ympäristöä pilaavista tavaroista, joista on ilmoitettava kansallisille keskitetyille palvelupisteille direktiivin 2002/59/EY, sellaisena kuin se on muutettuna, mukaisesti, sekä IMO:n FAL-lomake 7 ottaen huomioon IMO:n yleissopimusten ja säännöstöjen dataelementit.

17) Toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä tämän asetuksen puitteissa olisi noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta

(EU) 2016/679. Komission suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä tämän asetuksen puitteissa on noudatettava asetuksen [yhteisöjen toimielinten suorittamasta henkilötietojen käsittelystä annetun asetuksen 45/2001 korvaava uusi asetus] säännöksiä.

18) EMSWe:n ja kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden ei pitäisi antaa aihetta muuhun henkilötietojen käsittelyyn kuin mikä tarvitaan niiden toimintaa varten, eikä niitä pitäisi käyttää uusien oikeuksien antamiseen henkilötietoihin pääsyn tarkoituksessa.

19) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla EMSWe-datajoukko sekä dataelementtien määritelmät, luokat ja dataeritelmät. Komissiolle olisi siirrettävä vastaava valta muuttaa liitettä siten, että siihen sisällytetään kansallisella tasolla voimassa olevat ilmoitusvelvoitteet ja että siinä otetaan huomioon kaikki unionin lainsäädännössä vahvistetut uudet ilmoitusvelvoitteet. Komission olisi varmistettava, että liitteessä luetellussa unionin ja kansainvälisessä lainsäädännössä vahvistettuja yhteisiä tietovaatimuksia, muotoja ja koodeja noudatetaan. On myös 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 sopimuksessa 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.

20) Tämän asetuksen täytäntöönpanon yhdenmukaisten edellytysten varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[11] mukaisesti.

21)

22) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä täytäntöönpanovalta hyväksyä EMSWe-datajoukko ja tehdä siihen myöhemmin muutoksia sekä hyväksyä toiminnalliset ja tekniset eritelmät, laadunvalvontamekanismit sekä menettelyt, jotka koskevat yhdenmukaistetun käyttöliittymämoduulin ja siihen liittyvien kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden yhdenmukaistettujen elementtien käyttöönottoa, ylläpitoa ja käyttöä. Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta hyväksyä tekniset eritelmät, standardit ja menettelyt myös EMSWe:n yhteisille palveluille.

23) Tämän asetuksen olisi pohjauduttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 910/2014[12], jossa säädetään ehdoista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot tunnustavat toisen jäsenvaltion ilmoitetun sähköisen tunnistamisjärjestelmän piiriin kuuluvat tietyt luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden sähköisen tunnistautumisen menetelmät. Asetuksessa (EU) N:o 910/2014 säädetään edellytyksistä, joiden mukaisesti käyttäjät voivat käyttää sähköisiä tunnistautumis- ja

[11] 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).

[12] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla ja direktiivin 1999/93/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73).

todentamiskeinojaan voidakseen käyttää sähköisiä julkisia palveluja rajat ylittävissä tapauksissa.

24) Komission olisi tehtävä tätä asetusta koskeva arviointi. Olisi kerättävä tietopohjaa sen arvioimiseksi, miten hyvin lainsäädännöllä saavutetaan sen tavoitteet.

25) Direktiivi 2010/65/EU olisi näin ollen kumottava tämän asetuksen soveltamispäivästä alkaen.

26) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001[13] 28 artiklan 2 kohdan mukaisesti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I Luku
Yleiset säännökset

1 artikla
Kohde ja soveltamisala

Tällä asetuksella perustetaan kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin perustuva yhdenmukainen ja yhteentoimiva eurooppalainen merenkulkualan yhdennetty palveluympäristö, jäljempänä ’EMSWe’, helpottamaan unionin satamiin saapuvien, unionin satamissa viipyvien ja unionin satamista lähtevien alusten ilmoitusvelvoitteisiin liittyvien tietojen sähköistä siirtämistä.

2 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) ’eurooppalaisella merenkulkualan yhdennetyllä palveluympäristöllä’ (EMSWe) oikeudellista ja teknistä kehystä, joka on luotu alusten unionin satamissa käyntejä koskeviin ilmoitusvelvoitteisiin ja menettelyihin liittyvien tietojen sähköistä siirtämistä varten, joka koostuu kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden verkostosta ja johon sisältyy yhdenmukaistettu käyttöliittymä sekä yhteisiä palveluja käyttäjien ja pääsyn hallintaa, alusten tunnistamista, sijaintikoodeja ja vaarallisia ja ympäristöä pilaavia tavaroita koskevia tietoja varten;

2) ’ilmoitusvelvoitteella’ liitteessä luetellussa unionin ja kansainvälisessä lainsäädännössä ja liitteessä tarkoitetussa kansallisessa lainsäädännössä vaadittuja tietoja, jotka on annettava hallinnollisia ja operatiivisia tarkoituksia varten aluksen jäsenvaltion satamaan saapumisen, satamassa viipymisen ja satamasta lähtemisen, jäljempänä ’satamakäynti’, yhteydessä;

3) ’dataelementillä’ pienintä tietoyksikköä, jolla on ainutlaatuinen määritelmä ja täsmällisiä teknisiä ominaisuuksia, kuten muoto, pituus ja merkkityyppi;

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

4) ’sataman sisäisellä tietojenvaihtojärjestelmällä’ sähköistä järjestelmää, jolla helpotetaan operatiivisten ja hallinnollisten tietojen vaihtoa sataman eri toimijoiden välillä;

5) ’ilmoittajalla’ aluksen liikennöitsijää tai muuta luonnollista tai oikeushenkilöä, jota ilmoitusvelvoitteet koskevat;

6) ’tietopalvelujen tarjoajalla’ luonnollista tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa ilmoittajalle ilmoitusvelvoitteisiin liittyviä tieto- ja viestintäteknologisia palveluja tai tiedonsyöttöpalveluja.

II Luku
EMSWe-datajoukko

3 artikla
EMSWe-datajoukon vahvistaminen

1. Komissio vahvistaa tyhjentävän dataelementtiluettelon, jäljempänä ’EMSWe-datajoukko’, liitteessä luetellussa unionin ja kansainvälisessä lainsäädännössä ja liitteessä tarkoitetussa kansallisessa lainsäädännössä vahvistettujen ilmoitusvelvoitteiden perusteella. Komissio varmistaa, että liitteessä luetellussa unionin ja kansainvälisessä lainsäädännössä vahvistettuja yhteisiä tietovaatimuksia, muotoja ja koodeja noudatetaan.

2. Komissiolle siirretään valta hyväksyä 18 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta EMSWe-datajoukon vahvistamisen ja muuttamisen tarkoituksissa. Delegoituun säädökseen, jolla lisätään dataelementtejä EMSWe-datajoukkoon tai muutetaan niitä kansalliseen lainsäädäntöön sisältyvien ilmoitusvelvoitteiden perusteella, olisi sisällyttävä yksiselitteiset viittaukset kyseiseen kansalliseen lainsäädäntöön.

3. Jäsenvaltio voi pyytää komissiota sisällyttämään EMSWe-datajoukkoon dataelementtejä kansallisessa lainsäädännössä vahvistettujen ilmoitusvelvoitteiden perusteella. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi kuuden kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta kansallisen lainsäädännön säädökset ja vastaavat ilmoitusvelvoitteet, jotka sisältävät EMSW-datajoukkoon sisällytettävät dataelementit. Jäsenvaltioiden on yksilöitävä tällaiset dataelementit täsmällisesti. Komissio arvioi tällaisten tiedoksiantojen pohjalta, onko dataelementti tarpeen sisällyttää EMSWe-datajoukkoon tai onko dataelementtiä tarpeen muuttaa.

4. Komissiolle siirretään myös valta hyväksyä delegoituja säädöksiä 18 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti liitteen muuttamiseksi, kun tarkoituksena on tehdä tai mukauttaa viittauksia unionin tai kansainväliseen lainsäädäntöön sisältyviin ilmoitusvelvoitteisiin tai viittauksia kansalliseen lainsäädäntöön.

4 artikla
Muut tietopyynnöt

1. Jos jäsenvaltio aikoo ottaa käyttöön kansallisen lainsäädäntönsä nojalla sellaisen ilmoitusvelvoitteen tai muuttaa sellaista velvoitetta, johon sisältyisi muiden kuin EMSWe-datajoukkoon sisältyvien tietojen antamista, kyseisen jäsenvaltion on annettava asia tiedoksi komissiolle välittömästi. Jäsenvaltion on tällaisessa

tiedoksiannossa yksilöitävä täsmällisesti EMSWe-datajoukkoon kuulumaton tieto ja ilmoitettava kyseisen ilmoitusvelvoitteen suunniteltu soveltamisajanjakso.

2. Komissio arvioi, onko EMSWe-datajoukkoa tarpeen muuttaa 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

III Luku
Tietojen toimittaminen

5 artikla
Kansalliset keskitetyt palvelupisteet

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava kansallinen keskitetty palvelupiste, jolle tämän asetuksen mukaisesti ja 6 artiklan soveltamista rajoittamatta annetaan kaikki ilmoitusvelvoitteiden täyttämiseen tarvittavat tiedot yhdellä kertaa EMSWe-datajoukon avulla ja sitä noudattaen tällaisten tietojen asettamiseksi jäsenvaltioiden asiaankuuluvien viranomaisten saataville.

   Jäsenvaltiot vastaavat omien kansallisten keskitettyjen palvelupisteidensä kehittämisestä, käytettävyydestä, ylläpidosta, turvallisuudesta ja toiminnasta.

2. Komissio kehittää kansallisille keskitetyille palvelupisteille yhdenmukaisen ilmoituskäyttöliittymämoduulin ja päivittää sitä. Tähän moduuliin on sisällyttävä mahdollisuus tietojenvaihtoon ilmoittajan käyttämän tietojärjestelmän ja kansallisessa keskitetyssä palvelupisteessä käytetyn tietojärjestelmän välillä.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava

a) kansallisen keskitetyn palvelupisteen ja ilmoituskäyttöliittymämoduulin yhteensopivuus;

b) ilmoituskäyttöliittymämoduulin ja sen mahdollisten myöhempien päivitysten oikea-aikainen integrointi 11 kohdassa tarkoitetussa täytäntöönpanosäädöksessä vahvistettujen täytäntöönpanopäivämäärien mukaisesti;

c) yhteys toimivaltaisten viranomaisten asiaankuuluviin järjestelmiin ilmoitettavien tietojen siirtämiseksi kyseisille viranomaisille kansallisen keskitetyn palvelupisteen kautta ja kyseisiin järjestelmiin unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja kyseisten järjestelmien teknisiä eritelmiä noudattaen;

d) online-tukea tarjoava verkkosivusto.

4. Kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden on myös mahdollistettava ilmoittajille tietojen antaminen unionin tasolla yhdenmukaistettujen digitaalisten taulukoiden muodossa ja sisällytettävä järjestelmään toiminto, jolla voi poimia ilmoitettuja dataelementtejä kyseisistä taulukoista.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vaaditut tiedot saapuvat kyseeseen tulevan lainsäädännön soveltamisesta vastaaville viranomaisille ja että ne on rajattu kunkin tällaisen viranomaisen tarpeisiin. Jäsenvaltioiden on tässä yhteydessä varmistettava, että noudatetaan tiedonsiirtoon, myös henkilötietojen siirtoon, liittyviä oikeudellisia vaatimuksia, joista säädetään liitteessä luetelluissa unionin säädöksissä, ja käytetään soveltuvin osin asetuksen (EU) N:o 952/2013 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja sähköisiä tietojenkäsittelymenetelmiä. Jäsenvaltioiden on niin ikään varmistettava yhteentoimivuus kyseisten viranomaisten käyttämien tietojärjestelmien kanssa.

6. Kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden on tarjottava ilmoittajille tekninen mahdollisuus asettaa asiaankuuluvia tietoja erikseen määräsataman palveluntarjoajien saataville.

7. Jos jokin jäsenvaltio ei vaadi ilmoitusmuodollisuuksien täyttämiseksi kaikkia EMSWe-datajoukon dataelementtejä, kansallisen keskitetyn palvelupisteen on hyväksyttävä toimitettu tietoaineisto, johon sisältyvät ainoastaan kyseisen jäsenvaltion vaatimat dataelementit. Sen on myös hyväksyttävä ilmoittajan toimittama aineisto, johon sisältyy EMSWe-datajoukon lisäksi muita dataelementtejä.

8. Jäsenvaltion on säilytettävä sen kansalliselle keskitetylle palvelupisteelle toimitetut tiedot tässä asetuksessa asetettujen vaatimusten täyttämiseksi tarvittavan ajan, ja jos liitteessä lueteltujen unionin säädösten noudattaminen voidaan varmistaa ainoastaan säilyttämällä tietoja kansallisessa keskitetyssä palvelupisteessä, tiedot on säilytettävä kyseisten säädösten noudattamiseksi vaadittavan ajan. Tiedot on tuhottava välittömästi tämän ajan jälkeen.

9. Kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden on asetettava julkisesti saataville alusten arvioidut ja toteutuneet saapumis- ja lähtöajat unionin tasolla yhdenmukaistetussa sähköisessä muodossa.

10. Kansallisilla keskitetyillä palvelupisteillä on oltava yhtenäiset, unionin tasolla yhdenmukaistetut internet-osoitteet ja tukisivustot.

11. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä

a) toiminnalliset ja tekniset eritelmät ja laadunvalvontamekanismit sekä 2 kohdassa tarkoitetun ilmoituskäyttöliittymämoduulin käyttöönoton, ylläpidon ja käytön menettelyt;

b) 4 kohdassa tarkoitetut yhdenmukaistetut digitaaliset taulukot;

c) yhdenmukaistetut tekniset eritelmät 9 kohdassa tarkoitettujen saapumis- ja lähtöaikojen saataville asettamista varten;

d) 10 kohdassa tarkoitettujen internet-osoitteiden yhtenäisen muodon ja tukisivustojen yhdenmukaistetun rakenteen.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

Komissio muuttaa täytäntöönpanosäädöksillä teknisiä eritelmiä, standardeja ja menettelyjä uusien teknologioiden saatavuuden huomioon ottamiseksi.

6 artikla
Muut ilmoitustavat

1. Jäsenvaltiot voivat sallia tietojen antamisen muita ilmoituskanavia, kuten satamien sisäisiä tietojenvaihtojärjestelmiä, käyttäen sillä edellytyksellä, että tällaiset kanavat ovat ilmoittajille vapaaehtoisia. Tässä tapauksessa jäsenvaltioiden on varmistettava, että kyseiset muut ilmoituskanavat toimittavat asiaankuuluvat tiedot kansalliselle keskitetylle palvelupisteelle.

2. Jäsenvaltioiden on luotava vaihtoehtoiset tavat tietojen antamiselle siltä varalta, että jokin 5 artiklassa ja 9–12 artiklassa tarkoitetuista sähköisistä järjestelmistä menee väliaikaisesti epäkuntoon.

3. Tällä asetuksella ei saa estää sellaista jäsenvaltioiden tulliviranomaisten välistä tai tulliviranomaisten ja talouden toimijoiden välistä tietojenvaihtoa, jossa käytetään asetuksen (EU) N:o 952/2013 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja sähköisiä tietojenkäsittelymenetelmiä.

7 artikla
Yhden kerran periaate

1. Sanotun rajoittamatta 6 artiklan 3 kohdan soveltamista jäsenvaltioiden on varmistettava, että ilmoittajan edellytetään antavan tämän asetuksen mukaiset tiedot ainoastaan yhden kerran satamakäyntiä kohti ja että asiaankuuluvat tiedot asetetaan saataville tai niitä käytetään uudelleen 2 kohdan mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

a) kansalliselle keskitetylle palvelupisteelle annetut alusten tunniste- ja yksilöintitiedot kirjataan 10 artiklassa tarkoitettuun EMSWe-alustietokantaan ja ettei niitä pyydetä uudelleen seuraavilla satamakäynneillä unionissa;

b) kaikki tämän asetuksen mukaisesti saadut asiaankuuluvat tiedot asetetaan muiden kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden saataville SafeSeaNet-järjestelmän kautta direktiivissä 2002/59/EY säädettyjen teknisten vaatimusten mukaisesti;

c) unionin satamasta lähtiessä annettuja ilmoitustietoja ei pyydetä uudelleen matkan aikana eikä seuraavaan unionin satamaan saapumisen yhteydessä, ellei alus ole käynyt unionin ulkopuolisessa satamassa matkan aikana. Tätä kohtaa ei sovelleta tietoihin, jotka on saatu asetuksen (EU) N:o 952/2013 nojalla, ellei tällaisesta mahdollisuudesta säädetä kyseisessä asetuksessa;

d) asetuksen (EU) N:o 952/2013 127 artiklassa tarkoitetun saapumisen yleisilmoituksen asiaankuuluvat tiedot asetetaan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden saataville tiedoksi ja tarvittaessa niitä käytetään uudelleen muita liitteessä lueteltuja ilmoitusvelvoitteita varten.

3. Ilmoittajan on omalla vastuullaan varmistettava, että tämän asetuksen mukaiset tiedot toimitetaan oikea-aikaisesti, virheettöminä ja täydellisinä ja kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden teknisiä vaatimuksia noudattaen. Ilmoittaja on vastuussa myös tietojen saattamisesta ajan tasalle, jos ne ovat muuttuneet toimittamisen jälkeen.

4. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä 2 kohdan b, c ja d kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien tietojen luettelon. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

8 artikla
Luottamuksellisuus

Jäsenvaltioiden on toteutettava sovellettavan unionin tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin mukaisesti vaihdettavat kaupalliset ja muut arkaluonteiset tiedot käsitellään luottamuksellisina.

IV Luku
Yhteiset palvelut

9 artikla
Käyttäjä- ja pääsynhallintajärjestelmä EMSWe:ssä

1. Komissio luo yhteisen käyttäjä- ja pääsynhallintaa koskevan järjestelmän kansallista keskitettyä palvelupistettä käyttäville ilmoittajille ja tietopalvelujen tarjoajille sekä viranomaisille, joilla on pääsy kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin. Järjestelmässä on oltava EU:n tasolla hyväksytty yhden käyttäjän rekisteröinti, hajautettu käyttäjähallinta ja EU:n tason käyttäjien valvonta.

2. Eri jäsenvaltioiden kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin pääsyä varten ilmoittajien tai tietopalvelujen tarjoajien, jotka ovat rekisteröityneet EMSWe:n käyttäjä- ja pääsynhallintaa koskevaan järjestelmään, on katsottava olevan rekisteröityneitä kaikkien jäsenvaltioiden kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin.

3. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä kansallinen viranomainen, joka vastaa ilmoittajien ja tietopalvelujen tarjoajien käyttäjähallinnasta, mukaan lukien uusien käyttäjien rekisteröityminen ja käyttäjätunnistusvälineen olemassa olevien tilien muokkaaminen ja lopettaminen.

4. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä tekniset eritelmät, standardit ja menettelyt 1 kohdassa tarkoitetun välineen perustamiseksi käyttäjien tunnisteiden keräämistä, tallentamista ja tarjoamista varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

10 artikla
EMSWe-alustietokanta

1. Komissio perustaa 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti EMSWe-alustietokannan, joka sisältää alusten tunnistus- ja yksilöintitietojen luettelon sekä merkinnät poikkeuksista aluksia koskeviin ilmoitusvaatimuksiin.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että uusia alusten yksilöintitietoja toimitetaan EMSWe-alustietokantaan ja että nämä tiedot ovat käytettävissä aluksia koskevien ilmoitusten helpottamiseksi.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä tekniset eritelmät, standardit ja menettelyt 1 kohdassa tarkoitetun tietokannan perustamiseksi alusten yksilöintiä ja poikkeuksia koskevien tietojen keräämistä, tallentamista ja tarjoamista varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

11 artikla
Yhteinen sijaintitietokanta

1. Komissio perustaa yhteisen sijaintitietokannan, joka sisältää viiteluettelon sijaintikoodeista[14] ja satamarakenteiden koodeista, jotka on rekisteröity IMO:n GISIS-tietokantaan.

2. Jäsenvaltioiden on asetettava sijaintitietokannan tiedot saataville kansallisella tasolla kansallisen keskitetyn palvelupisteen kautta.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä tekniset eritelmät, standardit ja menettelyt 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen sijaintitietokannan perustamiseksi sijaintikoodien ja satamarakenteiden koodien keräämistä, tallentamista ja tarjoamista varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

12 artikla
Yhteinen vaarallisia aineita koskeva tietokanta

1. Komissio perustaa yhteisen vaarallisia aineita koskevan tietokannan, joka sisältää luettelon vaarallisista ja ympäristöä pilaavista tavaroista, joista on ilmoitettava direktiivin 2002/59/EY[15] mukaisesti, sekä IMO:n FAL-lomakkeen 7 ottaen huomioon IMO:n yleissopimusten ja säännöstöjen dataelementit.

2. Tietokanta on linkitettävä asiaankuuluviin tietoihin Euroopan meriturvallisuusviraston kehittämässä MAR-CIS-tietokannassa, joka sisältää tietoja vaarallisiin ja ympäristöä pilaaviin aineisiin liittyvistä vaaroista ja riskeistä.

3. Tietokantaa on käytettävä sekä viitteenä että todennusvälineenä kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden kautta suoritettavan ilmoitusprosessin aikana kansallisella ja unionin tasolla.

4. Jäsenvaltioiden on asetettava vaarallisia aineita koskevan tietokannan tiedot saataville kansallisella tasolla kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden kautta.

5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä tekniset eritelmät, standardit ja menettelyt 1 kohdassa tarkoitetun yhteisen vaarallisia aineita koskevan tietokannan perustamiseksi vaarallisia aineita koskevien viitetietojen keräämistä, tallentamista ja tarjoamista varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

V Luku
EMSWe-toimien yhteensovittaminen

13 artikla
Kansalliset koordinaattorit

Kunkin jäsenvaltion on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka toimii EMSWe:n kansallisena koordinaattorina. Kansallisen koordinaattorin on

[14] ”United Nations Code for Trade and Transport Locations” (YK:n paikkakoodi määräasemille)
[15] EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10–27.

a) toimittava kansallisena yhteyspisteenä kaikissa tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvissä asioissa;

b) sovitettava toimivaltaisten viranomaisten toimia tämän asetuksen soveltamisessa jäsenvaltiossa;

c) sovitettava yhteen toimia, joilla pyritään varmistamaan yhteydet 5 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuihin toimivaltaisten viranomaisten asiaankuuluviin järjestelmiin;

d) toimittava ainoana yhteyspisteenä komissioon päin kaikissa EMSWe:hen liittyvissä asioissa.

14 artikla
Monivuotinen täytäntöönpanosuunnitelma

Komissio hyväksyy tämän asetuksen oikea-aikaisen täytäntöönpanon helpottamiseksi ja asiaankuuluvia asiantuntijoita kuultuaan monivuotisen toteutussuunnitelman, jota tarkistetaan vuosittain ja jossa vahvistetaan seuraavaa:

a) kehittämis- ja päivittämissuunnitelma ensimmäisten 18 kuukauden aikana suunniteltavaa ilmoituskäyttöliittymämoduulia varten;

b) ohjeelliset määräajat jäsenvaltioille ilmoituskäyttöliittymämoduulin integroimiseksi kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin;

c) testausjaksot jäsenvaltioille ja ilmoittajille, jotta nämä voivat testata yhteyksiään kuhunkin käyttöliittymämoduulin uuteen versioon;

d) ohjeelliset määräajat jäsenvaltioille ja ilmoittajille käyttöliittymämoduulin vanhentuneiden versioiden käytöstä poistamiseksi.

VI Luku
Loppusäännökset

15 artikla
Kustannukset

Euroopan unionin yleisestä talousarviosta katetaan seuraavat:

a) tämän asetuksen täytäntöönpanoa unionin tasolla tukevien tieto- ja viestintäteknisten välineiden kehittäminen ja ylläpito;

b) EMSWe:n edistäminen unionin tasolla ja asiaankuuluvissa kansainvälisissä järjestöissä.

16 artikla
Yhteistyö muiden kauppaa ja liikennettä helpottavien järjestelmien tai palvelujen kanssa

Jos kauppaa ja liikennettä helpottavia järjestelmiä tai palveluja on luotu muilla unionin säädöksillä, komissio sovittaa kyseisten järjestelmien tai palvelujen toimintoja yhteen synergioiden aikaansaamiseksi ja päällekkäisyyksien välttämiseksi.

17 artikla
Uudelleentarkastelu ja kertomus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että käytössä on menettelyt tietojen, myös tilastotietojen keräämiseksi muun muassa EMSWe:n toimivuutta koskevien tutkimusten avulla, ja raportoitava havainnoistaan komissiolle. Kertomukseen on sisällyttävä seuraavat indikaattorit:

a) yhdenmukaistetun datajoukon toteuttaminen;

b) yhdenmukaistetun ilmoitusväyläohjelmiston asentaminen;

c) 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen muiden ilmoitusjärjestelmien käyttö;

d) 4 artiklassa tarkoitettua muuta tietoa koskevat pyynnöt.

2. Jäsenvaltioiden on järjestettävä 1 kohdassa kuvattujen indikaattoreiden muuttumisen mittaamiseen tarvittavien tietojen kerääminen ja tuottaminen ja toimitettava tällaiset tiedot komissiolle kahdesti vuodessa.

Komissio tarkastelee tämän asetuksen soveltamista uudelleen ja toimittaa kerättyyn dataan ja kerättyihin tilastotietoihin perustuvan kertomuksen EMSWe:n toimivuudesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kuuden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta. Arviointikertomukseen on tarvittaessa sisällytettävä arvio uusista teknologioista, jotka voisivat johtaa ilmoituskäyttöliittymämoduulin muuttamiseen tai korvaamiseen.

18 artikla
Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.

2. Siirretään komissiolle tämän asetuksen voimaantulosta viiden vuoden ajaksi 3 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viisivuotiskauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta sitä viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee jäsenvaltioiden nimeämiä kansallisia asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

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

6. Edellä olevan 3 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat

ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

19 artikla
Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa liikenteen ja kaupan digitaalista helpottamista käsittelevä komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011[16] tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

20 artikla
Direktiivin 2010/65/EU kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2010/65/EU tämän asetuksen soveltamispäivästä alkaen.

Viittauksia direktiiviin 2010/65/EU pidetään viittauksina tähän asetukseen.

21 artikla
Voimaantulo

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä sovelletaan [julkaisutoimistoa pyydetään lisäämään päivämäärä, joka on 4 vuotta tämän asetuksen voimaantulon jälkeen].
3. Edellä 7 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitetut toiminnot ja liitteessä olevan A osan 7 kohdassa täsmennettyihin tullimuodollisuuksiin liittyvät toiminnot tulevat voimaan, kun asetuksen (EU) N:o 952/2013 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kyseisten muodollisuuksien soveltamisessa tarvittavat sähköiset järjestelmät ovat käytössä komission asetuksen (EU) N:o 952/2013 280 ja 281 artiklan perusteella vahvistaman työohjelman mukaisesti.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

[16] EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

1.2. Toimintalohko(t)

1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.6. Kesto ja rahoitusvaikutukset

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin

3.2.2. Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin

3.2.3. Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus asetukseksi eurooppalaisesta merenkulkualan yhdennetystä palveluympäristöstä

1.2. Toimintalohko(t)

Meriliikenne

1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne

☐ Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen**.

☐ Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen, joka seuraa pilottihanketta/valmistelevia toimia**[17].

X Ehdotus/aloite liittyy **käynnissä olevan toimen jatkamiseen**.

☐ Ehdotus/aloite liittyy **toimeen, joka on suunnattu uudelleen**.

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Komission monivuotinen strateginen tavoite (monivuotiset strategiset tavoitteet), jonka (joiden) saavuttamista ehdotus/aloite tukee

Aloitteen yleisenä tavoitteena on edistää sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa ja helpottaa kauppaa ja liikennettä puuttumalla tällä hetkellä monimutkaisiin ja erilaisiin ilmoitusmenettelyihin alusten käydessä EU:n satamissa.

Näin ollen aloite edistää osaltaan seuraavien komission yleisten tavoitteiden saavuttamista:

- sisämarkkinoiden toiminta (vähentämällä hallinnollista taakkaa, poistamalla osaltaan esteitä ja lisäämällä kilpailukykyä)

- digitaaliset sisämarkkinat

- työllisyyden ja kasvun edistäminen

1.4.2. Erityistavoitteet

Erityistavoite nro 1

Ilmoitusmenettelyjen, käyttöliittymien ja tietomuotojen yhdenmukaistaminen rajattoman eurooppalaisen meriliikennealueen tukemiseksi

Erityistavoite nro 2

Alusten tekemien ilmoitusten aiheuttaman hallinnollisen taakan keventäminen tarjoamalla meriliikenteen ilmoituksia varten yksi ilmoitusyhteyspiste

Erityistavoite nro 3

Meriliikenteen harjoittajien ilmoitusten tehostaminen helpottamalla tietojen jakamista ja uudelleenkäyttöä yhden kerran periaatteen soveltamista varten

[17] Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 54 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 pyritään perustamaan aidosti yhdenmukainen ja kattava eurooppalainen merenkulkualan yhdennetty palveluympäristö (EMSWe), joka perustuu nykyiseen kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden järjestelmään. Yksinkertaistettu ilmoitusympäristö saadaan aikaan kehittämällä sitovat teknisten käyttöliittymien eritelmät, hyväksymällä yhteiset tietovaatimukset ja -prosessit ja vahvistamalla selkeät säännöt ja oikeudet tietojen toimittamiseen ja jakamiseen. Tuloksena liikenteenharjoittajat voivat ilmoittaa saman datajoukon samalla tavalla riippumatta siitä, mihin alus on menossa, jos ne päättävät käyttää yhdenmukaistettua ilmoitusyhteyspistettä.

Tärkeimpänä hyötynä on liikenteenharjoittajille aiheutuvan hallinnollisen taakan merkittävä keveneminen. Sen arvioidaan vuosina 2020–2030 vastaavan 22–25 miljoonaa työtuntia, joiden arvo on 625–720 miljoonaa euroa (EU-28). Taakan kevenemisen ja tehokkuuden paranemisen arvioidaan lisäävän meriliikenteen kilpailukykyä, mikä johtaa arviolta 3 395 tonnikilometrin liikennemuotosiirtymään pääosin maanteiltä vesiliikenteeseen. Tämä tarkoittaa noin 0,3 prosentin lisäystä meriliikennetoiminnassa vuonna 2030 verrattuna lähtötilanteeseen ja vaikuttaa myönteisesti alan työllisyyteen ja kasvuun. Liikennemuotosiirtymän puolestaan arvioidaan vähentävän hiilidioksidipäästöjä 1 880 tuhatta tonnia lähtötilanteeseen verrattuna. Tämä tarkoittaa nykyarvona ilmaisten 145 miljoonan euron suuruisia epäsuoria hyötyjä ajanjaksolla 2020–2030. Hyötyjä odotetaan lisäksi myös siitä, että koko multimodaalinen/logistinen ketju tehostuu tietojen käytön järkeistyessä satamissa; että alusten päälliköiden työtyytyväisyyden ja ammatin houkuttelevuuden paraneminen johtaa rekrytointien ja rekrytointimahdollisuuksien paranemiseen ja että turvallisuus ja varmuus lisääntyvät, koska alusten päälliköt voivat käyttää enemmän aikaansa komentosillalla hallinnollisten tehtävien sijaan.

1.4.4. *Tulos- ja vaikutusindikaattorit*

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen toteuttamista seurataan

Erityistavoite	**Toiminnalliset tavoitteet**	**Edistyksen indikaattorit**	**Tietolähteet**
Ilmoitusmenettelyjen, käyttöliittymien ja tietomuotojen yhdenmukaistaminen	Yhdenmukaistettuihin tietomuotoihin perustuvan teknisen datajoukon määrittäminen Yhteisen yhdenmukaisen tietoteknisen ratkaisun kehittäminen ja käyttöönotto kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden ilmoitusväyliä varten (asiakasrajapinta)	Datajoukko määritetty ja asiantuntijaryhmässä hyväksytty % jäsenvaltioista asentanut yhdenmukaistetun tietoteknisen ratkaisun kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden ilmoitusväyliä varten (synkronoitu, päivitetty versio) (viite: kaikkien jäsenvaltioiden lukumäärä) % vähennys ilmoittamisen kuluvaan aikaan satamakäyntiä kohti (viite: keskimääräinen aika satamakäyntiä kohti)	jäsenvaltioiden kertomukset liikenteenharjoittajien keskuudessa tehtävät tutkimukset liikenteenharjoittajien yhdenmukaistetun käyttöliittymän käytöstä tekemien valitusten määrä jäsenvaltiota vastaan käynnissä olevien täytäntöönpanon puutteita koskevien rikkomismenettelyjen lukumäärä
Hallinnollisen taakan keventäminen ilmoittamiseen käytettävän yhden	Yhdenmukaistetun EMSWe:n ulkopuolella vaadittujen dataelementtien	% yhdenmukaistetun EMSWe:n ulkopuolella vaadituista dataelementeistä (viite: nykyisin C osassa ja eManifest-ryhmässä	jäsenvaltioiden kertomukset liikenteenharjoittajien keskuudessa tehtävä

ilmoitusyhteyspisteen avulla	vähentäminen	vaadittujen dataelementtien lukumäärä yhteensä)	tutkimus
Tehostaminen mahdollistamalla tietojen ilmoittamisen yhdellä kerralla	Useammin kuin kerran ilmoitettavien staattisten dataelementtien vähentäminen	% useammin kuin kerran satamakäynnin aikana pyydetyistä staattisista dataelementeistä (viite: satamassa pyydettyjen dataelementtien kokonaismäärä) % useammin kuin kerran EU:ssa pyydetyistä staattisista dataelementeistä (viite: EU:ssa pyydettyjen dataelementtien kokonaismäärä)	jäsenvaltioiden kertomukset liikenteenharjoittajien keskuudessa tehtävä tutkimus

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

1. Aluksille tarkoitettu yhdenmukaistettu EMSWe rakentuu olemassa oleville puitteille (kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden rakenne).

2. Yhdenmukaistetun EMSWe:n pitäisi aina olla tarjolla. Jos liikenteenharjoittajat päättävät käyttää ilmoitusvelvoitteidensa täyttämiseen tätä kanavaa, tietojen vastaanottajien (viranomaiset, tullijärjestelmät, ilmoitusjärjestelmät) on otettava sen kautta toimitetut tiedot vastaan ja pidättäydyttävä pyytämästä lisätietoja ja erillisiä ilmoituksia muuta kautta.

3. Kansalliset keskitetyt palvelupisteet ovat jatkossakin lähinnä koordinointimekanismi, jonka tarkoituksena on pääosin reitittää (tarvittaessa teknisiä tietomuotoja muuntaen) kaksisuuntaista tietoa meriliikenteen harjoittajien ja tiedon vastaanottajien (esim. satamaviranomaiset, tullin rajapinnat ja ilmoitusjärjestelmät, rajavalvontaviranomaiset, SafeSeaNet, tilastoviranomaiset) välillä ilmoitusten tekemisen helpottamiseksi merenkulkutoimialalle. Kaikki muu käsittely suoritetaan edelleen rajapintaan yhdistetyissä datan vastaanottajien järjestelmissä.

4. Aloitteella ei luoda uusia ilmoitusvelvoitteita vaan sovitetaan yhteen merenkulkualan tietojen antajien ja tietojen vastaanottajien välisiä ilmoittamisia, joista säädetään tarkistetussa säädöksessä tarkoitetuissa taustasäädöksissä. Kaikissa EMSWe:n kautta välitetyissä ilmoituspyynnöissä on noudatettava sovellettavien taustasäädösten ja kyseisten taustasäädösten tueksi luotujen tietoteknisten järjestelmien teknisiä eritelmiä.

5. EMSWe:ssä määritetään selkeästi ja oikeudenmukaisesti vastuun ja tilivelvollisuuden jakautuminen kaikkien siihen kytkettyjen yhteisöjen välillä, mukaan lukien takuut siitä, että kansalliset toimivaltaiset viranomaiset kantavat täyden vastuuvelvollisuuden kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden palveluista tietojen toimittajien ja kytkettyjen tiedon vastaanottajien suuntaan (toiminnallinen ja oikeudellinen vastuu, saatavuus, tietovirtojen kaksisuuntaisuuden varmistaminen jne.).

1.5.2. Unionin osallistumisesta saatava lisäarvo (se voi olla tuloksena esimerkiksi koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta, tehokkuuden paranemisesta tai täydentävyyksistä). Tätä kohtaa sovellettaessa ”unionin osallistumisesta saatavalla lisäarvolla” tarkoitetaan arvoa, joka saadaan unionin toiminnan ansiosta sen arvon lisäksi, jonka jäsenvaltiot olisivat muutoin tuottaneet yksinään.

Syyt unionin tason toimintaan (etukäteen): Meriliikenteen harjoittajille aiheutuva liian suuri hallinnollinen taakka, joka johtuu epäyhtenäisissä tietomuodoissa ja epäyhtenäisten käyttöliittymien kautta tehtävistä kaksinkertaisista ilmoituksista.

Odotettu unionin luoma lisäarvo (jälkikäteen): Ehdotettu toimi voidaan tehokkaimmin ja vaikuttavimmin suorittaa EU:n tasolla, koska merkittäviin tuloksiin ja todelliseen yhdenmukaistamiseen pääseminen edellyttää johdonmukaista kehystä, jolla vastataan yleiseurooppalaisiin tarpeisiin.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Direktiivistä 2010/65/EU saatu kokemus osoittaa, että tällä alalla ei päästä yhdenmukaisuuteen vapaaehtoisin toimin. Samankaltaista yhdenmukaistamista sitovien eritelmien ja tietoteknisten järjestelmien / sovellusten kautta ollaan toteuttamassa esimerkiksi tullikoodeksin alalla (EU-tasolla).

1.5.4. Yhteensopivuus muiden kyseeseen tulevien välineiden kanssa ja mahdolliset synergiaedut

Ehdotuksen tavoitteet ovat linjassa EU:n yleisen liikennepolitiikan ja erityisesti meriliikennepolitiikan kanssa. Aloite tukee EU:n liikennealan päästöjen vähentämiseen pyrkivää politiikkaa ja edistää osaltaan EU:n liikenteen sosiaalisen toimintaohjelman tavoitteiden saavuttamista. Ehdotus on niin ikään hallinnollista taakkaa ja yksinkertaistamista koskevan komission REFIT-ohjelman tavoitteiden sekä komission yleisten kilpailukykyyn, sisämarkkinoiden sujuvuuteen ja digitalisaatioon liittyvien tavoitteiden suuntainen.

Erityisesti ehdotuksella tuodaan lisäarvoa mahdollistamalla viitesäädösten mukaisten ilmoitusvelvoitteiden yhteensovittaminen. Ehdotukseen sisältyvällä hallintomekanismilla taataan, että taustalla olevan lainsäädännön muutokset heijastuvat asianmukaisesti ja oikea-aikaisesti tekniseen datajoukkoon ja vaadittaviin eritelmien ja ohjelmistojen päivityksiin.

Aloite on yhdenmukainen myös alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmää koskevan direktiivin ja tullikoodeksin täytäntöönpanon kanssa.

Ehdotuksella täydennetään myös sähköisiä asiakirjoja koskevaa aloitetta niiltä osin kuin on kyse siitä, että liikenteeseen liittyviä tarkastuksia EU:n sisämaa-alueilla tekevät viranomaiset hyväksyvät tavaraliikenteeseen liittyviä tietoja ja todistuksia digitaalisessa muodossa. Kuten sähköisiä asiakirjoja koskeva aloite, yhdenmukaistettu meriliikenteen ilmoitusympäristö tukee digitalisaatiota ja yksinkertaistamista liikenteenharjoittajia varten, vaikkakin näillä aloitteilla käsitellään tietojen ilmoitusvelvoitteiden eri näkökohtia tavaraliikenneoperaatioiden eri vaiheissa. Nämä kaksi aloitetta on laadittu huolehtien erityisesti siitä, että tietojen yhteentoimivuusnäkökohdista saadaan synergiaetuja.

1.6. Kesto ja rahoitusvaikutukset

☐ Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kesto on rajattu**.

– ☐ Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.

– ☐ Rahoitusvaikutukset alkavat vuonna VVVV ja päättyvät vuonna VVVV.

X Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kestoa ei ole rajattu**.

– Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2020 ja päättyy vuonna 2027,

– minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)

X **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

– X yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään

– ☐ toimeenpanovirastoja

☐ **Hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa

☐ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

– ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille

– ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)

– ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle

– ☐ varainhoitoasetuksen 208 ja 209 artiklassa tarkoitetuille elimille

– ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille

– ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, jotka antavat riittävät rahoitustakuut

– ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja jotka antavat riittävät rahoitustakuut

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

– *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, huomautuksille varatussa kohdassa olisi annettava lisätietoja.*

Huomautukset:

Aloitetta hallinnoi PO MOVE, joka saa tarvittaessa teknistä tukea asiantuntijayksiköiltä, kuten DIGITiltä (tietotekninen kehitys ja operatiivinen asiantuntemus mm. sähköisen hallinnon kulmakivien asianmukaisesta käytöstä) ja EMSAlta (tietyistä merenkulkualan ilmoituksiin liittyvistä seikoista). EMSA suorittaa tämän työn nykyisen EMSA-asetuksen mukaisesti eikä sitä valtuuteta lisätehtäviin sen nykyisen toimeksiannon ulkopuolella. Käytettäneen nykyisiä henkilöstöresursseja.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Jäsenvaltioiden raportit ohjelmiston toimivuudesta – säännöllinen yhteydenpito hallintokehyksen kanssa (asiantuntijaryhmät ja alaryhmät) Meriliikenteen harjoittajien keskuudessa tehtävät selvitykset toimen tosiasiallisista vaikutuksista

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä

2.2.1. Ehdotettujen hallinnointimallien, rahoituksen täytäntöönpanomekanismien, maksutapojen ja valvontastrategioiden perustelut

Kustannusten hallitsemiseksi (mittakaavaedut) ja jäsenvaltioille koituvan taakan vähentämiseksi mutta käyttöliittymän ja datajoukon todellisen yhdenmukaistamisen takaamiseksi ehdotetaan, että tietotekninen kehitystyö tehdään EU:n tasolla (tieto- ja viestintäteknisiä palveluja koskevana toimeksiantona) ja että tätä työtä hallinnoi komissio vaikuttavuuden valvomiseksi. Tämän hallintomallin odotetaan tuottavan mahdollisimman vähän virheitä ja toimivan jäsenvaltioiden suhteen erittäin avoimesti, koska jäsenvaltiot osallistuvat valvovaan asiantuntijaryhmään. Toimi on tieto- ja viestintäteknisesti varsin vaativa ja tulee vaatimaan laaja-alaista koordinointia komission sisällä; toisaalta sen budjetti on suoraviivainen ja toimeksiannon hallinnoinnin ja toteutuksen osalta suhteellisen riskitön.

2.2.2. Tiedot yksilöidyistä riskeistä ja niiden vähentämiseksi perustetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä

Turvallisuusriskit ja kyberturvallisuusriskit (liiketoiminnan jatkuvuus) Täytäntöönpanoon puutteisiin liittyvä riski / ajoitusongelmiin liittyvä riski (jäsenvaltiot eivät noudata säädöstä)

2.2.3. Valvonnan kustannustehokkuuden arviot ja perustelut (valvontakustannusten ja hallinnoitujen varojen arvon suhde) ja odotettujen virheriskitasojen arviointi (maksu- ja päätöshetkellä)

Alhaiset valvontakustannukset: toimeksiantosopimusten pieni määrä ja vähäinen valvontataakka.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut torjunta- ja suojatoimenpiteet (esim. petosten vastaiseen strategiaan liittyen)

PO MOVE on perustanut organisaatiorakenteen ja sisäisen valvonnan järjestelmät, jotka soveltuvat sen toimintapolitiikan ja valvonnan tavoitteisiin pyrkimiseen. Näiden sisäisen valvonnan prosessien tavoitteena on varmistaa tilien perustana olevien toimien laillisuuteen ja sääntöjenmukaisuuteen liittyvien riskien riittävä hallinta. PO MOVEn yleisellä valvontajärjestelmällä varmistetaan valvonnan tuloksellisuus ja kustannustehokkuus, ja siinä auttaa erityisesti PO MOVEn petostenvastainen strategia, joka on laadittu OLAFin kehittämän metodologian pohjalta.

-

.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Budjettikohta	Määräraha-laji	Rahoitusosuudet			
	1a: Kasvua ja työllisyyttä edistävä kilpailukyky	JM/EI-JM[18]	EFTA-mailta[19]	ehdokasmailta[20]	kolmansilta mailta	varainhoitoasetuksen 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetut rahoitusosuudet
	06 02 05: Euroopan liikennepolitiikkaa ja matkustajien oikeuksia, tiedotustoiminta mukaan luettuna, koskevat tukitoimet	Jaks.	EI	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat **Ei sovelleta.**

Monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Budjettikohta	Määräraha-laji	Rahoitusosuudet			
	Numero[Nimi…..…]	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta	kolmansilta mailta	varainhoitoasetuksen 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetut rahoitusosuudet
	[XX.YY.YY.YY]		KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

[18] JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.
[19] EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.
[20] Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin

Vuodelle 2020 ehdotetut sitoimukset (4,339 miljoonaa euroa) katetaan osuudesta, joka jo sisältyy vuotta 2020 koskevaan rahoitussuunnitelmaan.

Huom. Arvioitu vaikutus menoihin ja henkilöstöön vuodesta 2021 alkaen esitetään tässä rahoitusselvityksessä esitetty vain havainnollistamissyistä, eikä se vaikuta komission tulevaan ehdotukseen monivuotiseksi rahoituskehykseksi, myöskään tämän tämän aloitteen rahoituslähteen osalta.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Numero 1a	Kasvua ja työllisyyttä edistävä kilpailukyky

PÄÄOSASTO: MOVE			Vuosi **N** **2020**	Vuosi **N+1** **2021**	Vuosi **N+2** **2022**	Vuosi **N+3** **2023**	Vuosi **N+4** **2024**	Vuosi **N+5** **2025**	Vuosi **N+6** **2026**	**YHTEENSÄ**
•Toimintamäärärahat										
06 02 05: Euroopan liikennepolitiikkaa ja matkustajien oikeuksia, tiedotustoiminta mukaan luettuna, koskevat tukitoimet	Sitoumukset	1)	4,339			1,676		1,046		
	Maksut	2)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat[21]										
Budjettikohdan numero		3)	-	-	-	-	-	-	-	-
PO MOVEn	Sitoumukset	=1+1a +3	4,339			1,676		1,046		7,061

[21] Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

määrärahat yhteensä	Maksut	=2+2a +3	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

•Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	4)	4,339			1,676		1,046		7,061
	Maksut	5)	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061
•Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		6)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monivuotisen rahoituskehyksen **otsakkeen 1a määrärahat YHTEENSÄ**	Sitoumukset	=4+ 6	4,339			1,676		1,046		7,061
	Maksut	=5+ 6	1,349	1,669	1,321	0,848	0,828	0,542	0,504	7,061

Jos ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia useampaan otsakkeeseen: Ei sovelleta.

•Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	4)								
	Maksut	5)								
•Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		6)								
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEISIIN 1–4 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ** (Viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6								
	Maksut	=5+ 6								

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	**5**	’Hallintomenot’

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi **N** **2020**	Vuosi **N+1** **2021**	Vuosi **N+2** **2022**	Vuosi **N+3** **2023**	Vuosi **N+4** **2024**	Vuosi **N+5** **2025**	Vuosi **N+6** **2026**	**YHTEENSÄ**
PÄÄOSASTO: MOVE									
•Henkilöresurssit		0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**
•Muut hallintomenot									
PÄÄOSASTO MOVE **YHTEENSÄ**	Määrärahat	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN 5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ**	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi **N** **2020**	Vuosi **N+1** **2021**	Vuosi **N+2** **2022**	Vuosi **N+3** **2023**	Vuosi **N+4** **2024**	Vuosi **N+5** **2025**	Vuosi **N+6** **2026**	**YHTEENSÄ**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEISIIN 1–5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ**	Sitoumukset	4,773	0,434	0,434	2,110	0,434	1,480	0,434	10,099
	Maksut	1,783	2,103	1,755	1,282	1,262	976	938	10,099

3.2.2. Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin

– ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.

– X Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

Maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi **N** **2020**		Vuosi **N+1** **2021**		Vuosi **N+2** **2022**		Vuosi **N+3** **2023**		Vuosi **N+4** **2024**		Vuosi **N+5** **2025**		Vuosi **N+6** **2026**		**YHTEENSÄ**	
	TUOTOKSET																	
⇩	Tyyppi[22]	Keskimääräiset kustannukset	Lukumäärä	Kustannukset	Lukumäärä	Kustannukset	Lukumäärä	Kustannukset	Lukumäärä	Kustannukset	Lukumäärä	Kustannukset	Lukumäärä	Kustannukset	Lukumäärä	Kustannukset	Lukumäärä yhteensä	Kustannukset yhteensä
TAVOITE: Yhdenmukaistettujen ohjelmistojen tarjoaminen ja ylläpito sekä eritelmät yhdenmukaistetulle käyttöliittymälle, menettelyille ja																		
Yhdenmukaistetut käyttöliittymät, menettelyt ja datajoukot	Ohjelmistokustannukset			0,189		0,234		0,185		0,119		0,116		0,076		0,071		0,990
	Ylläpitopalvelut			0,378		0,468		0,371		0,238		0,232		0,152		0,141		1,981
	Sidosryhmien hallinnointiin liittyvät palvelut			0,567		0,701		0,555		0,356		0,348		1,228		0,212		2,967
	Tekniset eritelmät			0,151		0,187		0,148		0,095		0,093		0,061		0,057		0,792
	Infrastruktuurit			0,063		0,078		0,062		0,040		0,039		0,025		0,024		0,330

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

Välisumma erityistavoite 1		1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ		1 349		1,669		1,321		0,848		0,828		0,542		0,504		7,061

3.2.3. Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin

3.2.3.1. Yhteenveto

– ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.

– X Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi **N** **2020**	Vuosi **N+1** **2021**	Vuosi **N+2** **2022**	Vuosi **N+3** **2023**	Vuosi **N+4** **2024**	Vuosi **N+5** **2025**	Vuosi **N+6** **2026**	**YHTEENSÄ**
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 5								
Henkilöresurssit	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**
Muut hallintomenot	-	-	-	-	-	-	-	-
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEEN 5 välisumma	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 5 sisältymättömät [23]								
Henkilöresurssit	-	-	-	-	-	-	-	-
Muut hallintomenot	-	-	-	-	-	-	-	-
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 5 sisältymättömät, välisumma	-	-	-	-	-	-	-	-

YHTEENSÄ	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	0,434	**3,038**

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahatarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

[23] Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.2. Henkilöresurssien arvioitu tarve

– ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.

– X Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

		Vuosi **N** **2020**	Vuosi **N+1** **2021**	Vuosi **N+2** **2022**	Vuosi **N+3** **2023**	Vuosi **N+4** **2024**	Vuosi **N+5** **2025**	Vuosi **N+6** **2026**
•Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)								
XX 01 01 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)		2	2	2	2	2	2	2
XX 01 01 02 (edustustot EU:n ulkopuolella)								
XX 01 05 01 (epäsuora tutkimustoiminta)								
10 01 05 01 (suora tutkimustoiminta)								
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)[24]								
XX 01 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)		2	2	2	2	2	2	2
XX 01 02 02 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)								
XX 01 04 **yy** [25]	- päätoimipaikassa							
	- EU:n ulkop. edustustoissa							
XX 01 05 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		**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

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

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	Toimintapolitiikan seuranta, ohjausmekanismit (sidosryhmien hallinnointi) ja hankekoordinointi (hankejohtamisen toiminnot)
Ulkopuolinen henkilöstö	Toimintapolitiikan seurannan, ohjausmekanismien ja hankekoordinoinnin tukeminen (hankkeen tukitoiminnot)

[24] AC = sopimussuhteiset toimihenkilöt, AL = paikalliset toimihenkilöt, END = kansalliset asiantuntijat, INT = vuokrahenkilöstö, JED = nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

[25] Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

– X Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen mukainen.

– ☐ Ehdotus/aloite edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Selvitys rahoitussuunnitelmaan tarvittavista muutoksista, mainittava myös kyseeseen tulevat budjettikohdat ja määrät.
Ei sovelleta. Toimintapolitiikan tuen budjettikohta – ei uudelleenohjelmointitarvetta.

– ☐ Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehyksen tarkistamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehyksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät.
Ei sovelleta.

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

– Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

– X Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.

– ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:

☐ vaikutukset omiin varoihin

☐ vaikutukset sekalaisiin tuloihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus[26]						
		Vuosi**N**	Vuosi**N+1**	Vuosi**N+2**	Vuosi**N+3**	Ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen vaikutukset ulottuvat (ks. kohta 1.6)		
Momentti …								

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

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä.

[26] Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 25 prosentin osuus.