

Strasbourg 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta ja direktiivien 2009/16/EY ja 2010/65/EU muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Alusten jätepäästöt ovat meriympäristölle yhä suurempi uhka, joka tulee kalliiksi ympäristön lisäksi myös taloudelle. Merien roskaantuminen on viime aikoina noussut huolenaiheeksi, sillä yhä useammat tieteelliset tutkimukset osoittavat, että sillä on tuhoisia vaikutuksia meren ekosysteemeihin ja ihmisten terveyteen. Vaikka enemmistö merien roskaantumisen lähteistä sijaitsee maissa, myös merenkulku on tässä yhteydessä merkittävässä asemassa, sillä aluksista pääsee mereen huomattavia määriä kotitalousjätettä ja toiminnallista jätettä. Erityistä huolta aiheuttavat varsinkin suurten matkustaja-alusten käymäläjätevesipäästöjen aiheuttama rehevöityminen tietyillä merialueilla, kuten Itämerellä, ja öljypitoisten jätepäästöjen vaikutukset meren eliöstöön ja luontotyyppeihin.

Syitä laittomille jätepäästöille löytyy sekä itse aluksista (esimerkiksi huonot jätehuoltokäytännöt) että maista (esimerkiksi riittävien laitteiden puute aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottamiseksi satamissa).

Direktiivillä 2000/59/EY¹ säännellään maissa tapahtuvia toimintoja. Sillä varmistetaan, että satamissa on saatavilla jätteen vastaanottolaitteita ja että jäte toimitetaan niihin. Mainitulla direktiivillä pannaan täytäntöön kansainväliset normit eli MARPOL-yleissopimuksen normit². Direktiivissä keskitytään kuitenkin satamissa tapahtuviin toimintoihin, kun taas MARPOL-yleissopimuksessa keskitytään etupäässä merellä tapahtuviin toimintoihin. Direktiivillä säännellään oikeudellisia, käytännön ja taloudellisia vastuita maissa ja merellä tapahtuvien toimintojen rajapinnalla. Tällä tavoin direktiivillä yhdenmukaistetaan säännökset MARPOL-yleissopimuksen kanssa ja täydennetään sitä. Vaikka MARPOL-yleissopimus tarjoaa kattavan kehyksen aluksista peräisin olevien erilaisten pilaavien aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi, siihen ei sisälly tehokasta mekanismia täytäntöönpanon valvomiseksi. MARPOL-yleissopimuksesta johtuvien tärkeimpien käsitteiden ja velvoitteiden sisällyttäminen EU:n lainsäädäntöön tarkoittaa sitä, että niiden täytäntöönpanoa voidaan valvoa tehokkaasti EU:n oikeusjärjestelmän avulla.

Voimassa oleva direktiivi annettiin vuonna 2000 eli noin 17 vuotta sitten. Tilanne on muuttunut tässä ajassa merkittävästi, joten direktiiviä on syytä tarkistaa perusteellisesti. Sitä paitsi MARPOL-yleissopimusta on muutettu useaan otteeseen tänä aikana. Voimassa olevan direktiivin soveltamisala ja määritelmät eivät siksi enää ole linjassa kansainvälisen kehyksen kanssa. Tämän seurauksena jäsenvaltiot tukeutuvat entistä enemmän MARPOL-kehykseen, mikä tekee direktiivin täytäntöönpanosta ja sen valvonnasta ongelmallista. Lisäksi jäsenvaltiot tulkitsevat eri lailla direktiivin keskeisiä käsitteitä, mikä aiheuttaa epäselvyyttä asianomaisten osapuolten (aluksista vastaavat, satamista vastaavat ja palveluntarjoajat) keskuudessa.

Tarkistamisen kautta pyritään vähentämään jätteen pääsemistä mereen ja siten nostamaan meriympäristön suojelun tasoa sekä vähentämään hallinnollista taakkaa ja päivittämään sääntelykehystä satamien meriliikennetoimintojen tehostamiseksi. Koska ehdotus on osa sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa ohjelmaa (REFIT), siinä on tarkoitus noudattaa yksinkertaistamista ja selkeyttämistä koskevia REFIT-periaatteita.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81).

² Kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä (konsolidoitu versio).

Selkeyden vuoksi ehdotuksella kumotaan voimassa oleva direktiivi ja korvataan se yhdellä uudella direktiivillä. Ehdotus sisältää myös joitakin täydentäviä muutoksia satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettuun direktiiviin 2009/16/EY³ ja direktiiviin 2010/65/EU⁴.

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

Merien pilaantumisen vähentäminen on tärkeä EU:n toiminnan osa-alue meriliikenteen alalla. Tämä todetaan komission tiedonannossa ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka”⁵, jossa kehoitetaan siirtymään jätteettömään meriliikenteeseen. Tämä tavoite voidaan saavuttaa noudattamalla kansainvälisiä yleissopimuksia ja normeja. MARPOL-yleissopimukseen, joka on asiaa koskeva kansainvälinen kehys, on tehty useita muutoksia. Siihen on muun muassa sisällytetty uusia tai tiukempia jätepäästönormeja aluksille. Nämä muutokset olisi otettava asianmukaisesti huomioon myös direktiivissä.

Satamapalveluasetuksen⁶ mukaan jätteen vastaanottolaitteiden tarjoaminen on palvelu, jota satama tarjoaa käyttäjilleen. Direktiiviehdotuksessa otetaan huomioon mainittuun asetukseen sisältyvät periaatteet ja säännökset mutta mennään sen vaatimuksia pidemmälle säätämällä kustannusrakenteista ja niiden läpinäkyvyydestä. Tällä pyritään saavuttamaan direktiiviehdotuksen yleinen tavoite, joka on mereen pääsevän jätteen vähentäminen. Sitä paitsi satamapalveluasetusta sovelletaan ainoastaan TEN-T-satamiin, kun taas direktiiviehdotus kattaa *kaikki* satamat, myös pienemmät, kuten kalastus- ja venesatamat.

Direktiivissä 2010/65/EY säädetään, että tiedot jätteen ennakkoilmoituksista on raportoitava sähköisesti kansallisen keskitettyjen palvelupisteiden järjestelmän kautta. Tätä varten on kehitetty sähköinen jätesanoma. Jätesanomatietoja vaihdetaan EU:n merenkulun tietojenvaihtojärjestelmän (SafeSeaNet) välityksellä ja ne siirretään direktiivin 2009/16/EY nojalla perustetun satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan tietokannan raportointimoduuliin. Näin voidaan helpottaa sääntöjen noudattamista, seuranta ja täytäntöönpanon valvomista.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Voimassa oleva direktiivi ja direktiiviehdotus ovat kauttaaltaan linjassa EU:n ympäristölainsäädännön kanssa. Niissä otetaan huomioon i) ennalta varautumisen periaate, ii) ”saastuttaja maksaa” -periaate ja iii) se periaate, jonka mukaan ehkäiseviin toimiin ryhdytään ongelmien lähteellä, jos mahdollista. Direktiiviehdotuksella edistetään meristrategiadirektiivin⁷ tavoitteita, jotka ovat meriympäristön suojelu ja ympäristön hyvän tilan saavuttaminen kaikilla merivesillä vuoteen 2020 mennessä. Direktiiviehdotuksella edistetään myös jätehuoltokäytäntöjä satamissa ”saastuttaja maksaa” -periaatteen ja EU:n jätehierarkian mukaisesti ja pannaan siten täytäntöön jätepolitiikan puitedirektiivi⁸. Ehdotettu

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

⁵ KOM(2009) 8, EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1–18).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista (EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19–40).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettujen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3–30).

direktiivi on linjassa myös rikkidirektiivin⁹ kanssa. Rikkidirektiivillä vähennetään meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuutta ja edistetään siten meriliikenteen kestävyyttä. Rikkidirektiivissä säädetyn järjestelmän soveltaminen ei kuitenkaan saa johtaa siihen, että ilmakehän sijaan jätepäästöjä päästetään mereen tai muihin vesialueisiin, kuten satamiin ja estuaareihin, pakokaasujen puhdistusjärjestelmien kaltaisten vähentämistekniikoiden sivutuotteena.

Ehdotettu direktiivi on keskeinen myös komission kiertotalousstrategiassa¹⁰ asetetun tavoitteen saavuttamisen kannalta: rannoilta löydettyjen mereen päässeiden roskien ja kadonneiden pyydysten määrää pyritään vähentämään yhteensä 30 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Kiertotalousstrategiassa tunnustetaan myös se, että satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevaa direktiiviä tarkistamalla voidaan osaltaan vähentää suoraan ja merkittävästi alusten aiheuttamaa merien roskaantumista. Muovia koskevassa komission strategiassa¹¹ puolestaan kartoitetaan uusia keinoja kadonneiden tai hylättyjen pyydysten lukumäärän vähentämiseksi. Näitä ovat esimerkiksi laajennettu tuottajan vastuu ja panttijärjestelmät yleisimpiä mereen päätyviä pyydyksiä varten sekä tietojenvaihdon lisääminen tällaisista järjestelmistä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Koska ehdotuksella korvataan voimassa oleva direktiivi, oikeusperusta on edelleen SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta (aiempi EY-sopimuksen 80 artiklan 2 kohta), johon sisältyy meriliikennettä koskevien yhteisten säännösten antaminen. Vaikka direktiivillä pyritään suojelemaan meriympäristöä mereen pääsevältä jätteeltä, sen yleisenä poliittisena tavoitteena on helpottaa meriliikennettä ja edistää liikenteen sisämarkkinoiden toteutumista.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Merenkulku on kansainvälinen ala, jonka toimintoja suoritetaan kansainvälisillä vesillä ja satamissa eri puolilla maailmaa. Merenkulkua on siksi säänneltävä kansainvälisillä säännöillä. Alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta määrätään MARPOL-yleissopimuksessa. Kansainvälisen järjestelmän suurimmat ongelmat eivät kuitenkaan liity normien riittämättömyyteen vaan siihen, ettei normeja panna täytäntöön eikä niiden täytäntöönpanoa valvota asianmukaisesti. Yksi EU:n meripolitiikan peruspilareista on pyrkimys kansainvälisesti sovittujen sääntöjen yhdenmukaiseen täytäntöönpanoon, jota täydennetään tarvittaessa erityisillä EU:n vaatimuksilla. Tämä kuvastuu myös direktiivin oikeusperustasta eli SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohdasta, johon sisältyy meriliikennettä koskevien yhteisten säännösten antaminen. Koska direktiivillä saatetaan MARPOL-yleissopimus osaksi EU:n lainsäädäntöä, direktiivillä ja MARPOL-yleissopimuksella on sama tavoite eli meriympäristön suojeleminen alusten aiheuttamalta pilaantumiselta. Merien pilaantumista tapahtuu tavallisesti kaikkialla EU:n vesillä. Sen torjumiseksi on noudatettava yhteistä EU:n lähestymistapaa, sillä yksittäisten jäsenvaltioiden toimet eivät ole riittäviä.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/33/EY, annettu 6 päivänä heinäkuuta 2005, direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta (EUVL L 191, 22.7.2005, s. 59).

¹⁰ COM(2015) 614 final – Kierto kuntoon – Kiertotaloutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma.

¹¹ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja SWD (2018) 16.

Jotta voidaan välttää useiden erilaisten aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamistapojen soveltaminen satamissa ja varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset sekä satamille että niiden käyttäjille, toimia on yhdenmukaistettava edelleen EU:n tasolla. Erilaisten velvoitteiden yksinkertaistettu ja siten yhdenmukaisempi täytäntöönpano EU:n tasolla parantaa merenkulun kilpailukykyä ja taloudellista tehokkuutta sekä takaa perusedellytykset satamissa. Näin pyritään myös välttämään epätoivottuja vaikutuksia, esimerkiksi satamassa olevilla vastaanottolaitteilla ”keinottelu”, joka tarkoittaa sitä, että jäte pidetään aluksella, kunnes se voidaan toimittaa satamaan, johon se on taloudellisesti kannattavinta toimittaa. Jos säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettavia vapautusjärjestelmiä yhdenmukaistettaisiin lisää, voitaisiin tehostaa alusten ja satamien toimintaa.

Jäsenvaltiot säilyttävät harkintavaltansa yhteisten sääntöjen ja periaatteiden täytäntöönpanon suhteen paikallis-/satamatasolla. Uuden direktiivin mukaan ne voivat edelleen päättää kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien mallista ja toiminnasta, maksujen tasosta sekä jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien kehittämisestä satamissaan. Jäsenvaltion viranomaisilla on parhaat edellytykset päättää jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien yksityiskohdista ja kattavuudesta ottaen huomioon satamien koko ja maantieteellinen sijainti sekä satamissa käyvien alusten tarpeet.

• Suhteellisuusperiaate

Ehdotuksella on kaksi tavoitetta: i) suojellaan meriympäristöä paremmin aluksilta peräisin olevalta jätteeltä ja ii) tehostetaan meriliikenteen toimintoja satamissa. Vaikutusten arviointi on osoittanut, että jätettä päästetään edelleen mereen. Erityisesti kiinteän jätteen päästämällä mereen on tuhoisia vaikutuksia meren ekosysteemeihin. Voimassa oleva järjestelmä luo tarpeettoman hallinnollisen rasitteen satamille ja niiden käyttäjille. Tämä johtuu etupäässä siitä, että direktiivin mukaisten velvoitteiden ja kansainvälisen kehyksen (eli MARPOL-yleissopimuksen) välillä on epä johdonmukaisuuksia. Vaikutustenarviointi on osoittanut myös, että parhaaksi arvioitu vaihtoehto on oikeassa suhteessa ongelmien ratkaisemiseen nähden. Tämä on linjassa niiden huomautusten kanssa, jotka sääntelyntarkastelulautakunnalta saatiin vaikutustenarviointiraporttiin.

Ehdotetulla direktiivillä pyritään ratkaisemaan ongelmat siten, että säännöksiä yhdenmukaistetaan lisää MARPOL-yleissopimuksen kanssa, erityisesti sen soveltamisalan, määritelmien ja lomakkeiden suhteen. Sillä pyritään myös lisäämään yhdenmukaisuutta muiden EU:n säädösten kanssa sisällyttämällä kaikki tarkastukset satamavaltioiden suorittaman valvonnan alaisuuteen ja linjaamalla seuranta- ja raportointivelvoitteet direktiivin 2002/59/EY kanssa. Uusi lähestymistapa perustuu suuressa määrin sähköiseen raportointi- ja tietojenvaihtojärjestelmään, joka käyttää olemassa olevia sähköisiä järjestelmiä, ja periaatteeseen, jonka mukaan tiedot tarvitsee ilmoittaa vain kerran. Tämän odotetaan helpottavan toimien seurantaa ja täytäntöönpanon valvontaa sekä vähentävän asiaan liittyvää hallinnollista rasitetta.

Merien roskaantumisen ongelma oikeuttaa sellaisten lisätoimenpiteiden toteuttamisen, joilla vähennetään alukselta peräisin olevan kiinteän jätteen päästöjä aiempaa tehokkaammin. Tätä varten olisi otettava käyttöön kannustinten ja täytäntöönpanon valvontatoimien yhdistelmä. Kalastus ja virkistyskalastus, jotka ovat merkittävä merien roskaantumisen lähde, on otettu järjestelmässä huomioon aiempaa systemaattisemmin erityisesti jätteen maihin toimittamista koskevien kannustinten osalta. Koska ilmoitus- ja tarkastusvelvollisuuksista aiheutuisi kohtuuton rasite pienille aluksille ja satamille, sovelletaan pituuteen ja bruttovetoisuuteen perustuvaa eriytettyä lähestymistapaa seuraavasti:

- jätteen ennakkoilmoitukseen ja jätetositteeseen sisältyvien tietojen raportoimista vaaditaan ainoastaan vähintään 45 metrin pituisilta aluksilta direktiivin 2002/59/EY mukaisesti
- 20 prosentin tarkastustavoitetta sovelletaan ainoastaan sellaisiin kalastus- ja huvialuksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 100 tonnia, niiden IMO:n vaatimusten mukaisesti, joiden mukaan aluksella on säilytettävä jätehuoltosuunnitelma
- kauppa-aluksia tarkastetaan osana satamavaltioiden suorittamaa valvontaa riskiperusteisesti, minkä odotetaan tekevän järjestelmästä tehokkaamman ja toimivamman.

Vaikka direktiivillä pyritään kansainvälisiin normeihin perustuvan EU:n yhteisen lähestymistavan mukaisesti yhdenmukaistamaan edelleen satamassa olevien vastaanottolaitteiden järjestelmän pääpiirteitä, se jättää kuitenkin jäsenvaltioille harkintavaltaa päättää operatiivisista toimenpiteistä satamatasolla paikallisten näkökohtien ja sataman hallinto- ja omistusrakenteen perusteella. Jätteiden vastaanottolaitteiden riittävyys määritellään sataman koon, maantieteellisen sijainnin ja satamassa käyvän liikennetyypin mukaan. Nämä tekijät puolestaan määrittävät sataman jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman yksityiskohtaisuuden ja laajuuden. Näitä suunnitelmia voidaan kehittää myös maantieteellisessä kontekstissa, mikä palvelisi saman alueen eri satamien ja alueellisen liikenteen intressejä.

Vaikka jäsenvaltioiden on varmistettava, että kustannusten kattamiseen käytettävät järjestelmät ovat direktiivissä asetettujen periaatteiden mukaisia, erityisesti välillisten maksujen ja avoimuuden tason osalta, ne voivat edelleen itse suunnitella maksujärjestelmänsä ja päättää maksujen tarkan tason satamiin suuntautuvan liikenteen mukaan. Tämä harkintavalta on suppeampi merien roskaantumisen tärkeimmän tekijän eli kiinteän jätteen osalta. Tällöin kustannukset katetaan kokonaan välillisten maksujen kautta. Koska muovilla ja muilla aluksilta peräisin olevan kiinteän jätteen komponenteilla on erityisen haitallisia vaikutuksia meriympäristöön, on otettava käyttöön mahdollisimman suuri taloudellinen kannustin, jotta jätettä ei päästetä mereen vaan se toimitetaan satamaan jokaisen satamakäynnin yhteydessä.

• **Toimintatavan valinta**

Selkeän ja johdonmukaisen lainvalmistelun kannalta sopivimpana oikeudellisena ratkaisuna pidettiin ehdotusta yhden ainoan direktiivin antamisesta. Toinen vaihtoehto eli tarkistusten esittäminen voimassa olevaan direktiiviin hylättiin, koska se olisi edellyttänyt lukuisia muutoksia. Myös ehdotus uuden asetuksen antamisesta hylättiin. Asetus ei olisi antanut jäsenvaltioille riittävästi liikkumavaraa päättää siitä, mitkä ovat parhaat täytäntöönpanotoimet eri jäsenvaltioiden satamia varten. Eri jäsenvaltioiden satamat eroavat toisistaan suuresti kokonsa, sijaintinsa sekä omistajuus- ja hallintorakenteensa puolesta.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

• **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Jälkiarviointi on osoittanut, että direktiivi on ollut merkityksellinen tavoitteen saavuttamisen kannalta eli sen avulla on voitu vähentää jätepäästöjä mereen. Lisäksi se on tuonut selkeää lisäarvoa EU:lle. Vaikka jätemäärien toimittaminen maihin on yleisesti ottaen lisääntynyt, kehityssuunta vaihtelee eri jätelajien osalta. Lisäksi mereen pääsee edelleen huomattavia määriä jätettä. Tämä johtuu pääasiassa erilaisista tavoista tulkita ja toteuttaa voimassa olevan

direktiivin keskeisiä velvoitteita, esimerkiksi asianmukaisten satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarjonnan, kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien suunnittelun ja toiminnan sekä pakollista toimittamista koskevan velvoitteen noudattamisen osalta.

Voimassa olevassa direktiivissä ei määritellä selkeästi satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyden käsitettä, mikä aiheuttaa väärinkäsityksiä sataman käyttäjien ja palveluntarjoajien keskuudessa. Yleensä ottaen satamien käyttäjien puutteellinen kuuleminen ja epäjohtonmukaisuudet maissa tapahtuvia toimintoja koskevan EU:n lainsäädännön kanssa ovat johtaneet siihen, ettei satamassa ole aina ollut saatavilla riittäviä laitteita. Sidosryhmät valittivat kuulemisen aikana muun muassa siitä, ettei satamissa järjestetty erilliskeräystä jätteelle, joka on jo eroteltu aluksella kansainvälisten normien mukaisesti. Lisäksi on ollut epäselvyyttä siitä, mikä on pakollista toimittamista koskevan velvoitteen soveltamisala MARPOL-yleissopimuksen jätepäästönormien valossa. Tämä koskee myös aluksella olevan riittävän varastotilan määritelmää tärkeimpänä poikkeuksena sille, että alus saa jatkaa matkaansa toimittamatta jätettään.

Myös vastaanottolaitetarkastuksia koskevasta oikeudellisesta ja hallinnollisesta kehyksestä sekä näiden tarkastusten perustasta ja säännöllisyydestä on ollut epäselvyyttä. Säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettavia vapautuksia on sovellettu eri syistä ja eri olosuhteissa, mikä luo tarpeettoman hallinnollisen rasitteen. Nämä seikat ovat heikentäneet järjestelmän kykyä saavuttaa tärkeimmän tavoitteensa, joka on mereen pääsevän jätteen vähentäminen.

Jälkiarvioinnissa korostettiin myös seuraavia seikkoja:

- direktiivi ei ole täysin sopusoinnussa asiaa koskevien EU:n toimintalinjojen kanssa; esimerkiksi EU:n jätelainsäädäntöä ja sen keskeisiä periaatteita ei ole kaikilta osin pantu täytäntöön satamissa
- kansainväliseen oikeudelliseen kehykseen (MARPOL) tehtyjä merkittäviä muutoksia ei ole sisällytetty osaksi direktiiviä
- satamaan toimitetun jätteen järjestelmällisen kirjaamisen puute ja riittämätön tietojenvaihto jäsenvaltioiden välillä ovat heikentäneet direktiivin seuranta ja täytäntöönpanon valvontaa, mikä on luonut suuren tietoaukon jätevirroista EU:n satamissa.
- **Sidosryhmien kuuleminen**

Useiden sidosryhmien kanssa järjestettiin säännöllisesti kuulemisia satamassa olevia vastaanottolaitteita käsittelevän alaryhmän yhteydessä tarkistusprosessin helpottamiseksi. Kyseinen alaryhmä kuuluu eurooppalaisen kestävän laivaliikenteen foorumin alaisuuteen. Alaryhmä tuo yhteen tärkeimmät sidosryhmät eli jäsenvaltioiden kansalliset viranomaiset, satamat, alusten omistajat, satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarjoajat ja ympäristöalan kansalaisjärjestöt. Niillä on korkean tason asiantuntemusta satamassa olevista vastaanottolaitteista, joita käytetään alukselta peräisin olevasta jätteestä huolehtimisen tarkoituksessa. Alaryhmä käsitteli ehdotettuja toimenpiteitä ja vaihtoehtoja lukuisissa kokouksissa. Sen näkemyksiä tarkasteltiin perusteellisesti ja ne otettiin huomioon ehdotusta

laadittaessa. Tiivistelmä alaryhmän keskusteluiden tuloksista on sisällytetty komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liitteisiin¹².

Sidosryhmät yleisesti ottaen kannattivat direktiivin tarkistamista, jolla syvennetään yhdenmukaistamista MARPOL-yleissopimuksen kanssa, erityisesti pakollista toimittamista koskevan vaatimuksen soveltamisalan osalta, ja otetaan käyttöön erityisiä toimenpiteitä merien roskaantumisen ehkäisemiseksi. Alaryhmä on korostanut useaan otteeseen, että EU:n jäteperiaatteet on pantava asianmukaisesti täytäntöön satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevan järjestelmän yhteydessä ja että vapautus- ja kustannusten kattamisjärjestelmiä on yhdenmukaistettava edelleen soveltamatta kuitenkaan kaikkiin EU:n satamiin yhtä yhteistä järjestelmää. Alaryhmä pohti myös sitä, miten voitaisiin parantaa seurantaa ja täytäntöönpanon valvontaa ja miten sähköisellä raportoinnilla ja tietojenvaihdolla voitaisiin helpottaa koko prosessia.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä järjestettiin avoin julkinen kuuleminen, johon saatiin vastauksia hyvin monenlaisilta sidosryhmiltä. Vaikutusten arvioinnin jälkeen järjestettiin kohdennettu kuuleminen, joka oli suunnattu kaikille satamien sidosryhmille. Nämä kuulemiset osoittivat, että yksi tärkeimpiä syitä jätteen päätymiselle mereen on kannustimien ja täytäntöönpanon valvonnan puute. Lisäksi molemmissa kuulemiskierroksissa tuotiin esiin, että epä johdonmukaisuudet määritelmässä ja lomakkeissa sekä eri vapautusjärjestelmien väliset erot luovat tarpeetonta hallinnollista rasitetta.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ehdotus perustuu tietoihin, jotka kerättiin ja analysoitiin arvioinnin ja vaikutusten arvioinnin aikana. Niitä varten tehtiin ulkoisia selvityksiä. Lisäksi Euroopan meriturvallisuusvirastolta (EMSA) saatiin teknistä apua ja tietoa.

Vuoden 2015 jälkiarviointitutkimuksessa arvioitiin tietoja, jotka oli saatu 40 suurelta kaupalliselta satamalta. Niiden perusteella laadittiin aikasarja jätetoimituksista vuosilta 2004–2013. Tiedot olivat osittain peräisin aiemmista selvityksistä, jotka EMSA oli tehnyt direktiivin täytäntöönpanosta. Näitä tietoja täydennettiin sidosryhmäkyselyllä.

Vuonna 2016 tehdyllä lisäselvityksellä, joka tehtiin **vaikutusten arvioinnin** tueksi direktiivin tarkistamista varten, pyrittiin täydentämään edellisissä selvityksissä (Ramboll, 2012, ja Panteia, 2015) yksilöityjä tietoja satamiin toimitetuista jätemääristä vuosina 2013–2015. Päivitettyjä tietoja jätteen toimittamisesta näiltä vuosilta saatiin 29 satamasta yhteensä 40 satamasta, joita oli arvioitu aiemmin. Vaikutusten arvioinnin lisäselvityksessä jätemääräarvio laskettiin niin sanotulla MARWAS-mallilla. MARWAS-mallissa lasketaan seuraavien tekijöiden välinen erotus: i) jätemäärät, jotka on tarkoitus toimittaa satamiin ja joista on vastaanotettu toimitustietoja kyseisiin satamiin suuntautuvan liikenteen perusteella tiettyinä ajanjaksona, ja ii) absoluuttiset jätemäärät, jotka toimitettiin mainittuihin satamiin mainittuna ajanjaksona. EMSAlta saatiin tietoja alusten liikkeistä 29:ssä tarkasteltavana olevassa satamassa. Nämä tiedot syötettiin malliin. Lisäselvityksen yhteydessä laadittiin myös arvio ympäristön haavoittuvuudesta eri alueellisilla merialueilla aluksilta peräisin olevan jätteen lajien mukaan. Menetelmät on selitetty yksityiskohtaisesti asiaa koskevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liitteessä, joka on liitetty tähän ehdotukseen¹³.

¹² Ks. sidosryhmien kuulemisen tiivistelmäraportti, liite 2, sivu 7.

¹³ *Analytical models used in preparing the Impact Assessment*, liite 4, sivu 23.

Edellä mainittu satamassa olevia vastaanottolaitteita käsittelevä alaryhmä on tukenut tätä prosessia koko sen ajan.

- **Vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin erilaisia toimenpidevaihtoehtoja direktiivin tarkistamiseksi seuraavien painopisteiden mukaisesti:

- 1) Tarkistamisen laajuus, lainsäädäntömuutosten määrä ja ei-sitovien ohjeiden laatiminen.
- 2) Jätteiden pakollista toimittamista koskevan vaatimuksen laajuus. Yhdenmukaistetaan säännökset MARPOL-yleissopimuksen jätepäästönormien kanssa tai otetaan käyttöön jätteen järjestelmä eli toimitetaan satamiin kaikki jäte. Otetaan huomioon vaikutukset myös muihin näkökohtiin, kuten kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien soveltamiseen ja täytöntöönpanon valvontaan.
- 3) Mahdollisuus ehkäistä aluksilta peräisin olevan jätteen (pääosin kiinteän jätteen) aiheuttamaa merien roskaantumista.
- 4) Mahdollisuus vähentää hallinnollista rasitetta ja yksinkertaistaa järjestelmää REFIT-ohjelman tavoitteiden mukaisesti.

Nämä painopisteet otetaan huomioon jäljempänä kuvatuissa toimenpidetavoitteissa.

VAIHTOEHTO 1: Perusskenaario. Direktiiviin ei tehtäisi lainsäädäntömuutoksia. Sen sijaan kehitettäisiin ei-sitovaa ohjeistusta ja laajennettaisiin voimassa olevan direktiivin 12 artiklan 3 kohdalla luotua sähköisen raportoinnin ja seurannan järjestelmää, joka perustuu sähköiseen raportointiin SafeSeaNetissä ja THETIS-tietokannassa (satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskeva tietokanta).

VAIHTOEHTO 2: Vähimmäistason tarkistaminen. Perusskenaarion pohjalta toteutettaisiin kohdennettuja toimia ja ytimekkäitä oikeudellisia mukautuksia MARPOL-yleissopimuksen ja merkityksellisen unionin lainsäädännön suhteen. Erityisesti direktiivin soveltamisala yhdenmukaistettaisiin MARPOL-yleissopimuksen kanssa sisällyttämällä siihen MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI tarkoitetut jätelajit. Lisäksi päivitetäisiin viitteet unionin ympäristölainsäädäntöön.

VAIHTOEHTO 3: Yhdenmukaistaminen MARPOL-yleissopimuksen kanssa. Direktiivin säännöksiä pyritäisiin yhdenmukaistamaan edelleen MARPOL-yleissopimuksen kanssa. Erityisesti jätteen pakollista toimittamista koskeva soveltamisala määriteltäisiin MARPOL-yleissopimuksen jätepäästönormien mukaisesti. Näin voitaisiin torjua laittomia jätepäästöjä mereen. Vastaanottolaitetarkastukset sisällytettäisiin satamavaltioiden suorittaman valvonnan alaisuuteen ja otettaisiin käyttöön useita toimenpiteitä, joilla parannetaan laitteiden riittävyyttä ja tarjotaan taloudellisia kannustimia, jotta alukset toimittaisivat jätteensä satamiin.

VAIHTOEHTO 4: MARPOL-yleissopimusta pidemmälle menevä satamassa olevia vastaanottolaitteita koskeva EU:n järjestelmä. Voimassa olevaan direktiiviin perustuvaa järjestelmää vahvistettaisiin siten, että se menee MARPOL-yleissopimusta pidemmälle. Jätteiden pakollista toimittamista sovellettaisiin kaikkeen alukselta peräisin olevaan jätteeseen, myös sellaiseen, jonka päästämistä mereen ei kielletä MARPOL-yleissopimuksen nojalla. Otettaisiin myös käyttöön useita toimenpiteitä, joilla parannetaan riittävien laitteiden saatavuutta ja tarjotaan kohdennettuja kannustimia jätteen toimittamiseksi satamiin.

VAIHTOEHDOT 3B JA 4B. Edellä mainittujen merien roskaantumista koskevien vaihtoehtojen 3 ja 4 alavaihtoehdot. Alavaihtoehdoissa ehkäistäisiin erityisesti roskien (pääosin kiinteän jätteen) päästämistä aluksista meriin. Alavaihtoehdot kattavat sekä kannustin- että täytäntöönpanotoimenpiteitä sekä ehdotuksen, jonka mukaan kalastus- ja huvialukset olisi sisällytettävä kaikilta osin direktiivin soveltamisalaan, kuitenkin eriytetysti bruttovetoisuuden perusteella.

Vaikutustenarvioinnissa todettiin, että parhaaksi arvioitu vaihtoehto on toimintavaihtoehto 3B. Siinä yhdistyvät seuraavat tavoitteet: vähennetään erityisesti kiinteän jätteen (merien roskat) päästöjä mereen ja kevennetään hallinnollista rasitetta yhdenmukaistamalla sääntöjä edelleen MARPOL-yleissopimuksen kanssa.

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon odotetaan

- tuottavan myönteisiä ympäristövaikutuksia, koska sen tulisi vähentää öljypitoisen jätteen, käymäläjätevesien, kiinteän jätteen ja puhdistusjätteen päästöjä mereen olennaisesti
- edistävän kiertotaloutta merkittävästi sellaisin erityistoimenpitein, joilla vähennetään merien roskaantumista, mukaan lukien kalastuksesta ja virkistyskalastuksesta peräisin oleva jäte, ja parannetaan jätahuoltokäytäntöjä satamassa
- vähentävän sääntöjen noudattamisen valvontaan liittyviä kustannuksia ja alentavan huomattavasti hallintokustannuksia
- lisäävän työllisyyttä erityisesti jätteenkäsittelyn alalla ja matkailualalla rannikkoalueilla
- lisäävään sekä aluksilla että maissa ympäristötietoisuutta merien roskien ongelmasta.

Parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta odotetaan **aiheutuvan ylimääräisiä noudattamis- ja toimintakustannuksia**. Kustannuksia aiheutuu erityisesti jätteenkeruuseen tehtävistä investoinneista satamissa, kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien yhdenmukaistamisesta sekä uuden kapasiteetin kehittämisestä uusien jätevirtojen vastaanottamista ja käsittelyä varten. Kustannusten odotetaan kuitenkin jäävän vähäisiksi. Kustannusten ennakoitua tasoa kuvataan vaikutustenarvioinnissa, joka sisältyy komission yksiköiden valmisteluasiakirjaan, joka on liitetty tähän ehdotukseen¹⁴. Tietojen puutteellisuuden vuoksi ei kuitenkaan ollut mahdollista antaa noudattamiskustannusten tarkkaa kokonaismäärää.

Vaikutustenarviointi toimitettiin sääntelyntarkastelulautakunnalle hyväksyntää varten toukokuussa 2017. Lautakunta antoi myönteisen lausunnon tietyin varauhin¹⁵. Lausunnossaan lautakunta kyseenalaisti direktiivin lisäarvon verrattuna MARPOL-yleissopimukseen ja pyysi lisäselvitystä näiden kahden järjestelmän välisestä suhteesta ja siitä, missä määrin ehdotetut vaihtoehdot ovat yleissopimuksen mukaisia tai menevät sitä pidemmälle. Lautakunta esitti myös kysymyksiä parhaaksi arvioidun vaihtoehdon oikeasuhteisuudesta, varsinkin pienemmille aluksille asetettujen erityisten vaatimusten osalta. Lisäksi parhaaksi arvioituun vaihtoehtoon liittyvien noudattamis- ja investointikustannusten

¹⁴ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja, vaikutustenarviointi, sivu 60 (noudattamiskustannukset) ja sivu 73 (päätelmä).

¹⁵ Lausunto vaikutustenarvioinnista/aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa, 23. kesäkuuta 2017, [http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/\[/...\]](http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/[/...]).

tarkasta määrästä on edelleen jonkin verran epäselvyyttä. Nämä huomautukset on otettu huomioon seuraavilla tavoilla:

- Selvennettiin sitä, että direktiivillä pyritään saattamaan MARPOL-yleissopimuksen asiaa koskevat velvoitteet osaksi unionin lainsäädäntöä satamaperusteisesti. Direktiivillä pyritään paitsi valvomaan vaatimusten täytäntöönpanoa EU:n oikeuskehyksessä myös tuottamaan lisäarvoa täytäntöönpanotoimille jäsenvaltioissa. Tässä yhteydessä voidaan mainita erityisesti jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat, kustannusten kattamiseen käytettävät järjestelmät satamissa ja vapautukset, joita sovelletaan säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin. Laadittiin taulukko, jossa vertaillaan kahta eri välinettä, ja annettiin yleiskatsaus MARPOL-yleissopimuksen tärkeimmistä muutoksista viimeksi kuluneiden 15 vuoden aikana.
- Laadittiin taulukko, jossa vertaillaan eri toimintavaihtoehtoja MARPOL-yleissopimuksen suhteen. Selvennettiin sitä, että parhaaksi arvioitu vaihtoehto ei tarkoita täysimääräistä yhdenmukaistamista MARPOL-yleissopimuksen kanssa. Tarkoituksena ei ole vetäytyä perustavanlaatuisista velvoitteista, jotka osoittautuivat direktiivin jälkiarvioinnissa (REFIT) erittäin merkityksellisiksi ja hyödyllisiksi. Lisäksi selvennettiin kunkin vaihtoehdon oikeasuhteisuutta ja sitä, että parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa pienempien alusten eli kalastus- ja huvialusten asema määritellään uudelleen eriytetysti bruttovetoisuuden ja suurimman pituuden perusteella.
- Lisätoimia toteutettiin, jotta satamilta saatiin määrällisiä tietoja parhaaksi arvioituun vaihtoehtoon sisältyvien tiettyjen keskeisten velvoitteiden suhteen. Koska nämä tiedot ovat kaupallisesti arkaluonteisia, satamilta saatu palaute koostui pääasiassa noudattamis- ja investointikustannusten laadullisesta kuvauksesta.

• **Alueellinen vaikutustenarviointi**

Ehdotetulla tarkistuksella on merkittävä alueellinen ulottuvuus, sillä EU:lla on useita eri merialueita ja satamilla on omat paikalliset erityispiirteensä. Tästä syystä tehtiin alueellinen vaikutustenarviointi. Siinä tuotiin esiin erityishaasteet, joita pienillä saarilla ja syrjäisillä alueilla sijaitseville satamille saattaa aiheutua satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevan järjestelmän täytäntöönpanon yhteydessä. Siinä todettiin myös, että uusi direktiivi voi hyödyttää näitä alueita, erityisesti matkailun kehittämisen, työllisyyden ja hallinnon suhteen. Alueellisista eroista huolimatta alueellinen vaikutustenarviointi osoitti, että direktiivin avainnäkökohtien yhdenmukaistamisesta on suurta kysyntää. Alueellisen vaikutustenarvioinnin tulokset on esitetty lyhyesti tiivistelmäraportissa, joka on liitetty komission yksiköiden valmisteluasiakirjaan direktiiviehdotuksen oheen.

• **Säätelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Koska ehdotus on osa REFIT-aloitetta, sillä pyritään yksinkertaistamaan sääntelykehystä ja vähentämään hallinnollista rasitetta.

Kun määritelmät linjataan paremmin MARPOL-yleissopimuksen määritelmien mukaisiksi, kaikki IMO:n laatimat jäteilmoitusta ja jätetositetta koskevat vakiolomakkeet voidaan sisällyttää osaksi direktiiviä. Tällä tavoin voidaan välttää lomakkeiden ja järjestelmien päällekkäisyys mahdollisimman pitkälle. Lisäksi ehdotetaan, että satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarkastukset sisällytetään satamavaltioiden suorittaman valvonnan alaisuuteen ja että käytetään voimassa olevan direktiivin (12 artiklan 3 kohta) pohjalta kehitettyä tieto- ja valvontajärjestelmää, joka perustuu sähköiseen raportointiin SafeSeaNetiin

ja THETIS-tietokantaan. Näin voidaan helpottaa seuranta- ja täytäntöönpanon valvontaa. Toimenpiteiden odotetaan tehostavan tarkastuksia ja vähentävän siten hallinnollisia kustannuksia 7,1 miljoonalla eurolla. Ehdotettujen muutosten odotetaan myös lisäävän satamissa toimivien jätealan ja virkistys- ja matkailualan yritysten – joista suurin osa on pk-yrityksiä – liiketoimintamahdollisuuksia, koska entistä suurempi osa jätteestä on tarkoitus toimittaa satamiin. Tämä puolestaan parantaa meriympäristön laatua ja tuottaa myönteisiä vaikutuksia paikalliselle ja alueelliselle matkailulle.

Uusi direktiiviehdotus jättää jäsenvaltioille huomattavasti harkintavaltaa i) järjestää vastaanottolaitteet satamissa jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien mukaisesti ja ii) suunnitella asianmukaiset maksujärjestelmät, joissa otetaan huomioon satamien koko ja maantieteellinen sijainti sekä satamiin suuntautuvan liikenteen tyyppi.

Ehdotetuilla muutoksilla pyritään edistämään voimassa olevan direktiivin nojalla käyttöön otetun tieto- ja valvontajärjestelmän kehittämistä ja käyttöä, jotta voidaan helpottaa direktiivin seuranta- ja täytäntöönpanon valvontaa. Järjestelmä perustuu direktiivissä 2002/59/EY säädettyyn unionin merenkulun tietojenvaihtojärjestelmään ja direktiivillä 2009/16/EY perustettuun tarkastustietokantaan. Tiedot raportoidaan sähköisesti kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden järjestelmän kautta direktiivin 2010/65/EU mukaisesti ja niitä vaihdetaan jäsenvaltioiden välillä seurannan ja täytäntöönpanon valvonnan tarkoituksissa. Ehdotuksella pyritään myös vakioimaan edelleen sähköisiä raportointimuotoja, jotka koskevat jätetositetta, jäteilmoitusta ja säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettavia vapautuksia.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

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

Ehdotuksen mukana on toteuttamissuunnitelma, jossa luetellaan tarvittavat toimet ja määritetään keskeisimmät tekniset, oikeudelliset ja ajankäyttöön liittyvät haasteet.

Myös asianmukaiset seuranta- ja raportointijärjestelyt on määritetty. EMSAlla on tärkeä rooli tässä prosessissa, sillä se vastaa meriliikenteen sähköisten tietojärjestelmien kehittämisestä ja toiminnasta.

Voimassa olevassa direktiivissä kehoitetaan jo luomaan yhteinen tieto- ja valvontajärjestelmä, jonka avulla voidaan i) tunnistaa alukset, jotka eivät ole toimittaneet jätettään, ja ii) arvioida, onko direktiivin tavoitteet saavutettu. Viime vuosina tätä järjestelmää on kehitetty olemassa olevien tietokantojen perusteella. SafeSeaNetissä on raportoitu ja vaihdettu tietoja sähköisesti jätteen ennakkoilmoituksista, ja THETIS-tarkastustietokantaan on luotu erillinen EU-moduuli vastaanottolaitetarkastusten tulosten raportointia varten. Lisäksi on pyritty varmistamaan, että SafeSeaNetiin tallennetut tiedot siirretään järjestelmällisesti THETIS-EU-moduuliin. Näin voidaan valvoa jätteiden pakollista toimittamista koskevan velvoitteen noudattamista. Direktiiviehdotuksella näitä järjestelmiä parannetaan edelleen. Järjestelmien olisi sisällettävä perustiedot vastaanottolaitosten saatavuudesta EU:n satamissa. Nämä tiedot siirretään myös

IMO:n GISIS-järjestelmään (*Global Integrated Shipping Information System*), jotta direktiivin nojalla raportoivat jäsenvaltiot täyttävät samalla kansainväliset raportointivelvoitteensa.

Lisäksi EMSA avustaa direktiiviehdotuksen täytäntöönpanon valvonnassa. Koska EMSAn tekemät lainsäädännön täytäntöönpanon valvontakäynnit toteutetaan arviolta viiden vuoden jakson aikana¹⁶, direktiivin täytäntöönpanoa arvioidaan seitsemän vuoden välein.

Aikomuksena on myös perustaa asiantuntijaryhmä, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista ja muiden merkityksellisten alojen edustajista. Ryhmän tehtävänä on vaihtaa tietoja ja kokemuksia direktiivin täytäntöönpanosta ja antaa komissiolle tarvittavaa ohjeistusta.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Selittäviä asiakirjoja ei vaadita, koska ehdotuksella pyritään yksinkertaistamaan ja selkeyttämään voimassa olevaa järjestelmää.

6. EHDOTUKSEEN SISÄLTYVIEN SÄÄNNÖSTEN YKSITYISKOHTAISET SELITYKSET

Direktiiviehdotuksella linjataan EU:n järjestelmä mahdollisimman pitkälle MARPOL-yleissopimuksen kanssa. Tämä koskee erityisesti soveltamisalaa, määritelmiä ja lomakkeita. Täydellinen yhdenmukaistaminen ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä direktiivissä keskitytään toimintoihin satamissa, MARPOL-yleissopimuksessa taas toimintoihin merellä. Vaikka direktiivi perustuu velvoitteisiin, joita jäsenvaltioilla on MARPOL-yleissopimuksen nojalla, siinä mennään kuitenkin pidemmälle, koska siinä täsmennetään oikeudelliset, toiminnalliset ja taloudelliset vastuualat kaikkien toimijoiden osalta. Lisäksi ehdotetun direktiivin soveltamisala on edeltäjäänsä laajempi, sillä se kattaa kaikki merialukset ja kaikki EU:n satamat, joissa merialukset käyvät.

Direktiivi ja MARPOL-yleissopimus eroavat jatkossakin toisistaan seuraavien seikkojen suhteen:

- jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien hyväksyminen
- kustannusten kattamiseen käytettävän järjestelmän kehittäminen ja toiminta
- tietojen pakollinen raportointi jätteen ennakoilmoituksesta ja jätetositteesta
- tarkastusjärjestelmä
- säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettavat vapautukset.

Monissa tapauksissa näillä eroilla pyritään parantamaan MARPOL-yleissopimuksen mukaisen järjestelmän täytäntöönpanoa ja sen valvontaa.

Ehdotetulla direktiivillä käyttöön otettavat tärkeimmät muutokset esitetään jäljempänä.

Otsikko, soveltamisala ja määritelmät:

Otsikkoa muutetaan siten, että se viittaa nimenomaisesti aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen. Näin se myös kuvastaa paremmin direktiivin tärkeintä tavoitetta.

Direktiivin **2 artiklassa** korvataan määritelmä 'aluksella syntyvä jäte' yleisemmällä määritelmällä 'aluksilta peräisin oleva jäte' MARPOL-yleissopimuksen asiaa koskevien

¹⁶ Ks. EMSAn verkkosivuilla oleva *Methodology for visits to Member States*, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

liitteiden mukaisesti. Uusi määritelmä kattaa myös jätelajin 'lastijäämät' ja MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI soveltamisalaan kuuluvan jätteen eli pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämät, jotka koostuvat näistä järjestelmistä peräisin olevasta lietteestä ja poistovedestä. Kun aluksella syntyvää jätettä ja lastijäämiä ei erotella käsitteellisesti toisistaan ja kun määritelmät yhdenmukaistetaan kaikilta osin MARPOL-yleissopimuksen määritelmien kanssa, lomakkeet ja todistukset voidaan yhdenmukaistaa IMO:n vakiolomakkeiden ja -todistusten kanssa. Ns. passiivisesti kalastettu jäte eli verkkoihin kalastuksen aikana kerääntynyt jäte on sisällytetty aluksilta peräisin olevan jätteen määritelmään. Näin voidaan toteuttaa asianmukaiset järjestelyt sen varmistamiseksi, että tämäntyyppinen kalastusalan jäte – joka on olennainen merien roskaantumisen lähde – toimitetaan satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin. Asiaa koskeviin EU:n säädöksiin on lisätty selkeät ja päivitetty viitteet.

Satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyys:

Käsitettä 'riittävät satamassa olevat vastaanottolaitteet' on selkeytetty IMO:n ohjeiden mukaisesti. Direktiivin **4 artiklassa** säädetään nimenomaisesti, että jätepolitiikan puitteiden direktiiviin sisältyvää vaatimusta jätteen erilliskeräyksestä sovelletaan satamissa. Tämä on erityisen tärkeää tapauksissa, joissa jäte on eroteltu jo aluksella kansainvälisten normien mukaisesti.

Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat ovat olennaisia satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyyden varmistamisen kannalta. Direktiivin **5 artiklassa** ja **liitteessä 1** korostetaan aiempaa vahvemmin kuulemisvaatimuksia. Myös käsitteitä 'asianmukainen suunnitelma', 'merkittävät muutokset', joita suunnitelmaan voidaan tehdä, ja 'alueellinen konteksti', jossa suunnitelmaa voidaan kehittää, on selvennetty.

Kannustimet jätteen toimittamiseksi:

Jotta kannustimet jätteen toimittamiseksi satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin olisivat oikeanlaisia, direktiivin **8 artiklassa** vahvistetaan pääperiaatteet, jotka on otettava huomioon ja joita on noudatettava kaikissa direktiivin mukaisesti perustetuissa maksujärjestelmissä. Näihin kuuluvat perittävän maksun ja satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin liittyvien kustannusten välinen yhteys, välillisellä maksulla katettavan 'huomattavan osuuden' laskenta ja keskeiset avoimuusvaatimukset. Direktiivin lisätään uusi **liite 4**. Siinä esitetään yleiskatsaus satamassa olevien vastaanottolaitteiden järjestelmään liittyviin kustannuksiin, jotka eritellään suoriin ja välillisiin kustannuksiin.

Direktiivin 8 artiklan mukaan ei ole pakko soveltaa yhtä ainoaa järjestelmää kaikissa EU:n satamissa. Ehdotettu kustannusten kattamiseen käytettävä järjestelmä on kuitenkin tiukempi niiden periaatteiden osalta, joita sovelletaan määritettäessä välillinen maksu kiinteälle jätteelle, mukaan lukien passiivisesti kalastettu jäte. Koska kiinteän jätteen päästöt vaikuttavat merkittävästi yleiseen merien roskaantumiseen, direktiivissä ehdotetaan järjestelmää, jossa 'ei peritä erityistä maksua'. Tällaisessa järjestelmässä välillisen maksun suorittaminen antaa aluksille oikeuden toimittaa kaiken aluksella olevan kiinteän jätteen satamaan ilman (määrän perusteella määräytyviä) ylimääräisiä suoria maksuja. Tämän olisi koskettava myös käytöstä poistettujen kalastusverkkojen ja passiivisesti kalastetun jätteen hävittämistä, koska myös kalastus- ja huvialukset sisällytetään välillisten maksujen piiriin.

Lisäksi 8 artiklalla lujitetaan käsitettä 'ympäristöystävällinen alus', jota yksittäiset satamat ovat jo kehittäneet ja soveltaneet kansainvälisten normien ja sertifiointijärjestelmien

mukaisesti. Tällaisiin aluksiin, jotka pystyvät osoittamaan toimivansa kestävän jätehuollon mukaisesti, voidaan soveltaa alennettua jätemaksua. Komission odotetaan täsmentävän tätä käsitettä delegoidussa säädöksessä.

Jätteiden pakollista toimittamista koskevan vaatimuksen täytäntöönpanon valvonta:

Direktiivin **6 artiklassa** tarkoitettu jätteen ennakkoilmoituslomake on yhdenmukaistettu täysin IMO:n kiertokirjeen MEPC/834 kanssa ja esitetään direktiivin liitteessä 2. Jätteen toimittamisvelvoitteen soveltamisala on linjattu kaiken jätteen osalta MARPOL-yleissopimuksen mukaiseksi. Näin ollen satamassa olevia vastaanottolaitteita koskeva direktiivi vastaa MARPOL-yleissopimuksen jätepäästöjärjestelmää: kun MARPOL-yleissopimuksessa kielletään jätteen päästäminen mereen, satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevassa direktiivissä edellytetään jätteen, mukaan lukien lastijäämät, toimittamista satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin maissa. Tämä tarkoittaa, ettei ole enää tarpeen säätää erikseen lastijäämien toimittamisesta. Lisäksi **7 artiklassa** vaaditaan, että alukselle on jätteen toimittamisen yhteydessä annettava jätetosite, joka sisältää tiedot, jotka aluksen olisi raportoitava sähköisesti tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään (SafeSeaNetiin) ennen lähtöä.

Direktiivin **7 artiklalla** rajoitetaan riittävään varastotilaan perustuvan poikkeuksen soveltaminen koskemaan tilanteita, joissa seuraava käyntisatama sijaitsee EU:ssa eikä riittävien satamassa olevien vastaanottolaitteiden saatavuudesta ole epäselvyyttä. Asiaa olisi arvioitava SafeSeaNetin tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmässä saatavilla olevien, vastaanottolaitteiden riittävyyttä EU:n satamissa koskevien tietojen pohjalta. Lisäksi tässä ehdotuksessa ennakoitaan sitä, että komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksellä erityisiä menetelmiä aluksella olevan riittävän varastotilan laskemiseksi.

Tarkastusjärjestelmän osalta **10 artiklassa** täsmennetään, että satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarkastukset on sisällytettävä kokonaisuudessaan osaksi direktiivin 2009/16/EY mukaista satamavaltiodien suorittamaa valvontaa riskiperusteisesti, jos alus kuuluu kyseisen direktiivin soveltamisalaan. Kuten **21 artiklassa** säädetään, direktiiviä 2009/16/EY on muutettava tietyiltä osin, jotta kunkin satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarkastuksen yhteydessä todennetaan myös vaatimustenmukaisuus satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevien vaatimusten kanssa. Kalastusaluksiin, huvialuksiin ja kotimaan liikenteen aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 100 tonnia, sovelletaan erillistä tarkastusjärjestelmää, koska ne eivät kuulu satamavaltiodien suorittamaa valvontaa koskevan direktiivin piiriin. Näille aluksille tehtyjen tarkastusten tulokset on kirjattava tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään THETIS-tietokannan EU-moduuliin.

Säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettava vapautusjärjestelmä

Ehdotetun direktiivin **9 artiklassa** säädetään vapautusperusteiden yhdenmukaistamisesta edelleen. Tämä koskee erityisesti käsitteitä 'säännöllisessä liikenteessä oleva alus', 'useat ja säännölliset satamakäynnit' ja 'riittävä näyttö järjestelystä' jätteen toimittamiseksi ja maksun suorittamiseksi. Ehdotetulla direktiivillä otetaan käyttöön vakiomuotoinen vapautustodistus, joka on sisällytettävä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään tekemällä sähköinen ilmoitus SafeSeaNet-järjestelmään, jotta jäsenvaltiot voivat myöhemmin vaihtaa tietoja todistuksen tiedoista.

Kalastus- ja huvialukset:

Kalastusalusten ja pienten huvialusten asema on määritelty direktiivissä uudelleen, koska niillä on suhteellisen suuri merkitys merien roskaantumisen kannalta. Voimassa olevassa direktiivissä sekä kalastusalukset että pienet huvialukset on vapautettu joistakin keskeisistä velvoitteista. Nämä vapautukset on nyt määritelty uudelleen siten, että niihin on sisällytetty suuremmat alukset niiden pituuden ja bruttovetoisuuden perusteella. Näin voidaan varmistaa järjestelmän oikeasuhteisuus.

Sekä kalastus- että huvialuksilta peritään kustannusten kattamiseen käytettävässä järjestelmässä välillinen maksu. Näin ollen myös kalastus- ja huvialusten, kuten kaikkien muidenkin alusten, on maksettava maksu satamaan riippumatta siitä, toimittavatko ne satamaan jätettä vai eivät. Tällaisen maksun olisi kuitenkin annettava näille aluksille oikeus toimittaa satamaan kaikki kiinteä jäte, myös käytöstä poistetut pyydykset ja passiivisesti kalastettu jäte, ilman lisämaksuja. Kun on kyse muista jätelajeista, yleinen velvoite soveltaa vähintään 30 prosentin välillistä maksua koskee myös kalastus- ja huvialusten jätetoimituksia.

Jäteilmoitukseen ja jätetositteeseen sisältyvien tietojen raportoimista vaaditaan ainoastaan vähintään 45 metrin pituisilta kalastus- ja huvialuksilta. Olisi kohtuutonta vaatia tämän kynnysarvon alle jääviä aluksia antamaan sähköisiä raportteja ennen saapumista ja lähtöä, koska tällaisia aluksia ei yleensä ole varustettu sähköisen raportoinnin välineillä. Myöskään satamat, jotka vastaanottavat sähköisiä raportteja, eivät kykene käsittelemään niitä jokaisen satamakäynnin yhteydessä. Tämä esitettiin myös tähän ehdotukseen liitettyssä vaikutustenarvioinnissa¹⁷.

Täytäntöönpanon valvonnan osalta direktiivissä säädetään, että vähintään 20 prosenttia kaikista kalastus- ja huvialuksista, joiden bruttovetoisuus on yli 100 tonnia ja jotka käyvät vuosittain jäsenvaltion satamissa, on tarkastettava. Tämä raja-arvo vastaa MARPOL-sääntöä, jonka mukaan aluksilla, joiden bruttovetoisuus on yli 100 tonnia, on säilytettävä jätapäiväkirjaa.

¹⁷ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja, vaikutustenarviointi, luku 5.2.5, sivu 46.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta ja direktiivien 2009/16/EY ja 2010/65/EU muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁸,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁹,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Unionin meripolitiikan tavoitteena on turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso. Se voidaan saavuttaa noudattamalla kansainvälisiä yleissopimuksia, säännöstöjä ja päätöslauselmia samalla kun säilytetään Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen mukainen merenkulun vapaus.
- (2) Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa, jäljempänä 'Marpol-yleissopimus', määrätään paitsi yleisistä kielloista, jotka koskevat aluksista mereen laskettavia päästöjä, myös ehdoista, joiden nojalla tiettytyyppiset jätteet voidaan päästää meriympäristöön. Marpol-yleissopimuksessa vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan, että satamissa on riittävät jätteiden vastaanottolaitteet.
- (3) Unioni on tukenut Marpol-yleissopimuksen täytäntöönpanoa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/59/EY²⁰ satamaperusteista lähestymistapaa käyttäen. Direktiivin 2000/59/EY tarkoituksena on meriliikenteen kitkatonta sujumista ja meriympäristön suojelua koskevien näkökohtien yhteensovittaminen.

¹⁸ EUVL C , , s. .

¹⁹ EUVL C , , s. .

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81).

- (4) Kahden viime vuosikymmenen aikana Marpol-yleissopimukseen ja sen liitteisiin on tehty merkittäviä muutoksia, joilla on tiukennettu aluksilta mereen laskettavia päästöjä koskevia määräyksiä ja kieltoja.
- (5) Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI vahvistetaan päästömääräykset uusille jätelajeille, erityisesti pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämille, jotka koostuvat sekä lietteestä että poistovesistä. Nämä jätelajit olisi sisällytettävä direktiivin soveltamisalaan.
- (6) Vuoden 2014 huhtikuun 15 päivänä Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jäljempänä 'IMO', hyväksyi satamassa olevien vastaanottolaitteiden palveluntarjoajille ja käyttäjille tarkoitetun ohjekootteen (MEPC.1/Circ. 834), joka kattaa jäteilmoituksen ja jätetositteen lomakemallit sekä vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista ilmoittamisen.
- (7) Tästä sääntelyssä tapahtuneesta kehityksestä huolimatta jätteitä lasketaan edelleen mereen. Tämä johtuu monista eri tekijöistä. Satamissa ei aina ole saatavilla riittäviä vastaanottolaitteita, ja täytäntöönpanon valvonta on usein riittämätöntä. Myöskään jätteiden maihin tuomiselle ei ole riittäviä kannustimia.
- (8) Direktiivin 2000/59/EY voimaantulon jälkeen jätteitä on toimitettu satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin aiempaa enemmän. Direktiivi on näin ollen vähentänyt merkittävästi jätteiden mereen laskemista, mikä käy ilmi direktiivin REFIT-arvioinnista.
- (9) REFIT-arviointi on toisaalta osoittanut myös, että direktiivi 2000/59/EY ei ole ollut vaikutuksiltaan täysin kattava, sillä siinä on epäjohtonmukaisuuksia Marpol-kehikseen nähden. Lisäksi jäsenvaltiot ovat tulkinneet eri tavoin direktiivin keskeiset käsitteet, kuten laitteiden riittävyys, jätteiden ennakkoilmoitukset, jätteiden pakollinen toimittaminen satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin ja säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettavat vapautukset. Arvioinnissa todettiin, että kyseisiä käsitteitä olisi selkeytettävä ja yhdenmukaistettava Marpol-yleissopimuksen käsitteiden kanssa, jottei satamille ja satamien käyttäjille aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa.
- (10) Direktiivi on keskeinen myös niiden ympäristöalan tärkeimpien säädösten ja periaatteiden soveltamisen kannalta, jotka koskevat satamia ja aluksilta peräisin olevan jätteen jätehuoltoa. Tässä suhteessa erityisen tärkeitä välineitä ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY²¹ sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY²².
- (11) Direktiivissä 2008/98/EY vahvistetaan tärkeimmät jätehuollon periaatteet, mukaan lukien "aiheuttamisperiaate" ja jättehierarkia. Siinä painotetaan jätteen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä muiden jätteen hyödyntämisen ja loppukäsittelyn muotojen sijaan ja edellytetään jätteen erilliskeräysjärjestelmien perustamista. Näitä velvoitteita sovelletaan myös aluksista peräisin olevan jätteen jätehuoltoon.
- (12) Aluksilta peräisin olevan jätteen, mukaan lukien ajelehtivat kalastusvälineet, erilliskeräys on tarpeen sen varmistamiseksi, että se hyödynnetään jätehuoltoketjun loppupäässä. Kiinteä jäte erotellaan usein aluksilla kansainvälisten sääntöjen ja standardien mukaisesti. Unionin lainsäädännöllä olisi varmistettava, että tätä aluksilla

²¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3).

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista (meristrategiapuitteidirektiivi) (EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19).

tapahtuvaa jätteen erottelua ei tee turhaksi se, että satamista puuttuvat erilliskeräystä koskevat järjestelyt.

- (13) Vaikka suurin osa mereen joutuvista roskista on peräisin maalla tapahtuvasta toiminnasta, myös merenkulkualalla, kalastus ja virkistyskalastus mukaan luettuina, on suuri vastuu suoraan mereen päätyvästä kiinteästä jätteestä, kuten muovista ja ajelehtivista kalastusvälineistä.
- (14) Komission kiertotaloutta koskevassa strategiassa²³ on asetettu tavoite vähentää meren roskaantumista 30 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Strategiassa tunnustetaan myös direktiivin 2000/59/EY erityinen rooli tässä suhteessa varmistamalla, että satamissa on saatavilla riittävät jätteiden vastaanottolaitteet, ja laatimalla sopivia kannustimia ja valvomalla jätteiden toimitusta satamiin.
- (15) Satamassa olevia vastaanottolaitteita voidaan pitää riittävinä, jos ne täyttävät satamaa yleensä käyttävien alusten tarpeet aiheuttamatta niille kohtuutonta viivästystä. Riittävyyden käsite liittyy sekä siihen, minkälaiset ovat laitteiden käyttöolosuhteet käyttäjien tarpeisiin nähden, että laitteiden ympäristönäkökohtien hallintaan unionin jätelainsäädännön mukaisesti.
- (16) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1069/2009²⁴ edellytetään, että kansainvälinen ruokajäte, mukaan lukien unionin satamissa käyvistä aluksista peräisin oleva jäte, joka on mahdollisesti aluksella ollut kosketuksissa eläimistä saatavien sivutuotteiden kanssa, on poltettava tai hävitettävä hautaamalla hyväksytylle kaatopaikalle. Jotta tämä vaatimus ei rajoittaisi aluksista peräisin olevien jätteiden myöhempää uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, jätteet olisi pakkausjätteen tai muuntyyppisen jätteen mahdollisen kontaminaation välttämiseksi pyrittävä erottelemaan paremmin aluksilla.
- (17) Satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyyden varmistamiseksi on erittäin tärkeää kehittää jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma ja arvioida sitä uudelleen kaikkia asianomaisia sataman käyttäjiä kuullen. Käytännön järjestelyihin liittyvistä syistä saman alueen naapurisatamat voivat hyötyä siitä, että ne kehittävät yhteisen suunnitelman, jossa käsitellään yhteisen hallinnollisen kehityksen ohella kunkin suunnitelmaan kuuluvan sataman vastaanottolaitteiden saatavuutta.
- (18) Jotta merten roskaantumiseen voidaan puuttua tehokkaasti, on erittäin tärkeää tarjota sopivat kannustimet jätteiden ja erityisesti kiinteän jätteen toimittamiseksi satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin. Tämä voidaan saavuttaa kustannusten kattamiseen käytettävän järjestelmän avulla, jonka edellytyksenä on sellaisen välillisen maksun soveltaminen, joka on suoritettava riippumatta siitä, toimitetaanko jätteitä vai ei, ja joka oikeuttaa jätteen toimitukseen ilman muita suoria kustannuksia. Kyseistä järjestelmää olisi sovellettava myös kalastuksen ja virkistyskalastuksen alalla, koska myös ne lisäävät osaltaan merten roskaantumista.
- (19) Ympäristöystävällisten alusten käsittelyä ("Green Ship") olisi kehitettävä edelleen jätehuoltoon liittyvissä näkökohdissa, jotta voidaan ottaa käyttöön tehokas palkitsemisjärjestelmä niitä aluksia varten, jotka vähentävät aluksella syntyvää jätettä.

²³ Komission tiedonanto COM(2015) 614 final: Kierto kuntoon – Kiertotaloutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma, 5.1. kohta.

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1069/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden ja niistä johdettujen tuotteiden terveysäännöistä sekä asetuksen (EY) N:o 1774/2002 kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 1).

- (20) Lastijäämät ovat edelleen lastin omistajan omaisuutta sen jälkeen, kun lasti on purettu satamaterminaalissa, ja niillä on usein taloudellista arvoa. Tästä syystä lastijäämiä ei pitäisi sisällyttää kustannusten kattamiseen käytettävään järjestelmään eikä niihin pitäisi soveltaa edellä mainittua välillistä maksua, vaan vastaanottolaitteiden käyttäjän olisi suoritettava lastijäämien toimittamisesta aiheutuva maksu asianomaisten osapuolten välisissä sopimusjärjestelyissä tai muissa paikallisissa järjestelyissä määritellyn mukaisesti.
- (21) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2017/352²⁵ säädetään satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarjoamisesta asetuksen soveltamisalaan kuuluvana palveluna. Siinä vahvistetaan säännöt, jotka koskevat satamapalvelujen käyttöön liittyvän maksurakenteen avoimuutta, sataman käyttäjien kuulemista ja valitusmenettelyjen käsittelyä. Direktiivi on asetusta (EU) 2017/352 tiukempi, sillä siinä säädetään yksityiskohtaisemmista vaatimuksista kustannusrakenteen avoimuuden takaamiseksi ja aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottolaitteita satamissa koskevan kustannusten kattamisjärjestelmän suunnittelua ja käyttöä varten.
- (22) Toimituskannustimien lisäksi erityisen tärkeää on toimitusvelvoitteen tehokas valvonta, jossa olisi noudatettava direktiivin 2009/16/EY²⁶ mukaista riskiperusteista lähestymistapaa, mikä ei enää ole linjassa direktiivin 2000/59/EY soveltamisalaan kuuluviin aluksiin sovellettavan 25 prosentin tarkastustavoitteen kanssa.
- (23) Yksi pakollisen toimitusvelvoitteen tehokkaan valvonnan suurimpia esteitä on ollut se, että jäsenvaltiot ovat tulkinneet ja panneet täytäntöön aluksella olevan varastotilan riittävyyttä koskevan poikkeuksen eri tavoin. Sen välttämiseksi, että kyseisen vapautuksen soveltaminen heikentää direktiivin päätavoitetta, sitä olisi täsmennettävä erityisesti seuraavan käyntisataman osalta, ja riittävän varastotilan käsite olisi määriteltävä yhdenmukaisesti unionin satamissa yhteisiin menetelmiin ja kriteereihin perustuen.
- (24) Seurantaa ja valvontaa olisi helpotettava sähköisen raportoinnin ja tietojenvaihdon järjestelmän avulla. Tätä varten direktiivillä 2000/59/EY perustettua tieto- ja valvontajärjestelmää olisi kehitettävä edelleen ja sen toiminnan olisi jatkossakin perustuttava olemassa oleviin sähköisiin tietojärjestelmiin, erityisesti SafeSeaNet-järjestelmään (unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmä) ja THETIS-tarkastustietokantaan. Järjestelmän olisi sisällettävä myös tiedot eri satamissa saatavilla olevista jätteiden vastaanottolaitteista.
- (25) Marpol-yleissopimus velvoittaa sopimuspuolia pitämään niiden satamissa olevia vastaanottolaitteita koskevat tiedot ajan tasalla ja ilmoittamaan kyseiset tiedot IMOlle. Tätä varten IMO on perustanut satamien vastaanottolaitteita koskevan tietokannan, joka on osa sen GISIS-järjestelmää (*Global Integrated Shipping Information System*). Jos jäsenvaltiot ilmoittaisivat edellä mainitut tiedot direktiivillä perustettuun tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään, joka välittää tiedot sen jälkeen GISIS-järjestelmään, niiden ei enää tarvitsisi ilmoittaa tietoja erikseen IMOlle.
- (26) Lisäksi on yhdenmukaistettava vapautusjärjestelmää, joka koskee usein ja säännöllisesti satamissa käyviä säännöllistä liikennettä harjoittavia aluksia, erityisesti selkeyttämällä käytettyjä ilmaisuja ja vapautusten ehtoja. REFIT-arvioinnista ja

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

vaikutustenarvioinnista käy ilmi, että puutteet ehtojen yhdenmukaistamisessa ja vapautusten soveltamisessa ovat aiheuttaneet tarpeetonta hallinnollista rasitetta aluksille ja satamille.

- (27) Komissio on saanut arvokasta ohjausta ja asiantuntemusta satamissa olevia vastaanottolaitteita käsittelevältä alakomitealta, joka kuuluu Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin alaisuuteen ja johon kuuluu useita asiantuntijoita alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ja aluksilta peräisin olevan jätteen jätehuollon alalta. Olisi toivottavaa, että komitea säilyy erillisenä asiantuntijaryhmänä, jossa vaihdetaan kokemuksia direktiivin täytäntöönpanosta.
- (28) Komissiolle siirretyt valtuudet panna täytäntöön direktiivi 2000/59/EY olisi saatettava ajan tasalle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) mukaisesti.
- (29) Täytäntöönpanovalta olisi siirrettävä komissiolle, jotta voidaan tarjota menetelmä riittävään varastotilaan perustuvan poikkeuksen soveltamiselle ja kehittää edelleen tällä direktiivillä perustettua tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmää. Täytäntöönpanosäädökset olisi hyväksyttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (30) Kansainvälisellä tasolla tapahtuneen kehityksen huomioon ottamiseksi ja ympäristön kannalta kestävien jätehuoltokäytäntöjen edistämiseksi aluksilla komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä tämän direktiivin muuttamiseksi, jotta voidaan saattaa ajan tasalle viittaukset kansainvälisiin välineisiin ja liitteet sekä tehdä muutoksia kansainvälisiä välineitä koskeviin viittauksiin, jotta voidaan tarvittaessa estää kyseisiin kansainvälisiin välineisiin tehtyjen muutosten soveltaminen tämän direktiivin mukaisiin tarkoituksiin, sekä yhteisten perusteiden kehittämiseksi ympäristöystävällisten alusten määrittämiseksi, jotta kyseisille aluksille voidaan myöntää alennettu jätemaksu. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (31) Jäsenvaltiot eivät voi yksipuolisin toimin riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta – meriympäristön suojeleminen mereen pääseviltä jätteiltä – vaan se voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (32) Unionin satamien välillä on alueellisia eroja, mikä käy ilmi myös alueellisesta vaikutustenarvioinnista. Satamat eroavat toisistaan maantieteellisen sijainnin, koon, hallinnollisten järjestelyjen ja omistusjärjestelyjen mukaan, ja niitä määrittää myös se, minkätyyppisiä aluksia niissä yleensä käy. Lisäksi jätehuoltojärjestelmät kuvastavat eroja kunnallisella tasolla ja jätehuoltoketjun loppupäässä.
- (33) Direktiivi 2000/59/EY olisi sen vuoksi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 JAKSO: YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

Tämän direktiivin tavoitteena on suojella meriympäristöä kielteisiltä vaikutuksilta, joita aiheutuu unionissa sijaitsevia satamia käyttäviltä aluksilta peräisin olevan jätteen mereen päästämisestä, ja varmistaa samalla meriliikenteen sujuva toiminta parantamalla riittävien vastaanottolaitteiden saatavuutta satamissa ja jätteen toimitusta kyseisiin laitteisiin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- a) 'aluksella' mitä tahansa meriympäristössä toimivaa merialusta, mukaan lukien kalastusalukset ja huvialukset, joita ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin, kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset ja kelluvat alukset;
- b) 'Marpol-yleissopimuksella' alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa;
- c) 'aluksilta peräisin olevalla jätteellä' kaikkia sellaisia Marpol-yleissopimuksen liitteiden I, II, IV, V ja VI soveltamisalaan kuuluvia jätteitä, mukaan lukien lastijäämät, joita syntyy aluksen matkan tai lastaus-, purkamis- ja puhdistustoimien aikana, tai jätteitä, jotka kertyvät verkkoihin kalastustoimien aikana;
- d) 'lastijäämillä' aluksen kannella tai lastitilassa olevia lastin jäännöksiä, jotka jäävät jäljelle lastauksen ja purkamisen jälkeen, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen ylijäämät tai valumat, riippumatta siitä, ovatko ne märkiä, kuivia vai pesuveteen kulkeutuneita, pois lukien kannelle lakaisun jälkeen jäänyt lastipöly ja aluksen ulkopintojen pöly;
- e) 'satamassa olevilla vastaanottolaitteilla' kaikenlaisia kiinteitä, kelluvia tai liikkuvia laitteita, jotka pystyvät ottamaan vastaan aluksista peräisin olevat jätteet;
- f) 'kalastusaluksella' mitä tahansa kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;
- g) 'huvialuksella' minkätyyppistä tahansa urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä ja jota ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin, riippumatta sen käyttövoimasta;
- h) 'kotimaanliikenteen aluksella' jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivaa alusta, jota käytetään vain kotimaanmatkoilla kyseisessä jäsenvaltiossa;
- i) 'kotimaanmatkalla' matkaa merialueilla jäsenvaltion satamasta tämän jäsenvaltion samaan tai toiseen satamaan;
- j) 'satamalla' paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka kunnostustyöt ja välineistö mahdollistavat alusten vastaanottamisen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue;

- k) 'ruokajätteellä' kaikkea ravintoloista, pitopalveluista ja keittiöistä peräisin olevaa jäteruokaa, mukaan lukien käytetty ruokaöljy;
- l) 'riittäväillä varastotiloilla' riittävää tilaa jätteen varastoinnille aluksella lähtöhetkestä seuraavaan käyntisatamaan saakka, mukaan lukien jäte, joka todennäköisesti syntyy matkan aikana;
- m) 'säännöllisellä liikenteellä' liikennettä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöinti-aikoihin, jotka muodostavat aikataulun;
- n) 'säännöllisillä satamakäynneillä' saman aluksen toistuvia saman kaavan mukaan tekemiä matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjaa, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa;
- o) 'usein tehtävillä satamakäynneillä' aluksen käyntejä samaan satamaan vähintään kerran kahdessa viikossa;
- p) 'GISIS-järjestelmällä' Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) luomaa tietokantaa *Global Integrated Ship Information System*.

Edellä c ja d alakohdassa määriteltyä 'aluksilta peräisin olevaa jätettä' pidetään direktiivin 2008/98/EY²⁷ 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna jätteenä.

3 artikla Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan

- a) kaikkiin aluksiin, jotka käyvät tai harjoittavat toimintaa jonkin jäsenvaltion satamassa, riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, lukuun ottamatta sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita aluksia, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin;
- b) kaikkiin jäsenvaltioiden satamiin, joissa yleensä käy a alakohdan mukaiseen soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan, mahdollisuuksien mukaan toimittavat jätteensä tämän direktiivin mukaisella tavalla.

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3–30).

2 JAKSO: RIITTÄVIEN SATAMASSA OLEVIENT VASTAANOTTOLAITTEIDEN ASETTAMINEN SAATAVILLE

4 artikla

Satamassa olevat vastaanottolaitteet

1. Jäsenvaltioiden on taattava, että satamissa on saatavilla vastaanottolaitteita, jotka ovat riittäviä vastaamaan satamaa tavanomaisesti käyttävien alusten tarpeisiin aiheuttamatta niille kohtuutonta viivästystä.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - a) satamassa olevat vastaanottolaitteet pystyvät ottamaan vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja -määrät, ottaen huomioon sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet, sataman koon ja maantieteellisen sijainnin, satamassa käyvien alusten tyyppin ja 9 artiklassa säädetyt vapautukset;
 - b) satamassa olevien vastaanottolaitteiden käyttöön liittyvät muodollisuudet ovat yksinkertaisia ja nopeita, jottei aluksille aiheudu tarpeettomia viivästyksiä, ja että jätteen toimituksesta perittävät maksut eivät muodosta aluksille estettä käyttää laitteita;
 - c) satamassa olevien vastaanottolaitteiden avulla aluksen jätteen jätehuolto voidaan järjestää ympäristön kannalta asianmukaisella tavalla direktiivin 2008/98/EY ja muun asiaankuuluvan unionin jätelainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Tätä varten jäsenvaltioiden on säädettävä aluksista peräisin olevan jätteen erilliskeräyksestä satamissa unionin jätelainsäädännön ja erityisesti direktiivien 2008/98/EY, 2012/19/EU ja 2006/66/EY mukaisesti. Edellä olevaa c alakohtaa sovelletaan rajoittamatta asetuksessa (EY) N:o 1069/2009 vahvistettuja tiukempia vaatimuksia, jotka koskevat kansainvälisestä liikenteestä peräisin olevan ruokajätteen jätehuoltoa.
3. Jäsenvaltioiden on käytettävä IMO:n vahvistamia lomakkeita ja menettelyjä ilmoittaessaan satamavaltion viranomaisille satamassa olevien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista.

Kaikki tämän ilmoittamismenettelyn välityksellä saadut tiedot on siirrettävä sähköisesti myös siihen tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osaan, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa.
4. Jäsenvaltioiden on tutkittava kaikki ilmoitukset väitetyistä puutteista ja varmistettava, että mikä tahansa osapuoli, joka osallistuu aluksista peräisin olevan jätteen toimitukseen tai vastaanottoon, voi vaatia korvausta vahingoista, jotka ovat aiheutuneet tarpeettomista viivytyksistä.

5 artikla

Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat

1. Kussakin satamassa on otettava käyttöön ja pantava täytäntöön asianmukainen jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma asianomaisia osapuolia, erityisesti sataman käyttäjiä tai sataman käyttäjien edustajia, kuullen. Kuulemisia olisi järjestettävä sekä suunnitelmien laatimisen alkuvaiheessa että niiden hyväksymisen jälkeen, erityisesti jos on tehty merkittäviä muutoksia 4, 6 ja 7 artiklan vaatimusten

osalta. Suunnitelmien laatimista koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset on esitetty liitteessä 1.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että seuraavat jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmista peräisin olevat tiedot, jotka koskevat riittävien vastaanottolaitteiden saatavuutta jäsenvaltioiden satamissa ja asiaan liittyviä kustannuksia, ilmoitetaan selkeästi alusten liikenteenharjoittajille ja julkistetaan joko satamien verkkosivustoilla tai painetussa muodossa:
 - a) satamassa olevien vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta,
 - b) luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama tavanomaisesti vastaa,
 - c) luettelo yhteyspisteistä, palvelujen toimittajista ja tarjolla olevista palveluista,
 - d) kuvaus jätteenotto- ja käsittelymenettelyistä,
 - e) kuvaus kustannusten kattamiseen käytettävistä järjestelmistä ja
 - f) kuvaus menettelyistä, joilla ilmoitetaan väitetyistä puutteista satamassa olevissa vastaanottolaitteissa.

Nämä tiedot on direktiivin 2002/59/EY mukaisesti ilmoitettava sähköisesti myös siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat voidaan tehokkuussyistä laatia myös kahden tai useamman samalla alueella sijaitsevan naapurisataman yhteistyönä kunkin sataman antaessa siihen asianmukaisen panoksensa edellyttäen, että vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus määritetään kunkin sataman osalta erikseen.
4. Jäsenvaltioiden on arvioitava ja hyväksyttävä jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma, valvottava sen täytäntöönpanoa ja huolehdittava siitä, että se hyväksytetään uudelleen vähintään joka kolmas vuosi hyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän jälkeen ja aina, kun sataman toiminta muuttuu merkittävästi. Näitä muutoksia ovat muun muassa rakenteelliset muutokset satamaan suuntautuvassa liikenteessä, uuden infrastruktuurin kehittäminen, muutokset satamassa olevien vastaanottolaitteiden kysynnässä ja tarjonnassa sekä uudet tekniikat jätteiden käsittelemiseksi aluksella.

3 JAKSO

ALUKSILTA PERÄISIN OLEVAN JÄTTEEN TOIMITTAMINEN

6 artikla

Jätteiden ennakoitukset

1. Sellaisen aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön, joka kuuluu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY²⁸ soveltamisalaan, lukuun ottamatta kalastusaluksia tai alle 45 metrin mittaisia huvialuksia, ja on matkalla EU:ssa sijaitsevaan satamaan, on täytettävä tarkasti liitteessä 2 oleva

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

lomake ja ilmoitettava kyseiset tiedot sataman sijaintijäsenvaltion tätä tarkoitusta varten nimeämälle viranomaiselle tai laitokselle

- a) vähintään 24 tuntia ennen saapumista, jos käyntisatama on tiedossa,
 - b) heti kun käyntisatama on tiedossa, jos se ei ole tiedossa viimeistään 24 tuntia ennen saapumista,
 - c) viimeistään lähdettäessä edellisestä satamasta, jos matkan kesto on alle 24 tuntia.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut tiedot on direktiivien 2010/65/EU ja 2002/59/EY mukaisesti ilmoitettava sähköisesti myös siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa.
 3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut tiedot on säilytettävä aluksella vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden asiasta vastaaville viranomaisille.
 4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän artiklan nojalla ilmoitetut tiedot tarkastetaan asianmukaisesti ja jaetaan asiasta vastaaville valvontaviranomaisille viipymättä.

7 artikla

Aluksilta peräisin olevan jätteen toimittaminen

1. Unionin satamassa käyvän aluksen päällikön on ennen satamasta lähtöä toimitettava kaikki aluksella oleva jäte satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen Marpol-yleissopimuksen asiaankuuluvien päästönormien mukaisesti.
2. Sen sataman jätehuollon palveluntarjoajan tai viranomaisen, johon jäte on toimitettu, on täytettävä tarkasti liitteessä 3 oleva lomake ja annettava alukselle vastaanottotosite.

Tätä vaatimusta ei sovelleta pienissä miehittämättömissä satamissa tai syrjäisissä satamissa edellyttäen, että jäsenvaltio, jossa kyseinen satama sijaitsee, on ilmoittanut tiedot sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa.
3. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ennen lähtöä ilmoitettava jätteen vastaanottoilmoitukseen sisältyvät tiedot sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa, direktiivien 2010/65/EU ja 2002/59/EY mukaisesti.
4. Edellä 2 kohdassa tarkoitetut tiedot on säilytettävä aluksella vähintään kahden vuoden ajan ja esitettävä pyynnöstä jäsenvaltioiden viranomaisille.
5. Sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan soveltamista alus saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos
 - a) alus on ankkuripaikassa alle 24 tuntia tai sääolosuhteet ovat epäsuotuisat;
 - b) liitteiden 2 ja 3 mukaisesti toimitetut tiedot osoittavat, että aluksella on riittävä erillinen varastotila kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.
6. Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset riittävään erilliseen varastotilaan perustuvan poikkeuksen täytäntöönpanolle, komissiolle on siirrettävä

täytäntöönpanovalta määrittää menetelmät, joilla lasketaan aluksen riittävä erillinen varastotila. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7. Jos seuraava käyntisatama sijaitsee unionin ulkopuolella tai on perusteltua aihetta olettaa, että seuraavassa käyntisatamassa ei ole saatavilla riittäviä vastaanottolaitteita, tai jos kyseinen satama ei ole tiedossa, jäsenvaltion on vaadittava alusta toimittamaan jätteensä satamaan ennen lähtöä.
8. Edellä olevaa 2 kohtaa sovelletaan rajoittamatta kuitenkaan sellaisten aluksia koskevien tiukempien vaatimusten soveltamista, jotka on hyväksytty kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

8 artikla

Kustannusten kattamiseen käytettävät järjestelmät

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kustannukset, jotka aiheutuvat aluksista peräisin olevan jätteen, lukuun ottamatta lastijäämiä, vastaanottoon ja käsittelyyn tarkoitettujen satamassa olevien vastaanottolaitteiden käytöstä, katetaan aluksilta kerättävillä maksuilla. Mainittuihin kustannuksiin sisältyvät liitteessä 4 luetellut tekijät.
2. Kustannusten kattamiseen käytettävillä järjestelmillä ei saa kannustaa aluksia päästämään jätteitään mereen. Tätä varten jäsenvaltioiden on noudatettava kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien suunnittelussa ja käytössä satamissa seuraavia periaatteita:
 - a) osa aluksilta perittävästä maksusta on välillinen maksu, joka on suoritettava riippumatta siitä, toimitetaanko sataman vastaanottolaitteisiin jätteitä;
 - b) välillinen maksu kattaa välilliset hallintokustannukset ja huomattavan osan suorista toimintakustannuksista liitteessä 4 määritellyn mukaisesti. Huomattava osa suorista toimintakustannuksista on vähintään 30 prosenttia jätteen tosiasialliseen toimittamiseen liittyvistä vuosittaisista suorista kokonaiskustannuksista;
 - c) jotta luotaisiin mahdollisimman suuri kannustin Marpol-yleissopimuksen liitteen V mukaiselle jätteiden toimittamiselle, mukaan lukien verkkoihin kalastustoimien aikana kerääntynyt jäte, aluksilta perittävän välillisen maksun on katettava kaikki satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin liittyvät kustannukset kyseisen jätteen osalta, jotta voidaan taata oikeus jätteen toimittamiseen ilman muita suoria maksuja;
 - d) välillinen maksu ei kata pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevaa jätettä, johon liittyvät kustannukset katetaan toimitetun jätteen lajien ja määrien perusteella.
3. Se osa kustannuksista, jota mahdollisesti ei kateta b alakohdassa tarkoitettulla maksulla, katetaan aluksen tosiasiallisesti toimittaman jätteen lajien ja määrien perusteella.
4. Maksut voivat vaihdella muun muassa aluksen luokan, tyyppin ja koon, aluksen harjoittaman liikenteen sekä tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella tarjottujen satamapalvelujen mukaan.

5. Maksuja alennetaan, jos alus on suunniteltu, varusteltu ja toimii siten, että sen voidaan osoittaa tuottavan vähemmän jätettä ja huolehtivan jätteestään kestäväällä ja ympäristöystävällisellä tavalla. Komissiolle annetaan 19 artiklan mukaisesti valta täsmentää delegoiduilla säädöksillä perusteet sen määrittämiseksi, täyttäväkö alus tässä kohdassa esitetyt aluksella olevaa jätehuoltoa koskevat vaatimukset.
6. Maksujen suuruus ja laskentaperusteet on annettava tiedoksi sataman käyttäjille sen varmistamiseksi, että maksut ovat kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä ja että ne vastaavat saataville asetettuihin ja mahdollisesti käytettyihin laitteisiin ja palveluihin liittyviä kustannuksia.

9 artikla **Vapautukset**

1. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa niiden satamissa käyvät alukset 6 artiklan, 7 artiklan 1 kohdan ja 8 artiklan mukaisista velvoitteista, jos on riittävät todisteet siitä, että
 - a) alus on säännöllisessä liikenteessä ja käy satamissa usein ja säännöllisesti,
 - b) käytössä on järjestely sen varmistamiseksi, että jäte toimitetaan ja maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan,
 - c) edellä b alakohdassa tarkoitetusta järjestelystä on todisteena sataman tai jäteurakoitsijan kanssa allekirjoitettu sopimus, tositteet jätetoimituksista ja vahvistus siitä, että järjestely on kaikkien aluksen reitillä olevien satamien hyväksymä. Järjestely jätteen toimittamisesta ja maksun suorittamisesta on tehtävä unionissa sijaitsevassa satamassa, jotta tämän kohdan mukainen riittävien todisteiden vaatimus täyttyy.
2. Jos vapautus myönnetään, jäsenvaltio, jossa satama sijaitsee, antaa liitteessä 5 olevan mallin mukaisen vapautustodistuksen, jossa vahvistetaan, että alus täyttää vapautuksen soveltamisen kannalta tarvittavat edellytykset ja vaatimukset, ja ilmoitetaan vapautuksen kesto.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa, direktiivin 2002/59/EY mukaisesti.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimitus- ja maksujärjestelyjä, jotka on otettu käyttöön niiden satamissa käyvien vapautuksen saaneiden alusten osalta, seurataan ja valvotaan tosiasia.

4 JAKSO: TÄYTÄNTÖÖNPANON VALVONTA

10 artikla **Tarkastukset**

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokainen alus voidaan tarkastaa sen todentamiseksi, noudattaako se tämän direktiivin vaatimuksia.

11 artikla

Satamavaltioiden suorittamat tarkastukset

Direktiivin 2009/16/EY soveltamisalaan kuuluvien alusten tarkastukset suoritetaan kyseisen direktiivin mukaisesti siten, että kunkin tarkastuksen yhteydessä todennetaan, täyttääkö alus 6, 7 ja 9 artiklassa asetetut vaatimukset.

12 artikla

Muut kuin satamavaltioiden suorittamaan valvontaan sisältyvät tarkastukset

1. Direktiivin 2009/16/EY soveltamisalan ulkopuolelle jäävien alusten tarkastuksissa jäsenvaltioiden on varmistettava, että tarkastuksia tehdään vähintään 20 prosentille yksittäisten alusten kokonaismäärästä kussakin seuraavista luokista:
 - a) kotimaanliikenteen alukset, jotka purjehtivat asianomaisen jäsenvaltion lipun alla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100 tonnia ja jotka käyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa vuosittain,
 - b) kalastusalukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100 tonnia ja jotka käyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa vuosittain,
 - c) huvialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100 tonnia ja jotka käyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa vuosittain.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tarkastusten tulokset on tallennettava siihen tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osaan, johon viitataan tämän direktiivin 15 artiklassa.
3. Jäsenvaltioiden on vahvistettava tarkastusmenettelyt kalastusaluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 100 tonnia, ja huvialuksille, joiden bruttovetoisuus on alle 100 tonnia, sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin sovellettavia vaatimuksia noudatetaan.
4. Jos jäsenvaltion asiasta vastaava viranomainen ei ole tyytyväinen tarkastuksen tuloksiin, sen on varmistettava, ettei alus lähde satamasta ennen kuin se on toimittanut jätteensä satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin 7 artiklan mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 16 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten soveltamista.

13 artikla

Tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmä

Direktiivin täytäntöönpanoa ja sen valvontaa on helpotettava sähköisellä raportoinnilla ja jäsenvaltioiden välisellä tietojenvaihdolla 14 ja 15 artiklan mukaisesti.

14 artikla

Raportointi ja tietojenvaihto

1. Raportoinnin ja tietojenvaihdon on perustuttava 22 a artiklan 3 kohdassa ja direktiivin 2002/59/EY liitteessä III tarkoitettuun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään (SafeSeaNet-järjestelmä).
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että seuraavat tiedot ilmoitetaan sähköisesti ja kohtuullisessa ajassa direktiivin 2010/65/EY mukaisesti:

- a) tiedot jokaisen sellaisen aluksen tosiasiallisesta saapumis- ja lähtöajasta, joka kuuluu direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan ja käy EU:n satamassa, sekä asianomaisen sataman tunniste;
 - b) tiedot jäteilmoituksesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 2;
 - c) tiedot jätetositteesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 3;
 - d) tiedot vapautustodistuksesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 5.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava siinä määrin kuin mahdollista, että myös kalastusalukset ja huvialukset, joiden bruttovetoisuus on yli 100 tonnia ja jotka käyvät unionin satamassa, ilmoittavat tiedot tosiasiallisesta saapumis- ja lähtöajasta.
4. Tämän jälkeen komissio siirtää edellä 4 artiklan ja 5 artiklan 2 kohdan tarkoituksissa ilmoitetut tiedot satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevaan tietokantaan, joka on osa IMOn GISIS-järjestelmää.

15 artikla

Tarkastusten kirjaaminen

1. Komissio kehittää, pitää yllä ja päivittää tarkastustietokantaa, johon kaikki jäsenvaltiot liitetään ja johon sisällytetään kaikki tässä direktiivissä säädetyn tarkastusjärjestelmän täytäntöönpanon edellyttämät tiedot. Tietokanta perustuu direktiivin 2009/16/EY 24 artiklassa tarkoitettuun tarkastustietokantaan, ja siinä on samankaltaisia toimintoja kuin mainitussa tarkastustietokannassa.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin mukaisiin tarkastuksiin liittyvät tiedot, mukaan lukien tiedot noudattamatta jättämisistä ja asetetuista liikkeellelähtökielloista, siirretään tarkastustietokantaan viipymättä heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi, liikkeellelähtökielto on peruutettu tai vapautus on myönnetty.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tarkastustietokantaan siirretyt tiedot validoidaan 72 tunnin kuluessa.
4. Komissio varmistaa, että tarkastustietokannasta on mahdollista hakea kaikkia jäsenvaltioiden ilmoittamia asiaankuuluvia tietoja direktiivin täytäntöönpanon seuranta varten.
5. Jäsenvaltioiden on voitava tutustua kirjattuihin tietoihin milloin tahansa.

16 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on annettava säännöt seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

5 JAKSO: LOPPUSÄÄNNÖKSET

17 artikla

Kokemustenvaihto

Komissio järjestää tämän direktiivin soveltamisesta unionin satamissa kokemustenvaihtoa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten ja asiantuntijoiden, myös yksityisen sektorin asiantuntijoiden, välillä.

18 artikla

Muutosmenettely

1. Komissiolle annetaan 19 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tämän direktiivin liitteitä ja viittauksia IMOn välineisiin, siinä määrin kuin on tarpeen saattaa ne unionin oikeuden mukaisiksi tai ottaa huomioon kansainvälisellä tasolla, erityisesti IMOssa, tapahtunut kehitys.
2. Liitteitä voidaan muuttaa myös silloin, kun on tarpeen parantaa tässä direktiivissä vahvistettuja, erityisesti sen 6, 7 ja 9 artiklassa säädettyjä, täytäntöönpano- ja seurantajärjestelyjä, jotta voidaan varmistaa jätteiden tosiasiallinen ilmoittaminen ja toimittaminen sekä vapautusten asianmukainen soveltaminen.
3. Poikkeuksellisissa olosuhteissa, jos se on komission soveltuvan analyysin perusteella asianmukaisesti perusteltua ja jotta voidaan välttää vakava ja ei-hyväksyttävä meriturvallisuuteen, terveyteen, alusten asumis- tai työoloihin tai meriympäristöön kohdistuva uhka taikka yhteensopimattomuus unionin merilainsäädännön kanssa, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 19 artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi niin, ettei tätä direktiiviä sovellettaessa oteta huomioon Marpol-yleissopimukseen tehtyä muutosta.
4. Nämä delegoidut säädökset on hyväksyttävä vähintään kolme kuukautta ennen asianomaisen muutoksen hiljaiselle hyväksymiselle kansainvälisesti asetetun määräajan päättymistä tai päivää, jona tämän muutoksen on tarkoitus tulla voimaan. Jäsenvaltioiden on ennen delegoidun säädöksen voimaantuloa pidättäydyttävä tekemästä aloitteita muutoksen sisällyttämiseksi kansalliseen lainsäädäntöönsä tai sen soveltamiseksi kyseessä olevaan kansainväliseen oikeudelliseen asiakirjaan.

19 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään 8 artiklan 5 kohdassa, 18 artiklan 1 kohdassa, 18 artiklan 2 kohdassa sekä 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi [voimaantulopäivä] alkaen. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä,

kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
4. 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.

20 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa asetuksella (EY) N:o 2099/2002 perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea). Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

21 artikla

Direktiivin 2009/16/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2009/16/EY seuraavasti:

- 1) Muutetaan 13 artikla seuraavasti:
 - a) Lisätään 1 kohtaan d alakohda seuraavasti:
 - d) ”todentaa, noudattaako alus soveltuvien osin aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista annetun direktiivin 201X/XX/EU 6, 7 ja 9 artiklan säännöksiä.”
 - b) Lisätään 3 kohdan ensimmäisen alakohdan loppuun seuraava ilmaisu:
”tai direktiivin 201X/XX/EU vaatimuksia.”
 - c) Lisätään kohta seuraavasti:
 - 4) ”Jos tarkastaja ei 1 kohdan d alakohdassa tai 3 kohdassa tarkoitetun tarkastuksen jälkeen ole vakuuttunut siitä, että alus on noudattanut direktiivin 201X/XX/EU vaatimuksia, alus ei saa lähteä satamasta ennen kuin se on toimittanut jätteensä satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 201X/XX/EU 16 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten soveltamista.”
- 2) Lisätään liitteessä I olevan II kohdan 2B alakohdassa olevan, ennalta arvaamattomia tekijöitä koskevan luettelon loppuun luettelukohta seuraavasti:
 - ”Alus ei ilmoitusten mukaan ole noudattanut velvoitetta toimittaa jätteitään direktiivin 201X/XX/EU 7 artiklan mukaisesti tai aluksesta direktiivin 201X/XX/EU 6 artiklan mukaisesti ilmoitetut tiedot antavat todisteita siitä, ettei alus noudata direktiivin 201X/XX/EU vaatimuksia.”
- 3) Lisätään liitteeseen IV kohdat seuraavasti:

- 51) Jäljennös jätteen ennakoilmoituksista, joita säilytetään aluksella direktiivin 201X/XX/EU 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti
- 52) Jätteen toimittamista koskevan tositteen vakiomallit, jotka on annettu direktiivin 201X/XX/EU 7 artiklan mukaisesti.
- 53) Vapautustodistus, joka on annettu direktiivin 201X/XX/EU 9 artiklan mukaisesti.

22 artikla

Direktiivin 2010/65/EU muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2010/65/EU seuraavasti:

Muutetaan liitteessä olevassa A kohdassa olevaa 4 kohtaa seuraavasti:

”4. Ilmoitus aluksilta peräisin olevasta jätteestä, mukaan lukien jäämät

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 201X/XX/EU 6 ja 7 artikla.”

23 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2000/59/EY.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin.

24 artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio arvio tämän direktiivin toimintaa ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään seitsemän vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta.

25 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

26 artikla

Voimaantulo

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

27 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja