



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 2. juuni 2023
(OR. en)

10119/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0171(COD)

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

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. juuni 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 273 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste, sealhulgas kriminaalkaristuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 273 final.

Lisatud: COM(2023) 273 final



Brüssel, 1.6.2023
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste, sealhulgas kriminaalkaristuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Ettepanek puudutab muudatusi, mis tuleks viia sisse direktiivis 2005/35/EÜ¹, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest, mida on muudetud direktiiviga 2009/123/EÜ².

Laevade põhjustatud reostuse ennetamist käsitlevad poliitikal töötati välja ajaperioodil 2000–2009 pärast kaht ulatusliku naftareostuse põhjustanud rasket mereõnnetust, mis juhtusid tankeritega *Erika* ja *Prestige*³. Direktiiv 2005/35/EÜ (edaspidi „laevade põhjustatud merereostust käsitlev direktiiv“ või „direktiiv“) reguleerib karistusi laevadelt nafta ja ohtlike vedelkemikaalide ebaseadusliku merreheitmise eest. Sadamatesse ei tule viia kõiki laeval tekkivaid jäätmeid. Osa neist võib merre heita. Ebaseadusliku merreheitmise all peetakse silmas laevalt merreheitmist, mis ei vasta asjaomastele Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) eeskirjadele, st rahvusvahelises laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioonis (MARPOL 73/78) sätestatud standarditele.

Direktiivi peamine eesmärk on vastavate rahvusvaheliste standardite sisseviimine liidu õigusesse ning hoiatavate, tõhusate ja proportsionaalsete karistuste tagamine saasteainete ebaseadusliku merreheitmise eest vastutavate isikute suhtes, et parandada meresõiduohutust ning tõhustada merekeskkonna kaitset laevade põhjustatud reostuse eest.

Direktiivis on sätestatud jõustamissüsteem, mille raames kohaldatakse liikmesriikide seire- ja kontrollitoimingute alusel karistusi rikkumiste eest vastutavatele isikutele. Protsess hõlmab kolme etappi: esmalt tuvastatakse järelevalvevahenditega võimalik laevalt merreheitmine, seejärel otsustab pädev asutus, kas reostuse kinnitamiseks tuleb sündmuskohale saata laev või õhusõiduk ning viimases etapis kogutakse tõendeid ja õigusrikkuja tuvastamisel kohaldatakse karistusi. Laevade põhjustatud reostusega seotud õigusrikkumiste eest karistuste määramine tugineb rahvusvahelisel õigusel. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonis (UNCLOS) on muu hulgas sätestatud, et riik võib kohaldada karistusi välisriigi laeva põhjustatud merereostuse korral, kui see on seotud rannikuriigile tekitatud olulise kahjuga või kui asjaomane lipuriik on korduvalt eiranud nõuete täitmise kohustusi. ELi lipuriigid on samuti kohustatud kohaldama kooskõlas Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooniga karistusi oma laevadele, mis heidavad saasteaineid ebaseaduslikult merre ELis või väljaspool seda.

Euroopa rohelises kokkuleppes kinnitatakse veel kord komisjoni eesmärki kaitsta elanikkonda keskkonnaga seotud ohtude ja mõjude eest ning tagada planeedi hea seisund kõigi jaoks. Ettepanek kuulub meretranspordist tuleneva reostuse vähendamisele suunatud ELi algatuste hulka ning on kooskõlas kestliku ja aruka liikuvuse strateegia⁴ ning nullsaaste tegevuskavaga⁵.

¹ ELT L 255, 30.9.2005, lk 11.

² ELT L 280, 27.10.2009, lk 52.

³ Tankeriga MV Erika 1999. aastal juhtunud õnnetus, Prantsusmaa (20 000 tonni naftat), tankeriga MV Prestige 2002. aastal juhtunud õnnetus, Hispaania (63 000 tonni naftat).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2021) 400 final.

Komisjon viis direktiivi esimese järeelhindamise läbi 2022. aastal ning leidis, et see toetas laevade põhjustatud reostust käsitlevate rahvusvaheliste eeskirjade liikmesriikide õigusesse inkorporeerimist ja parendas laevade põhjustatud reostuse avastamist. Eelkõige andis direktiiv tõuke Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) hallatava Euroopa satelliidipõhise naftareostuse jälgimise ja laevade tuvastamise süsteemi CleanSeaNet loomisele.

Hindamisel täheldati siiski mitmeid puudusi: 1) direktiivi praegune kohaldamisala ei kata kõiki rahvusvahelise korraga hõlmatud asjakohaseid saasteaineid, nt merre heidetav prügi või reovesi; (2) teabevahetuse ja/või kompetentsuse tase laevade põhjustatud reostuse tõhusaks avastamiseks, kontrollimiseks ja selle eest karistuste määramiseks on ELi liikmesriikide lõikes ebahütlane ning üldjoontes ebapiisav; (3) laevade põhjustatud reostuse eest praegu ELis kohaldatavate karistuste hoiatav mõju on tasakaalustamata; (4) liikmesriikide praegune aruandlus on puudulik ning seetõttu ei ole küllaldaselt üksikasjalikku teavet laevade põhjustatud reostuse ja ELis aja jooksul määratud asjaomaste karistuste kohta.

Sellest johtuvalt ei ole saasteaineid ebaseaduslikult merre heitvad õigusrikkujad alati tuvastatavad ja neid karistatakse harva. Seetõttu on koostatud ettepanek direktiivi 2005/35/EÜ muutmiseks. Läbivaatamise erieesmärgid on järgmised: 1) viia direktiiv kooskõlla merreheitmist reguleerivate MARPOLi konventsiooni lisadega ja viia seeläbi rahvusvahelised standardid sisse liidu õigusesse; 2) toetada liikmesriike, suurendades nende suutlikkust avastada reostusjuhtumeid, kontrollida ja koguda tõendeid ning karistada tuvastatud õigusrikkujaid tõhusalt, õigeaegselt ja ühtlustatud viisil; 3) tagada laevadelt ebaseadusliku merreheitmise eest vastutavate (füüsiliste ja juriidiliste) isikute suhtes tõhusate, proportsionaalsete ning hoiatavate karistuste kohaldamine; 4) tagada laevade põhjustatud reostusjuhtumeid ja järelmeetmeid puudutav lihtsustatud ning tõhus aruandlus.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Valdkond on tihedalt seotud direktiiviga (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks⁶. Direktiiviga (EL) 2019/883 kehtestati rangemad normid ja parem järelevalve sadamates laevajäätmete üleandmise üle. See suurendas sadamates laevajäätmete vastuvõtmise suutlikkust ja vähendas merre heidetavate jäätmete hulka. Sellegipoolest võivad mõned laevad sadama vastuvõtuseadmete kasutamise eest tasu maksmise vältimiseks siiski otsustada jäätmed ebaseaduslikult merre heita, eriti kuna ebaseaduslikku merreheitmist käsitlev direktiiv 2005/35/EÜ ei hõlma samu aineid (seega ei saa neid direktiivi 2005/35/EÜ alusel karistada). Seetõttu nõudsid kaasseadusandjad direktiivi (EL) 2019/883 vastuvõtmise ajal direktiivi 2005/35/EÜ läbivaatamist, et viia kohaldamisala vastavusse direktiiviga (EL) 2019/883 ja muuta karistused proportsionaalseks. Eelkõige tuleks laevadepoolse liidu õiguse rikkumisest hoidumise mõjutamiseks kasutada tugevat proportsionaalsete ja tõhusate karistuste süsteemi ning sellega paralleelselt ELi sadamates pakutavaid jäätmekogumislahendusi. Kaks mainitud direktiivi aitavad tagada ELi ja selle liikmesriikide poolset konventsioonis MARPOL 73/78 sätestatud laevade põhjustatud reostusega seotud kohustuste täitmist.

Eelnevat arvestades tuleks Euroopa merekeskkonna saastamise vältimise tõhustamiseks viia direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamisala kooskõlla direktiivi (EL) 2019/883 omaga⁷.

Ettepanek on kooskõlas direktiiviga 2009/16/EÜ,⁸ mis käsitleb sadamariigi kontrolli, direktiiviga 2009/18/EÜ,⁹ mis käsitleb laevaõnnetuste juurdlust, ja direktiiviga 2009/21/EÜ,¹⁰

⁶ ELT L xxxx.

⁷ Direktiiv (EL) 2019/883 ei hõlma III lisa, sest pakendatud kaubad ei ole liigitatud jäätmete alla. Ettepanek kajastab siiski III lisa direktiivi 2005/35/EÜ kaasamist, sest ette võib tulla pakendatud kaupade ebaseaduslikku üle parda heitmist ja sellisel juhul tuleks kohaldada direktiivi 2005/35/EÜ.

mis käsitleb lipuriigile kohalduvaid nõudeid. Kolm ELi meresõiduohutuse direktiivi põhinevad eeskirjadel ja standarditel, mille Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on kehtestatud rahvusvahelisel tasandil, ning need täiendavad üksteist ja kõnealust direktiivi. Lipuriigi direktiivis on sätestatud ELi lipuriikide administratsioonidele kohalduvad laevade kontrollimise ning laevastiku järelevalve eeskirjad, mis on olulised merekeskkonna saastamise vältimiseks ELis ja väljaspool ELi. Rahvusvahelistes konventsioonides rangemate keskkonnaalaste nõuete kehtestamisel on lipuriigid automaatselt kohustatud neid jõustama. Siinkohal on oluline ka sadamariigi kontrolli käsitlev direktiiv, sest võimaldab tänu nõutavatele inspeksioonidele tuvastada ohutuslastele ning reostuse vältimist puudutavate eeskirjade ja standardite nõuetele mittevastavust ning võtta asjaomaseid korrigeerivaid meetmeid. Mis puudutab laevaõnnetusi, siis ei too need kaasa üksnes inimohvreid ja majanduslikku kahju, vaid võivad mõjutada otseselt ka keskkonda (näiteks naftareostuse korral), mistõttu on oluline pöörata tähelepanu selliseid reostusi puudutavale laevade põhjustatud merereostust käsitlevale direktiivile.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Läbivaadatud direktiiviga täiendatakse keskkonnakuritegude direktiivi (EL) 2023/xxxx¹¹. Direktiiviga (EL) 2023/xxxx kehtestati rasketele keskkonnavastastele kuritegudele (sealhulgas laevadelt ebaseaduslikule merreheitmisele) kohalduvad kriminaalkaristused. Seetõttu ei ole direktiivi 2005/35/EÜ kriminaalkaristustega seonduvad sätted enam vajalikud, sest laevade põhjustatud reostust hõlmavate rikkumiste korral ette nähtud kriminaalkaristused on täpsustatud direktiivis (EL) 2023/xxxx. Sellest tulenevalt jäetakse käesoleva ettepanekuga direktiivist 2005/35/EÜ välja artiklites 5 ja 8 sedastatud kriminaalkaristustega seonduvad sätted. Direktiiv 2005/35/EÜ hõlmab endiselt asjaomaseid kohustusi ja keelde puudutavaid valdkonnaspetsiifilisi sätteid (näiteks ebaseaduslike merreheitmiste määratlust) ning kajastab laevade põhjustatud reostuste korral ette nähtud halduskaristusi, mida kohaldatakse siis, kui tegu ei vasta kriminaalmenetluse tingimustele. Riiklike nõuete täitmise püüdluste tõhususe tagamiseks tuleb haldus- ja kriminaalõiguslikke jõustamiskordi käsitada ühe süsteemi omavahel seotud koostoimivate osadena.

Merestrateegia raamdirektiiv 2008/56/EÜ¹² on peamine merekeskkonda, selle liike ja elupaikasid kaitsev ning säilitav ELi õigusakt. See toetab merekeskkonda mõjutava inimtegevuse (sealhulgas kalapüügi, turismi ja huvitegevuse) haldamisel ökosüsteemil põhinevale lähenemisviisile tuginemist. Direktiiv 2005/35/EÜ aitab laevadelt saasteainete ebaseadusliku merreheitmise eest Euroopas määratavate hoiatavate karistuste kehtestamisega kaasa direktiivi 2008/56/EÜ eesmärkide saavutamisele.

Ettepanek toetab ka Euroopa tuleviku konverentsi lõplikke ettepanekuid, eelkõige reostuse vastu võitlemisega seotud ettepanekuid, täpsemalt ettepanekut 2.7 „võidelda ookeanireostuse vastu, sealhulgas ... keskkonnasäästliku laevanduse edendamise kaudu, kasutades parimaid olemasolevaid tehnoloogiaid ...“. EL on pühendunud ka kestliku arengu tegevuskavale aastani 2030 ning selles sätestatud kestliku arengu eesmärkide saavutamisele, millest käesoleva ettepaneku seisukohast on kõige olulisem kestliku arengu 14. eesmärk („Kaitsta ja kasutada säästvalt ookeane, meresid ja mereressursse, et saavutada kestlik areng“).

⁸ ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

⁹ ELT L 131, 28.5.2009, lk 114.

¹⁰ ELT L 131, 28.5.2009, lk 132.

¹¹ ELT L 328, 6.12.2008, lk 28.

¹² ELT L 164, 25.6.2008, lk 19.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Euroopa Liidu toimimise lepingu VI jaotises (artiklites 90–100) on sätestatud ELi õigus kehtestada ühise transpordipoliitikaga seotud sätteid, mis annab ELile õiguse võtta meetmeid laevade põhjustatud reostuse suhtes. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõike 2 kohaselt võib liidu seadusandja kehtestada kohased sätted meretranspordi kohta. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punktis a on sedastatud, et ELil on transpordi valdkonnas pädevus kehtestada ühised eeskirjad rahvusvahelise transpordi suhtes. Sellest johtuvalt põhineks läbivaadatud direktiiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikel 2.

• Subsidiaarsus

Laevade põhjustatud reostus toob üldjuhul kaasa piiriülese mõjuga kahju. Merereostuse sagedast piiriülest mõju ja kuriteo toimepanijate piiriülest tegutsemist arvestades ei piisa selle probleemiga tegelemisel üksnes liikmesriikide võetavatest meetmetest. Selles valdkonnas riiklikult erinevad lähenemisviisid takistavad liikmesriikidevahelist tõhusat koostööd ja võimaldavad õigusrikkujatel karistustest pääseda.

Kõik liikmesriigid on ratifitseerinud konventsiooni MARPOL 73/78, millest tulenevalt võinuksid nad laevade põhjustatud reostuse ennetamist käsitlevad rahvusvahelised standardid ise inkorporeerida. Küll aga võimaldab direktiiviga rahvusvahelise korra ülevõtmine ja täiendamine (1) aidata liikmesriikidel potentsiaalseid naftareostusi puudutava satelliitseire teabe abil õigusrikkujaid kindlaks teha ning (2) kehtestada vastutuskorra, mis hõlbustab saastajate karistamist. Käesoleva ettepaneku lisaväärtus seisneb selles, et see täiendab rahvusvahelist raamistikku vastutuskorraga ja selgitab kehtivat korda ning annab liikmesriikidele parema ülevaate tänu enamaid saasteainete liike hõlmavale tõhusamale järelevalvele ja ELi digivahenditel põhinevale teabevahetusele. Läbivaatamise eesmärk on viia sisse ka uued karistusi puudutavad sätted, ilma et see mõjutaks direktiivi (EL) 2023/xxxx. Liikmesriigid ei suuda neid eesmärke üksi tegutsedes saavutada. Vaja on ühtlustatud õigusraamistikku ja ühiselt kasutatavaid digivahendeid. Üheks heaks näiteks on süsteemi CleanSeaNet alla kuuluv satelliitseire, millel on optimaalne mastaabisääst. ELi tasandil tegutsemine on riiklikul tasandil võetavatest meetmetest tõhusam, sest sellel on piiriülestelt tegutsevatele kuriteo toimepanijatele suurem hoiatav mõju.

• Proportsionaalsus

Ettepaneku koostamisel on arvesse võetud viimaseid rahvusvahelisel areenil täheldatavaid arenguid ja järeelhindamise tulemusi. Komisjon on samade eesmärkide saavutamiseks alternatiivsete võimaluste tuvastamiseks ja hindamiseks viinud läbi ka mõju hindamise.

Ettepaneku alusel direktiivi kohaldamisalasse konventsiooni MARPOL 73/78 kõigi lisade (st kõigi konventsioonis MARPOL 73/78 käsitletud ja laevadelt ebaseaduslikult merre heidetavate ainete) kaasamise eesmärk on ennetada tõhusamalt merekeskkonna reostust ning viia kohaldamisala kooskõlla direktiiviga (EL) 2019/883. Direktiivi (EL) 2019/883 täitmise tagamine on koos direktiiviga 2005/35/EÜ laevade põhjustatud reostuse vältimise meetmete põhikomponent. Lisaks keskendutakse ettepanekus liikmesriikidele pakutavale tehnilisele toele, mis hõlmab koolitusplatvorme, suuniseid, parimate tavade vahetamist ning ELi digivahendite kasutamise edendamist teabe kogumisel ja vahetamisel. Ettepanekus ei sätestata ranget regulatiivset lähenemisviisi karistusmäärade osas ega liikmesriikide kontrollitoimingutega seonduvat kohustuslikku põhieesmärki. Selle asemel on keskmes

probleemiga proportsionaalselt tegelemine ning potentsiaalsetest reostustest tänu tsentraalse kulutõhusa süsteemi abil kogutavatele andmetele parema ülevaate andmine ja teabe jagamine, mis võimaldab tõsta kontrollitoimingute sihipärasust ning piirduda sellega, mis on vajalik konkreetsete eesmärkide saavutamiseks. Ettepanekus käsitletakse ka kehtiva vastutuskorra selgitamist ning üksikasjalikumaid sätteid karistusmäära ja karistuse kategooria piiritlemise osas, et saastajaid saaks tulemuslikult karistada enamate saasteainete liikidega seonduvalt. Üksikasjalikke sätteid ei ole kavandatud valdkondades, kus eesmärgid võivad olla paremini saavutatavad muude poliitikavaldkondade meetmetega.

- **Vahendi valik**

Muudatused puudutavad üksnes direktiivi 2005/35/EÜ, mistõttu on kõige sobivam õigusakt muutmisdirektiiv.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Direktiivi puhul tehti järjestikune järelhindamine (st hindamine ja mõju hindamine algatati samal ajal). Hindamiseks saadavalolevad andmed ei olnud piisavalt usaldusväärsed, et teha täielik järelhindamine kõigi liikmesriikide lõikes. Representatiivsed andmed ei olnud saadaval mõõtmaks kõiki asjaomaseid näitajaid, mille näidete hulka kuulub konventsiooni MARPOL 73/78 I ja II lisas täpsustatud liikidesse kuuluvaid ained hõlmavate tuvastatud karistatavate reostusjuhtumite suhtarv. Piirangutest hoolimata annab hindamine mõningase ülevaate olemasolevast teabest direktiivi rakendamise kohta.

Hindamisel jõuti järeldusele, et direktiivi eesmärgid ei ole täielikult saavutatud ja et direktiivis kajastatud saasteainetega seonduv kohaldamisala on liiga kitsas. Direktiiviga kehtestati ühine õigusraamistik laevade põhjustatud reostust hõlmavatele rikkumistele ELis, kuid selle tõhusus jäi piiratuks. Sellega integreeriti konventsiooni MARPOL 73/78 eeskirjad liidu õigusesse ja tagati liikmesriikide õigusaktide kooskõlla viimine, kuid pole küllaldaselt andmeid, et kvantifitseerida direktiivi rolli praktikas. Tänu direktiivile loodi tõhus naftareostuse satelliitseirevahend – süsteem CleanSeaNet. Paraku ei ole see siiski täielikult lahendanud saastajate kindlaks tegemise probleemi, sest satelliitseire täpsus on siiani olnud piiratud. Mõningaid kontrolliga seotud aspekte oleks tulnud efektiivsemalt hallata. Näiteks ei kontrollita paljusid reostusi kohapeal ja liikmesriigid oleksid võinud süsteemi CleanSeaNet kasutamisel registreerida rohkem tagasisideandmeid. Direktiiv ei ole andnud täies ulatuses oodatud tulemust seoses õigusrikkujate vastutusele võtmisega. Hindamisel jõuti ka järeldusele, et vaja on lähemalt selgitada kehtivat vastutuskorda ning täpsustada üksikasjalikumalt direktiivis ette nähtud karistusmäärasid ja karistuste kategooriaid. Hindamise peamine järeldus oli siiski vajadus laiendada direktiivi kohaldamisala, et kaetud oleks merre heidetavate ja konventsiooni MARPOL 73/78 alusel reguleeritavate saasteainete koguulatus.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Järelhindamise ja mõju hindamisega seotud peamised konsulterimised hõlmasid alljärgnevat.

- Komisjon korraldas avaliku konsultatsiooni, mis kestis 9. detsembrist 2021 kuni 3. märtsini 2022. Avaliku konsultatsiooni raames esitati küsimusi nii mõjuhindangu kui ka hindamise aspektidest lähtudes. Sidusrühmade panus oli väike ja vastused andsid vaid 30 vastajat.

- Kaks sihtotstarbelist sidusrühmade uuringut, millest üks oli mõeldud hindamiseks ja teine mõjuhinnaanguks vajaliku konkreetse teabe kogumiseks, korraldas toetava uuringu eest vastutav konsultant ning need viidi läbi vastavalt 2021. aasta detsembrist 2022. aasta veebruarini ja 2022. aasta juunist juulini.

- Toetava uuringu eest vastutav konsultant viis peamiste sidusrühmade ELi tasandi esindajatega ajaperioodil 2021. aasta novembrist 2022. aasta septembrini läbi kolm intervjuude vooru, mille eesmärk oli küsida hindamiseks vajalikke konkreetseid üksikasju ning täpsustada üldist probleemi määratlust ja võimalikke poliitikavariante.

- Komisjon korraldas potentsiaalsete poliitikameetmete ja mõjuhinnaangu tulemuste osas liikmesriikide ning peamiste sidusrühmadega konsulteerimiseks täiendavaid sihtkonsultatsioone. Need toimusid ELi laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee koosolekul (2. juunil 2022), Euroopa säästva laevanduse foorumi koosolekul (18. mail 2022 ja 18. jaanuaril 2023) ning selle alarühmaga, mis tegeleb laevajäätmete valdkonnaga (22. märtsil 2022, 4. juunil 2022 ja 14. veebruaril 2023), ELi/EMP meretranspordi juhtidega (3. oktoobril 2022) ning uurijate ja prokuröride Põhjamere võrgustikuga (25. aprillil 2022). Toetava uuringu järelduste kinnitamiseks korraldati 22. septembril 2022 viimane koosolek, kus osalesid liikmesriikide, valitsusväliste organisatsioonide ja sektori esindajad.

Sidusrühmadelt kogutud teave võimaldas komisjonil poliitikavariante täpsustada, nende majandus-, sotsiaal- ja keskkonnamõju hinnata ning seejärel neid võrrelda ja eelistatud variandi valida. Nende protsesside tulemused täiendasid toetava uuringu raames tehtud dokumentide analüüsi.

• **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Läbivaatamine põhineb eeskätt järelhindamisel kogutud andmetel. Komisjon on kogunud laialdasi tehnilisi soovitusi mitme ekspertuuringu raames, mille hulka kuulus ka põhjalik direktiivi läbivaatamiseks ettevalmistav uuring. Uuringu ettevalmistamisel paluti oma panus anda liikmesriikide asutustel, sektori esindajatel ja kodanikuühiskonnal.

Ettepaneku koostamisel oli tehniliste määratluste konkreetse sõnastuse ja õigusloomega seotud küsimustes vaja ka komisjoni ning Euroopa Meresõiduohutuse Ameti ekspertide panust.

• **Mõjuhinnaang**

Seadusandlik ettepanek tugineb mõjuhinnaangul. Kolme erinevaid poliitikameetmeid hõlmavat poliitikavarianti hinnati lähtuvalt nende keskkonna-, majandus- ja sotsiaalmõjust ning nende tõhususest eesmärkide saavutamisel. Iga erieesmärgi puhul määrati kindlaks mitmesugused meetmed. Üksteist täiendavad ja vastastikku mittevälisavad meetmed rühmitati kolme poliitikavariandi alla. Kõik kolm poliitikavarianti puudutasid direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamisala ühtlustamist konventsiooni MARPOL 73/78 lisadega ja käsitlesid asjaomaseid merreheitmisi.

- Variant A annab liikmesriikidele konventsiooni MARPOL 73/78 standardite rakendamisel kõige suurema kaalutusõiguse ja tagab piisavalt kõrgel tasemel ELi poolse toetuse (koolitused, suunised, digivahendid, juurdepääs võimalikke reostusi puudutavale teabele). See jätab liikmesriigid vastutavaks riiklike veebisaitide kaudu üldsuse teavitamise eest. Selle variandi puhul põhineb karistuse kategooria määratlemine riiklikul lähenemisviisil

ja karistusmäärade ei reguleerita. Lühidalt öeldes annab see variant liikmesriikidele rohkem kohandumisvõimalusi ja ELi sekkumine on minimaalne.

- Variandi B (eelistatud variandi) keskmes on liikmesriikidevahelise koostöö tugevdamine, mis tugineb eeskätt tõhusamal ELi toetusel (koolitused, suunised, digivahendid, juurdepääs võimalikke reostusi puudutavale teabele). Selle variandi korral täpsustatakse karistusmäärade piiritlemise kriteeriumid ning eeldatavalt luuakse struktuur liikmesriikidevaheliseks koostööks ja tugevdatakse nõuete täitmiseks liikmesriikides võetavaid meetmeid Euroopa Meresõiduohutuse Ameti tehnilise toe abil, kuid see ei too liikmesriikidele kaasa olulisi uusi regulatiivseid meetmeid ja kulusid.

- Variant C keskendub jõulisemale ELi reguleerivale tegevusele, mis täiendab liikmesriikidevahelist koostööd. See kohustab liikmesriike kontrollima vähemalt 60 % süsteemi CleanSeaNet kaudu edastatavatest hoiatusteadetest ja toob arvatavalt kaasa suuremad jõustamiskulud. Karistusmäärade osas tugevdatakse asjaomaste väärtuste täpsustamisega ühtlustamist kogu ELis. Teisalt annab see liikmesriikidevaheliseks koostööks samasuguse struktuuri kui ülejäänud kaks varianti (koolitused, suunised, digivahendid, juurdepääs võimalikke reostusi puudutavale teabele).

Käesolevas ettepanekus eelistatud poliitikavariant on B, sest hindamistulemuste alusel oli see kõige tõhusam ja proportsionaalsem. Analüüsi mõjutavad siiski märkimisväärsed andmelüngad, sidusrühmade vähene panus ning suur ebakindlus mõjude ja eeskätt kolmele variandile kohalduva hinnangulise keskkonnakasu osas. Variantid B ja C on variantist A tõhusamad, eelkõige tänu erinevate riiklike lähenemisviisidega võrreldes täheldatavatele eelistele, mis kaasnevad ELi tasandil võetavate ühtlustatud lahendustega.

Õiguskontrollikomitee esitas mõjuhindangu kohta positiivse, kuid reservatsioonidega arvamuse 27. märtsil 2023. Mõjuhindangu I lisas selgitatakse, kuidas õiguskontrollikomitee kommentaare aruandes käsitleti.

Ühes mõjuhindangut puudutavas järelduses toodi esile hindamisele kohalduvad piirangud, mis tulenesid andmete vähesusest. Sellest johtuvalt ja mõjuhindangu tulemustest kaugemale ulatuvalt pidas komisjon asjakohaseks sellise lisameetme välja pakkumist, mis hõlbustaks andmete homogeensemata kogumist ning parendaks liikmesriikide teostatava tõhusa järelevalvet ja seonduvate tegelike reostusjuhtumite suhtarvu osas vastava ülevaate saamist. Kavandatud meetme täiendab mõjuhindangus käsitletud eelistatud variandiga (variandiga B) seotud meetmeid ning toetab järelevalvet tõhustamist, kohustades iga liikmesriiki kontrollima igal aastal vähemalt 10 % süsteemi CleanSeaNet kaudu saadetud hoiatusteadetest. Sellel kontrollimise lävipiiril on kuludele väike mõju (0,5–0,8 miljonit eurot aastas), sest enamik liikmesriike on selle lävendi juba saavutanud, samas aga tõhustaks see komisjoni hinnangul direktiiviga seonduvat järelevalvet ja aitaks tagada selle rakendamist kõigis liikmesriikides. See lisameetme ei too variantide järjestuses kaasa olulisi muudatusi ega mõjuta eelistatud poliitikavariandi valikut.

• **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepaneku keskmes on praeguste meetmete tõhususe tõstmine, lähtudes sellest, et tegemist on direktiiviga, mida on alates 2005. aastast edasi arendatud ja mida on muudetud 2009. aastal, et reageerida uutele arengutele, sealhulgas kohtumäärustele, konventsioonis MARPOL 73/78 sätestatud rahvusvahelistele kohustustele ning muutuvale tehnoloogiale. Läbivaadatud direktiiv hõlmab mõningaid täpsustusi ja lihtsustusi. Läbivaadatud direktiivis antakse selgitusi

kehtiva vastutuskorra kohta ja lihtsustatakse aruandluskohustusi, mis tuginevad digilahendustele.

Eeldatavalt ei kaasne ettepanekuga erasektorile ega üldsusele täiendavaid halduskulusid ega kohandamiskulusid. Arvatavalt toob direktiivi muutmine konventsioonis MARPOL 73/78 sätestatud nõudeid mittetäitvatele laevadele kaasa enamaid karistusi. Positiivsest küljest peaks võrdsete tingimuste tagamine tooma kasu nõudeid täitvatele laevade käitajatele. Lisaks saavad laevade põhjustatud reostuse vähendamise kasu ettevõtjad ja eelkõige üldsus.

Ettepanek ei sisalda nõudeid laevade käitajatele ning seega ei mõjuta see arvatavalt väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid. See ei loo ettevõtjatele uusi kohustusi ega mõjutaks nende kulusid. Direktiivi kohaldamisala laiendamine konventsioonis MARPOL 73/78 käsitletud täiendavatele ainetele võib omada tähtsust väikelaevade ning kalalaevade puhul, mis kujutavad endast sektori segmente, kus väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate osalus on suur. Asjaolu, et kõnealune laiendamine puudutab rahvusvaheliste standardite jõustamist, tähendab siiski, et laevandussektor peab neid standardeid järgima olenemata direktiivist ning nõuetele vastavate VKEde kuludele eeldatavasti mõju ei avaldata. Seetõttu ei peeta algatust väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate seisukohast olulist tähtsust omavaks.

• **Põhiõigused**

Euroopa Liidu põhiõiguste hartas, mis kujutab endast primaarset liidu õiguse instrumenti, on sätestatud põhiõigused, mis kohalduvad kõigile ELi kodanikele. Üldjoontes kavatsetakse ettepanekuga kaitsta paremini põhiõigusi ja isikuvabadusi, eelkõige seoses õigluse, õiglase kohtumenetluse, mittediskrimineerimise, kuriteo toimepanijate võrdse kohtlemise ja seaduslikkuse põhimõttega ning õigusega proportsionaalsetele ja tõhusatele karistustele. Ettepanekus selgitatakse täiendavalt laevapere, kaptenite ja omanike vastutusega seonduvaid erandeid. Nende kaitset tugevdatakse rahvusvaheliste eeskirjade ja liikmesriikide õiguse integreerituma ühtlustamisega ning õigusriigi ja õiglase kohtumenetluse põhimõtete parema järgimisega. Lisaks kaitstakse sellega võrdsuse põhimõtet ning toetatakse meremeeste mittediskrimineerimist ja võrdset kohtlemist. Meetmed, millega tagatakse kriminaal- ja haldusmenetluste alla liigituvate rikkumiste selgem piiritlemine, hõlbustavad ka kuriteo toimepanijate võrdset kohtlemist kogu ELis. Algatusega parandatakse haldus- või kriminaalmenetluste alla kuuluvate rikkumiste määratlust, võimaldades seeläbi tõhusamalt tagada õiguse õigusemõistmisele. Lisaks tagatakse ettepanekuga isikuandmete kaitse.

4. MÕJU EELARVELE

Ajaperioodil 2025–2050 ettepanekuga seonduvad praegused netokulud jäävad vahemikku 125,8–134,7 miljonit eurot. Ettepaneku mõju eelarvele kirjeldatakse üksikasjalikumalt käesolevale ettepanekule lisatud finantselgituses. Ettepaneku mõju eelarvele on juba arvesse võetud komisjoni ettepanekus võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb Euroopa Meresõiduohutuse Ametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1406/2002.

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

5. MUU TEAVE

• **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Direktiivi tulemuslikkuse korral karistatakse merereostuse eest vastutavat (juriidilist või füüsilist) isikut adekvaatselt hoiatava mõju tagamiseks, mis aitab välistada võimalikku saastamist tulevikus. Laevade põhjustatud reostuse eest määratavaid karistusi võib pidada viimaseks kaitseliiniks saastamise vältimisel ning merekeskkonna ja inimeste tervise kaitsmisel. Meresõiduohutuse tagamise ja saastamise vältimise esimene kaitseliin tugineb lipuriigi kontrollil ning teine kaitseliin sadamariigi kontrolli käsitlevatel õigusaktidel, kuid laevad võivad õnnetusjuhtumite korral ja (tahtliku) käitusheitega siiski merereostust põhjustada.

Komisjon kasutab käesoleva algatuse rakendamise ja tõhususe jälgimiseks mitmesuguseid meetmeid ning põhinäitajaid, millega mõõdetakse erieesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme. Mõjuhinnaangus on täpsustatud küllaldane järelevalve- ja aruandluskord. Selles protsessis on oluline roll Euroopa Meresõiduohutuse Ametil, mis on vastutav liikmesriikidesse tehtavate kontrollkäikude ning meretranspordiga seonduvate digivahendite (integreeritud merendusteenuste ja süsteemi CleanSeaNet) arendamise ning nende toimivuse tagamise eest.

Rakendamist saab järelevalve abil kontrollida, kui liikmesriigid annavad süsteemi CleanSeaNet kaudu edastatavate hoiatusteadete kontrollimise kohta tagasisidet õigeaegselt ja tõhusalt ning kui teavet tõendite kogumise ja haldusmenetluste kohta laaditakse aruandlussüsteemi regulaarselt üles. Komisjon töötab Euroopa Meresõiduohutuse Ameti toel välja avaliku veebisaidi, mis annab ülevaate rakendamise määra põhinäitajatest ning sisaldab peamist mittekonfidentsiaalset teavet ebaseadusliku merreheitmise juhtumite kohta; veebisaiti ajakohastatakse regulaarselt aruandlussüsteemi andmetega, et üldsusel oleks ülevaade rakendamisest ja määratud karistustest. Komisjoni toetava asutuse rollis teeb Euroopa Meresõiduohutuse Amet kohapealse tegevuse kontrollimiseks korduvaid kontrollkäike liikmesriikidesse¹³. Lisaks teeb Euroopa Meresõiduohutuse Amet vastava taotluse korral horisontaalanalüüsi ja pakub tehnilist abi ning esitab komisjonile ja liikmesriikidele asjaomaseid aruandeid.

Direktiivi mõju tuleb hinnata õigusakti ülevõtmise kuupäevast hiljemalt viie aasta möödudes. Eeldatavalt on siis kõigi liikmesriikide lõikes tervikliku hindamise tegemiseks saadaval usaldusväärsemad ja representatiivsemad andmed. Selles kontekstis on vaja ekspertuuringut, mis võimaldab hinnata karistumäärade osas tehtud edusamme. Hindamisel tuleb analüüsida ka saadavalolevaid keskkonnakasu puudutavaid andmeid ning uurida kohaldamisala laiendamise võimalusi õhusaaste ja konventsiooniga MARPOL 73/78 seonduvate uute arengute katmiseks. Pärast seda analüüsib komisjon direktiivi rakendamist regulaarselt kooskõlas Euroopa Meresõiduohutuse Ameti poolt liikmesriikidesse tehtavaid kontrollkäike hõlmava viieaastase hindamistsükliga.

• **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Selgitavaid dokumente ei ole vaja lisada, kuna ettepaneku eesmärk on olemasoleva korra lihtsustamine ja selgitamine.

¹³ EMSA teeb selliseid kontrollkäike määruse (EÜ) nr 1406/2002 (millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet) artikli 3 alusel oma põhiülesannete osana; seetõttu lisakulusid eeldatavasti ei teki.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Direktiivi pealkiri

Direktiivi reguleerimiseseme täpsemaks sõnastamiseks lisatakse pealkirja fraas, mis kajastab rahvusvaheliste standardite jõustamist. Mainitud muudatuse eesmärk on selgitada, et direktiivi reguleerimises ei ole laevade põhjustatud reostust käsitlevate uute sisuliste standardite kehtestamine, vaid juba vastuvõetud rahvusvaheliste standardite ülevõtmine ja jõustamine. Praeguses pealkirjas sisalduv viide kriminaalkaristustele jäetakse välja, et tagada õiguslik sidusus keskkonnakuritegude direktiiviga (EL) 2023/xxxx.

Artikkel 1 – Eesmärk

Direktiivi üldeesmärki muudetakse täpsustamaks, et direktiivis kajastavad kohased karistused hoiatavaid, tõhusaid ja proportsionaalseid karistusi. Nende all peetakse silmas halduskaristusi. Praegusest direktiivi eesmärki käsitlevast artiklist jäetakse välja viide kriminaalkaristustele tagamaks õiguslikku sidusust keskkonnakuritegude direktiiviga (EL) 2023/xxxx.

Artikkel 2 – Mõisted

Artikli 2 lõikes 2 ajakohastatakse määratlusi, mis on osutunud problemaatiliseks või viitavad direktiivi iganenud kohaldamisalale, ning artiklisse lisatakse üks uus mõiste. Punktis 2 välja toodud mõiste „saasteained“ määratlust kohandatakse konventsiooni MARPOL 73/78 I–VI lisa hõlmava direktiivi laiendatud kohaldamisalaga. Punkti 2a lisatakse vastava määratlusega uus mõiste „heitgaasi puhastusseadmete jäätmed“, mille all peetakse silmas skraberitest merre heidetavaid aineid, mis kuuluvad direktiivi laiendatud kohaldamisalasse seoses konventsiooni MARPOL 73/78 VI lisaga, võttes arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni koostatud suuniseid. Punkti 5a lisatakse direktiivis kasutatavale mõistele „ettevõtja“ kohalduv rahvusvaheliselt kokkulepitud määratlus, mis on kooskõlas laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga (ISM koodeksiga),¹⁴ mis viidi liidu õiguses sisse määrusega (EÜ) nr 336/2006¹⁵.

Artikkel 4 – Merreheitmise keeld

Artiklis 4 sätestatakse kõnealuse direktiivi alla kuuluvad üldised keelud. Ebaseadusliku merreheitmise võib toime panna füüsiline või juriidiline isik ning direktiivi rakendavates siseriiklikes õigusnormides tuleb ette näha vastavate isikute vastutusele võtmine. Mõned praeguses direktiivis sätestatud keelud on kehtivate sätete ajakohastatud versioonid (konventsiooni MARPOL 73/78 I ja II lisa täpsustatud ainetega seonduvad), kuid mõned neist on uued (konventsiooni MARPOL 73/78 III–VI lisa määratletud ainetega seotud). Mõiste „vähemtähtsad juhtumid“ jäetakse välja lähtuvalt järelhindamise tulemustest, mille kohaselt on see termin problemaatiline ja liikmesriigid ei tõlgenda seda ühtemoodi. Lisaks oli see mõiste asjakohane üksnes seoses kriminaalkaristuste kehtestamisega, mis ei jää enam direktiivi kohaldamisalasse.

Artikkel 5 – Erandid

¹⁴ Asjaomaste muudatustega laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks, mis võeti vastu Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni assamblee 4. novembri 1993. aasta resolutsiooniga A.741(18).

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2006. aasta määrus (EÜ) nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95 (EMP's kohaldatav tekst).

Artiklit 5 puudutavas ettepanekus on välja toodud erandid, mis kohalduvad artiklis 4 sätestatud keeldudele juhul, kui merreheitmise leiab aset pärast laeva või selle seadmestiku kahjustumist. Artikkel kohaldub vaid siis, kui kahjustunud on laev / selle seadmestik. Sätet on muudetud, selgitamaks konventsiooni MARPOL 73/78 alusel kehtivat vastutuskorda ning välja on toodud asjaomased reeglid, mida pole direktiiviga 2005/35/EÜ võrreldes muudetud. Konventsioonis MARPOL 73/78 kasutatud mõiste „omanik“ asemel kasutatakse mõistet „ettevõtja“, sest see kajastab erinevaid laeva käitada võivaid isikuid. Mainitud erand kohaldub kooskõlas ISM koodeksiga mis tahes organisatsioonidele, kes on võtnud laeva käitamise üle. Säte kehtib direktiivi laiendatud kohaldamisala korral. Kriminaalkuritegudega seotud erandid (artikkel 5a) ja asjaomased täiendavad üksikasjad (artikkel 5b) jäetakse välja, et tagada õiguslik sidusus keskkonnakuritegude direktiiviga (EL) 2023/xxxx. Laevade põhjustatud merereostusega seotud rikkumistele kohalduvad direktiiviga 2009/123/EÜ kehtestatud kriminaalvastutuse piirmäärad jäetakse välja, sest neid künniseid käsitletakse nüüd direktiivis (EL) 2023/xxxx.

Artikkel 6 – Liikmesriigi sadamas olevate laevade suhtes kohaldatavad nõuete täitmise tagamise meetmed

Asjaomast sätet ei muudeta praegusega võrreldes. Liikmesriikidele kohalduvate artiklist 6 tulenevate merreheitmise seotud kohustuste täitmise lihtsustamiseks koostatakse uus direktiivi lisa, mis sisaldab soovituslikku loendit eiramistest või teabest, mille põhjal võib kahtlustada, et aset võib olla leidnud ebaseaduslik merreheitmise, mille korral on sadamariik kohustatud juhtunut kontrollima.

Artikkel 8 – Karistused

Artiklit muudetakse keskkonnakuritegude direktiivist (EL) 2023/xxxx lähtuvalt. Direktiivi 2005/35/EÜ läbivaatamine hõlmab üksnes halduskaristusi, sest laevade põhjustatud merereostuse eest määratavaid kriminaalkaristusi käsitletakse direktiivis (EL) 2023/xxxx. Täpsustatakse põhimõtted, millest tuleb direktiivi ülevõtmisel lähtuda karistuste liikmesriikide õiguse sätetes kehtestamisel. Juhinduda tuleb sellest, et karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Siseriiklikus õiguskorras kehtestatav halduskaristuste süsteem ei tohi piirata direktiivi (EL) 2023/xxxx ja selles sätestatud karistuste kohaldamist¹⁶. Artikli 8 uues lõikes täpsustatakse siseriiklikus õiguskorras miinimumina ette nähtud karistuste kategooriad, mis peaksid hõlmama laevandusettevõtjatele määratavaid trahve, tunnustades laevanduse suhtes kohaldatavaid rahvusvahelisi eeskirju, mille kohaselt võib registreeritud omanik delegeerida laeva käitamise ja/või tehnilise haldamise mõnele teisele ettevõtjale. Mainitud juhtudel tuleb asjaomane ettevõtja võtta vastutusele saasteainete sadama vastuvõtuseadmesse toimetamise asemel ebaseadusliku merre heitmise eest; erandiks on juhud, kus ta suudab tõendada, et merreheitmise eest vastutas mõni teine isik (kapten, laevapere liige või laevapere liikmed, kes ei tegutsesid kapteni vastutusel). Artikli 8 uues lõikes selgitatakse, et juhtudel, kus tõendatakse, et rikkumise eest vastutas mõni teine isik peale ettevõtja, tuleb tema suhtes kohaldada karistusi kooskõlas direktiiviga 2005/35/EÜ. Füüsilise isiku suhtes kohaldatavad kriminaalkaristused (artikkel 8a), kriminaalkuritegude eest vastutusele võtmine (artikkel 8b) ja juriidilise isiku suhtes kohaldatavad kriminaalkaristused (artikkel 8c) jäetakse välja, et tagada õiguslik sidusus keskkonnakuritegude direktiiviga (EL) 2023/xxxx.

Artikkel 8d – Karistuste tulemuslik kohaldamine (uus)

¹⁶ Direktiivi (EL) 2023/xxxx artiklites 5 ja 7 käsitletakse sanktsioone, mis ei kuulu kriminaalkaristuste alla, ning vastavaid nõudeid tuleb arvesse võtta direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamisel.

Tegemist on uue artikliga, mille eesmärk on direktiiviga ette nähtud karistuste süsteemi järjepidev kohaldamine kogu liidus ja määratavate karistuste ühtlustamine. Riiklikud õigus- ja haldusasutused peavad saastajale kehtestatava karistumäära kindlaks määramisel arvesse võtma kõiki olulisi asjaolusid. Lähtudes kõnealuse direktiiviga hõlmatud saasteainete mitmekesisusest ja sellest, kui oluline on laevade põhjustatud reostuse piiriülest olemust arvestades asjaomaste karistuste järjepidev kohaldamine kogu liidus, antakse rakendusaktis täiendav ülevaade karistumäärade tõhususest ning kehtestatakse konkreetsed kriteeriumid, mis puudutavad erinevate saasteainete merreheitmise eest kohaldatavaid karistusi. Mainitud lisakriteeriumid võivad põhineda näiteks geograafilisel piirkonnal, kus teatavat liiki saasteaine merreheitmine aset leidis, sõltuvalt piirkonna tundlikkusest saasteaines sisalduvate kemikaalide suhtes (näidete hulka kuulub toiduõli ebaseaduslik heitmine Läänemerre).

Artikkel 10 – Teabe ja kogemuste vahetamine

Sätte aluspõhimõtte ei muutu – komisjon abistab liikmesriike nõuete täitmiseks vajalike meetmete võtmisel Euroopa Meresõiduohutuse Ameti toel. Artikli pealkirja on muudetud kajastamiseks asjaolu, et kõnealuses artiklis täpsustatud meetmed puudutavad teabe ja kogemuste vahetamist, mis on vajalik direktiivi rakendamise ning asjasse puutuvate osapoolte vahelise koostöö tõhususe tagamiseks.

Liikmesriikidevahelise teabevahetuse parendamiseks on lisatud sätted, mis käsitlevad praegu liikmesriikide käsutuses olevate digivahendite (eeskätt süsteemi CleanSeaNet) tugevdamist ning olemasolevate meresõiduohutuse andmebaaside ja teabevahetussüsteemide (sealhulgas süsteemide THETIS, THETIS-EU ja SafeSeaNet) vaheliste automaatühenduste täiustamist, mis võimaldab integreeritud merendusteenustes kasutajasõbralikus vormingus õigeaegset ja täpset teavet jagada ning seda liikmesriigiti paremini suunata. Kõigis liikmesriikides direktiivi rakendamise üle tõhusa järelevalve tagamiseks nähakse ette ka kõigile liikmesriikidele kohalduv, süsteemi CleanSeaNet kaudu saadetud hoiatusteadete kontrollimismäär, mis on 10 % aastas. Nõuete täitmiseks vajalike meetmetega kaasneva halduskoormuse minimeerimiseks tuleb hõlbustada riiklike ametiasutuste juurdepääsu asjaomasele teabele kogu nõuete täitmise tagamise ahela lõikes ning vastavast teabest huvitatud teiste liikmesriikide ametiasutuste juurdepääsu informatsioonile. Komisjon loob foorumid, mis on mõeldud liikmesriikide ametiasutuste ja ekspertide vaheliseks kogemuste vahetamiseks. Ühiste tavade ja suuniste kehtestamiseks on kavandatud ekspertide kohtumised ning näiteks spetsiaalse eksperdirühma loomine. Artiklist jäetakse välja Euroopa Meresõiduohutuse Ameti ülesandeid käsitlevad sätted, sest vastavad ülesanded on määratletud eraldiseisvas õigusaktis.

Artikkel 10a – Aruandlus (uus)

Liikmesriikide aruandluskohustusi puudutavad sätted asendatakse üksikasjalikumaga korrigeeritud komisjonile direktiivi rakendamise kohta aru andmiseks. Sellest johtuvalt peaks aruandlus Euroopa Meresõiduohutuse Ameti loodava ja hallatava spetsiaalse elektroonilise aruandlusvahendi abil toimuma kohe pärast asjaomaste tegevuste lõpetamist. Selline muudatus tagab konkreetse ja tõhusama aruandluskorra ning aitab vältida reostusjuhtumi või haldusmenetluse kuupäeva ja aruande esitamise tegeliku kuupäeva vahelist ajanihet. Artikkel kohustab liikmesriike esitama asjakohaseid andmeid i) kontrollide, ii) kontrollitoimingute ja iii) määratud karistuste kohta. Samuti nõutakse selles, et liikmesriigid registreeriks süsteemis CleanSeaNet pärast liikmesriigile süsteemi CleanSeaNet kaudu hoiatusteate saatmist tehtud kontrollitoimingu või vastavale hoiatusteatele mittereageerimise põhjused. Ette on nähtud rakendusakt, millega kehtestatakse aruandluskorda puudutavad üksikasjalikumad reeglid ja muu hulgas täpsustatakse esitatava teabe liik. Komisjon kasutab

Euroopa Meresõiduohutuse Ameti toel kõnealuse direktiivi rakendamise ja tõhususe jälgimiseks mainitud meetmeid ning saab hinnata näitajaid, millega mõõdetakse direktiivi eesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme.

Artikkel 10b – Koolitus (uus)

Selle sätte eesmärk on abistada liikmesriike kogu nõuete täitmise tagamise ahela lõikes asjaomaste asutuste koolitustegevuses ning tagada see, et kõigil asjasse puutuvatel osapooltel oleks oma ülesannete tõhusaks täitmiseks vajalikud erioskused ja suutlikkus. Artiklis sätestatakse, et komisjon pakub Euroopa Meresõiduohutuse Ameti tehnilisel toel ELi liikmesriikidele koolitusi, et nad saaksid paremini täita direktiivist tulenevaid kohustusi, võttes arvesse kõnealuse direktiivi rakendamise seisukohast laiendatud kohaldamisala ja uusi regulatiivseid arenguid Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis. Sellest johtuvalt korraldab Euroopa Meresõiduohutuse Amet regulaarselt seminare ning käsitleb i) direktiivi rakendamisega seotud uusi tehnoloogilisi arenguid (sealhulgas uusi digivahendeid) ning ii) liikmesriikide parimaid tavasid ja meetodeid tõendite kogumisel ning ebaseaduslike merreheitmiste kontrollimisel.

Artikkel 10c – Teabe avaldamine (uus)

Tegemist on uue artikliga. Komisjon tagab, et veebis oleks saadaval peamine, mittekonfidentsiaalne ja ajakohastatud teave laevade põhjustatud reostuse kohta. Euroopa Meresõiduohutuse Amet avaldab selle alusel veebis ülevaate ja uuendab seda regulaarselt. Seeläbi on üldsusele kättesaadav üldteave kõigi laevade põhjustatud reostusjuhtumite kohta ELis. Mainitud teave hõlmab näiteks järgmisi andmeid: satelliitseirel põhineva hoiatusteate üksikasjad, asjaomase liikmesriigi poolt võetud järeelmeetmed, kohapealse kontrollimise või laeva inspekteerimisega seotud üksikasjad ning menetluse lõpptulemus, näiteks määratud haldustrahv, sealhulgas selle suurus, trahvi saanud laeva nimi, lipuriik ja IMO registrinumber, ning peamised asjaolud seoses juhtumiga, mille puhul trahv määrati. Euroopa Meresõiduohutuse Amet teeb üldsusele kättesaadavaks ka ülevaate kõnealuse direktiivi rakendamisest ning asjaomaste nõuete täitmisest liikmesriikide lõikes, tuues välja riikide profiilid ja andmed, mis võimaldavad mõõta erieesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme, mille näidete hulka kuuluvad riiklikult tuvastatud reostusjuhtumite arv või haldusmenetluste hulk ja mõningad vastavate suhtarvudega seotud põhinäitajad. Koostatakse uus direktiivi lisa, milles on välja toodud avalikult kättesaadava teabe liik.

Artikkel 10d – Võimalikust ebaseaduslikust merreheitmisest teavitavate isikute kaitse (uus)

Euroopa Meresõiduohutuse Ameti digivahendite uus süsteem võimaldab teavitada liikmesriiki merel aset leidnud ebaseaduslikust laevalt merreheitmisest. Rikkumisest teavitajad (st füüsilised isikud, kes jagavad oma tööalase tegevuse käigus teada saadud võimalikku rikkumist puudutavat teavet) saavad potentsiaalsetest rikkumistest teatamiseks spetsiaalset kanalit kasutada. Artiklis viidatakse rikkumisest teavitajate kaitsele seoses direktiiviga (EL) 2019/1937, millega sätestatakse miinumstandardid liidu õiguse rikkumistest teavitavate isikute kaitseks.

Artikkel 12a – Hindamine ja läbivaatamine (uus)

Tegemist on uue artikliga. Asjaomase sätte kohaselt koostab komisjon hinnangu direktiivi rakendamise kohta selle ülevõtmisest viie aasta möödudes. Lisatud on ka läbivaatamisklausel, mille kohaselt tuleb läbivaatamisel arvesse võtta konventsiooni MARPOL 73/78

reguleerimisalasse kuuluda võivate laevade põhjustatud reostuse vältimist käsitlevate rahvusvaheliste standardite mis tahes tulevase muudatusi.

Artikkel 13 – Komiteemenetlus

See on uus standardartikkel, mis käsitleb rakendusaktide vastuvõtmist.

Välja jäetud varasemad artiklid 5a–b, 8a–c, 11, 14 ja 15 ning ainus varasem lisa

Eespool nimetatud artiklid jäetakse välja lähtuvalt keskkonnakuritegude direktiivist (EL) 2023/xxxx ning juhtudest, kus need ei ole enam asjakohased. Direktiivi 2005/35/EÜ varasem ainus lisa jäetakse välja iganemise tõttu.

I lisa (uus)

Tegemist on uue lisaga, mis sisaldab näiteid olukordadest, kus saasteainete laevalt ebaseadusliku merreheitmise kahtluse tõttu tuleb alata jõustamistoimingud. Sellistel juhtudel peab liikmesriik võimaliku ebaseadusliku merreheitmise asjaolude kontrollimiseks ja asjaomaste tõendite kogumiseks sadamas kontrolli tegema. Lisas on välja toodud soovituslik loend rikkumistest või teabest, mille korral võib kohalduda kontrollimise kohustus. Näidete hulka kuuluvad varasemate sadamariigi kontrollide või politsei, keskkonnaameti või muude asutuste tehtud kontrollide tulemused, laevadelt sadama vastuvõtuseadmetesse jäätmete üleandmise kontrollid või integreeritud merendusteenuste kaudu vahetatud või laekunud teave. Kui kontrolli käigus selgub, et aset on leidnud ebaseaduslik merreheitmine, tuleb vajadusel alata asjakohane menetlus.

II lisa (uus)

Tegemist on uue lisaga, milles tuuakse välja mittetäielik loetelu iga reostusjuhtumi ja igas liikmesriigis direktiivi rakendamist puudutavate andmete osas üldsusele avalikustatava teabe liikidest. Selline teave esitatakse kasutajasõbralikus vormingus, näiteks kaardina, mis võimaldab kasutajal suumida huvipakkuvat geograafilist piirkonda ja näha, kuidas reostusjuhtumeid konkreetsel aastal käsitletud on. Avalikult kättesaadav teave esitatakse mittetehnilises keeles, et anda üldsusele informatsiooni selle kohta, kuidas liikmesriigid reostusjuhtumitega seonduvaid järelmeetmeid võtavad ja millistele laevadele trahve on määratud.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste, sealhulgas kriminaalkaristuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹⁷,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁸,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Liidu merenduspoliitika eesmärk on saavutada ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge tase. Seda on võimalik saavutada rahvusvaheliste konventsioonide, seadustike ja resolutsioonide järgimisega, säilitades samas Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonis sätestatud meresõiduvabaduse.
- (2) Rahvusvahelises laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioonis (edaspidi „MARPOL 73/78“) on kehtestatud üldised laevajäätmete merreheitmise keelud, kuid on reguleeritud ka tingimused, mille kohaselt võib teatavaid aineid merekeskkonda heita.
- (3) Alates Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/35/EÜ¹⁹ vastuvõtmisest on MARPOL 73/78 ja selle lisad oluliselt muudetud, kehtestades rangemad normid ja keelud laevadelt saasteainete merreheitmisele. Neid muudatusi ja direktiivi 2005/35/EÜ rakendamisel saadud õppetunde tuleks arvesse võtta.
- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/883²⁰ tagatakse, et jäätmed antakse üle liidu sadamatesse, kus neid kogutakse asjakohaste sadama vastuvõtuseadmete abil. Direktiivi 2019/883/EÜ täitmise tagamine on koos direktiiviga 2005/35/EÜ peamine vahend laevade põhjustatud reostuse vältimiseks. Selleks et tagada tõhus, integreeritud ja sidus täitmise tagamise süsteem seoses direktiivi (EL) 2019/883 (mis käsitleb jäätmete üleandmist sadama

¹⁷ ELT C 77, 31.3.2009, lk 69.

¹⁸ ELT C 202, 7.6.2016, lk 177.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest (ELT L 255, 30.9.2005, lk 11).

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ (ELT L 151, 7.6.2019, lk 116).

vastuvõtuseadmetesse) sätetega, tuleks direktiivi 2005/35/EÜ muuta, et laiendada selle kohaldamisala MARPOL 73/78 IV–VI lisale eesmärgiga takistada laevadel heita saasteaineid ebaseaduslikult merre selle asemel, et anda need üle sadama vastuvõtuseadmetesse kooskõlas direktiiviga (EL) 2019/883.

- (5) Direktiiv (EL) 2019/883 ei hõlma MARPOL 73/78 III lisa, sest pakendatud kaupu ei liigitata jäätmeteks, mistõttu neid sadama vastuvõtuseadmetesse tavaliselt üle ei anta. Siiski ei saa välistada, et pakendatud kujul veetavaid kahjulikke aineid võidakse ebaseaduslikult üle parda heita. Eespool toodut silmas pidades tuleks direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamisala laiendada MARPOL 73/78 III lisale. Seega tuleks direktiivi 2005/35/EÜ alusel keelata kahjulike ainete üle parda heitmine, välja arvatud juhul, kui pädevad asutused leiavad, et see oli vajalik laeva ohutuse tagamiseks või inimeste päästmiseks merel.
- (6) MARPOL 73/78 hõlmab laevade heidet selle artiklis 2 esitatud merreheitmise määratluses. MARPOL 73/78 VI lisas käsitletakse laevade põhjustatud õhusaaste vältimist. VI lisa ja vastavad IMO suunised heitgaaside puhastusseadmete kohta (resolutsioon MEPC.340 (77)) võimaldavad laevadel kasutada heitgaaside puhastusseadmeid alternatiivse vastavuse tagamise meetodina, et vähendada vääveloksiidi (SO_x) heidet. VI lisaga reguleeritakse heitgaaside puhastusseadmete jäätmeid ja heitvett, kas keelates nende merreheitmise ja nõudes nende üleandmist nõuetekohastes sadama vastuvõtuseadmetesse (kui tegemist on suletud süsteemidest pärit heitgaaside puhastusseadmete jäätmetega) või reguleerides nende merreheitmise tingimusi (avatud süsteemidest pärit heitvee puhul). Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/802²¹ on rahvusvahelised SO_x-standardid üle võetud liidu õigusesse ning direktiiviga (EL) 2019/883 tagatakse, et heitgaaside puhastusseadmete jäätmed antakse üle sadama vastuvõtuseadmetesse. Kuna heitgaaside puhastusseadmete jäätmed ja heitvesi võivad reostada merekeskkonda, tuleks ebaseadusliku merreheitmise korral kohaldada direktiivis 2005/35/EÜ sätestatud karistusi. Nimetatud põhjustel tuleks direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamisala laiendada heitgaaside puhastusseadmete jäätmetele ja heitveele, võttes arvesse IMO koostatud suuniseid, ilma et see piiraks selliste direktiivi (EL) 2016/802 sätete kohaldamist, milles on sätestatud rangemad merreheitenormid ja karistused.
- (7) Direktiiviga (EL) 2023/xxxx²² tagatakse keskkonnakuritegude ühised määratlused ning hoiatavate, tõhusate ja proportsionaalsete kriminaalkaristuste olemasolu raskete keskkonnakuritegude korral. Direktiivi 2005/35/EÜ muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/123/EÜ,²³ millega kehtestati kriminaalkaristused teatavate direktiivi 2005/35/EÜ rikkumiste eest, mis peaksid nüüd kuuluma direktiivi (EL) 2023/xxxx kohaldamisalasse. Seetõttu tuleks direktiivi 2005/35/EÜ sätteid, mis lisati või asendati direktiiviga 2009/123/EÜ, direktiivist 2005/35/EÜ välja jätta.
- (8) Direktiivi 2005/35/EÜ ülevõtmisel kehtestatud halduskaristused ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2023/xxxx kohaldamist. Liikmesriigid peaksid siseriiklikus õiguses sätestatud laevade põhjustatud reostusega seotud rikkumiste puhul määrama selgelt kindlaks haldus- ja kriminaalõigusliku täitmise tagamise ulatuse. Direktiivi 2005/35/EÜ ülevõtvate siseriiklike õigusaktide kohaldamisel peaksid liikmesriigid tagama, et kriminaal- ja halduskaristuste

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes (kodifitseerimine) (ELT L 132, 21.5.2016, lk 58).

²² ELT L xxxx.

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta direktiiv 2009/123/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest (ELT L 280, 27.10.2009, lk 52).

määramisel järgitakse Euroopa Liidu põhiõiguste harta põhimõtteid, sealhulgas topeltkaristamise keeldu.

- (9) Direktiivis 2005/35/EÜ sätestatud karistusi tuleks karmistada, tagades halduskaristuste järjepideva kohaldamise kogu liidus. Laevade põhjustatud reostusega seotud rikkumiste eest määratud karistuste hoiatava mõju tugevdamiseks peaksid sellised karistused olema vähemalt ettevõtjale määratud trahvid, välja arvatud juhul, kui ettevõtja suudab tõendada, et saasteainete merreheitmise eest vastutas laeva kapten või laevapere liige või liikmed, kes ei tegutsenud kapteni vastutusel. Sellega seoses tähendab ettevõtja laevaomanikku või muud organisatsiooni või isikut, näiteks juhti või laevapereta prahtijat, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest kooskõlas laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga (ISM koodeks)²⁴, mida rakendatakse liidu õiguses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 336/2006²⁵. Direktiivis 2005/35/EÜ tuleks tunnistada, et registreeritud omanik võib laeva haldamise delegeerida mõnele teisele üksusele, kes peaks seejärel kõigepealt vastutama ISM koodeksist tulenevate kohustuste täitmata jätmise eest, et tagada keskkonna kahjustamise vältimine või pardatoimingute määramine kvalifitseeritud personalile.
- (10) Saastajale määratavate karistuste taseme kindlaksmääramisel peaksid riiklikud haldus- või õigusasutused võtma arvesse kõiki asjakohaseid asjaolusid. Võttes arvesse direktiiviga 2005/35/EÜ hõlmatud saasteainete mitmekesisust ja karistuste järjepideva kohaldamise tähtsust kogu liidus, pidades silmas reguleeritava tegevuse piiriülest olemust, tuleks edendada karistusmäärade edasist ühtlustamist ja tõhusust, kehtestades konkreetsed kriteeriumid karistuste kohaldamiseks eri saasteainete merreheitmise eest. Selleks et tagada karistuste kohaldamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisolulised. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²⁶. Rakendusaktide vastuvõtmiseks tuleks kasutada kontrollimenetlust.
- (11) Kui liikmesriik kahtlustab, et laev, mis on vabatahtlikult tema sadamas või avamereterminalis, on toime pannud ebaseadusliku merreheitmise, tuleks asjaolusid nõuetekohaselt kontrollida. Selleks et aidata liikmesriikidel täita direktiivist 2005/35/EÜ tulenevaid kohustusi selliseid laevu kontrollida, on direktiivi 2005/35/EÜ I lisas esitatud näidisloetelu rikkumistest või teabest, mida pädevad asutused peaksid igal üksikjuhul eraldi arvesse võtma, kui nad otsustavad selle üle, kas laeva tuleks pidada kahtlaseks.
- (12) Liikmesriikide koostöö- ja aruandluskohustustega kaasnevad meetmed ei ole seni olnud piisavad, et oleks võimalik täielikult analüüsida, kas saastajate suhtes kohaldatakse tõhusaid, hoiatavaid ja proportsionaalseid karistusi ning kas komisjonile on tehtud kättesaadavaks piisavad andmed direktiivi 2005/35/EÜ rakendamise jälgimiseks. Direktiivi 2005/35/EÜ tõhusa ja järjepideva täitmise tagamiseks tuleks tõhustatud koostöö abil hõlbustada teabe ja kogemuste vahetamist, tagades samal ajal, et komisjonile tehakse kättesaadavaks piisavad andmed, et nõuetekohaselt jälgida direktiivi 2005/35/EÜ rakendamist.

²⁴ Asjaomaste muudatustega laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks, mis võeti vastu Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni assamblee 4. novembri 1993. aasta resolutsiooniga A.741(18).

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2006. aasta määrus (EÜ) nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 64, 4.3.2006, lk 1).

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisoluliste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (13) Olemasolevat satelliidipõhist süsteemi CleanSeaNet, mis teavitab liikmesriikide ametiasutusi saasteainete võimalikust ebaseaduslikust merreheitmisest, tuleks veelgi täiustada, et lisada teave direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamisalasse kuuluvate täiendavate saasteainete kohta. Teave, mis on seotud võimaliku või tegeliku saasteainete merreheitmisega, millest liikmesriigid on teatanud vastavalt direktiivile 2005/35/EÜ, ja muude liidu meresõiduohutuse andmebaasidega, näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/59/EÜ²⁷ loodud liidu meresõiduohutusala teave ja teabevahetuse süsteemiga ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/16/EÜ²⁸ loodud kontrolliandmebaasiga (THETIS), tuleks kokku koguda ja seda tuleks levitada kasutajasõbralikus elektroonilises vormingus täitmise tagamises osalevatele riiklikele asutustele, et hõlbustada nende õigeaegset reageerimist. Kui selline teave on seotud heitgaaside puhastusseadmete jäätmete tegeliku või võimaliku merreheitmisega, tuleks see edastada automaatselt komisjoni rakendusotsusega 2015/253 (THETIS-EL) loodud THETISe spetsiaalsesse moodulisse, et abistada liikmesriike direktiivi (EL) 2016/802 sätete kohaselt võetavates täitemeetmetes. Selleks et tagada tõhus järelevalve direktiivi rakendamise üle kõigis liikmesriikides, peaks iga liikmesriik tagama, et käesoleva direktiivi ülevõtmise esimese kolme aasta jooksul kontrollitaks aastas 10 % CleanSeaNeti saadetud hoiatusteadetest. Juurdepääs sellele teabele tuleks anda ametiasutustele teistes liikmesriikides, kes on sellest huvitatud järgmise külastatava sadama sadamariigina, võimalikust merreheitmisest mõjutatud rannikuriigina või laeva lipuriigina, et hõlbustada tulemuslikku ja õigeaegset piirülest koostööd, minimeerida täitmise tagamisega seotud halduskoormust ja lõpuks karistada rikkujaid tõhusalt direktiivi 2005/35/EÜ rikkumise eest.
- (14) Euroopa säästva laevanduse foorumi raames loodud ning paljusid laevade põhjustatud reostuse ja laevajäätmete käitlemise valdkonna eksperte ühendava laevajäätmeid käsitleva allrühma tegevus lõpetati 2017. aasta detsembris, et alustada direktiiviga (EL) 2019/883 seotud institutsioonidevahelisi läbirääkimisi. Kuna ajutine allrühm andis komisjonile väärtuslikke suuniseid ja eksperditeadmisi, tuleks luua sarnane eksperdirühm, kelle ülesanne on vahetada kogemusi käesoleva direktiivi kohaldamise kohta, et aidata liikmesriikidel suurendada oma suutlikkust reostusjuhtumite avastamiseks ja kontrollimiseks ning tagada direktiivi 2005/35/EÜ tõhus täitmine.
- (15) Määrusega (EL) xxxx/xxxx²⁹ loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) peaks pakkuma komisjonile vajalikku toetust, et tagada käesoleva direktiivi rakendamine.
- (16) Liikmesriigid peaksid esitama komisjonile teabe, mida on vaja direktiivi 2005/35/EÜ rakendamise nõuetekohaseks jälgimiseks. Selleks et piirata halduskoormust ja aidata komisjonil analüüsida liikmesriikide esitatud andmeid, peaksid liikmesriigid esitama sellise teabe spetsiaalse elektroonilise aruandlusvahendi kaudu. Kui selline teave on seotud karistustega, mis on määratud füüsilistele isikutele või mis puudutavad füüsilisi isikuid, muudetakse see teave anonüümseks. Tagamaks, et direktiivi 2005/35/EÜ kohaselt esitatud teave on liikmesriikides liigiti võrreldav ja et seda kogutakse ühtlustatud elektroonilise vormingu ja aruandluskorra alusel, tuleks komisjonile anda rakendamislolitused. Neid volitusi tuleks teostada määruse (EL) nr 182/2011 kohaselt.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (uuesti sõnastatud) (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

²⁹ ELT L xxxx.

- (17) Selleks et aidata liikmesriikidel suurendada oma suutlikkust direktiivi 2005/35/EÜ tõhusaks täitmiseks riiklike haldus- ja õigusasutuste poolt, peaks komisjon andma liikmesriikidele suuniseid ja koolitusi muu hulgas avastamise, kontrollimise ja tõendite kogumise parimate meetodite ja tavade kohta, samuti suuniseid MARPOL 73/78 asjakohaste regulatiivsete arengute ja olemasolevate tehnoloogiliste arengute, sealhulgas uute digitaalsete vahendite kohta, et hõlbustada tulemuslikku, kulutõhusat ja sihipärast täitmise tagamisega seotud tegevust.
- (18) Selleks et suurendada üldsuse teadlikkust laevade põhjustatud reostusest ja parandada keskkonnakaitset, tuleks liikmesriikide poolt direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamise kohta esitatav teave teha üldsusele kättesaadavaks kogu liitu hõlmava ülevaate kaudu ning see peaks sisaldama direktiivi 2005/35/EÜ II lisas loetletud teavet. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/4/EÜ³⁰ eesmärk on tagada liikmesriikides keskkonnateabele juurdepääsu õigus kooskõlas keskkonnainfo kättesaadavuse ja keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise konventsiooniga (Århusi konventsioon), milles liit on osaline. Komisjon peaks kaitsma liikmesriikidelt saadud teabe konfidentsiaalsust, ilma et see piiraks direktiivi 2003/4/EÜ rakendamist.
- (19) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/1937³¹ on sätestatud miinimumnõuded liidu õiguse, sealhulgas direktiivi 2005/35/EÜ rikkumisest teavitamise ning sellistest rikkumistest teavitavate isikute kaitse kohta. Liikmesriigid peaksid eelkõige tagama, et direktiivi (EL) 2019/1937 kohaldamisalasse kuuluvale meeskonnale, kes teatab tegelikust või võimalikust ebaseaduslikust merreheitmisest, tagatakse kaitse. Lisaks olemasolevatele riiklikul tasandil ette nähtud teavituskanalitele, mis on reguleeritud direktiiviga (EL) 2019/1937, peaks komisjon tegema kättesaadavaks keskse veebipõhise välise teavituskanali, et teatada tegelikust või võimalikust ebaseaduslikust merreheitmisest, ning edastama sellised teated asjaomasele liikmesriigile või asjaomastele liikmesriikidele, kes peaksid seejärel neid teateid direktiivi (EL) 2019/1937 kohaselt käsitlema, sealhulgas seoses kättesaamise teate, piisava tagasiside ja järelmeetmetega. Komisjon peaks tagama rikkumisest teataja identiteedi konfidentsiaalsuse, sealhulgas piirates vajaduse korral asjaomaste isikute (nagu võimalikus ebaseaduslikus merreheitmisel osalevana teates nimetatud isikud) teatavate andmekaitseõiguste kasutamist kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725³² artikli 25 lõike 1 punktidega c ja h ning artikli 25 lõikega 2, tehes seda sellises ulatuses ja nii kaua, kui see on vajalik, et ennetada ja tõkestada katseid takistada teadete edastamist ning katseid takistada, nurjata või aeglustada järelmeetmeid (eelkõige juurdusi) või katseid püüda tuvastada rikkumisest teatajate identiteeti.
- (20) Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsulteeriti kooskõlas määruse (EL) 2018/1725 artikli 42 lõikega 1 ning ta esitas arvamuse [xx xx 2023]³³.

³⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. jaanuari 2003. aasta direktiiv 2003/4/EÜ keskkonnateabele avaliku juurdepääsu ja nõukogu direktiivi 90/313/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 41, 14.2.2003, lk 26).

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1937 liidu õiguse rikkumisest teavitavate isikute kaitse kohta (ELT L 305, 26.11.2019, lk 17).

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

³³ ELT C xxxx.

- (21) IMOs on käimas arutelud rahvusvahelise laevandusega seotud uute keskkonnaküsimuste üle, mis põhjustavad nii vee- kui ka õhusaastet. Nende hulka kuuluvad mereprügist tingitud merereostus, nagu konteinerite ja plastgraanulite kadu, veealune müra ja õhusaasteained, nagu must süsinik. Arutelude tulemuseks võivad olla uued eeskirjad MARPOL 73/78 alusel. Lisaks nõutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/56/EÜ,³⁴ et liikmesriigid saavutaksid merekeskkonna hea keskkonnaseisundi, mis hõlmab kvalitatiivsete tunnustena muu hulgas laevade tekitatud mereprügi ja veealust müra. Sellega seoses on direktiivis (EL) 2023/xxxx³⁵ sätestatud lämmastikoksiidide (NO_x) heitest tuleneva lämmastikdioksiidi (NO₂) piinormid. Laevandustegevus suurendab NO₂ taset ranniku- ja sadamapiirkondades. Sellest lähtudes tuleks direktiivi 2005/35/EÜ tulevasel läbivaatamisel võtta arvesse uusi arenguid ja komisjon peaks uurima võimalust muuta vajaduse korral käesoleva direktiivi kohaldamisala, pidades silmas MARPOL 73/78 kohaseid uusi rahvusvahelisi standardeid. Tulevase läbivaatamise käigus tuleks hinnata võimalust muuta vajaduse korral direktiivi 2005/35/EÜ kohaldamisala, et lisada sellesse MARPOLi VI lisas reguleeritud SO_x ja NO_x heited, tuginedes direktiivi (EL) 2016/802 rakendamisel saadud kogemustele ning laevade SO_x ja NO_x heite seire ja avastamise väljatöötamisele ja valmidusele, et tagada sidus, tõhus ja tulemuslik täitmise tagamise kord ning selle eest hoiatavate karistuste määramine kooskõlas nullsaaste tegevuskavaga ja eelkõige selle juhtalgatusega nr 5 „Nullsaaste tagamine üheskoos“.
- (22) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada piiriülese kahju tõttu, mida võib põhjustada käesoleva direktiiviga hõlmatud ebaseaduslik merreheitmine, ning sellise heite eest on võimalik kogu liidus määrata tõhusad, hoiatavad ja proportsionaalsed karistused, küll aga saab neid kavandatava meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (23) Käesolevas direktiivis austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid, sealhulgas isikuandmete kaitset, õigust tõhusale õiguskaitsevahendile ja õiglasele kohtulikule arutamisele, süütuse presumptsiooni ja kaitseõigust, kuritegude ja karistuste seaduslikkuse ja proportsionaalsuse põhimõtet ning mitmekordse kohtumõistmise ja karistamise keeldu. Käesoleva direktiivi eesmärk on tagada nimetatud õiguste ja põhimõtete täielik austamine ning sellest tuleks lähtuda ka direktiivi rakendamisel.
- (24) Seepärast tuleks direktiivi 2005/35/EÜ muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2005/35/EÜ muutmine

Direktiivi 2005/35/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

³⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/56/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika-alane tegevusraamistik (merestrategia raamdirektiiv) (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 164, 25.6.2008, lk 19).

³⁵ ELT L xxxx.

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevade põhjustatud reostust käsitlevate rahvusvaheliste standardite jõustamise ning reostusega seotud rikkumiste eest karistuste kehtestamise kohta“.

(2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Eesmärk

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on inkorporeerida laevade põhjustatud reostust käsitlevad rahvusvahelised standardid ühenduse õigusesse ja tagada, et saasteainete ebaseadusliku merreheitmise eest vastutavate isikute suhtes kohaldatakse tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid halduskaristusi, et parandada meresõiduohutust ja tõhustada merekeskkonna kaitset laevade põhjustatud reostuse eest.
2. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriikidel võtta kooskõlas rahvusvahelise õigusega rangemaid meetmeid, kehtestades vastavalt oma siseriiklikule õigusele haldus- või kriminaalkaristused.“

(3) Artikkel 2 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „MARPOL 73/78“ – 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatud merereostuse vältimise konventsioon ja konventsiooni 1978. aasta ajakohastatud protokoll;
- 2) „saasteained“ – ained, mille suhtes kohaldatakse MARPOL 73/78 I lisa (nafta), II lisa (mahtlastina veetavad kahjulikud vedelained), III lisa (meritsi veetavad pakendatud kahjulikud ained), IV lisa (laevareovesi) ja V lisa (laevaprügi), ning heitgaaside puhastusseadmete jäätmed;
- 3) „heitgaaside puhastusseadmete jäätmed“ – mis tahes aine, mis on eemaldatud pesuveest või äravooluveest puhastussüsteemi abil või heitveest, mis ei vasta heite kriteeriumile, või muu heitgaaside puhastusseadmetest eemaldatud jääkaine, mis on juhitud üle parda sellise MARPOL 73/78 VI lisa reeglis 4 kindlaksmääratud heite vähendamise nõuete täitmise meetodi rakendamise tulemusena, mida kasutatakse alternatiivina MARPOL 73/78 VI lisa reeglis 14 sätestatud normidele, võttes arvesse IMO väljatöötatud suuniseid;
 - (a) „merreheitmine“ – MARPOL 73/78 artiklis 2 osutatud mis tahes põhjusel toimuv igasugune ainete merre laskmine laevalt;
- 4) „laev“ – merekeskkonnas kasutatav mis tahes tüüpi merelaev, olenemata selle lipuriigist, sealhulgas tiiburlaevad, hõljukid, allveesõidukid ja ujuvvahendid;
- 5) „juriidiline isik“ – iga üksus, millel on juriidilise isiku staatus vastavalt kehtivale siseriiklikule õigusele, välja arvatud riik või riigivõimu teostavad avalik-õiguslikud asutused või avalik-õiguslikud rahvusvahelised organisatsioonid;

- 6) „ettevõtja“ – laeva omanik või mõni muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja või laevapereta laeva prahtija, kes on võtnud laevaomanikult üle vastutuse laeva käitamise eest.“

- (4) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Rikkumised

1. Liikmesriigid tagavad, et saasteainete merreheitmist artikli 3 lõikes 1 osutatud aladel käsitatakse rikkumisena, välja arvatud juhul, kui:
 - (a) MARPOL 73/78 I lisa kohaldamisalasse kuuluvate saasteainete merreheitmine vastab MARPOL 73/78 I lisa reeglites 15, 34, 4.1 või 4.3 sätestatud tingimustele;
 - (b) MARPOL 73/78 II lisa kohaldamisalasse kuuluvate saasteainete merreheitmine vastab MARPOL 73/78 II lisa reeglites 13, 3.1.1 või 3.1.3 sätestatud tingimustele;
 - (c) MARPOL 73/78 III lisa kohaldamisalasse kuuluvate saasteainete merreheitmine vastab MARPOL 73/78 III lisa reeglis 8.1 sätestatud tingimustele;
 - (d) MARPOL 73/78 IV lisa kohaldamisalasse kuuluvate saasteainete merreheitmine vastab MARPOL 73/78 IV lisa reeglites 3, 11.1 ja 11.3 sätestatud tingimustele;
 - (e) MARPOL 73/78 V lisa kohaldamisalasse kuuluvate saasteainete merreheitmine vastab MARPOL 73/78 V lisa reeglites 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 ja 7 ning polaarvetes sõitvate laevade rahvusvahelise koodeksi (polaarkodeks) II-A osa punktis 5.2 sätestatud tingimustele, ning
 - (f) heitgaaside puhastusseadmete jäätmete merreheitmine vastab MARPOL 73/78 VI lisa reeglites 14.1, 14.4, 14.6 ja 3.1.1 sätestatud tingimustele.
2. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et iga füüsilise või juriidilise isiku, kes on toime pannud rikkumise lõike 1 tähenduses, saab võtta selle eest vastutusele.“

- (5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Erandid

1. MARPOL 73/78 I, II ja VI lisa kohaldamisalasse kuuluvate saasteainete merreheitmist artikli 3 lõike 1 punktides c, d ja e osutatud aladel ei käsitata ettevõtja, kapteni ega laevapere puhul rikkumisena, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:
 - (a) merreheitmine on põhjustatud laeva või selle seadmete vigastusest;
 - (b) pärast vigastuse ilmnemist või merreheitmise avastamist on tarvitusele võetud kõik mõistlikud ettevaatusabinõud, et merreheitmist vältida või vähendada.
2. Lõiget 1 ei kohaldata, kui vigastuse eest vastutav ettevõtja, kapten või meeskond tegutses vigastuse tekitamise tahtlusega või hoolimatult, olles teadlik vigastuse tekkimise tõenäosusest.“

- (6) Artikkel 5a jäetakse välja.
- (7) Artikkel 5b jäetakse välja.
- (8) Artiklisse 6 lisatakse lõige 3:
„3. Näidisloetelu rikkumistest või teabest lõike 1 tähenduses on esitatud käesoleva direktiivi I lisas.“
- (9) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Karistused

1. Ilma et see piiraks direktiivist (EL) 2023/xxxx³⁶ tulenevaid liikmesriikide kohustusi, kehtestavad liikmesriigid halduskaristuste süsteemi selliste siseriiklike sätete rikkumise eest, millega rakendatakse käesoleva direktiivi artiklit 4 ja artikli 5 lõiget 2, ning tagavad nende kohaldamise. Kehtestatud halduskaristused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
 2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiivi ülevõtmisel kehtestatud karistused hõlmavad trahve, mis määratakse ettevõtjale rikkumise ajal, välja arvatud juhul, kui ettevõtja suudab tõendada, et rikkumise eest vastutas kapten või laevapere, kui ta ei tegutsenud kapteni vastutusel.
 3. Kui tõendatakse, et asjaomase rikkumise toimepanemise eest vastutas kapten või laevapere, kui ta ei tegutsenud kapteni vastutusel, tagavad liikmesriigid, et sellistele isikutele määratakse karistused kooskõlas käesoleva direktiivi sätetega.“
- (10) Artikkel 8a jäetakse välja.
- (11) Artikkel 8b jäetakse välja.
- (12) Artikkel 8c jäetakse välja.
- (13) Lisatakse artikkel 8d:

„Artikkel 8d

Karistuste tulemuslik kohaldamine

1. Liikmesriigid tagavad, et halduskaristuse liigi ja määra kindlaksmääramisel ja kohaldamisel füüsilise või juriidilise isiku suhtes, keda pädevad asutused peavad vastutavaks rikkumise eest artikli 4 ja artikli 5 lõike 2 tähenduses, võtavad pädevad asutused arvesse kõiki rikkumise asjakohaseid asjaolusid, sealhulgas järgmist:
 - (a) saasteainete merreheitmise laad, raskusaste ja kestus;
 - (b) vastutava isiku süü raskus;
 - (c) merreheitmisest keskkonnale või inimeste tervisele tekitatud kahju;
 - (d) vastutava isiku rahanduslik usaldusväärsus, võttes vajaduse korral arvesse vastutava juriidilise isiku ülemaailmset aastakäivet;
 - (e) majanduslik kasu, mida vastutav isik rikkumisest saab või eeldatavalt saab;

³⁶ ELT L xxxx.

- (f) meetmed, mida vastutav isik on võtnud, et vältida merreheitmist või leevendada selle mõju;
 - (g) vastutava isiku ja pädeva asutuse vahelise koostöö tase, sealhulgas mis tahes tegevus, mille eesmärk on hoida kõrvale või takistada pädeva asutuse asjakohast kontrolli või muud juurdlust, ning
 - (h) vastutava isiku mis tahes varasem rikkumine.
2. Selleks et tagada käesoleva artikli ühetaoline kohaldamine, võib komisjon rakendusaktidega kehtestada üksikasjalikud eeskirjad kriteeriumide kohta, mida liikmesriigid peavad arvesse võtma karistuste kohaldamisel igat liiki saasteainete suhtes vastavalt käesolevale direktiivile. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 osutatud kontrollimenetlusega.“
- (14) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Teabe ja kogemuste vahetamine

1. Käesoleva direktiivi kohaldamisel teevad liikmesriigid ja komisjon koostööd teabe vahetamisel, tuginedes direktiivi 2002/59/EÜ³⁷ artikli 22a lõikes 3 ja III lisas sätestatud liidu meresõiduohutusalase teabe ja teabevahetuse süsteemile (SafeSeaNet), et saavutada järgmised eesmärgid:
- (a) tõhustada käesoleva direktiivi tulemuslikuks rakendamiseks vajalikku teavet, eelkõige käesoleva direktiiviga loodud Euroopa satelliidipõhise õlireostuse jälgimise süsteemi (CleanSeaNet) kaudu saadud teavet, et töötada välja usaldusväärsed meetodid saasteainete jälgimiseks merel;
 - (b) töötada välja asjakohane kontrolli- ja seiresüsteem ning rakendada seda, ühendades punkti a kohaselt esitatud teabe teabega, mis on tehtud kättesaadavaks SafeSeaNetis ning muudes liidu teabeandmebaasides ja -vahendites, sealhulgas edastades teavet heitgaaside puhastusseadmete jäätmete tegeliku või võimaliku merreheitmise kohta komisjoni rakendusotsusega 2015/253³⁸ (THETIS-EL) loodud THETISE spetsiaalsesse moodulisse, et hõlbustada saasteaineid merre heitvate laevade varajast tuvastamist ja seiret eesmärgiga optimeerida riiklike ametiasutuste võetavaid täitemeeteid;
 - (c) kasutada optimaalselt teavet, mis on esitatud kooskõlas punktidega a ja b ning mille liikmesriigid on esitanud vastavalt artiklile 10a, et hõlbustada juurdepääsu sellisele teabele ja selle vahetamist pädevate asutuste vahel ning teiste liikmesriikide asutuste ja komisjoniga, ning
 - (d) tagada kolme aasta jooksul alates käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäevast, et pädevad asutused kontrollivad igal aastal vähemalt 10 % CleanSeaNeti saadetud hoiatusteadetest.

³⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnustatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).

³⁸ Komisjoni 16. veebruari 2015. aasta rakendusotsus (EL) 2015/253, millega kehtestatakse eeskirjad, mis käsitlevad proovivõttu ja aruandlust vastavalt nõukogu direktiivile 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisisaldusega (ELT L 41, 17.2.2015, lk 55).

2. Komisjon korraldab liikmesriikide ametiasutuste ja ekspertide, sealhulgas erasektori, kodanikuühiskonna ja ametiühingute ekspertide vahel kogemuste vahetamise käesoleva direktiivi kohaldamise kohta liidus, et kehtestada käesoleva direktiivi täitmise tagamise ühtsed tavad ja suunised.“

(15) Lisatakse artiklid 10a, 10b, 10c ja 10d:

„Artikkel 10a

Aruandlus

1. Komisjon loob elektroonilise aruandlusvahendi, et koguda ja vahetada liikmesriikide ja komisjoni vahel teavet käesoleva direktiiviga ette nähtud täitmise tagamise süsteemi rakendamise kohta.
2. Liikmesriigid tagavad, et nende pädevate asutuste võetud meetmete kohta esitatakse lõikes 1 osutatud elektroonilise aruandlusvahendi kaudu järgmine teave:
 - (a) vahetult pärast järelmeetmete lõpuleviimist teave selle kohta, milliseid järelmeetmeid pädevad asutused seoses CleanSeaNeti saadetud hoiatusega võtsid, või põhjused, miks neid ei võetud;
 - (b) teave artikli 6 kohaselt tehtud kontrollide kohta niipea, kui kontroll on lõpule viidud;
 - (c) teave artikli 7 kohaselt võetud meetmete kohta niipea, kui meetmed on lõpule viidud;
 - (d) teave käesoleva direktiivi kohaselt määratud karistuste kohta põhjendamatu viivitusega ja igal juhul hiljemalt iga aasta 30. juuniks eelmisel kalendriaastal määratud karistuste kohta. Kui karistustega seotud teave sisaldab isikuandmeid, muudetakse selline teave anonüümseks.
3. Selleks et tagada käesoleva artikli ühetaoline kohaldamine, võib komisjon rakendusaktidega kehtestada üksikasjalikud eeskirjad lõikes 2 nimetatud teabe esitamise korra kohta, sealhulgas täpsustada esitatava teabe liigi kooskõlas artiklis 13 sätestatud kontrollimenetlusega.
4. Liikmesriigid teavitavad komisjoni pädevatest asutustest, kellel on juurdepääs lõikes 1 sätestatud aruandlusvahendile.

Artikkel 10b

Koolitus

Komisjon hõlbustab liikmesriikide suutlikkuse suurendamist, pakkudes vajaduse korral koolitust asutustele, kes vastutavad käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate rikkumiste avastamise, kontrollimise ja menetlemise eest.

Artikkel 10c

Teabe avaldamine

1. Komisjon teeb liikmesriikide poolt artikli 10a kohaselt esitatud teabe põhjal üldsusele kättesaadavaks korrapäraselt ajakohastatava kogu liitu hõlmava ülevaate käesoleva direktiivi rakendamisest ja täitmise tagamisest. See ülevaade peab sisaldama käesoleva direktiivi II lisas loetletud teavet.
2. Ilma et see piiraks direktiivi 2003/4/EÜ³⁹ kohaldamist, võtab komisjon asjakohaseid meetmeid, et kaitsta käesoleva direktiivi rakendamisel saadud teabe konfidentsiaalsust.

Artikkel 10d

Võimalikest rikkumistest teavitavate isikute kaitse

1. Komisjon töötab välja konfidentsiaalse veebipõhise välise teavituskanali ja haldab seda, et võtta vastu teateid käesoleva direktiivi võimalike rikkumiste kohta direktiivi (EL) 2019/1937⁴⁰ tähenduses, ning edastab need teated asjaomasele liikmesriigile või asjaomastele liikmesriikidele.
 2. Liikmesriigid tagavad, et riiklikud pädevad asutused, kes saavad lõikes 1 osutatud kanali kaudu teateid käesoleva direktiivi rikkumise kohta, annavad nende teadete kohta tagasisidet ja võtavad nende suhtes järelmeetmeid kooskõlas direktiiviga (EL) 2019/1937.
 3. Komisjon võib piirata määruse (EL) 2018/1725⁴¹ artiklite 14–22, 35 ja 36 ning artikli 4 kohaldamist nende andmesubjektide puhul, kes on seotud lõikes 1 osutatud kanali kaudu esitatava teatega või keda on selles nimetatud ja kes ei ole seda teadet esitavad andmesubjektid. Seda piirangut võib kohaldada üksnes nii kaua, kui on vajalik lõikes 2 osutatud teate uurimiseks liikmesriigi pädevate asutuste poolt.“
- (16) Artikkel 11 jäetakse välja.
- (17) Artikkel 12 jäetakse välja.
- (18) Lisatakse artikkel 12a:

„Artikkel 12a

Hindamine ja läbivaatamine

1. Hiljemalt [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi ülevõtmise kuupäeva*] hindab komisjon käesolevat direktiivi. Hindamine põhineb vähemalt järgmisel:
 - (a) käesoleva direktiivi rakendamisel saadud kogemused ning

³⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. jaanuari 2003. aasta direktiiv 2003/4/EÜ keskkonnateabele avaliku juurdepääsu ja nõukogu direktiivi 90/313/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 41, 14.2.2003, lk 26).

⁴⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1937 liidu õiguse rikkumisest teavitavate isikute kaitse kohta (ELT L 305, 26.11.2019, lk 17).

⁴¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

- (b) liikmesriikide poolt artikli 10a kohaselt esitatud teave ja artikli 10c kohaselt esitatud kogu liitu hõlmav ülevaade.
2. Läbivaatamise käigus hindab komisjon võimalust muuta vajaduse korral käesoleva direktiivi kohaldamisala, võttes muu hulgas arvesse rahvusvahelisi standardeid, mis käsitlevad MARPOL 73/78 kohaldamisalasse kuuluva laevade põhjustatava õhusaaste, eelkõige laevadelt pärineva väävel- ja lämmastikoksiidide heite vältimist, samuti muid standardeid, millega reguleeritakse MARPOL 73/78 kohaldamisalasse kuuluvate saasteainete laevadelt merreheitmist (nt must süsinik, mereprügi, konteinerite kadu, plastgraanulite kadu ja veealune müra).“
- (19) Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud määruse (EÜ) nr 2099/2002⁴² artikliga 3 ja mis on komitee määruse (EL) nr 182/2011⁴³ tähenduses.
2. Käesolevale artiklile viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5 ja määruse (EÜ) nr 2099/2002 artiklit 5.“
- (20) Artikkel 14 jäetakse välja.
- (21) Artikkel 15 jäetakse välja.
- (22) Ainus lisa jäetakse välja.
- (23) Käesoleva direktiivi I lisas esitatud tekst lisatakse I lisana.
- (24) Käesoleva direktiivi II lisas esitatud tekst lisatakse II lisana.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: üks aasta pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva*].
- Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendes normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

⁴² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) ning muudetakse määrusi, mis käsitlevad laevade põhjustatud merereostuse vältimist ja meresõiduohutust (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1).

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti ja kõnealuste õigusnormide hilisemad muudatused.

Artikkel 3

Direktiivi 2009/123/EÜ kohaldamine

Direktiivi 2005/35/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2009/123/EÜ⁴⁴) kohaselt kuriteona käsitatavate rikkumiste ja vastavate karistuste osas jääb liikmesriikide jaoks, kelle suhtes direktiiv (EL) 2023/xxx ei ole siduv, siduvaks direktiiv 2005/35/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2009/123/EÜ.

Artikkel 4

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

⁴⁴ ELT L xxxx.

FINANTSSELGITUS – AMETID

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste, sealhulgas kriminaalkaristuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest.

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Liikuvus ja transport – meresõiduohutus

1.3. Ettepanek käsitleb:

- uut meetet
- uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest⁴⁵
- olemasoleva meetme pikendamist
- ühe või mitme meetme ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Direktiivi 2005/35/EÜ muutmise üldeesmärk on tagada, et saasteainete merreheitmise eest vastutavate isikute suhtes kohaldatakse tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi, parandamaks meresõiduohutust ja tõhustamaks merekeskkonna kaitset laevade põhjustatud reostuse eest. Läbivaatamine aitab kaasa kestliku arengu eesmärgi nr 14 (kestliku arengu saavutamiseks kaitsta ja kasutada kestlikult ookeane, meresid ja mereressursse) ja eesmärgi nr 3 (tagada kõigile hea tervis ja heaolu kogu elukaare jooksul•) täitmisele, süüdistuse esitamist käsitlevad asjakohased sätted aga aitavad täita kestliku arengu eesmärki nr 16 (rahu, õiguskaitse ja tugevad institutsioonid).

1.4.2. Erieesmärgid

Direktiivi läbivaatamise konkreetsed eesmärgid on järgmised:

võtta rahvusvahelised standardid üle liidu õigusesse ja viia direktiiv kooskõlla rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) lisadega, milles käsitletakse saasteainete merreheitmist laevadelt;

toetada liikmesriike, suurendades nende suutlikkust avastada reostusjuhtumeid, kontrollida ja koguda tõendeid ning tõhusalt karistada kindlakstehtud õigusrikkujaid õigeaegselt ja ühtlustatud viisil;

tagada, et (füüsiliste ja juriidiliste) isikute suhtes, kes vastutavad saasteainete ebaseadusliku merreheitmise eest, kohaldatakse tõhusaid, proportsionaalseid ja hoiatavaid karistusi;

tagada lihtsustatud kord laevade põhjustatud reostusjuhtumitest ja nendega seotud järelmeetmetest teatamiseks ning võtta kasutusele sellekohane tõhus aruandlussüsteem.

⁴⁵ Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.

Käesolev ettepanek peaks muutma karistused tõhusamaks ja looma võrdsed tingimused, tagades ühtlustatud ja proportsionaalsed karistused ning karistustasemed, mis on piisavalt ranged, et hoida ära saasteainete ebaseaduslikku merreheitmist.

Ettepanekuga soovitakse parandada liikmesriikide ametiasutuste kontrolli tulemuslikkust, mis aitab suurendada kindlakstehtud õigusrikkujate arvu, ning lihtsustada ja parandada direktiivi rakendamise seotud aruandlust.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 1 täitmisel tehakse kindlaks laevalt merre heidetud nafta, kahjulike vedelainete, pakendatud kaupade, reovee, prügi ja skraberjääkidega seotud rikkumiste ning kindlakstehtud reostusjuhtumite arvu põhjal.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 2 täitmisel tehakse kindlaks järgmise põhjal: kontrollide arv liikmesriikide kaupa (kontrollitase), kontrolli tulemusel kindlaks tehtud õigusrikkujate arv (kindlaks tehtud saastajad), vihjeandjate esitatud teadete arv ning EMSA korraldatud koolituste ja seminaride arv.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 3 täitmisel tehakse kindlaks rahatrahvide suuruse ja määratud karistuste liigi põhjal.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 4 täitmisel tehakse kindlaks järgmise põhjal: aruandlusvahendi ajakohastuste arv liikmesriikide kaupa, laevadelt saasteainete merreheitmisega seotud rikkumiste arv, mis on registreeritud aruandlusvahendis (liikmesriikide kaupa), ning avaliku veebisaidi vaatamiste/külastuste arv.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühiki- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

EMSA peab seoses direktiivi kohaldamisala laiendamisega hakkama liikmesriikide ametiasutustele pakkuma täiendavaid satelliitseireteenuseid ning ajakohastama CleanSeaNeti teenust, et saasteaineid paremini jälgida ja avastada. EMSA peab välja töötama koolitused ja juhenddokumendid ning neid korrapäraselt ajakohastama. Lisaks loob EMSA vihjeandjatele mõeldud välise teavituskanali, mille kaudu saab esitada teavet saasteainete võimaliku ebaseadusliku merreheitmise kohta, ja tõhustab integreeritud merendusteenuseid. Lisaks peab EMSA välja töötama uue aruandlusvahendi, mis võimaldab liikmesriikidel teatada igast laevade põhjustatud reostusjuhtumist, ning arendama välja veebisaidi üldsuse teavitamiseks laevade põhjustatud reostusest.

Täiendavate satelliitseireteenuste toetamiseks on vaja kokku üheksa täistööajale taandatud töötajat ning integreeritud merendusteenuste arendamiseks veel kolm täistööajale taandatud töötajat. Neist üht on vaja järgmise mitmeaastase finantsraamistiku kehtivuse ajal.

- 1.5.2. *ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.*

ELi tasandi meetme põhjused (*ex ante*)

Erinevad riiklikud lähenemisviisid võivad takistada liikmesriikide tõhusat koostööd ja võimaldada õigusrikkujatel karistusest pääseda. Mõne piirkonna suurem haavatavus ja liikmesriikide erinev suutlikkus kontrollida laevade põhjustatud reostusjuhtumeid ja nende eest vastutusele võtta nõuab tegutsemist ELi tasandil, võttes eelkõige arvesse EMSA ühiste digivahenditega pakutavaid kaasnevaid toetusmeetmeid. Arvestades meretranspordi rahvusvahelist olemust, on olemas selge vajadus luua piiriülene raamistik, mis tagaks laevakäitajate võrdse kohtlemise olenemata sellest, kus asjaomane reostusjuhtum aset leidis.

Oodatav tekkiv ELi lisaväärtus (*ex post*)

ELi meetmetega tagatakse võrdsed tingimused ning hõlbustatakse riiklikku kontrolli, süüdistuse esitamist ja piiriülest jõustamist, mis võimaldab kohaldada hoiatavaid karistusi. ELi meetmed annavad selget lisaväärtust võitluses laevade põhjustatud reostuse vastu, millel on tavaliselt piiriülene mõõde, võrreldes sellega, mida liikmesriigid üksi tegutsedes suudavad saavutada. ELi vastutuskorra edasine täpsustamine ja parem satelliitseire, mis seoses direktiivi kohaldamisala laiendamisega vastavalt MARPOLi nõuetele hõlmab mitut liiki saasteaineid, tagab kohustuste tõhusama ja tulemuslikuma täitmise liikmesriikides.

- 1.5.3. *Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

EMSA vahendid osutusid direktiivi eesmärkide saavutamise kontekstis tõhusaks ja liikmesriikidele kasulikuks. Varasemast tihedam satelliitseire on aidanud saasteainete ebaseaduslikku merreheitmist tõhusamalt avastada ja kaudselt ära hoida laevade põhjustatud merekeskkonna reostust. Siiski leiti hindamise käigus, et direktiivi eesmarke ei saavutatud täielikult, ehkki need olid asjakohased, ja et direktiivi kohaldamisala on piiratud.

Satelliitseirevahendi CleanSeaNet teenuse rakendamine on olnud edukas, kuid seda tuleks direktiivi kohaldamisala laiendamise tõttu edasi arendada.

Järelhindamise tulemused, mis on kokkuvõtlikult esitatud tabelis 2, kajastuvad käesolevale algatusele lisatud mõjuhinnangus.

- 1.5.4. *Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega*

Läbivaatamise ettepanek on säästvat ja arukat liikuvuse strateegiat käsitleva komisjoni teatise üks peamisi tulemusi. Kõnealusel teatise on sätestatud ELi tulevikuvision kestlikumast transpordisüsteemist. Strateegias märgiti, et komisjonil on 2022. aastal kavas algatada kehtivate õigusaktide, sealhulgas laevade põhjustatud reostust käsitlevate õigusaktide ulatuslik läbivaatamine (2. juhtalgatuse „Heitevabade lennujaamade ja sadamate loomine“ raames). Tänu sellele paraneks kohapealse õhu kvaliteet ja seeläbi ka läheduses elavate inimeste tervis.

Kavandatava läbivaatamise käigus luuakse koostoime muude ELi õigusraamistiku aktidega, eelkõige direktiiviga (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid, keskkonnakuritegude direktiiviga, direktiiviga 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta, direktiiviga 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, ja direktiiviga 2009/18/EÜ õnnetusjuhtumite juurdluse kohta.

Ettepanek on kooskõlas mitmeaastase finantsraamistikuga, kuid nõuab rubriigi 1 ümberplaneerimist seoses EMSA-le antava toetusega (eelarve tasakaalustamine Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammi raames kavandatud kulude kompenseeriva vähendamise teel (02 03 01). Käesoleva ettepaneku mõju eelarvele on juba arvesse võetud komisjoni ettepaneku (võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb Euroopa Meresõiduohutuse Ametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1406/2002) eelarves.

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

Käesoleva algatuse mõju eelarvele on seotud lisavahenditega, mida on vaja, et töötada CleanSeaNeti teenust ajakohastades liikmesriikide ametiasutuste jaoks välja täiendavad satelliitseireteenused, pakkuda koolitusi ja juhendamist, töötada välja uus aruandlusvahend ja seda hooldada, arendada edasi integreeritud merendusteenuseid ja luua uus veebisait, et teavitada üldsust laevade põhjustatud reostusest, ning täita sellekohaste andmete kogumise, seire ja aruandlusega seotud ülesandeid vastavalt kavandatavale direktiivile. Need on EMSA uued ülesanded, mis saavad alaliseks, samas kui praeguseid ülesandeid ei vähendata ega jäeta osaliselt järk-järgult kõrvale.

Täiendavate töötajate vajadust ei saa lahendada ümberpaigutamise teel, täiendavad eelarvevahendid leitakse aga praeguses mitmeaastases finantsraamistikus liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi hallatavate olemasolevate programmide tasakaalustamisega.

EMSA assigneeringute suurenemine tasakaalustatakse Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammi raames kavandatud kulude kompenseeriva vähendamise teel (02 03 01). Käesoleva ettepaneku mõju eelarvele on juba arvesse võetud komisjoni ettepaneku (võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb Euroopa Meresõiduohutuse Ametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1406/2002) eelarves.

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

Piiratud kestusega

- Ettepanek/algatus hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- Finantsmõju avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA

Piiramatu kestusega

- Rakendamine käivitub alates 2025. aastast,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid⁴⁶

Eelarve otsene täitmine komisjoni poolt

- rakendusametite kaudu

Jagatud eelarve täitmine koostöös liikmesriikidega

Kaudne eelarve täitmine, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- Euroopa Investeerimispankale ja Euroopa Investeerimisfondile;
- finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- avalik-õiguslikele asutustele;
- avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.

Märkused

Kavandatavat direktiivi haldavad üldiselt komisjoni talitused, keda vajaduse korral abistab Euroopa Meresõiduohutuse Amet.

Liikmesriigid peavad võtma direktiivi sätteid üle ettenähtud tähtajaks.

⁴⁶ Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Komisjon ja/või EMSA kontrollivad, kas liikmesriigid reageerivad õigel ajal ja tõhusalt CleanSeaNeti hoiatusteadetele ning kas tõendite kogumist ja karistusi käsitlev teave laaditakse aruandlusvahendisse korrapäraselt üles. Lisaks luuakse ELi veebisait, mis sisaldab rakendamise määra põhinäitajaid ja olulisemat mittekonfidentsiaalset teavet, mida aruandlusvahendi abil kogutud andmetega korrapäraselt ajakohastatakse, et teavitada üldsust rakendamisest ja reostusjuhtumitest.

EMSA teeb komisjoni nimel kontrollkäike liikmesriikidesse, et kontrollida kohapealset tegevust. Nende kontrollkäikude alusel koostatud aruannete põhjal selgitatakse välja võimalikud puudused ja parandamist vajavad valdkonnad. EMSA koostab ka horisontaalse analüüsi ja pakub tehnilist tuge, andes teada õigusaktide toimimisest ning tehes kindlaks puudused ja võimalused nende kõrvaldamiseks, ning teavitab sellest komisjoni ja liikmesriike.

Komisjon koostab eksperdirühmas rakendusaktid ja tõlgendamissuunised, et tagada direktiivi ühtlustatud rakendamine liikmesriikides.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

Komisjon kannab üldist vastutust kavandatava direktiivi rakendamise ja selle tõhususe hindamise eest ning vajaduse korral muudatusettepanekute esitamise eest. EMSA abistab komisjoni vastavalt vajadusele IT-teenuste pakkumisel ning aitab välja töötada kavandatava direktiivi teatamis-, järelevalve- ja kontrollisätete täitmiseks vajalikke IT-vahendeid ja korraldada koolitusi. Liikmesriigid peavad direktiivi oma riiklikku õigusesse üle võtma direktiivis nimetatud tähtjaks. Lisaks peavad liikmesriigid tagama direktiivi täitmise, eelkõige kohaldades nõuete mittetäitmise korral halduskaristusi. Täitetoiminguid tehakse osana olemasolevatest kontrollidest, eelkõige sadamariigi kontrolli käigus.

2.2.2. *Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

Komisjon vastutab üldiselt nii kavandatava direktiivi rakendamise kui ka rakendamise ja järgimise hindamise eest ning Euroopa Meresõiduohutuse Amet oma tegevuse ja sisekontrolliraamistiku rakendamise eest. Amet peab välja töötama IT-vahendeid ja -mooduleid ning pakkuma liikmesriikide ametiasutustele koolitusi ja liikmesriigid peavad tagama direktiivi täitmise.

EMSA-l on kõige paremad eeldused, et korraldada aruandlust ja hinnata nõuete järgimist, sest tegemist on tehnilise tööga, mis eeldab usaldusväärset andmehaldusalast oskusteavet ning põhjalikke teadmisi saasteainete ebaseadusliku merreheitmise ja laevade põhjustatud reostuse kohta.

Liikmesriikidel on kõige paremad võimalused kavandatava direktiivi täitmise tagamiseks, eelkõige vahetades ühtlustatud viisil teavet ja kogemusi ning täites oma kohustusi MARPOLi konventsiooni osalistena.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat kohaldab vajalikku kontrolli kooskõlas 2017. aastal vastuvõetud järelevalvestrateegiaga, mis puudutab peadirektoraadi suhteid detsentraliseeritud asutuste ja ühissetevõtetega. Strateegia raames jälgib liikuvuse ja transpordi peadirektoraat eelarve täitmise, auditisoovituste ja haldusküsimustega seotud tulemusnäitajaid. Amet esitab aruande kaks korda aastas. Ameti järelevalve ja asjaomane finants- ja eelarvejuhtimiskontroll on kooskõlas liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi 2022. aastal ajakohastatud kontrollistrateegiaga.

EMSA käsutusse antud lisavahendid kuuluvad EMSA sisekontrolli- ja riskijuhtimissüsteemi alla, mis on kooskõlas asjaomaste rahvusvaheliste standarditega ning mis hõlmab erikontrolle huvide konflikti vältimiseks ja vihjeandjate kaitsmiseks.

2.2.3. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

Kavandatava direktiivi raames rahastatakse täiendavalt EMSA-t, kes töötab välja IT-vahendid ja -moodulid ning korraldab liikmesriikide ametiasutustele koolitusi.

EMSA kannab täielikku vastutust oma eelarve täitmise eest ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraat vastutab eelarvepädevate institutsioonide kehtestatud osamaksete korrapärase laekumise eest. Oodatav veariski tase maksete tegemise ja sulgemise ajal sarnaneb ametile antavate eelarvetoetustega seotud oodatava veariski tasemega.

Kavandatavast läbivaatamisest tulenevad lisaülesanded ei peaks tekitama vajadust täiendavate erikontrollimeetmete järele. Seetõttu jääb liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi kontrollikulu (mõõdetuna seoses hallatavate vahendite väärtusega) eeldatavasti stabiilseks.

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.

Kavandatava direktiiviga reguleeritakse reostuse vältimist, mistõttu see ei sisalda konkreetseid pettustevastaseid meetmeid.

EMSA kohaldab kooskõlas komisjoni lähenemisviisiga ELi detsentraliseeritud asutuste pettustevastaseid põhimõtteid. Amet võttis 2021. aasta märtsis vastu ajakohastatud pettustevastase strateegia, mis põhineb OLAFi avaldatud pettustevastase strateegia metoodikal ja suunistel ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi pettustevastasel strateegial. See kujutab endast raamistikku, mis puudutab ameti tasandi pettuste ennetamise, avastamise ja uurimise tingimustega seotud küsimusi. EMSA kohandab ja täiendab järjepidevalt oma põhimõtteid ja tegevust, et EMSA töötajad oleksid võimalikult usaldusväärsed, et toetada pettuseriski tulemuslikku ennetamist ja avastamist ning kehtestada asjakohane kord võimalikest pettusejuhtumitest ja nende tulemustest teatamiseks ja nende käsitlemiseks. Peale selle võttis EMSA 2015. aastal vastu huvide konflikti käsitleva poliitika, mida tema haldusnõukogu peab järgima.

EMSA teeb komisjoni talitustega koostööd pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmisega seotud küsimustes. Komisjon tagab, et see koostöö jätkub ja seda tugevdatakse.

Kavandatav direktiiv sisaldab selgeid ja üksikasjalikke eeskirju õigusliku jõustamise kohta, tagamaks, et ettevõtjad ei hoia direktiiviga ette nähtud kohustustest kõrvale. Komisjon tagab, et liidu finantshuvide kaitseks on kehtestatud asjakohased meetmed, ning teeb selleks tõhusaid kontrolle ja juhul, kui ta avastab eeskirjade eiramisi, pettusi või kohustuste rikkumisi, teavitab neist.

Lisaks võtab komisjon asjakohaseid meetmeid, et kaitsta käesoleva direktiivi rakendamisel saadud ja avaldatud teabe konfidentsiaalsust.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järgestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ⁴⁷	EFTA riigid ⁴⁸	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ⁴⁹	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
1	02 10 02	Liigendamata	JAH	EI	EI	EI

⁴⁷ Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

⁴⁸ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

⁴⁹ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

--	--	--	--	--	--	--

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamat	EFTA riigid	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

3.2. Hinnanguline mõju kuludele

3.2.1. Hinnanguline mõju kuludele – ülevaade

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	1	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	---	--

Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA)			Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
Jaotis 1	Kulukohustused	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
	Maksed	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
Jaotis 2	Kulukohustused	(1a)					
	Maksed	(2a)					
Jaotis 3	Kulukohustused	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
	Maksed	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
EMSA assigneeringud kokku	Kulukohustused	= 1 + 1a + 3a	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Maksed	= 2 + 2a + 3b	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“
---	----------	---------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		KOKKU
DG: <.....>								
• Personalikulud								
• Muud halduskulud								
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud							

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Maksed	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

3.2.2. Hinnanguline mõju EMSA assigneeringutele

- Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

summad miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid			Aasta N		Aasta N + 1		Aasta N + 2		Aasta N + 3		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU	
	VÄLJUNDID																	
	↓	Väljundi liik ⁵⁰	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ⁵¹ ...																		
- Väljund																		
- Väljund																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		

⁵⁰ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

⁵¹ Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

KULUD KOKKU																	
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Kui see on asjakohane, kajastavad summad ametile antava liidu toetuse ja ameti muude tulude (tasud ja lõivud) summat.

3.2.3. Hinnanguline mõju EMSA inimressurssidele

3.2.3.1. Kokkuvõte

- Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma). Kui see on asjakohane, kajastavad summad ametile antava liidu toetuse ja ameti muude tulude (tasud ja lõivud) summat.

	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
--	----------------------	----------------------	----------------------	---------------------------	--------------

Ajutised teenistujad (AD palgaastmed)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Ajutised teenistujad (AST palgaastmed)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Lepingulised töötajad					
Riikide lähetatud ekspertid					

KOKKU	0,514	1,881	1,881	14,364	18,64
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet. Personalivajadused (täistööajale taandatud töötajad):

	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
--	----------------------	----------------------	----------------------	---------------------------	--------------

Ajutised teenistujad (AD palgaastmed)	5	9	9	10	10
Ajutised teenistujad (AST palgaastmed)	1	2	2	2	2
Lepingulised töötajad					
Riikide lähetatud ekspertid					

KOKKU	6	11	11	12	12
--------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

EMSA hakkab töölevõtmist ette valmistama niipea, kui ettepanek on vastu võetud. Hinnangulised kulud põhinevad eeldusel, et kuus täistööajale taandatud töötajat võetakse tööle alates 1. juulist 2025. Seega on esimesel aastal vaja vaid 50 % personalikuludest.

3.2.3.2. Vastutava peadirektoraadi hinnanguline personalivajadus

- Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täisarvuna (või maksimaalselt ühe komakohaga)

	Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
20 01 02 01 ja 20 01 02 02 (komisjoni peakorteris ja esindustes)							
20 01 02 03 (delegatsioonides)							
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)							
10 01 05 01 (otsene teadustegevus)							
•Kooseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad)⁵²							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)							
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)							
Eelarveread (täpsustada) ⁵³	- peakorteris ⁵⁴						
	- delegatsioonides						
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)							
10 01 05 02 (lepingulised töötajad, riikide							

⁵² Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

⁵³ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

⁵⁴ Peamiselt ühtekuuluvuspoliitika fondid, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfond (EAFRD) ning Euroopa Merendus- ja Kalandusfond (EMKF).

lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)							
Muud eelarveread (märkige)							
KOKKU							

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Koosseisuvälised töötajad	

Täistööajale taandatud töötajate kulukalkulatsiooni kirjeldus tuleks esitada V lisa 3. jaos.

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

- Ettepanek/algatus on kooskõlas kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga.
- Ettepanekuga/algatusega kaasneb mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi ümberplaneerimine.

EMSA-le antavad ülesanded eeldavad kehtivas mitmeaastases finantsraamistikus ametile igal aastal antava toetuse eelarvea (02 10 02) ümberplaneerimist. EMSA assigneeringute suurenemine tasakaalustatakse kehtivas mitmeaastases finantsraamistikus Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammi raames kavandatud kulude kompenseeriva vähendamise teel (02 03 01). Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

- Ettepanek/algatus eeldab paindlikkusinstrumendi kohaldamist või mitmeaastase finantsraamistiku läbivaatamist⁵⁵.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarveread ja summad.

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

- Ettepanek/algatus ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist.
- Ettepanek/algatus hõlmab kaasrahastamist, mille hinnanguline summa on järgmine:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

⁵⁵ Vt nõukogu 17. detsembri 2020. aasta määruse (EL, Euratom) nr 2020/2093 (millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2021–2027) artiklid 12 ja 13.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

– Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele

– Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

omavahenditele

muudele tuludele

palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksva eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁵⁶					Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3				
Artikkel									

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

--

Märkige tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod.

⁵⁶ Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.