



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 2. jūnijā
(OR. en)

10119/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0171(COD)

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

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 1. jūnijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2023) 273 final
Temats:	Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA ar ko groza Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp kriminālsodu, ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 273 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 273 *final*



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 1.6.2023.
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**ar ko groza Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp
kriminālsodu, ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis priekšlikums attiecas uz izmaiņām Direktīvā 2005/35/EK¹ par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem, kas grozīta ar Direktīvu 2009/123/EK².

Politiskās nostādnēs par piesārņojuma no kuģiem novēršanu tika izstrādātas laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam, reaģējot uz diviem lieliem negadījumiem jūrā, kuros bija iesaistīti kuģi *Erika* un *Prestige*, kas izraisīja būtisku naftas noplūdi³. Direktīva 2005/35/EK (turpmāk tekstā — “KRP direktīva” jeb “Direktīva”) reglamentē sodus par naftas un kaitīgu šķidru vielu nelegālu noplūdi no kuģiem jūrā. Ne visi uz kuģa radītie atkritumi ir jānogādā uz ostām. Dažus var izlaist jūrā. Nelegāla noplūde ir noplūde no kuģa, kas neatbilst attiecīgajiem Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) noteikumiem, t. i., standartiem, kas noteikti Starptautiskajā konvencijā par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*Marpol 73/78*).

Šīs direktīvas galvenais mērķis ir iekļaut šos starptautiskos standartus Savienības tiesību aktos un nodrošināt to, ka personām, kas ir atbildīgas par piesārņojošu vielu nelegālām noplūdēm, piemēro iedarbīgus, samērīgus un atturošus sodus, lai uzlabotu jūras drošību un labāk aizsargātu jūras vidi no kuģu radītā piesārņojuma.

Direktīvā ir izstrādāta īstenošanas sistēma, kas paredz, ka dalībvalstis veic uzraudzību un pārbaudes, kuru rezultātā piemēro sodus personām, kas atbildīgas par pārkāpumiem. Process sastāv no trim posmiem: pirmais, ar uzraudzības rīkiem tiek atklāta bīstama noplūde no kuģa; otrais, kompetentā iestāde nolemj, vai nosūtīt laivu vai gaisa kuģi, lai uz vietas pārbaudītu, vai piesārņojumu var apstiprināt; trešais, tiek ievākti pierādījumi un, ja likumpārkāpējs ir identificēts, tiek piemēroti sodi. Sodu piemērošana par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu no kuģiem, izriet no starptautiskajām tiesībām. Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencija (*UNCLOS*) tostarp paredz, ka valsts var piemērot sodus par piesārņojumu no ārvalstu kuģa, ja ir nodarīts smags kaitējums piekrastes valstij vai ja karoga valsts atkārtoti nav pildījusi savus izpildes pienākumus. ES karoga valstīm saskaņā ar *UNCLOS* arī ir jāpiemēro sodi saviem kuģiem, ja tie nelegāli nopludina piesārņojošas vielas jūrā ES teritorijā vai ārpus tās.

Eiropas zaļais kurss atkārtoti apstiprina Komisijas uzstādījumu aizsargāt savus iedzīvotājus no vidiskiem riskiem un ietekmes, nospraužot ceļu uz veselīgu planētu itin visiem. Šis priekšlikums ir viena no ES iniciatīvām, kuras mērķis ir mazināt savās jūrās piesārņojumu no jūras transporta un saskan ar ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju⁴ un nulles piesārņojuma rīcības plānu⁵.

Komisija Direktīvas pirmo *ex post* izvērtējumu veica 2022. gadā un konstatēja, ka tā ir sekmīgi veicinājusi starptautisko noteikumu par kuģu radīto piesārņojumu iekļaušanu dalībvalstu tiesību aktos un ir uzlabojusi kuģu radītā piesārņojuma atklāšanu. Proti, direktīva

¹ OV L 255, 30.9.2005., 11. lpp.

² OV L 280, 27.10.2009., 52. lpp.

³ Negadījums ar MK *Erika* 1999. gadā, Francija (20 000 tonnas naftas), ar MK *Prestige* 2002. gadā, Spānija (63 000 tonnas naftas).

⁴ COM(2020) 789 *final*.

⁵ COM(2021) 400 *final*.

kļuva par ierosinājumu izveidot *CleanSeaNet* dienestu — Eiropas Satelītdienestu naftas produktu uzraudzībai —, ko vada Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*).

Tomēr izvērtējumā tika konstatētas vairākas nepilnības: 1) Direktīvas pašreizējā piemērošanas jomā neietilpst visas attiecīgās starptautiskajā režīmā noteiktās piesārņojošās vielas, piemēram, atkritumu un notekūdeņu izlaide jūrā; 2) ES dalībvalstis neregulāri un kopumā nepietiekami apmainās ar informāciju un/vai kompetenci, lai efektīvi atklātu, pārbaudītu un sodītu par piesārņošanu no kuģiem; 3) par kuģu radīto piesārņojumu šobrīd Savienībā tiek piemēroti sodi, kas nerada līdzsvarotu atturošu ietekmi; 4) pašreizējie dalībvalstu ziņojumi ir nepilnīgi, un tā rezultātā trūkst sīkākas informācijas par kuģu radīto piesārņojumu un saistītajiem sodiem, kas piemēroti Savienībā laika gaitā.

Tādējādi likumpārkāpēji, kas nelegāli nopludina piesārņojošās vielas, ne vienmēr tiek identificēti un reti tiek sodīti. Tālab tika sagatavots priekšlikums grozīt Direktīvu 2005/35/EK. Pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi: 1) iekļaut Savienības tiesībās starptautiskos standartus, saskaņojot Direktīvu ar *Marpol* pielikumiem par noplūdēm jūrā; 2) sniegt atbalstu dalībvalstīm, vairojot to spēju laikus un saskaņotā veidā atklāt piesārņojuma incidentus, pārbaudīt, ievākt pierādījumus un efektīvi sodīt identificētos likumpārkāpējus; 3) nodrošināt, lai personām (fiziskām un juridiskām personām), kas ir atbildīgas par nelegālām noplūdēm no kuģiem, tiktu piemēroti iedarbīgi, samērīgi un atturoši sodi; un 4) nodrošināt vienkāršotu un efektīvu ziņošanu par kuģu radīta piesārņojuma incidentiem un turpmākiem pasākumiem.

• **Saskanība ar spēkā esošajiem politikas noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Pastāv cieša saistība ar Direktīvu (ES) 2019/883⁶ par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai. Ar Direktīvu (ES) 2019/883 tika īstenoti stingrāki noteikumi un labāk uzraudzīta kuģu atkritumu nodošana ostās. Tādējādi uzlabojās ostu spēja uzņemt kuģu radītos atkritumus un mazāk atkritumu nonāca jūrā. Tomēr daži kuģi joprojām nolēma nelegāli nopludināt atkritumus jūrā, lai nebūtu jāmaksā par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām, jo īpaši tāpēc, ka Direktīvā 2005/35/EK par nelegālām noplūdēm nav ietvertas tās pašas vielas (tādējādi tos nevarēja sodīt saskaņā ar Direktīvu 2005/35/EK). Tāpēc, pieņemot Direktīvu 2019/883, daži no likumdevējiem aicināja pārskatīt Direktīvu 2005/35/EK, lai tās piemērošanas jomu salāgotu ar Direktīvu 2019/883 un padarītu sodus samērīgus. Proti, būtu jāpanāk kuģu atturēšana no ES tiesību pārkāpumiem, ieviešot samērīgu un iedarbīgu sodu stingru sistēmu līdztekus ES ostās piedāvātajiem atkritumu vākšanas risinājumiem. Abas šīs direktīvas kopā nodrošina, ka ES un tās dalībvalstis izpilda tām *Marpol* 73/78 noteiktos pienākumus attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu.

Tāpēc ir piedāvāts saskaņot Direktīvas 2005/35/EK un Direktīvas 2019/883/ES⁷ piemērošanas jomu, lai uzlabotu piesārņojuma novēršanu jūras vidē Eiropā.

Šis priekšlikums saskan ar Direktīvu 2009/16/EK⁸ par ostas valsts kontroli, Direktīvu 2009/18/EK⁹, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, un Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu¹⁰. Šīs trīs ES jūras drošības direktīvas ir izstrādātas, pamatojoties uz SJO starptautiskajā līmenī izstrādātajām normām un standartiem, ir savstarpēji papildinošas un papildina šo direktīvu. Direktīvā par karoga valstij noteiktajām prasībām ir izklāstīti noteikumi par kuģu inspekcijām

⁶ OV L xxxx.

⁷ Direktīvā (ES) 2019/883 nav ietverts III pielikums, jo iepakotas preces nav atkritumi. Tomēr ir priekšlikums ietvert III pielikumu Direktīva 2005/35/EK, jo nevar izslēgt, ka var notikt iepakotu preču nelegāla izmešana jūrā, un tādā gadījumā būtu jāpiemēro Direktīva 2005/35/EK.

⁸ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

⁹ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

¹⁰ OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.

un flotes pārraudzību ES karoga valsts iestādēm, kas attiecas uz jūras vides piesārņojuma novēršanu ES un ārpus tās. Ja saskaņā ar starptautiskajām konvencijām stājas spēkā stingrāki noteikumi vides jomā, karoga valstīm automātiski ir pienākums tos īstenot. Direktīva par ostas valsts kontroli arī ir būtiska, jo tajā noteiktās prasības veikt pārbaudes, atklāt un labot neatbilstības palīdz nodrošināt normas un standartus ne tikai drošības jomā, bet arī piesārņojuma novēršanas jomā. Jūras negadījumos ne tikai iet bojā cilvēki un rodas ekonomiski zaudējumi, bet tie var tieši ietekmēt arī vidi, piemēram, ar naftas piesārņojumu, tāpēc tā ir saistīta ar KRP direktīvu, kas risina šādu piesārņojumu.

- **Saskanība ar citām ES politikas jomām**

Pārskatītā direktīva papildina Direktīvu (ES) 2023/xxxx¹¹ par noziegumiem pret vidi. Ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx ir ieviesti kriminālsodi par smagiem noziedzīgiem nodarījumiem pret vidi, tostarp par nelegālu noplūdi no kuģiem. Tāpēc Direktīvā 2005/35/EK noteiktās krimināltiesiskās normas vairs nav nepieciešamas, jo kriminālsodi par nodarījumiem, kas saistīti ar kuģu radīto piesārņojumu, ir sniegti Direktīvā (ES) 2023/xxxx. Attiecīgi šajā priekšlikumā ir izņemtas Direktīvas 2005/35/EK 5. un 8. panta krimināltiesiskās normas. Direktīvā 2005/35/EK joprojām ir iekļautas nozaru normas par attiecīgajiem pienākumiem un aizliegumiem (piemēram, nelegālas noplūdes definīcija) un paredzēti administratīvi sodi par kuģu radīto piesārņojumu, ja par rīcību nav jāierosina kriminālprocess. Lai valstu centieni īstenot direktīvu būtu efektīvi, administratīvās un krimināltiesiskās izpildes režīmi ir jāskata kā vienas sistēmas savstarpēji saistītas daļas, un tām būtu jāpastāv līdztekus.

Direktīva 2008/56/EK¹², ar ko izveido sistēmu rīcībai jūras vides politikas jomā, ir galvenais ES tiesību akts jūras vides, tās sugu un dzīvotņu aizsardzībai un saglabāšanai. Tajā ir iekļauta ekosistēmiska pieeja jūras vidi ietekmējošu cilvēka darbību (tostarp zvejas, tūrisma, atpūtas darbību) vadībai. Direktīva 2005/35/EK palīdz sasniegt Direktīvas 2008/56/EC mērķus, ieviešot atturošus sodus par piesārņojošo vielu nelegālu noplūdi no kuģiem Eiropas jūrās.

Šajā priekšlikumā ir atbalstīti arī Konferences par Eiropas nākotni galīgie priekšlikumi, jo īpaši priekšlikumi par piesārņojuma apkarošanu, konkrētāk, 2.7. priekšlikums “apkarot ... okeāna piesārņošanu, tostarp ... veicinot videi draudzīgu kuģošanu, izmantojot labākās pieejamās tehnoloģijas ...”. ES ir apņēmusies arī īstenot ilgtspējīgas attīstības programmu 2030. gadam un tajā noteiktos ilgtspējīgas attīstības mērķus, no kuriem 14. IAM (saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un to resursus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību) visvairāk attiecas uz šo priekšlikumu.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) VI sadaļā (90.–100. pants) ir noteikta ES prerogatīva izstrādāt noteikumus kopējā transporta politikas jomā, kas dod ES tiesības rīkoties attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumu. Saskaņā ar LESD 100. panta 2. punktu ES likumdevējs var pieņemt attiecīgus noteikumus par jūras transportu. LESD 91. panta 1. punkta a) apakšpunkts paredz, ka pārvadājumu jomā ES kompetencē ir izstrādāt kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem. Ņemot to vērā, pārskatītā direktīva balstītos uz LESD 100. panta 2. punktu.

¹¹ OV L 328, 6.12.2008., 28. lpp.

¹² OV L 164, 25.6.2008., 19. lpp.

- **Subsidiaritāte**

Kuģu radītais piesārņojums parasti rada kaitējumu, kam ir pārrobežu ietekme. Tā kā jūras piesārņojumam bieži vien ir pārrobežu ietekme un tā kā noziedzīga nodarījuma izdarītāji rīkojas pāri robežām, dalībvalstis, rīkojoties vienas pašas, nevarētu pietiekami risināt šo problēmu. Valstu atšķirīgās pieejas šajā jautājumā apgrūtina dalībvalstu efektīvu sadarbību un ļauj likumpārkāpējiem izvairīties no soda.

Tā kā visas dalībvalstis ir ratificējušas *Marpol 73/78*, tās, iespējams, jau ir iekļāvušas starptautiskos standartus par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu savos tiesību aktos. Savukārt Direktīva transponē un papildina šo starptautisko režīmu: 1) palīdzot dalībvalstīm identificēt likumpārkāpējus, sniedzot satelītnovērošanas informāciju par iespējamām naftas noplūdēm; un 2) nodrošinot atbildības režīmu, kas veicina piesārņotāju sodīšanu. Šā priekšlikuma pievienotā vērtība ir tā, ka tiks papildināts starptautiskais regulējums ar atbildības režīmu (precizējot spēkā esošo režīmu) un ar labāku informāciju dalībvalstīm (ņemot vērā labāku novērošanu, kas aptver vairāku veidu piesārņotājus, un labāku informācijas apmaiņu, pamatojoties uz ES digitālajiem rīkiem). Pārskatīšanas mērķis ir arī ieviest jaunas tiesību normas par sodiem, neskarot Direktīvu (ES) 2023/xxxx. Dalībvalstis, rīkojoties vienas pašas, nespēj sasniegt šos mērķus. Ir nepieciešams saskaņots tiesiskais regulējums un kopīgi digitālie rīki. Piemēram, satelītnovērošanai, ko nodrošina *CleanSeaNet*, ir laba vērtība, ņemot vērā apjomradītus ietaupījumus. Rīcība ES līmenī būtu efektīvāka nekā rīcība valsts līmenī, jo tā spēcīgāk atturoši iedarbojas uz noziedzīga nodarījuma izdarītājiem, kuri rīkojas pāri robežām.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums ir sagatavots, ņemot vērā jaunākos pilnveidojumus starptautiskajā arēnā un *ex post* izvērtējumu. Komisija ir veikusi arī ietekmes novērtējumu, lai noteiktu un novērtētu alternatīvus veidus, kā sasniegt šos mērķus.

Priekšlikums paplašināt Direktīvas piemērošanas jomu, iekļaujot tajā visus *Marpol 73/78* pielikumus (t. i., visas vielas, kas ietvertas *Marpol 73/78* un ko kuģi nelegāli nopludina jūrā), ir ar mērķi labāk novērst jūras vides piesārņošanu un saskaņot to ar Direktīvas 2019/883/ES piemērošanas jomu. Direktīva (ES) 2019/883, ko īsteno kopā ar Direktīvu 2005/35/EK, ir galvenais pasākumu komponents kuģu radītā piesārņojuma novēršanai. Turklāt priekšlikums ir vērsts uz tehniskā atbalsta sniegšanu dalībvalstīm, izmantojot apmācības platformas, vadlīnijas, paraugprakses apmaiņu un veicinot ES digitālo rīku izmantošanu informācijas vākšanai un apmaiņai. Priekšlikums nenosaka stingru reglamentējošu pieeju attiecībā uz sodu līmeņiem vai būtisku obligāto mērķradītāju, kas jāsasniedz ar dalībvalstu pārbaudes darbībām. Tas drīzāk risina problēmu samērīgā veidā, sniedzot labāku informāciju par iespējamām noplūdēm no centrāla, izmaksu ziņā lietderīga dienesta un nodrošinot informācijas apmaiņu, lai verificēšanas darbības būtu mērķtiecīgākas un nepārsniegtu to, kas nepieciešams konkrēto mērķu sasniegšanai. Priekšlikums ir izstrādāts, pamatojoties arī uz spēkā esošā atbildības režīma precizējumiem, sīkāk izstrādātām tiesību normām par soda līmeņa un veida noteikšanu, lai sekmīgi sodītu piesārņotājus par vairāku veidu piesārņojošām vielām. Netiek ierosināti sīki izstrādāti noteikumi jomās, kurās mērķus varētu labāk sasniegt ar rīcību citās politikas jomās.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā grozījumi skar tikai Direktīvu 2005/35/EK, piemērotākais juridiskais instruments ir direktīva, ar kuru izdara grozījumus.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Direktīvai līdztekus tika veikts *ex post* izvērtējums un novērtējums (t. i., vienlaikus tika veikts izvērtējums un ietekmes novērtējums). Izvērtēšanai pieejamie dati nebija pietiekami stingri, lai varētu veikt pilnīgu *ex post* izvērtējumu visām dalībvalstīm. Nebija pieejami reprezentatīvi dati, lai izmērītu attiecīgos rādītājus, piemēram, *Marpol 73/78* I pielikuma identificēto piesārņojuma incidentu īpatsvaru un II tipa vielas, par kurām piemēro sodus. Neraugoties uz šiem ierobežojumiem, izvērtējums sniedz aktuālu esošo informāciju par Direktīvas īstenošanu.

Izvērtējumā tika secināts, ka Direktīvas mērķi nav pilnībā sasniegti un ka piesārņojošo vielu tvērums Direktīvā ir pārāk šaurs. Direktīvā bija izstrādāts kopīgs tiesiskais regulējums attiecībā uz kuģu radītā piesārņojuma likumpārkāpumiem ES, bet tā efektivitāte bija ierobežota. Ar Direktīvu *Marpol 73/78* tiesību normas tika iekļautas ES tiesībās un tika nodrošināta arī dalībvalstu tiesību aktu saskaņotība, tomēr trūka datu, kas ļautu skaitliski novērtēt Direktīvas praktisko lomu. Direktīvas rezultātā tikai izveidots sekmīgs satelītnovērošanas rīks naftas piesārņojuma uzraudzībai — *CleanSeaNet* dienests. Tas tomēr pilnībā nerisina piesārņotāju identificēšanas problēmu, jo satelītnovērošanas precizitāte līdz šim ir bijusi ierobežota. Dažus pārbaudes aspektus varētu vadīt efektīvāk. Piemēram, daudzas noplūdes netiek tūlīt pat pārbaudītas, un dalībvalstis varētu iesniegt vairāk atgriezeniskās saites datus *CleanSeaNet* dienestam. Direktīva nav pilnībā sasniegusi paredzēto mērķi saukt pie atbildības likumpārkāpējus. Izvērtējumā arī tika secināts, ka ir nepieciešams sīkāks skaidrojums par spēkā esošo atbildības režīmu un sīkāka informācija par soda līmeņiem un veidiem direktīvā. Tomēr izvērtējuma galvenais secinājums bija tāds, ka ir nepieciešams paplašināt direktīvas piemērošanas jomu, lai ietvertu visu piesārņojošo vielu noplūdes jūrā, ko reglamentē *Marpol 73/78*.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Saistībā ar *ex post* izvērtējumu un ietekmes novērtējumu galvenās apspriešanās darbības bija tostarp šādas.

— Komisijas rīkota atklāta sabiedriskā apspriešana, kura norisinājās no 2021. gada 9. decembra līdz 2022. gada 3. martam. Sabiedriskajā apspriešanā tika virzīti jautājumi gan par ietekmes novērtējumu, gan par izvērtēšanu. Ieinteresēto personu iesaiste bija zema, un atbildes iesniedza tikai 30 respondenti.

— Divi mērķorientēti ieinteresēto personu apsekojumi nolūkā iegūt konkrētu informāciju, viens apsekojums par izvērtēšanu un viens apsekojums par ietekmes novērtējumu, tos abus organizēja par ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants attiecīgi no 2021. gada decembra līdz 2022. gada februārim un no 2022. gada jūnija līdz 2022. gada jūlijam.

— Trīs kārtās tika rīkotas intervijas ar ES līmeņa galveno ieinteresēto personu pārstāvjiem, ko neregulāri rīkoja par ārējā atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants no 2021. gada novembra līdz 2022. gada septembrim, lai izpildītu konkrētus informācijas pieprasījumus izvērtēšanas vajadzībām un lai precizētu vispārējo problēmas definīciju un iespējamās politikas risinājumus.

— Komisija organizēja papildu mērķorientētas apspriešanās ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām par iespējamiem politikas pasākumiem un ietekmes novērtējuma

rezultātiem. Šīs apspriešanās notika ES Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komitejas sanāksmē (2022. gada 2. jūnijā), Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības foruma sanāksmēs (2022. gada 18. maijā un 2023. gada 18. janvārī) un sanāksmēs, kas tika rīkotas ar foruma apakšgrupu — Atkritumi no kuģiem (2022. gada 22. martā, 2022. gada 4. jūnijā un 2023. gada 14. februārī), ES/EEZ Jūras transporta direktori (2022. gada 3. oktobrī) un Izmeklētāju un prokuroru Ziemeļjūras tīkls (2022. gada 25. aprīlī). Galīgais darbseminārs atbalsta pētījuma secinājumu apstiprināšanai, ko apmeklēja dalībvalstis, NVO un nozares pārstāvji, tika rīkots 2022. gada 22. septembrī.

No ieinteresētajām personām ievāktā informācija bija izšķirīgi svarīga, lai Komisija varētu precizēt politikas variantus, novērtēt to ekonomisko, sociālo un vidisko ietekmi un tad tos salīdzināt un izvēlēties vēlamo risinājumu. Šajos procesos iegūtie dati papildināja dokumentu izpēti, kas tika veikta ārējā atbalsta pētījumā.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Šis pārskats ir sagatavots, pamatojoties galvenokārt uz *ex post* izvērtējumā savāktajiem datiem. Komisija ir apkopojusi plašus tehniskos ieteikumus no vairākiem ekspertu pētījumiem, arī no visaptverošas priekšizpētes direktīvas pārskatīšanai. Dalībvalstu iestādēm, nozares dalībniekiem un pilsoniskajai sabiedrībai tika lūgts sniegt ievaddatus pētījuma sagatavošanai.

Lai sagatavotu šo priekšlikumu, bija nepieciešama arī Komisijas un *EMSA* ekspertu palīdzība konkrētu tehnisko definīciju formulēšanā un tiesību aktu projektu izstrādē.

- **Ietekmes novērtējums**

Šis tiesību akta priekšlikums ir izstrādāts, pamatojoties uz ietekmes novērtējumu. Tika aplūkoti trīs politikas risinājumi, kas aptver dažādus politikas pasākumus, ņemot vērā to efektivitāti izvirzīto mērķu sasniegšanā, kā arī to ietekmi uz vidi, ekonomiku un sociālo jomu. Attiecībā uz katru konkrēto mērķi tika noteikta virkne pasākumu. Pasākumi, kas ir savstarpēji papildinoši un nav viens otru izslēdzoši, tika sagrupēti trīs politikas risinājumos. Visi trīs politikas risinājumi paredzēja saskaņot Direktīvas 2005/35/EK piemērošanas jomu ar *Marpol 73/78* pielikumiem un iekļaut tvērumā šīs noplūdes jūrā.

— Saskaņā ar A risinājumu dalībvalstīm ir dota lielākā rīcības brīvība attiecībā uz *Marpol 73/78* standartu īstenošanu, vienlaikus saglabājot pietiekami augstu ES atbalstu (apmācība, vadlīnijas, digitālie rīki, piekļuve informācijai par iespējamajām noplūdēm). Dalībvalstu pienākums ir informēt sabiedrību, izmantojot valsts tīmekļa vietnes. Šāds risinājums paredz nacionālu pieeju attiecībā uz soda veida noteikšanu, un soda līmenis netiek regulēts. Rezumējot, šāds risinājums ļauj dalībvalstīm vieglāk pielāgoties un ES iejaukšanās ir minimāla.

— B risinājums (vēlamais risinājums) paredz stiprināt dalībvalstu sadarbību, galvenokārt stiprinot ES atbalstu (apmācība, vadlīnijas, digitālie rīki, piekļuve informācijai par iespējamajām noplūdēm). Tas paredz soda līmeņu noteikšanas kritērijus, un paredzams, ka tiks nodrošināta dalībvalstu sadarbības struktūra un tiks stiprinātas dalībvalstu izpildes darbības, izmantojot *EMSA* tehnisko atbalstu un neieviešot būtiskus jaunus reglamentējošus pasākumus un izmaksas dalībvalstīm.

— C risinājums ir vērsts uz stingrāku ES reglamentējošu darbību, lai papildinātu dalībvalstu sadarbību. Saskaņā ar to dalībvalstīm ir jāpārbauda vismaz 60 % tām nodoto *CleanSeaNet* trauksmes signālu, un paredzams, ka tas radīs augstākas izpildes izmaksas.

Attiecībā uz sodu līmeņiem tiks īpaši stiprināta saskaņošana visā ES, nosakot to vērtības. No otras puses, tas paredz tādu pašu dalībvalstu sadarbības struktūru kā abi iepriekšējie risinājumi (apmācība, vadlīnijas, digitālie rīki, piekļuve informācijai par iespējamajām noplūdēm).

Ar šo priekšlikumu tiek virzīts B risinājums, jo tas ir novērtēts kā efektīvākais un samērīgākais. Attiecībā uz šiem trim risinājumiem tomēr ir konstatēts nopietns datu trūkums, zema ieinteresēto personu iesaiste un liela nenoteiktība par ietekmi, jo īpaši par ieguvumiem videi. B un C risinājums ir lietderīgāks nekā A risinājums, jo īpaši ņemot vērā ieguvumus, ko sniedz saskaņoti risinājumi ES līmenī, salīdzinājumā ar daudzām nacionālajām pieejām.

Regulējuma kontroles padome 2023. gada 27. martā sniedza pozitīvu atzinumu (ar atrunām) par ietekmes novērtējumu. Ietekmes novērtējuma I pielikumā ir paskaidrots, kā Regulējuma kontroles padomes piezīmes tika risinātas ziņojumā.

Viens no ietekmes novērtējuma secinājumiem bija, ka datu trūkuma dēļ novērtējums ir ierobežots. Šā iemesla dēļ un papildus ietekmes novērtējuma rezultātiem Komisija uzskatīja, ka ir atbilstoši piedāvāt papildu pasākumu, kas varētu veicināt datu viendabīgāku vākšanu un nodrošināt lielāku redzamību par dalībvalstu veiktās uzraudzības efektivitāti un faktisko piesārņojuma incidentu īpatnību. Piedāvātais pasākums papildinās atbilstoši ietekmes novērtējumam izvēlētajā risinājumā (B risinājums) ietvertos pasākumus, stimulējot labāku uzraudzību tādējādi, ka katrai dalībvalstij ir pienākums pārbaudīt vismaz 10 % no trauksmes signāliem, ko katru gadu nosūta *CleanSeaNet*. Šis pārbaudes sliekšnis maz ietekmē izmaksas (0,5–0,8 mlj. EUR gadā), jo vairums dalībvalstu to jau ir sasniegušas, savukārt Komisija uzskata, ka tas stimulēs direktīvas efektīvāku uzraudzību un palīdzēs visām dalībvalstīm nodrošināt īstenošanu. Šis papildu pasākums būtiski neietekmē risinājumu sarīdīšanu un vēlamā politikas risinājuma izvēli.

• **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Priekšlikums ir vērsts uz to, lai palielinātu esošo pasākumu efektivitāti, jo direktīva kopš 2005. gada ir pilnveidota un 2009. gadā grozīta, reaģējot uz jaunām izmaiņām, tostarp tiesu nolēmumiem, *Marpol 73/78* noteiktajām starptautiskajām saistībām un tehnoloģiju izmaiņām. Pārskatītajā direktīvā tiks iekļauti daži precizējumi un vienkāršošana. Tostarp precizējumi par spēkā esošo atbildības režīmu un ziņošanas pienākumu vienkāršošana, galveno uzmanību vēršot uz digitālajiem risinājumiem.

Paredzams, ka priekšlikums neradīs papildu administratīvās izmaksas vai koriģēšanas izmaksas privātajam sektoram vai sabiedrībai. Var prognozēt, ka kuģiem, kas neizpilda *Marpol 73/78* prasības, pieaugs sodi. No pozitīvās puses raugoties, kuģu operatoriem, kas izpilda prasības, būtu jāgūst priekšrocības, ko sniedz līdzvērtīgi konkurences apstākļi. Turklāt uzņēmēji un jo īpaši plaša sabiedrība gūs labumu no kuģu radītā piesārņojuma mazināšanās.

Priekšlikumā nav iekļautas prasības kuģu operatoriem, tādējādi nav gaidāma ietekme uz MVU. Ar to netiek radīti jauni pienākumi uzņēmējiem, un tam nevajadzētu ietekmēt uzņēmumu izmaksas. Direktīvas piemērošanas jomas paplašināšana, iekļaujot papildu vielas saskaņā ar *Marpol 73/78*, var attiekties uz atpūtas peldlīdzekļiem un zvejas kuģiem, proti, nozares segmentiem, kuros ir daudz MVU. Tomēr tas, ka šāda paplašināšana ir vērsta uz starptautisko standartu izpildi, nozīmē, ka kuģniecības nozarei ir jāizpilda šie standarti neatkarīgi no tā, ir vai nav direktīva, un atbilstošiem MVU nav gaidām ietekme uz izmaksām. Tāpēc uzskatāms, ka iniciatīva neattiecas uz MVU.

- **Pamattiesības**

Eiropas Savienības Pamattiesību hartā kā ES tiesību primārajā tiesību aktā ir ietvertas cilvēkiem visā ES garantētās pamattiesības. Kopumā ir paredzams, ka priekšlikums labāk aizsargās pamattiesības un individuālās brīvības, jo īpaši attiecībā uz tiesiskumu, taisnīgu tiesu, nediskriminēšanu, vienlīdzīgu attieksmi pret noziedzīga nodarījuma izdarītāju, kā arī likumības principu un tiesības uz samērīgu un iedarbīgu sodu. Priekšlikumā ir sīkāk precizēta apkalpes, kapteiņu un īpašnieku atbrīvošana no atbildības. Tādējādi to aizsardzība tiek pastiprināta, valsts tiesību aktos iekļaujot starptautisko normu saskaņošanu un labāk ievērojot tiesiskuma un taisnīgas tiesas principu. Tas savukārt garantē vienlīdzības principu, veicinot jūrnieku nediskriminēšanu un vienlīdzīgu attieksmi. Pasākumi, kas nodrošina skaidrākas robežas starp pārkāpumiem, kuri ietilpst kriminātiesiskajā procedūrā un administratīvā procedūrā, arī veicinās vienlīdzīgu attieksmi pret noziedzīga nodarījuma izdarītājiem visā ES. Šīs iniciatīvas rezultātā tiks labāk ievērotas tiesības uz taisnīgu tiesu, jo tiks uzlabota pārkāpuma priekšmeta definīcija administratīvajā procesā vai kriminālprocesā. Priekšlikums nodrošina arī personas datu aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikuma pašreizējās neto izmaksas ir lēstas 125,8–134,7 mlj. EUR apmērā 2025.–2050. gadam. Priekšlikuma ietekme uz budžetu sīkāk ir aprakstīta Tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā, kas pievienots šim priekšlikumam informācijai. Priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/2002.

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Sekmīga direktīva nozīmētu, ka par jūras piesārņojumu atbildīgā persona (juridiska vai fiziska persona) tiek pienācīgi sodīta, lai tam būtu atturoša ietekme, tādējādi tiktu novērsta piesārņošana nākotnē. Sodus par kuģu radītu piesārņojumu var skatīt kā pēdējo aizsardzības līniju piesārņojuma novēršanā un jūras vides un cilvēka veselības aizsardzībā. Aizsardzības pirmā līnija attiecībā uz jūras drošības un piesārņojuma novēršanu tiek nodrošināta, izmantojot karoga valsts kontroli, savukārt aizsardzības otrā līnija tiek nodrošināta, izmantojot ostas valsts tiesību aktus kontroles jomā, tomēr kuģi joprojām var piesārņot jūru nelaimes gadījumu un (tīšu) ekspluatācijas procesā īstenotu noplūžu rezultātā.

Komisija uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un rezultativitāti ar vairākiem pasākumiem un pamatrādītāju kopumu, kas novērtēs progresu darbības mērķu sasniegšanas virzienā. Ietekmes novērtējumā ir norādīta atbilstīga uzraudzības un ziņošanas kārtība. *EMSA* šajā procesā būs svarīga loma, jo šī aģentūra atbild par dalībvalstu apmeklējumiem un digitālo rīku jūras pārvadājumu jomā – integrēto jūras dienestu un *CleanSeaNet* – izstrādi un ekspluatāciju.

Īstenošanu var pārbaudīt ar uzraudzības līdzekļiem, ja dalībvalstis laikus un lietderīgā veidā sniedz atgriezenisko saikni par *CleanSeaNet* trauksmes signālu pārbaudēm un ja uz ziņošanas rīku tiek regulāri augšupielādēta informācija par pierādījumu vākšanu un administratīvajiem procesiem. Komisija ar *EMSA* atbalstu izstrādās publiski pieejamu tīmekļa vietni, kurā būs

galvenie rādītāji par īstenošanas gaitu un galvenā nekonfidencialā informācija par nelegālu noplūžu incidentiem; tīmekļa vietne tiks regulāri atjaunināta ar datiem no ziņošanas rīka, lai informētu sabiedrību par īstenošanu un piemērotajiem sodiem. *EMSA* veiks dalībvalstu apmeklējuma ciklus, lai pārbaudītu darbības uz vietas, īstenojot savu kā Komisijas atbalstītājas lomu¹³. Turklāt pēc pieprasījuma *EMSA* sniegs horizontālo analīzi un tehnisko palīdzību, kā arī ziņos Komisijai un dalībvalstīm.

Direktīvas ietekme būtu jānovērtē ne vēlāk kā piecu gadu laikā pēc tiesību akta transponēšanas datuma. Paredzams, ka ticamāki un reprezentatīvāki dati jau būs pieejami, lai sagatavotu pilnīgu izvērtējumu visām dalībvalstīm. Šajā saistībā būtu vajadzīgs ekspertu pētījums, lai novērtētu panākto progresu attiecībā uz sodu līmeņiem. Izvērtējumā būtu arī jāpārbauda dati, kas pieejami par vidiskiem ieguvumiem, un iespēja paplašināt piemērošanas jomu atbilstoši jaunām *Marpol 73/78* izmaiņām un gaisa piesārņojumam. Visbeidzot, saskaņā ar piecu gadu pārskatīšanas ciklu, kurā *EMSA* apmeklē dalībvalstis, Komisija regulāri analizēs direktīvas īstenošanu.

- **Paskaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Paskaidrojošie dokumenti nav nepieciešami, jo priekšlikuma mērķis ir vienkāršot un precizēt pašreizējo režīmu.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Direktīvas nosaukums

Direktīvas nosaukumam ir pievienota frāze “starptautisko standartu izpilde”, tādējādi tas precīzāk izsaka tās priekšmetu. Izmaiņu mērķis ir precizēt, ka direktīvas priekšmets ir nevis jaunu būtisku standartu ieviešana attiecībā uz kuģu radītu piesārņojumu, bet gan jau pieņemtu starptautisko standartu transponēšana un izpilde. Pašreizējā nosaukumā lietotā frāze “kriminālsodi” ir svītrotā, lai nodrošinātu juridisku saskanību ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx par noziegumiem pret vidi.

1. pants. Mērķis

Ir grozīts direktīvas vispārējais mērķis, lai noteiktu pienācīgus sodus, šajā direktīvā ar to domāti atturoši, iedarbīgi un samērīgi sodi. Tas attiecas uz administratīvajiem sodiem. Spēkā esošajā direktīvā lietotā frāze “kriminālsodi” ir svītrotā, lai nodrošinātu juridisku saskanību ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx par noziegumiem pret vidi.

2. pants. Definīcijas

Direktīvas 2. panta 2. punktā ir atjauninātas definīcijas, kas bija problemātiskas vai sniedza novecojušu direktīvas piemērošanas jomu, un iekļauta viena jauna definīcija. Pirmkārt, 2. punktā definīcija “piesārņojošas vielas” ir pielāgota direktīvas paplašinātajai piemērošanas jomai, kurā ietverts *Marpol 73/78* I–VI pielikums. Šā panta 2.a punktā ir iekļauta jauna definīcija “izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas atliekviela”, proti, noplūdes jūrā no skruberiem, jo šī viela ir iekļauta direktīvas paplašinātajā piemērošanas jomā saistībā ar *Marpol 73/78* VI pielikumu, ņemot vērā SJO izstrādātās vadlīnijas. Šā panta 5.a punktā ir sniegta jauna definīcija, kas direktīvā ietver starptautiski saskaņotu termina “uzņēmums” definīciju, kura ir

¹³ *EMSA* veic šos apmeklējumus saskaņā ar Regulas(EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu 3. pantu saskaņā ar tai uzticētajiem pamatuzdevumiem; tāpēc nav gaidāmas papildu izmaksas.

saskaņota ar Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautisko kodeksu (turpmāk tekstā — “ISM kodekss”)¹⁴, kas Savienības tiesībās ir īstenots ar Regulu (EK) Nr. 336/2006¹⁵.

4. pants. Noplūžu aizliegums

Direktīvas 4. pantā ir norādīti šajā direktīvā ietvertie vispārējie aizliegumi. Nelegālu noplūdi var attiecināt uz fizisku vai juridisku personu, un valsts tiesību aktos, ar kuriem īsteno šo direktīvu, būtu jānodrošina šādu personu saukšana pie atbildības. Daži aizliegumi no spēkā esošās direktīvas (*Marpol 73/78* I un II pielikumā uzskaitītās vielas) ir esošo aizliegumu atjauninātās versijas, tomēr daži ir jauni aizliegumi (*Marpol 73/78* III–VI pielikumā uzskaitītās vielas). Apzīmējums “nebūtiskas noplūdes” ir izņemts, ņemot vērā *ex post* izvērtējuma konstatējumu, ka šis termins ir problemātisks un dalībvalstis to neinterpretē vienādi. Turklāt šis termins bija būtisks tikai attiecībā uz kriminālsodu piemērošanu, kuri tagad vairs neietilpst direktīvas piemērošanas jomā.

5. pants. Izņēmumi

Saskaņā ar priekšlikumu 5. pantā ir noteikts, ka 4. pantā noteiktos aizliegumus nepiemēro, ja noplūde jūrā ir notikusi kuģa vai tā aprīkojuma bojājuma rezultātā. Šis pants ir piemērojams tikai tad, ja ir izpildīts kuģa/aprīkojuma bojājuma nosacījums. Grozītā tiesību norma precīzē spēkā esošo atbildības režīmu saskaņā ar *Marpol 73/78*, izklāstot piemērojamus noteikumus un tos nemainot salīdzinājumā ar Direktīvu 2005/35/EK. Ir precizēts *Marpol 73/78* lietotais apzīmējums “īpašnieks”, tā vietā izmantojot apzīmējumu “uzņēmums”, jo ar to var izteikt dažādus subjektus, kas pārvalda kuģi. Šis izņēmums tādējādi attiecas uz ikvienu organizāciju, kas uzņēmusies kuģa ekspluatāciju, saskaņā ar *ISM* kodeksu. Šī tiesību norma attiecas uz direktīvas paplašināto piemērošanas jomu. Izņēmumi attiecībā uz noziedzīgiem nodarījumiem (5.a pants) un sīkāks to izklāstījums (5.b pants) tika svītroti, lai nodrošinātu juridisku saskanību ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx par noziegumiem pret vidi. Ar Direktīvu 2009/123/EK ieviestās robežvērtības kriminālatbildības noteikšanai par kuģu radītu piesārņojumu, ir izņemtas, jo šīs robežvērtības tagad ir iekļautas Direktīvā (ES) 2023/xxxx.

6. pants. Īstenošanas pasākumi attiecībā uz kuģiem dalībvalstu ostās

Šī tiesību norma nemainās salīdzinājumā ar spēkā esošo tiesību normu. Lai palīdzētu dalībvalstīm pildīt tām 6. pantā noteiktos pienākumus, ir sniegts jauns direktīvas pielikums, kurā ir indikatīvi uzskaitītas neatbilstības vai informācija, kas varētu raisīt aizdomas, ka ir notikusi nelegāla noplūde, kas savukārt rada pienākumu ostas valstij pārbaudīt incidentu.

8. pants. Sodi

Šis pants ir grozīts, ņemot vērā Direktīvu (ES) 2023/xxxx par noziegumiem pret vidi. Pārskatītajā Direktīvā 2005/35/EK tiks ietverti tikai administratīvie sodi, savukārt Direktīvā (ES) 2023/xxxx ir ietverti kriminālsodi par kuģu radītu piesārņojumu. Tajā ir noteikts, saskaņā ar kādiem principiem būtu jāievieš sodi valsts tiesību aktos, ar kuriem transponē direktīvu, ar to domājot, ka tiem ir jābūt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem. Valsts

¹⁴ Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss, ko pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ar 1993. gada 4. novembra asamblejas Rezolūciju A741(18), ar grozījumiem.

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 336/2006 (2006. gada 15. februāris) par Starptautiskā drošības vadības kodeksa īstenošanu Kopienā un Padomes Regulas (EK) Nr. 3051/95 atcelšanu (dokuments attiecas uz EEZ).

tiesību sistēmā īstenotajai administratīvo sodu sistēmai būtu jādarbojas, neskarot Direktīvu (ES) 2023/xxxx un tajā noteiktos sodus¹⁶. Ir iekļauts jauns 8. panta punkts, kurā ir noteikts sodu veids, kas būtu obligāti jāparedz valsts tiesību sistēmā, proti, būtu jāiekļauj naudas sodi kuģa uzņēmumam, atzīstot starptautiskos noteikumus, kas piemērojami kuģniecībai, kuras kuģa ekspluatācijas un/vai tehnisko vadību reģistrētais īpašnieks varētu deleģēt citam uzņēmumam. Šādos gadījumos uzņēmumu varētu saukt pie atbildības par to, ka tas ir nelegāli nopludinājis piesārņojošas vielas jūrā, nevis nodevis tās ostas iekārtās atkritumu uzņemšanai, izņemot, ja var pierādīt, ka par šo noplūdi ir atbildīga cita persona, proti, kuģa kapteinis vai apkalpes loceklis(-i), kas rīkojies(-ušies) bez kuģa kapteiņa ziņas. Ir iekļauts jauns 8. panta punkts, kurā ir precizēts, ka gadījumā, ja tiek pierādīts, ka cita persona, nevis uzņēmums, bija atbildīga par pārkāpumu, tai ir piemērojams sods saskaņā ar Direktīvu 2005/35/EK. Kriminālsodi fiziskām personām (8.a pants), atbildība par noziedzīgiem nodarījumiem (8.b pants) un kriminālsodi juridiskām personām (8.c pants) tika svītroti, lai nodrošinātu juridisku saskanību ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx par noziegumiem pret vidi.

8.d pants. Sodu iedarbīga piemērošana (jauns)

Šis ir jauns pants, kura mērķis ir saskaņīgi piemērot direktīvā paredzēto soda sistēmu visā Savienībā un tuvināt piemērotos sodus. Valsts tiesu un administratīvajām iestādēm būtu jāņem vērā visi attiecīgie apstākļi, nosakot piesārņotājam piemērojamā soda līmeni. Ņemot vērā direktīvā ietvertu piesārņojošo vielu daudzveidību un to, ka ir svarīgi saskaņoti piemērot šos sodus visā Savienībā, jo kuģu radītais piesārņojums izplešas pāri robežām, turpmākā soda līmeņu efektivitāte tiks definēta īstenošanas aktā, izstrādājot konkrētus sodu piemērošanas kritērijus par dažādu piesārņojošo vielu noplūdi jūrā. Šādi papildu kritēriji varētu būt izstrādāti, piemēram, pamatojoties uz ģeogrāfisko teritoriju, kurā notikusi konkrēta veida piesārņojošas vielas noplūde, atkarībā no šīs teritorijas uzņēmības pret ķīmiskām vielām, kas ir piesārņojošas vielas sastāvā, piemēram, par pārtikas eļļas nelegālu noplūdi Baltijas jūrā.

10. pants. Informācijas un pieredzes apmaiņa

Šīs tiesību normas pamatā esošais princips nav mainījies, proti, Komisija palīdz dalībvalstīm izpildes darbībās ar *EMSA* atbalstu. Ir grozīts panta nosaukums, lai parādītu, ka šajā pantā izklāstītie pasākumi attiecas uz informācijas un pieredzes apmaiņu, kas nepieciešama direktīvas efektīvai īstenošanai un attiecīgo pušu sadarbībai.

Lai uzlabotu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, ir pievienoti noteikumi par dalībvalstu rīcībā esošo digitālo rīku, jo īpaši *CleanSeaNet*, stiprināšanu un automātiskas saiknes starp esošajām jūras drošības datubāzēm un informācijas apmaiņas sistēmām, tostarp *THETIS*, *THETIS-EU* un *SafeSeaNet*, uzlabošanu, lai nodrošinātu savlaicīgas un precīzas informācijas sniegšanu lietotājdraudzīgā formātā integrētajiem jūras dienestiem un lai dalībvalstis to varētu labāk mērķorientēt. Lai efektīvi uzraudzītu, kā visas dalībvalstis īsteno direktīvu, ir arī paredzēts, ka katrai dalībvalstij gadā ir jāpārbauda 10 % *CleanSeaNet* sūtīto trauksmes signālu. Būtu jāveicina, ka valsts iestādēm visā izpildes ķēdē ir piekļuve šādai informācijai, kā arī šāda piekļuve ir citu dalībvalstu iestādēm, kuras ir ieinteresētas šādas informācijas ieguvē, lai mazinātu izpildes darbību administratīvo slogu. Komisija nodrošinās forumu, kurā dalībvalstu iestādes un eksperti varēs apmainīties ar pieredzi. Tālab ir piedāvāts rīkot ekspertu sanāksmes kopīgas prakses un vadlīniju izstrādei, piemēram, izveidojot īpašu ekspertu grupu. Tiesību normas par *EMSA* uzdevumiem tika izņemtas no šā panta, jo šie uzdevumi ir definēti atsevišķā juridiskā instrumentā.

¹⁶ Direktīvas (ES) 2023/xxxx 5. un 7. pantā ir paredzēti ar kriminālsankcijām nesaistīti sodi, un šīs prasības ir jāņem vērā, piemērojot Direktīvu 2005/35/EK.

10.a pants. Ziņošana (jauns)

Dalībvalstu ziņošanas pienākumi tika aizstāti ar Komisijai par direktīvas īstenošanu sniedzamo ziņojumu detalizētāku sistēmu. Attiecīgi tagad būtu jāziņo, tiklīdz ir pabeigtas attiecīgās darbības, izmantojot īpašu elektronisku ziņošanas rīku, ko izstrādājusi un uztur *EMSA*. Šāda kārtība nodrošina konkrētu un efektīvāku ziņošanas sistēmu, novēršot laika nobīdi starp piesārņojuma incidenta vai administratīvā procesa datumu un ziņošanas faktisko datumu. Saskaņā ar šo pantu dalībvalstīm ir jāziņo attiecīgie dati par i) inspekcijām, ii) pārbaudes darbībām un iii) piemērotajiem sodiem. Dalībvalstīm ir prasīts arī reģistrēt *CleanSeaNet* dienestā pārbaudes darbību, kas veikta pēc *CleanSeaNet* trauksmes signāla nosūtīšanas dalībvalstij, vai arī iemeslus, kāpēc nav reagēts uz šādu trauksmes signālu. Īstenošanas aktā ir paredzēts sniegt sīkākus noteikumus par ziņošanas procedūru, tostarp norādīt, kāda veida informācija ir jāsniedz ziņojumā. Komisija uzraudzīs šīs direktīvas īstenošanu un efektivitāti ar *EMSA* atbalstu, izmantojot šīs darbības, un varēs novērtēt rādītājus, kas mērīs virzību uz direktīvas mērķu sasniegšanu.

10.b pants. Apmācība (jauns)

Šīs tiesību normas mērķis ir palīdzēt dalībvalstīm nodrošināt mācības attiecīgajām iestādēm, kas iesaistītas visā izpildes ķēdē, lai visām iesaistītajām personām būtu nepieciešamās specializētās prasmes un spējas efektīvi pildīt savas funkcijas. Šis pants paredz, ka Komisija ar *EMSA* tehnisko atbalstu nodrošinās ES dalībvalstīm apmācību, lai tās labāk pildītu tām ar direktīvu noteiktos pienākumus, ņemot vērā piemērošanas jomas paplašināšanos un jaunas reglamentējošās izmaiņas SJO, kas attiecas uz šīs direktīvas īstenošanu. Pamatojoties uz to, *EMSA* regulāri rīkos darbseminārus un aplūkos i) jaunus tehnoloģiskos pilnveidojumus, tostarp jaunus digitālos rīkus, saistībā ar direktīvas īstenošanu; un ii) dalībvalstu paraugpraksi un pierādījumu par nelegālu noplūdi vākšanas un pārbaudes metodes.

10.c pants. Informācijas publicēšana (jauns)

Šis ir jauns pants. Komisija nodrošinās, ka internetā ir pieejama nekonfidenciāla un atjaunināta pamatinformācija par kuģu radīto piesārņojumu. Pamatojoties uz to, *EMSA* internetā publicēs pārskatu un to regulāri atjauninās. Tādā veidā vispārīgā informācija par katru kuģu radīta piesārņojuma incidentu Savienībā būs publiski pieejama. Piemēram, ziņas par satelītnovērošanas trauksmes signālu, attiecīgās dalībvalsts turpmāki pasākumi, fakti par pārbaudēm notikuma vietā vai kuģa inspicēšanu un procesa gala rezultāts, piemēram, piemērotais administratīvais sods, tostarp tā līmenis, sodītā kuģa nosaukums, karogs un SJO numurs un galvenie fakti lietā, par kuru sods tika piemērots. *EMSA* arī publiskos pārskatu par šīs direktīvas īstenošanu un izpildi katrā dalībvalstī, sniedzot valsts profilu ar informāciju, kas parāda virzību uz konkrētu mērķu sasniegšanu, piemēram, identificēto piesārņojuma incidentu skaitu vai administratīvo procesu skaitu valstī, kā arī dažus galvenos īpatsvara rādītājus. Ir sagatavots jauns direktīvas pielikums, kurā norādīts publiski pieejamās informācijas veids.

10.d pants. Par iespējami nelegālu noplūdi ziņojošu personu aizsardzība (jauns)

Jaunie *EMSA* izstrādātie digitālie rīki sniegs iespēju celt trauksmi, ziņojot dalībvalstij, ka jūrā ir notikusi nelegāla noplūde no kuģa. Trauksmes cēlējiem (t. i., personām, kas sniedz informāciju par pārkāpumiem, kura iegūta saistībā ar darbu) tiks izveidots īpašs kanāls ziņošanai par iespējamiem pārkāpumiem. Šajā pantā ir dota atsauce uz trauksmes cēlēju aizsardzību, sniedzot saiti uz Direktīvu (ES) 2019/1937, kurā ir izstrādāti minimālie standarti par to personu aizsardzību, kuras ziņo par Savienības tiesību aktu pārkāpumiem.

12.a pants. Izvērtēšana un pārskatīšana (jauns)

Šis ir jauns pants. Šī tiesību norma paredz, ka Komisija sagatavos izvērtējumu par direktīvas īstenošanu pēc pieciem gadiem kopš tās transponēšanas. Ir pievienota arī klauzula par pārskatīšanu, tādējādi norādot, ka pārskatīšanas laikā būtu jāņem vērā visi turpmākie grozījumi starptautiskajos standartos attiecībā uz kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu, kas ir jākontrolē saskaņā ar *Marpol* 73/78.

13. pants. Komiteju procedūra

Šis ir jauns parastais pants par īstenošanas aktu pieņemšanu.

Agrākie panti — 5.a, 5.b, 8.a–8.c, 11., 14. un 15. pants — un vienīgais pielikums ir svītroti

Minētie panti principā tika svītroti saistībā ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx par noziegumiem pret vidi, kā arī gadījumos, kad tiem vairs nav nozīmes. Direktīvas 2005/35/EK vienīgais pielikums tika svītrots, jo ir novecojis.

I pielikums (jauns)

Šis ir jauns pielikums, kurā piemēru veidā sniegtas situācijas, kad būtu jāiedarbina izpildes darbības, jo ir aizdomas, ka kuģis ir nelegāli nopludinājis piesārņojošās vielas. Šādā gadījumā dalībvalstij ir jāveic inspekcijas pārbaude ostā, lai pārbaudītu un ievāktu informāciju par nelegālas noplūdes apstākļiem, kā arī pierādījumus. Pielikumā ir indikatīvs piemēru saraksts, kādi pārkāpumi un informācija var izraisīt pienākumu veikt inspekciju, piemēram, iepriekšēju ostas valsts inspekciju rezultāti vai policijas, vides iestāžu vai citu iestāžu veikta inspekcija, inspekcijas, kā tiek nodoti kuģu atkritumi ostās izveidotajās atkritumu pieņemšanas iekārtās, vai informācijas apmaiņa vai saņemšana, izmantojot integrētos jūras dienestus. Ja inspicēšanas rezultātā atklājas fakti, ka ir notikusi nelegāla noplūde, attiecīgi ir jāuzsāk atbilstošs process.

II pielikums (jauns)

Šis ir jauns pielikums, kurā ir sniegts nepilnīgs saraksts, kādu veidu informācija katrai dalībvalstij ir jāpublisko par katru piesārņojuma incidentu un par direktīvas īstenošanu. Šāda informācija tiks sniegta lietotājdraudzīgā formātā, piemēram, kā karte, kurai lietotājs var tuvināt interesējošo ģeogrāfisko apgabalu un redzēt, kā tiek risināti piesārņojuma incidenti konkrētajā gadā. Publiski pieejamā informācija būtu sniedzama tehniski vienkāršā valodā, lai sabiedrība gūtu informāciju par to, kā dalībvalstis seko piesārņojuma incidentiem un kuriem kuģiem ir piemērots sods.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko groza Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp kriminālsodu, ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁷,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁸,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Savienības jūrniecības politika paredz augstu drošības un vides aizsardzības līmeni. To var panākt, nodrošinot atbilstību starptautiskām konvencijām, kodeksiem un rezolūcijām, vienlaikus saglabājot navigācijas brīvību, kā paredzēts Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijā.
- (2) Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (*Marpol 73/78*) paredz ne tikai vispārēju aizliegumu novadīt un izmest atkritumus jūrā, bet arī nosacījumus, saskaņā ar kuriem dažus atkritumu veidus drīkst novadīt jūras vidē.
- (3) Kopš Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/35/EK pieņemšanas¹⁹ *Marpol 73/78* un tās pielikumi ir būtiski grozīti, tādējādi ir paredzētas stingrākas normas un aizliegumi attiecībā uz aizliegto vielu noplūdi no kuģiem jūrā. Šīs izmaiņas, kā arī mācības, kas gūtas saistībā ar Direktīvas 2005/35/EK īstenošanu, būtu jāņem vērā.
- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883²⁰ nodrošina, ka atkritumi tiek nogādāti Savienības ostās, kur tie tiek savākti atbilstošās ostas iekārtās atkritumu uzņemšanai. Direktīva 2019/883/EK, ko īsteno kopā ar Direktīvu 2005/35/EK, ir galvenais instruments kuģu radītā piesārņojuma novēršanai. Lai nodrošinātu efektīvu, integrētu un saskaņotu izpildes sistēmu attiecībā uz tiesību normām, kas iekļautas Direktīvā (ES) 2019/883 par atkritumu

¹⁷ OV C 77, 31.3.2009., 69. lpp.

¹⁸ OV C 202, 7.6.2016., 177. lpp.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/35/EK (2005. gada 7. septembris) par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem (OV L 255, 30.9.2005., 11. lpp.).

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko groza Direktīvu 2010/65/ES un atceļ Direktīvu 2000/59/EK (OV L 151, 7.6.2019., 116. lpp.).

nodošanu atkritumu uzņemšanai paredzētajās ostas iekārtās, būtu jāgroza Direktīva 2005/35/EK, lai tās piemērošanas jomā iekļautu *Marpol 73/78* IV–VI pielikumu nolūkā panākt, ka piesārņojošās vielas tiek nodotas atkritumu uzņemšanai paredzētajās ostas iekārtās, nevis nelegāli izgāztas jūrā.

- (5) Direktīvas (ES) 2019/883 piemērošanas jomā neietilpst *Marpol 73/78* III pielikums, jo iepakotas preces neietilpst atkritumu kategorijā, tāpēc parasti tās netiek nodotas atkritumu uzņemšanai paredzētajās ostu iekārtās. Tomēr nevar izslēgt, ka kaitīgas vielas, kas tiek pārvadātas iepakotā veidā, netiek nelegāli izmestas jūrā. Ņemot to vērā, Direktīva 2005/35/EK būtu jāpaplašina attiecībā uz *Marpol 73/78* III pielikumu. Attiecīgi saskaņā ar Direktīvu 2005/35/EK būtu jāaizliedz kaitīgu vielu izmešana, ja vien kompetentās iestādes nekonstatē, ka tas bijis nepieciešams kuģa drošības nodrošināšanai vai dzīvības glābšanai jūrā.
- (6) *Marpol 73/78* 2. pantā noplūdes definīcijā ir iekļautas emisijas no kuģiem. *Marpol 73/78* VI pielikums ir vērsts uz kuģu radīta gaisa piesārņojuma novēršanu. VI pielikums un attiecīgās SJO vadlīnijas par izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām (*EGCS*) (Rezolūcija MEPC.340 (77)) ļauj kuģiem izmantot *EGCS* kā alternatīvu atbilstības metodi sēra oksīda (SOx) emisiju mazināšanai. VI pielikums regulē *EGCS* atliekvielas un notekūdeņus tādējādi, ka vai nu ir aizliegta to noplūde jūrā un prasīts tās nodot atbilstošās ostas iekārtās atkritumu uzņemšanai (attiecībā uz *EGCS* atliekvielām no slēgtas cīlpas sistēmām), vai arī tiek reglamentēti noplūdes nosacījumi (attiecībā uz notekūdeņiem no atvērtas cīlpas sistēmām). Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/802²¹ transponē starptautiskos standartus SOx jomā Savienības tiesībās, savukārt Direktīva (ES) 2019/883 nodrošina, ka *EGCS* atliekvielas tiek nodotas ostas iekārtās atkritumu uzņemšanai. Tā kā *EGCS* atliekvielas un notekūdeņi var radīt jūras vides piesārņojumu, to nelegālas noplūdes gadījumā būtu jāpiemēro Direktīvā 2005/35/EK paredzētie sodi. Šā iemesla dēļ Direktīva 2005/35/EK piemērošanas joma būtu jāpaplašina attiecībā uz *EGCS* atliekvielām un notekūdeņiem, ņemot vērā SJO izstrādātās vadlīnijas un neskarot tiesību normas, kas ietvertas Direktīvā (ES) 2016/802, ar kuru nosaka stingrākas noplūdes normas un sodus par tām.
- (7) Ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx²² nodrošina, ka noziedzīgi nodarījumi pret dabas vidi tiek vienoti definēti un ir pieejami atturoši, iedarbīgi un samērīgi kriminālsodi par nopietniem nodarījumiem pret dabas vidi. Direktīva 2005/35/EK tika grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/123/EK²³, ar kuru tika ieviesti kriminālsodi par noteiktiem Direktīva 2005/35/EK pārkāpumiem, kas tagad būtu jāiekļauj Direktīvas (ES) 2023/xxxx piemērošanas jomā. Attiecīgi Direktīvas 2005/35/EK tiesību normas, kas tika pievienotas vai aizstātas ar Direktīvu 2009/123/EK, būtu jāsvīturo no Direktīvas 2005/35/EK.
- (8) Administratīvie sodi, kas ieviesti, transponējot Direktīvu 2005/35/EK, būtu jāīsteno, neskarot Direktīvu (ES) 2023/xxxx. Dalībvalstīm būtu jādefinē administratīvās un krimināltiesiskās izpildes piemērošanas joma attiecībā uz kuģu radīta piesārņojuma nodarījumiem saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Piemērojot valsts tiesību aktus, ar kuriem transponē Direktīvu 2005/35/EK, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka, piemērojot kriminālsodus vai administratīvos sodus, tiek ievēroti Eiropas Savienības Pamattiesību hartas principi, tostarp *ne bis in idem* aizliegums.

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem (kodifikācija) (OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.).

²² OV L xxxx.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/123/EK (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un par sankciju ieviešanu par pārkāpumiem (OV L 280, 27.10.2009., 52. lpp.).

- (9) Direktīvā 2005/35/EK paredzētie sodi būtu jāstiprina, nodrošinot administratīvo sodu saskanīgu piemērošanu visā Savienībā. Lai sodi, kas uzlikti par kuģu radīta piesārņojuma nodarījumiem, radītu stingrāku atturošo ietekmi, šiem sodiem būtu jābūt vismaz soda naudai, kas uzlikta kuģa uzņēmumam, izņemot, ja šis uzņēmums var pierādīt, ka par noplūdi ir bijis atbildīgs kuģa kapteinis vai apkalpes loceklis(-i), kas rīkojies(-ušies) bez kuģa kapteiņa ziņas. Šajā saistībā kuģa uzņēmums ir kuģa īpašnieks vai cita organizācija vai persona, piemēram, vadītājs vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas ir uzņēmies atbildību par kuģa ekspluatāciju no kuģa īpašnieka saskaņā ar Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautisko kodeksu (turpmāk tekstā — “ISM kodekss”)²⁴, kas īstenots Savienības tiesībās ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 336/2006²⁵. Direktīvā 2005/35/EK būtu jāatzīst, ka reģistrētais kuģa īpašnieks varētu deleģēt kuģa vadību citai struktūrai, kura tad būtu pirmām kārtām saucama pie atbildības par to, ka nepilda ISM kodeksā noteiktos pienākumus nodrošināt kaitējuma videi novēršanu vai kuģa ekspluatācijas uzticēšanu kvalificētam personālam.
- (10) Valsts tiesu un administratīvajām iestādēm būtu jāņem vērā visi attiecīgie apstākļi, nosakot piesārņotājam piemērojamā soda līmeni. Ņemot vērā Direktīvā 2005/35/EK ietvertu piesārņojošo vielu daudzveidību un to, ka ir svarīgi saskaņoti piemērot sodus visā Savienībā, ņemot vērā regulējuma pārrobežu būtību, būtu jāveicina vēl lielāka soda līmeņu tuvināšana un efektivitāte, izstrādājot konkrētus sodu piemērošanas kritērijus par dažādu piesārņojošo vielu noplūdēm jūrā. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus sodu piemērošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²⁶. Pārbaudes procedūra būtu jāizmanto, lai pieņemtu šos īstenošanas aktus.
- (11) Ja dalībvalstij ir aizdomas, ka kuģis, kas labprātīgi ienācis tās ostā vai tās atkrastes terminālī, ir veicis nelegālu noplūdi, ir jāveic atbilstoša inspekcija, lai konstatētu apstākļus. Lai palīdzētu dalībvalstij pildīt tai Direktīvā 2005/35/EK noteikto pienākumu inspicēt šādu kuģi, Direktīvas 2005/35/EK I pielikumā ir indikatīvi uzskaitītas neatbilstības vai informācija, kas būtu jāņem vērā kompetentajām iestādēm katrā atsevišķā gadījumā, lai noskaidrotu, vai kuģis ir uzskatāms par aizdomās turētu kuģi.
- (12) Papildu pasākumi dalībvalstu sadarbības un ziņošanas pienākumu jomā līdz šim nav bijuši pietiekami, lai varētu pilnībā izanalizēt, vai piesārņotāji saņem iedarbīgus, atturošus un samērīgus sodus un vai Komisijai ir pieejami pietiekami dati, lai varētu uzraudzīt Direktīvas 2005/35/EK īstenošanu. Lai nodrošinātu efektīvu un saskanīgu Direktīvas 2005/35/EK izpildi, būtu jāveicina informācijas un pieredzes apmaiņa, uzlabojot sadarbību un vienlaikus nodrošinot, ka Komisijai ir darīti pieejami atbilstoši dati, lai tā varētu pienācīgi uzraudzīt Direktīvas 2005/35/EK īstenošanu.
- (13) Pašreizējo satelītdenestu *CleanSeaNet*, kas informē dalībvalstu iestādes par iespējamām nelegālām noplūdēm, būtu jāturpina uzlabot, lai tiktu iekļauta informācija par Direktīvas

²⁴ Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss, ko pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ar 1993. gada 4. novembra asamblejas Rezolūciju A741(18), ar grozījumiem.

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 336/2006 (2006. gada 15. februāris) par Starptautiskā drošības vadības kodeksa īstenošanu Kopienā un Padomes Regulas (EK) Nr. 3051/95 atcelšanu (dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 64, 4.3.2006., 1. lpp.).

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

2005/35/EK piemērošanas jomā iekļautajām papildu piesārņojošām vielām. Informācija par iespējamām vai faktiskām noplūdēm, ko dalībvalstis ziņo saskaņā ar Direktīvu 2005/35/EK un nodod citām Savienības jūras drošības datubāzēm, piemēram, Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmai, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK²⁷ (*SafeSeaNet*), un inspekciju datubāzei, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK²⁸ (*THETIS*), būtu jāintegrē un jāizplata lietotājdraudzīgā elektroniskā veidā valsts iestādēm, kas iesaistītas izpildes ķēdē, lai tās varētu savlaicīgi reaģēt. Šāda informācija, ja tā saistīta ar faktisku vai iespējamu izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas atliekvielu noplūdi no kuģa, būtu turpmāk automātiski jānosūta *THETIS* modulim, kas izstrādāts saskaņā ar Komisijas Īstenošanas lēmumu 2015/253 (*THETIS-EU*), lai palīdzētu dalībvalstīm īstenot izpildes darbības, kas tām jāveic saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/802 noteikumiem. Lai efektīvi uzraudzītu, ka visas dalībvalstis īsteno direktīvu, ir paredzēts, ka katrai dalībvalstij būtu jānodrošina, ka pirmos trīs gadus pēc direktīvas transponēšanas tā gadā pārbauda 10 % *CleanSeaNet* sūtīto trauksmes signālu. Piekļuve šai informācijai būtu jāpiešķir citu dalībvalstu iestādēm, kurām tā interesē kā nākamās piestāšanas ostas valstīm, kā piekrastes valstīm, kuras skārusi iespējamā noplūde, vai kā kuģa karoga valstīm, lai veicinātu efektīvu un savlaicīgu pārrobežu sadarbību, mazinātu izpildes darbību administratīvo slogu un galu galā lai efektīvi sodītu likumpārkāpējus par Direktīvas 2005/35/EK pārkāpumu.

- (14) Apakšgrupa kuģu radīto atkritumu jautājumos, kas tika izveidota Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumā un kas pulcēja plašu ekspertu loku kuģu radītā piesārņojuma un kuģu atkritumu apsaimniekošanas jomā, pārtrauca darbu 2017. gada decembrī, ņemot vērā to, ka sākās starpiestāžu sarunas par Direktīvu (ES) 2019/883. Tā kā šī pagaidu apakšgrupa sniedza Komisijai vērtīgus norādījumus un kompetenci, būtu jāizveido līdzīga ekspertu grupa, kas būtu pilnvarota apmainīties pieredzē par šīs direktīvas piemērošanu, lai palīdzētu dalībvalstīm vairoto spējas atklāt un pārbaudīt piesārņojuma incidentus un nodrošinātu Direktīvas 2005/35/EK efektīvu izpildi.
- (15) Eiropas Jūras drošības aģentūrai (*EMSA*), kas izveidota saskaņā ar Regulu (ES) xxxx/xxxx²⁹, būtu jāsniedz Komisijai šīs direktīvas īstenošanai nepieciešamais atbalsts.
- (16) Dalībvalstīm būtu jāziņo Komisijai informācija, kas nepieciešama, lai nodrošinātu pienācīgu Direktīvas 2005/35/EK īstenošanas uzraudzību. Lai ierobežotu administratīvo slogu un palīdzētu Komisijai analizēt dalībvalstu sniegtos datus, būtu jānodrošina, ka šādu informāciju dalībvalstis sniedz, izmantojot tam paredzētu elektronisku ziņošanas rīku. Ciktāl šāda informācija attiecas uz fiziskām personām piemērotiem sodiem vai ciktāl fiziskas personas tiek iesaistītas tajos, šādu informāciju anonimizē. Lai nodrošinātu, ka informācija, kas ziņota saskaņā ar Direktīvu 2005/35/EK, veidu ziņā ir salīdzināma pa dalībvalstīm un savākta, pamatojoties uz saskaņotu ziņošanas elektronisko formātu un procedūru, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno atbilstoši Regulai (ES) Nr. 182/2011.
- (17) Lai palīdzētu dalībvalstīm pilnveidot to spējas valsts administratīvajām un tiesu iestādēm efektīvi pildīt Direktīvu 2005/35/EK, būtu jānodrošina, ka Komisija sniedz dalībvalstīm norādījumus un apmācību, tostarp par labākajām atklāšanas, pārbaudes un pierādījumu

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.)

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (pārstrādāta versija) (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

²⁹ OV L xxxx.

vākšanas metodēm un praksi, kā arī norādījumus par attiecīgajām *Marpol 73/78* reglamentējošām izmaiņām un par pieejamajiem tehnoloģiskajiem pilnveidojumiem, tostarp par jauniem digitālajiem rīkiem, lai veicinātu efektīvas, izmaksu ziņā lietderīgas un mērķorientētas izpildes darbības.

- (18) Lai palielinātu sabiedrības informētību par kuģu radīta piesārņojuma noplūdēm un uzlabotu vides aizsardzību, informācijai, ko sniegušas dalībvalstis par Direktīvas 2005/35/EK piemērošanu, būtu jābūt publiski pieejamai, sniedzot pārskatu par visu Savienību, un jābūt iekļautai informācijai, kas uzskaitīta Direktīvas 2005/35/EK II pielikumā. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/4/EK³⁰ mērķis ir dalībvalstīs garantēt tiesības piekļūt informācijai par vidi saskaņā ar Konvenciju par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem (Orhūsas konvencija), kuras dalībniece ir Savienība. Komisijai būtu jāaizsargā no dalībvalstīm saņemtās informācijas konfidencialitāte, neskarot Direktīvas 2003/4/EK tiesību normas.
- (19) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2019/1937³¹ ir noteikti minimālie standarti attiecībā uz ziņošanu par Savienības tiesību, tostarp Direktīvas 2005/35/EK, pārkāpumiem un par tādu personu aizsardzību, kuras ziņo par šiem pārkāpumiem. Dalībvalstīm jo īpaši būtu jānodrošina, ka saskaņā ar Direktīvas (ES) 2019/1937 piemērošanas jomu apkalpei, kas ziņo par faktisku vai iespējamu nelegālu noplūdi, tiek piešķirta aizsardzība. Papildus esošajiem ziņošanas kanāliem, kas sniegti valsts līmenī, kā noteikts Direktīvā (ES) 2019/1937, Komisijai būtu jānodrošina pieejams centralizēts ārējs ziņošanas kanāls, lai caur to varētu ziņot par faktiskām vai iespējamām nelegālām noplūdēm un nodot šos ziņojumus attiecīgajai vienai vai vairākām dalībvalstīm, kurām pēc tam uz šiem ziņojumiem ir jāreaģē saskaņā ar Direktīvu (ES) 2019/1937, tostarp jāsniedz saņemšanas apstiprinājums, pietiekama atgriezeniskā saite un jāveic turpmākie pasākumi. Komisijai būtu jānodrošina ziņojošo personu identitātes konfidencialitātes aizsardzība, tostarp vajadzības gadījumā, ierobežojot iespēju īstenot noteiktas datu aizsardzības tiesības attiecīgām personām, piemēram, personām, kas iekļautas ziņojumā kā personas, kuras piedalījušās iespējamajā nelegālajā noplūdē, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725³² 25. panta 1. punkta c) un h) apakšpunktu un 25. panta 2. punktu, tādā apmērā un tik ilgi, cik nepieciešams, lai novērstu un risinātu centienus kavēt ziņošanu vai traucēt, maldināt vai vilcināt turpmākos pasākumus, jo īpaši izmeklēšanu, vai mēģinājumus atklāt ziņojošo personu identitāti.
- (20) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas [2023. gada xx. xx] sniedza atzinumu³³.
- (21) SJO notiek apspriešanās par jauniem vides jautājumiem saistībā ar starptautisko kuģošanu, kuras rezultātā rodas ūdens un gaisa piesārņojums. Tostarp par atkritumiem, kas piesārņo jūras ūdeņus, piemēram, pazaudētiem konteineriem un plastmasas granulām, par zemūdens troksni un par gaisa piesārņotājiem, piemēram, melno oglekli. Šo sarunu rezultātā *Marpol 73/78* var

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/4/EK (2003. gada 28. janvāris) par vides informācijas pieejamību sabiedrībai un par Padomes Direktīvas 90/313/EEK atcelšanu (OV L 41, 14.2.2003., 26. lpp.).

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1937 (2019. gada 23. oktobris) par to personu aizsardzību, kuras ziņo par Savienības tiesību aktu pārkāpumiem (OV L 305, 26.11.2019., 17. lpp.).

³² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

³³ OV C xxxx.

iekļaut jaunu regulējumu. Turklāt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/56/EK³⁴ dalībvalstīm ir jāsasniedz labs vides stāvoklis jūras vidē, kas tostarp kā kvalitatīvos deskriptorus ietver kuģu radītus jūras atkritumus un zemūdens troksni. Attiecīgi Direktīvā (ES) 2023/xxxx³⁵ ir noteiktas robežvērtības slāpekļa dioksīdam (NO₂), kas rodas no slāpekļa oksīdu (NO_x) emisijām. Kuģošana veicina augstāku NO₂ līmeni piekrastes un ostu teritorijās. Ņemot to vērā, veicot nākamo Direktīvas 2005/35/EK pārskatīšanu, būtu jāņem vērā jaunas izmaiņas, un Komisijai būtu jāizvērtē iespēja grozīt direktīvas piemērošanas jomu attiecīgos gadījumos, ņemot vērā jaunus starptautiskos standartus saskaņā ar *Marpol* 73/78. Nākamajā pārskatīšanā būtu jāizvērtē iespēja grozīt Direktīvas 2005/35/EK piemērošanas jomu attiecīgā gadījumā, lai iekļautu tajā SO_x un NO_x emisijas, ko regulē saskaņā ar *Marpol* VI pielikumu, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta, īstenojot Direktīvu (ES) 2016/802, un līdz ar kuģu radīto SO_x un NO_x emisiju uzraudzības un atklāšanas pilnveidošanos un briedumu, lai nodrošinātu saskanīgu, efektīvu un iedarbīgu izpildes režīmu, kā arī atturošu sodu piemērošanu saskaņā ar Nulles piesārņojuma rīcības plānu un jo īpaši tā 5. mērķrādītāju “Īstenot nulles piesārņojumu kopā”.

- (22) Tā kā šīs direktīvas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķas dalībvalstis, ņemot vērā šajā direktīvā aplūkotās nelegālās noplūdes radītā kaitējuma pārrobežu raksturu un iedarbīgu, atturošo un samērīgu sodu par šīm noplūdēm pieejamību visā Savienībā, kā arī to, ka minētās rīcības mēroga vai iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (23) Direktīvā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, tostarp personas datu aizsardzība, tiesības uz efektīvu aizsardzību tiesā un uz taisnīgu tiesu, nevainīguma prezumpcija un tiesības uz aizstāvību, noziedzīgu nodarījumu un sodu likumība un samērība un tiesības netikt divreiz tiesātam vai sodītam kriminālprocesā par vienu nodarījumu. Nodrošināt minēto tiesību un principu pilnīgu ievērošanu ir šīs direktīvas mērķis, un tā būtu attiecīgi jāīsteno.
- (24) Tāpēc Direktīva 2005/35/EK būtu attiecīgi jāgroza,
- IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2005/35/EK

Direktīvu 2005/35/EK groza šādi:

- (1) nosaukumu aizstāj ar šādu:

“Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva, ar kuru īsteno starptautiskos standartus kuģu radīta piesārņojuma jomā un ievieš sodus par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu”;

- (2) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

³⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/56/EK (2008. gada 17. jūnijs), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā (Jūras stratēģijas pamatdirektīva) (dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 164, 25.6.2008., 19. lpp.).

³⁵ OV L xxxx.

“1. pants

Mērķis

1. Šīs direktīvas mērķis ir iekļaut Savienības tiesībās starptautiskos standartus par piesārņojumu no kuģiem un nodrošināt to, ka personām, kas ir atbildīgas par piesārņojošu vielu nelegālām noplūdēm, piemēro iedarbīgus, samērīgus un atturošus sodus, lai uzlabotu jūras drošību un labāk aizsargātu jūras vidi no kuģu radītā piesārņojuma.
 2. Šī direktīva neliedz dalībvalstīm pieņemt stingrākus pasākumus saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, paredzot administratīvos sodus un kriminālsodus atbilstoši savas valsts tiesībām.”;
- (3) direktīvas 2. pantu aizstāj ar šādu:

“2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1. “*Marpol 73/78*” ir Starptautiskā konvencija par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu (1973) un tās 1978. gada protokols to jaunākajā redakcijā;
2. “piesārņojošas vielas” ir vielas, kas ir reglamentētas ar *Marpol 73/78* I pielikumu (nafta), II pielikumu (kaitīgas šķidrās vielas, kas tiek pārvadātas kā lejamkravas) , III pielikumu (kaitīgas vielas, kuras pa jūru pārvadā iepakotas), IV pielikumu (kuģu notekūdeņi) V pielikumu (kuģu atkritumi) un izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas atliekvielas;
3. “izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas atliekvielas” ir materiāls, kas ar attīrīšanas sistēmu ir atdalīts no mazgāšanas vai skalošanas ūdens, vai notekūdeņi, kas neatbilst noplūdes kritērijam, vai jebkāds cits no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas atdalīts materiāls, kas izvadīts pāri bortam *Marpol 73/78* VI pielikuma 4. noteikumā definētas emisiju samazināšanai paredzētas atbilstīgas metodes darbības rezultātā, kas izmantota kā emisiju samazināšanas alternatīva *Marpol 73/78* VI pielikuma 14. noteikumā noteiktajiem standartiem, ņemot vērā SJO izstrādātās vadlīnijas;
 - (a) “noplūde” ir jebkādā veidā no kuģa izdarīta izvadīšana jūrā, kā minēts *Marpol 73/78* 2. pantā;
4. “kuģis” ir jebkura veida jūras kuģis, kas darbojas jūras vidē, neatkarīgi no tā karoga, tostarp kuģi ar zemūdens spārniem, kuģi uz gaisa spilveniem, zemūdens kuģi un peldošie kuģi;
5. “juridiska persona” ir juridiska vienība, kam ir šāds statuss saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem, izņemot valstis vai publisko tiesību juridiskās personas, kuras īsteno valsts varu, vai starptautiskas sabiedriskās organizācijas;
6. “uzņēmums” ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas no kuģa īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa darbību.”;

- (4) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Pārkāpumi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka piesārņojošo vielu noplūdi visās 3. panta 1. punktā minētajās teritorijās uzskata par pārkāpumu, izņemot, ja:
 - (a) attiecībā uz piesārņojošām vielām, kurām piemērojams *Marpol 73/78* I pielikuma regulējums, ir izpildīti *Marpol 73/78* I pielikuma 15., 34., 4.1. vai 4.3. noteikuma nosacījumi;
 - (b) attiecībā uz piesārņojošām vielām, kurām piemērojams *Marpol 73/78* II pielikuma regulējums, ir izpildīti *Marpol 73/78* II pielikuma 13., 3.1.1. vai 3.1.3. noteikuma nosacījumi;
 - (c) attiecībā uz piesārņojošām vielām, kurām piemērojams *Marpol 73/78* III pielikuma regulējums, ir izpildīti *Marpol 73/78* III pielikuma 8.1. noteikuma nosacījumi;
 - (d) attiecībā uz piesārņojošām vielām, kurām piemērojams *Marpol 73/78* IV pielikuma regulējums, ir izpildīti *Marpol 73/78* IV pielikuma 3., 11.1. un 11.3. noteikuma nosacījumi;
 - (e) attiecībā uz piesārņojošām vielām, kurām piemērojams *Marpol 73/78* V pielikuma regulējums, ir izpildīti *Marpol 73/78* V pielikuma 4.1., 4.2., 5., 6.1., 6.2., 7. noteikuma nosacījumi un Starptautiskā kodeksa kuģiem, kurus ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), II-A daļas 5.2. iedaļas nosacījumi; un
 - (f) attiecībā uz izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas atliekvielām ir izpildīti *Marpol 73/78* VI pielikuma 14.1., 14.4., 14.6. un 3.1.1. noteikuma nosacījumi.
2. Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ikviena fiziska vai juridiska persona, kas izdarījusi pārkāpumu 1. punkta nozīmē, tiek saukta pie atbildības par to.”;

- (5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Izņēmumi

1. Ja piesārņojošās vielas, kurām piemērojams *Marpol 73/78* I, II un VI pielikuma regulējums, ir nopludinātas teritorijās, kas noteiktas 3. panta 1. punkta c), d) un e) apakšpunktā, to neuzskata par uzņēmuma, kuģa kapteiņa vai apkalpes pārkāpumu, ja ir izpildīti abi šādi nosacījumi:
 - (a) noplūdi ir izraisījis kuģa vai tā aprīkojuma bojājums;
 - (b) pēc tam, kad radies bojājums vai pamanīta noplūde, veikti visi loģiskie piesardzības pasākumi, lai novērstu vai mazinātu noplūdi.
2. Šā panta 1. punktu nepiemēro, ja par bojājumu atbildīgais uzņēmums, kuģa kapteinis vai apkalpe rīkojies vai nu ar nolūku radīt bojājumu, vai rīkojies nolaidīgi, apzinoties, ka bojājums visticamāk radīsies.”;

- (6) direktīvas 5.a pantu svītros;
- (7) direktīvas 5.b pantu svītros;
- (8) direktīvas 6. pantam pievieno šādu 3. punktu:
 - 3. Indikatīvs saraksts, kurā uzskaitīti pārkāpumi vai informācija 1. punkta nozīmē, ir sniegts šīs direktīvas I pielikumā.”;
- (9) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Sodi

- 1. Neskarot dalībvalstu pienākumus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2023/xxxx³⁶, dalībvalstis izstrādā administratīvo sodu sistēmu, kas piemērojama, ja tiek pārkāpti valsts tiesību akti, ar kuriem īsteno šīs direktīvas 4. pantu un 5. panta 2. punktu, un nodrošina, ka tie tiek piemēroti. Paredzētajiem administratīvajiem sodiem ir jābūt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem.
 - 2. Dalībvalstis nodrošina, ka sodi, kas ieviesti, transponējot šo direktīvu, ir naudas sodi, ko piemēro uzņēmumam pārkāpuma izdarīšanas laikā, izņemot, ja uzņēmums pierāda, ka par pārkāpumu ir atbildīgs kuģa kapteinis vai apkalpe, kas rīkojusies bez kuģa kapteiņa ziņas.
 - 3. Gadījumā, ja tiek pierādīts, ka par attiecīgā pārkāpuma izdarīšanu ir atbildīgs kuģa kapteinis vai apkalpe, kas rīkojusies bez kuģa kapteiņa ziņas, dalībvalstis nodrošina sodu piemērošanu šādām personām saskaņā ar šīs direktīvas tiesību normām.”;
- (10) direktīvas 8.a pantu svītros;
 - (11) direktīvas 8.b pantu svītros;
 - (12) direktīvas 8.c pantu svītros;
 - (13) direktīvā iekļauj šādu 8.d pantu:

“8.d pants

Sodu efektīva piemērošana

- 1. Dalībvalstis nodrošina, ka, ja kompetentās iestādes ir konstatējušas fiziskas vai juridiskas personas atbildību pārkāpuma izdarīšanā 4. panta un 5. panta 2. punkta nozīmē, nosakot un piemērojot noteikta veida un līmeņa administratīvo sodu, tās ņem vērā visus attiecīgos pārkāpuma apstākļus, tostarp:
 - (a) noplūdes būtību, smagumu un ilgumu;
 - (b) atbildīgās personas vainas pakāpi;
 - (c) noplūdes radīto kaitējumu videi vai cilvēka veselībai;
 - (d) atbildīgās personas finansiālo spēku, attiecīgi ņemot vērā atbildīgās juridiskās personas gada apgrozījumu pasaulē;

³⁶

OV L xxxx.

- (e) ekonomisko labumu, ko atbildīgā persona ir guvusi vai paredzējusi gūt no pārkāpuma;
 - (f) kādus pasākumus atbildīgā persona ir veikusi, lai novērstu noplūdi vai lai mazinātu tās ietekmi;
 - (g) atbildīgās personas sadarbības līmeni ar kompetento iestādi, tostarp, rīcību ar mērķi apiet vai kavēt attiecīgo kompetentās iestādes veiktu inspicēšanu vai citu izmeklēšanu; un
 - (h) atbildīgās personas iepriekšējos pārkāpumus.
2. Lai nodrošinātu šā panta vienādu piemērošanu, Komisija, izdodot īstenošanas aktus, var noteikt sīkākus noteikumus par kritērijiem, kas dalībvalstīm jāizvērtē, piemērojot sodus attiecībā uz katra veida piesārņojošo vielu saskaņā ar šo direktīvu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 13. pantā minēto pārbaudes procedūru.”;
- (14) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Informācijas un pieredzes apmaiņa

1. Šajā direktīvā dalībvalstis un Komisija sadarbojas informācijas apmaiņas jomā, izmantojot Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, kas noteikta Direktīvas 2002/59/EK³⁷ (*SafeSeaNet*) 22.a panta 3. punktā un III pielikumā, lai sasniegtu šādus mērķus:
- (a) uzlabot informāciju, kas nepieciešama šīs direktīvas efektīvai īstenošanai, jo īpaši, ko sniedz Eiropas piesārņojuma atklāšanas satelītdienests (*CleanSeaNet*), lai izstrādātu uzticamas metodes piesārņojošo vielu izsekošanai jūrā;
 - (b) izstrādāt un īstenot atbilstošu kontroles un uzraudzības sistēmu, integrējot a) apakšpunktā noteikto informāciju ar informāciju, kas ir pieejama *SafeSeaNet* un citās Savienības informācijas datubāzēs un rīkos, tostarp nosūtīt informāciju par faktiskām vai iespējamām izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas atliekvielu noplūdēm uz tam izveidoto moduli *THETIS*, kas izstrādāts saskaņā ar Komisijas Īstenošanas lēmumu 2015/253³⁸ (*THETIS-EU*), lai agrīni identificētu un uzraudzītu kuģus, kas nopludina kaitīgās vielas, nolūkā optimizēt valsts iestāžu īstenotās izpildes darbības;
 - (c) optimāli izmantot informāciju, kas sniegta saskaņā ar a) un b) punktu, kā arī informāciju, ko dalībvalstis ir ziņojušas saskaņā ar 10.a pantu, lai veicinātu piekļuvi šai informācijai un tās apmaiņu starp kompetentajām iestādēm un apmaiņu ar citu dalībvalstu iestādēm un Komisiju; un

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.)

³⁸ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2015/253 (2015. gada 16. februāris), ar ko attiecībā uz sēra saturu flotes degvielās paredz noteikumus par paraugu ņemšanu un ziņošanu saskaņā ar Padomes Direktīvu 1999/32/EK (OV L 41, 17.2.2015., 55. lpp.).

- (d) trīs gadu laikā no šīs direktīvas transponēšanas dienas nodrošināt, ka kompetentās iestādes pārbauda vismaz 10 % no *CleanSeaNet* gadā nosūtītajiem trauksmes signāliem.
2. Komisija nodrošina, ka par šīs direktīvas piemērošanu visā Savienībā tiek organizēta pieredzes apmaiņa starp dalībvalstu iestādēm un ekspertiem, tostarp no privātā sektora, pilsoniskās sabiedrības un arodbiedrībām, lai izveidotu kopīgu praksi un vadlīnijas par šīs direktīvas izpildi.”;
- (15) pievieno šādu 10.a, 10.b, 10.c un 10.d pantu:

“10.a pants

Ziņošana

1. Komisija izveido elektronisko ziņošanas rīku ar mērķi vākt informāciju un nodrošināt tās apmaiņu starp dalībvalstīm un Komisiju par šajā direktīvā sniegtās izpildes sistēmas īstenošanu.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka, izmantojot 1. punktā minēto elektronisko ziņošanas rīku, tiek ziņota šāda informācija par valsts kompetento iestāžu veiktajiem pasākumiem:
 - (a) informācija par turpmākajiem pasākumiem, ko kompetentās iestādes veikušas, reaģējot uz *CleanSeaNet* trauksmes signālu, tiklīdz šie pasākumi ir pabeigti;
 - (b) informācija par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar 6. pantu, tiklīdz inspekcija ir pabeigta;
 - (c) informācija par darbībām, kas veiktas saskaņā ar 7. pantu, tiklīdz šīs darbības ir pabeigtas;
 - (d) informācija saistībā ar sodiem, kas piemēroti saskaņā ar šo direktīvu, ko iesniedz bez nepamatotas kavēšanās un katrā ziņā līdz katra gada 30. jūnijam par iepriekšējā kalendārajā gadā piemērotajiem sodiem. Ciktāl šāda informācija par sodiem ietver personas datus, šādu informāciju anonimizē.
3. Lai nodrošinātu šā panta vienādu piemērošanu, Komisija ar īstenošanas aktiem var izstrādāt sīkākus noteikumus par 2. punktā minētās informācijas ziņošanas procedūru, tostarp norādīt ziņojumā norādāmās informācijas veidu saskaņā ar 13. pantā sniegto pārbaudes procedūru.
4. Dalībvalstis paziņo Komisijai pilnvarotās iestādes, kurām būs piekļuve 1. punktā minētajam ziņošanas rīkam.

10.b pants

Apmācība

Komisija palīdz dalībvalstīm pilnveidot spējas, sniedzot attiecīgā gadījumā apmācību iestādēm, kas atbildīgas par šīs direktīvas piemērošanas jomā ietverto pārkāpumu atklāšanu, pārbaudi un izpildi.

10.c pants

Informācijas publicēšana

1. Pamatojoties uz dalībvalstu sniegto informāciju saskaņā ar 10.a pantu, Komisija publisko regulāri atjauninātu pārskatu par šīs direktīvas īstenošanu un izpildi Savienības mērogā. Pārskatā iekļauj informāciju, kas uzskaitīta šīs direktīvas II pielikumā.
2. Neskarot Direktīvu 2003/4/EK³⁹, Komisija veic atbilstošus pasākumus, lai aizsargātu saistībā ar šīs direktīvas īstenošanu iegūtās informācijas konfidencialitāti.

10.d pants

Tādu personu aizsardzība, kuras ziņo par iespējamajiem pārkāpumiem

1. Komisija izstrādā un uztur internetā konfidenciālu ārēju ziņošanas kanālu, lai saņemtu ziņojumus Direktīvas (ES) 2019/1937⁴⁰ nozīmē par šīs direktīvas iespējamajiem pārkāpumiem, un nodod šos ziņojumus vienai vai vairākām attiecīgajām dalībvalstīm.
 2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts kompetentās iestādes, kas saņem ziņojumus par šīs direktīvas pārkāpumiem, kuri iesniegti, izmantojot 1. punktā minēto kanālu, sniedz atgriezenisko saiti un veic turpmākos pasākumus, reaģējot uz šiem ziņojumiem, saskaņā ar Direktīvu (ES) 2019/1937.
 3. Komisija var ierobežot 14.–22., 35. un 36. panta piemērošanu, kā arī Regulas (ES) 2018/1725⁴¹ 4. panta piemērošanu attiecībā uz datu subjektiem, par kuriem ir iesniegts ziņojums ar 1. punktā minētā kanāla starpniecību vai kuri ir minēti šajā ziņojumā un kas nav datu subjekti, kas iesniedz šo ziņojumu. Šo ierobežojumu var piemērot tikai uz laiku, kas nepieciešams, lai dalībvalsts kompetentās iestādes izmeklētu 2. punktā minēto ziņojumu.”;
- (16) direktīvas 11. pantu svītrot;
- (17) direktīvas 12. pantu svītrot;
- (18) direktīvā iekļauj šādu 12.a pantu:

“12.a pants

Novērtēšana un pārskatīšana

1. Līdz [PB: norādīt datumu: pieci gadi no šīs direktīvas transponēšanas dienas] Komisijas veic šīs direktīvas izvērtēšanu. Izvērtējuma pamatā ir vismaz:
 - (a) šīs direktīvas īstenošanā gūtā pieredze; un
 - (b) informācija, ko dalībvalstis ir sniegušas saskaņā ar 10.a pantu, kā arī Savienības līmenī veikts pārskats saskaņā ar 10.c pantu.

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/4/EK (2003. gada 28. janvāris) par vides informācijas pieejamību sabiedrībai un par Padomes Direktīvas 90/313/EEK atcelšanu (OV L 41, 14.2.2003., 26. lpp.).

⁴⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1937 (2019. gada 23. oktobris) par to personu aizsardzību, kuras ziņo par Savienības tiesību aktu pārkāpumiem (OV L 305, 26.11.2019., 17. lpp.).

⁴¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

2. Pārskatā Komisija attiecīgā gadījumā izvērtē iespēju grozīt šīs direktīvas darbības jomu, tostarp ņemot vērā starptautiskos standartus par kuģu radīta gaisa piesārņojuma novēršanu, ko regulē *Marpol 73/78*, jo īpaši sēra oksīda un slāpekļa oksīda emisijas no kuģiem, kā arī ņemot vērā citus standartus, kas regulē noplūdes no kuģiem, kurām piemēro *Marpol 73/78* regulējumu, piemēram, melnais ogleklis, jūras atkritumi, pazaudēti konteineri, pazaudētas plastmasas granulas un zemūdens troksnis.”

(19) direktīvas 13. pantu aizstāj ar šādu:

“13. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu radītā piesārņojuma novēršanas komiteja (*COSS*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 5. novembra Regulas (EK) Nr. 2099/2002⁴² 3. pantu. *COSS* ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011⁴³ nozīmē.
 2. Ja ir atsauce uz šo pantu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu un Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu.”;
- (20) direktīvas 14. pantu svītrot;
- (21) direktīvas 15. pantu svītrot;
- (22) visu pielikumu svītrot;
- (23) šīs direktīvas I pielikumā ievietoto tekstu pievieno kā I pielikumu;
- (24) šīs direktīvas II pielikumā ievietoto tekstu pievieno kā II pielikumu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis vēlākais līdz [*PB: norādīt datumu: viens gads pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas*] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības.

Kad dalībvalstis pieņem šīs tiesību normas, tajās ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus tos savus tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņem šīs direktīvas piemērošanas jomā, un jebkurus sekojošus grozījumus minētajos tiesību aktos.

⁴² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (*COSS*) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.).

⁴³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

3. pants

Direktīvas 2009/123/EK piemērošana

Attiecībā uz pārkāpumiem, kas ir uzskatāmi par noziedzīgiem nodarījumiem saskaņā ar Direktīvu 2005/35/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2009/123/EK⁴⁴, un ar tiem saistītiem sodiem dalībvalstīm, kurām nav saistoša Direktīva (ES) 2023/xxxx, joprojām ir saistoša Direktīva 2005/35/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2009/123/EK.

4. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. punkts

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

⁴⁴ OV L xxxx.

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS: AGENTŪRAS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp kriminālsodu, ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu

1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

Mobilitāte un transports — jūras drošība

1.3. Priekšlikums attiecas uz

- ☐ jaunu darbību
- ☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību⁴⁵
- ☒ esošas darbības pagarināšanu
- ☐ vienas vai vairāku darbību apvienošanu virzībā uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Šai direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2005/35/EK, vispārējais mērķis ir nodrošināt, ka personām, kas ir atbildīgas par piesārņojošu vielu noplūdēm jūrā, piemēro iedarbīgus, samērīgus un atturošus sodus, lai uzlabotu jūras drošību un veicinātu jūras vides aizsardzību no kuģu radītā piesārņojuma. Pārskatīšana veicina 14. ilgtspējīgas attīstības mērķi (IAM) (saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un to resursus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību) un 3. IAM (nodrošināt veselīgu dzīvi un sekmēt labklājību jebkura vecuma cilvēkiem), kā arī ar tiesību normām attiecībā uz kriminālvajāšanu — 16. IAM (taisnīga tiesa un stipras institūcijas).

1.4.2. Konkrētie mērķi

Pārskatīšanas konkrētie mērķi ir šādi.

Iekļaut starptautiskos standartus ES tiesībās, saskaņojot direktīvu ar Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (*MARPOL*) pielikumiem, kas attiecas uz noplūdēm jūrā.

Sniegt atbalstu dalībvalstīm, vairojot to spēju laikus un saskaņotā veidā atklāt piesārņojuma incidentus, pārbaudīt, ievākt pierādījumus un efektīvi sodīt identificētos likumpārkāpējus.

Nodrošināt, lai personām (fiziskām un juridiskām personām), kas ir atbildīgas par nelegālām noplūdēm no kuģiem, tiktu piemēroti iedarbīgi, samērīgi un atturoši sodi.

Nodrošināt vienkāršotu un efektīvu ziņošanu par kuģu radīta piesārņojuma incidentiem un turpmākiem pasākumiem.

⁴⁵

Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

Paredzams, ka šis priekšlikums uzlabos sodu efektivitāti un veicinās līdzvērtīgus konkurences apstākļus, nodrošinot saskaņotus un samērīgus sodus un to, ka soda līmenis ir pietiekami augsts, lai atturētu no nelegālas noplūdes.

Paredzams, ka šis priekšlikums kopumā uzlabos dalībvalsts iestāžu veikto pārbaužu efektivitāti un tādējādi palielināsies identificēto likumpārkāpēju īpatsvars, kā arī tiks vienkāršota un uzlabota ziņošana par direktīvas īstenošanu.

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzī progresam un sasniegumiem.

Piedāvātās direktīvas efektivitāte attiecībā uz 1. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz pārkāpumu skaitu un atklāto kuģu veikto naftas, kaitīgu šķidro vielu, iepakoto preču, notekūdeņu, atkritumu un skrubera atliekvielu noplūžu skaitu.

Piedāvātās direktīvas efektivitāte attiecībā uz 2. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz katras dalībvalsts veikto pārbaužu skaitu (pārbaudes līmenis), pārbaužu rezultātā identificēto likumpārkāpēju skaitu (identificētie piesārņotāji), trauksmes cēlēju sniegto paziņojumu skaitu un *EMSA* apmācības un darbsemināru skaitu.

Piedāvātās direktīvas efektivitāte attiecībā uz 3. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz piemēroto naudas sodu līmeni un piemēroto sodu veidiem.

Piedāvātās direktīvas efektivitāte attiecībā uz 4. konkrēto mērķi tiks noteikta, pamatojoties uz katras dalībvalsts ziņošanas rīkā veikto atjauninājumu skaitu, katras dalībvalsts ziņošanas rīkā reģistrēto noplūžu no kuģiem skaitu un publiski pieejamās tīmekļa vietnes skatījumu/apmeklējumu skaitu.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks

EMSA būs jāizveido papildu satelītnovērošanas pakalpojumi dalībvalstīm, ņemot vērā direktīvas piemērošanas jomas paplašināšanos, un jāmodernizē *CleanSeaNet* dienests, lai labāk uzraudzītu un atklātu piesārņotājus. *EMSA* būs jāizstrādā apmācība un jāizstrādā norādījumi, kā arī tie regulāri jāatjaunina. Tā izstrādās arī ārēju ziņošanas kanālu, ar kura starpniecību trauksmes cēlji var sniegt informāciju par iespējamām nelegālām noplūdēm, un uzlabos integrētos jūras dienestus. *EMSA* arī būs jāizstrādā un jāuztur jauns ziņošanas rīks, lai dalībvalstis varētu ziņot par katru kuģa radīta piesārņojuma incidentu, kā arī jāizstrādā tīmekļa vietne, lai informētu sabiedrību par kuģu radīto piesārņojumu.

Kopumā būs nepieciešami 9 *FTE*, lai atbalstītu papildu satelītnovērošanas pakalpojumu sniegšanu, un vēl 3 *FTE*, lai atbalstītu integrēto jūras dienestu pilnveidošanu. No tiem 1 būs nepieciešams nākamajā DFS.

- 1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex ante*)

Valstu atšķirīgās pieejas var apgrūtināt dalībvalstu sadarbību un ļauj likumpārkāpējiem izvairīties no soda. Tā kā daži reģioni ir neaizsargātāki un dalībvalstīm ir atšķirīgas spējas pārbaudīt kuģu radīta piesārņojuma gadījumus un saukt pie atbildības par tiem, ir nepieciešama ES rīcība, jo īpaši sniedzot atbalsta papildu pasākumus, izmantojot kopīgus *EMSA* digitālos rīkus. Tā kā jūras pārvadājumi ir starptautiski, ir skaidra vajadzība veidot pārrobežu regulējumu, kas nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret kuģu ekspluatantiem neatkarīgi no tā, kur ir noticis piesārņojuma incidents.

Sagaidāmā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)

ES rīcība nodrošina līdzvērtīgus konkurences apstākļus un veicina pārbaužu veikšanu valstu līmenī un saukšanu pie atbildības, kā arī pārrobežu izpildi, tādējādi panākot atturošākus sodus. ES rīcība nodrošinās skaidru pievienoto vērtību cīņā pret kuģu radīto piesārņojumu, kuram parasti ir pārnacionāla dimensija, salīdzinājumā ar to, ko dalībvalstis var sasniegt, rīkojoties katra atsevišķi. Sīkāk precizējot ES atbildības režīmu un uzlabojot satelītnovērošanu tādējādi, ka tiek aptverti vairāku veidu piesārņotāji, ņemot vērā direktīvas piemērošanas jomas paplašināšanu saskaņā ar *MARPOL*, tiek nodrošināts, ka dalībvalstis efektīvāk un lietderīgāk īsteno savus pienākumus.

- 1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Ir pierādījies, ka *EMSA* rīki ir efektīvi un dalībvalstīm noderīgi direktīvas mērķu sasniegšanai. Lielāka satelītnovērošana ir veicinājusi to, ka uzlabojusies nelegālu noplūžu atklāšana, un netieši tā veicinājusi kuģu radīta jūras vides piesārņojuma novēršanu. Tomēr, izvērtējot direktīvu, tās mērķi, lai arī ir atbilstoši, tomēr netika pilnībā sasniegti un tās piemērošanas joma ir ierobežota.

Ieviestais *CleanSeaNet* dienests, satelītnovērošanas rīks, ir bijis sekmīgs, tomēr to būtu jāturpina pilnveidot, lai aptvertu direktīvas paplašināto piemērošanas jomu.

Ex post izvērtējuma rezultāti ir sniegti ietekmes novērtējumā, kas pievienots šai iniciatīvai 2. tabulas apkopojuma veidā.

- 1.5.4. *Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

Piedāvātā pārskatītā direktīva ir galvenais iznākums, ko sniedz Komisijas paziņojums par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kurā noteikta ES vīzija attiecībā uz ilgtspējīgāku transporta sistēmu nākotnē. Stratēģijā tika noteikts, ka Komisija plāno 2022. gadā uzsākt būtisku spēkā esošo tiesību aktu pārskatīšanu, tostarp saistībā ar kuģu radīto piesārņojumu (saskaņā ar 2. mērķrādītāju “Radīt nulles emisijas lidostas un ostas”). Tas uzlabos gaisa kvalitāti vietējā mērogā, tādējādi sekmējot apkārtnes iedzīvotāju veselības uzlabošanu.

Iecerētā pārskatītā direktīva radīs sinerģiju ar citiem ES tiesiskā regulējuma aktiem, jo īpaši ar Direktīvu (ES) 2019/883 par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām, Direktīvu par vides aizsardzību, izmantojot krimināltiesības, Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto

prasību ievērošanu, Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli un Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai.

Šis priekšlikums ir saderīgs ar spēkā esošo Daudzgaļu finanšu shēmu, lai arī būs nepieciešams pārplānot 1. budžeta pozīciju attiecībā uz gada iemaksām *EMSA* (budžetā tās kompensējot ar plānoto tēriņu kompensējošo samazinājumu *CEF* Transports (02 03 01)). Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta budžetā attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/2002.

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

1.5.5. *Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums*

Šīs iniciatīvas ietekme uz budžetu ir saistīta ar papildu resursiem, kas nepieciešami, lai izveidotu papildu satelītnovērošanas pakalpojumus dalībvalstu iestādēm, modernizētu *CleanSeaNet* dienestu, sniegtu apmācību un norādījumus, izstrādātu un uzturētu jaunu ziņošanas rīku, turpinātu pilnveidot integrētos jūras dienestus, kā arī izveidotu jaunu tīmekļa vietni sabiedrības informēšanai par kuģu radīto piesārņojumu, un ar saistītajiem datu vākšanas, uzraudzības un ziņošanas uzdevumiem, kas noteikti piedāvātajā direktīvā. Tie ir jauni uzdevumi *EMSA*, kas kļūs par pastāvīgi veicamiem uzdevumiem, savukārt pašreizējie uzdevumi nesamazināsies un arī daļēji nenoslēgsies.

Papildus nepieciešamos cilvēkresursus nevar atrisināt ar pārcelšanu citā amatā, savukārt papildu budžeta vajadzības tiks izpildītas, kompensējot tās ar esošajām programmām, ko vada *MOVE* ĢD saskaņā ar spēkā esošo daudzgaļu finanšu shēmu.

EMSA piešķirtais apropriāciju pieaugums tiks kompensēts ar plānoto tēriņu kompensējošo samazinājumu *CEF* Transports (02 03 01). Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu jau ir iekļauta budžetā attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/2002.

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

☐ Ierobežots ilgums

- ☐ Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- ☐ Finansiālā ietekme no GGGG. līdz GGGG. gadam

☒ Beztermiņa

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2025. gada,
- pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes⁴⁶

☐ Komisijas īstenota tieša pārvaldība:

- ☐ ko veic izpildaģentūras

☐ Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

☒ Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);
- ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- ☒ 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- ☐ publisko tiesību subjektiem;
- ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;
- ☐ struktūrām vai personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

Piezīmes

Ierosinātās direktīvas pārvaldību kopumā īstēnos Komisijas dienesti, atbilstošos gadījumos saņemot palīdzību no Eiropas Jūras drošības aģentūras.

Dalībvalstīm būs jātransponē direktīvas noteikumi līdz attiecīgajam termiņam.

⁴⁶

Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsaucies uz Finanšu regulu skatīt BUDGpedia tīmekļa vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Komisija un/vai *EMSA* pārbaudīs, vai dalībvalstis laikus un lietderīgā veidā sniedz atgriezenisko saikni par *CleanSeaNet* trauksmes signāliem ar ziņošanas rīka starpniecību un vai tiek regulāri atjaunināta informācija par pierādījumu vākšanu un sodiem. Tiks izstrādāta arī ES tīmekļa vietne, kurā sniegti galvenie rādītāji par īstenošanas gaitu un galvenā nekonfidencialā informācija, kas tiek regulāri atjaunināta, izmantojot datus no ziņošanas rīka, lai informētu sabiedrību par īstenošanu un par piesārņojuma incidentiem.

EMSA Komisijas vārdā apmeklēs dalībvalstis, lai pārbaudītu darbības uz vietas. Attiecīgajos apmeklējuma ziņojumos tiks norādītas visas nepilnības un jomas, kas jāuzlabo. *EMSA* veiks arī horizontālo analīzi un tehnisko palīdzību, sniedzot norādi par to, kā tiesību akts darbojas, un norādot nepilnības un iespējamās darbības to risināšanai, un ziņo Komisijai un dalībvalstīm.

Komisija ekspertu grupā izstrādās īstenošanas aktus un interpretācijas vadlīnijas, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis veic saskaņotu īstenošanu.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgušanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Komisija būs kopumā pārskatatbildīga par piedāvātās direktīvas īstenošanu, kā arī par tās efektivitātes novērtēšanu un pārskatīšanas priekšlikumiem vajadzības gadījumā. Komisijai palīdzēs attiecīgi *EMSA*, kas sniegs IT pakalpojumus un izstrādās IT rīkus, kas nepieciešami ziņošanai par piedāvātās direktīvas tiesību normām, to uzraudzībai un pārbaudei, kā arī organizēs apmācību. Dalībvalstīm būs jātransponē direktīva savos valsts tiesību aktos direktīvā noteiktajā termiņā. Dalībvalstīm būs arī jāveic izpildes pasākumi, jo īpaši jāpiemēro administratīvie sodi neatbilstības gadījumos. Izpildes panākšanas darbības var veikt esošo inspekciju gaitā, jo īpaši ostas valsts kontroles laikā.

2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Komisija būs kopumā pārskatatbildīga par piedāvātās direktīvas īstenošanu, kā arī īstenošanas un atbilstības novērtēšanu, Eiropas Jūras drošības aģentūra savukārt būs atbildīga par tās darbības sniegumu un par iekšējās kontroles sistēmas īstenošanu. Tai būs jāizstrādā IT rīki un moduļi, kā arī jānodrošina apmācība dalībvalstu iestādēm, savukārt dalībvalstīm būs jāveic izpilde.

Vislabāk ziņošanu un atbilstības uzdevumu novērtēšanu var veikt *EMSA*, jo tas ir tehnisks darbs, kura veikšanai ir nepieciešama spēcīga pieredze datu pārvaldības jomā, kā arī padziļinātas zināšanas par sarežģītiem tehniskiem jautājumiem, kas attiecas uz nelegālām noplūdēm un kuģu radītu piesārņojumu.

Piedāvāto direktīvu vislabāk var izpildīt dalībvalstis, jo īpaši saskaņotā veidā daloties ar informāciju un pieredzi un pildot savus pienākumus *MARPOL* dalībvalstu statusā.

MOVE ĢD piemēros nepieciešamos kontroles pasākumus saskaņā ar 2017. gadā pieņemto uzraudzības stratēģiju par ĢD attiecībām ar decentralizētajām aģentūrām un kopuzņēmumiem. Saskaņā ar šo stratēģiju *MOVE* ĢD uzrauga budžeta īstenošanas darbības rādītājus, revīzijas ieteikumus un administratīvos jautājumus. Aģentūra sniedz ziņojumu divreiz gadā. Aģentūras uzraudzības kontrole, kā arī cita saistītā finanšu un budžeta vadība ir saskaņā ar 2022. gadā atjaunināto *MOVE* ĢD Kontroles stratēģiju.

EMSA rīcībā nodotie papildu resursi tiks iekļauti *EMSA* iekšējās kontroles un riska pārvaldības sistēmā, kas ir saskaņota ar attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem un ietver īpašas kontroles, kas veicamas, lai novērstu interešu konfliktu un nodrošinātu trauksmes cēlēju aizsardzību.

2.2.3. *Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Saskaņā ar piedāvāto direktīvu, tā kā *EMSA* izstrādās IT rīkus un modulūsus, kā arī sniegs apmācību dalībvalstu iestādēm, tai tiks sniegts papildu finansējums.

EMSA ir pilnībā atbildīga par sava budžeta izpildi, savukārt *MOVE* ĢD ir atbildīgs par budžeta lēmēj institūcijas noteikto iemaksu regulāru veikšanu. Gaidāmais kļūdu riska līmenis maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī ir līdzīgs tam, kāds ir Aģentūrai sniegtajā budžeta subsīdijām.

Nav gaidāms, ka papildu uzdevumi, kas rodas saistībā ar piedāvāto pārskatīšanu, radīs īpašus papildu kontroles pasākumus. Tāpēc paredzams, ka kontroles izmaksas *MOVE* ģenerāldirektorātam (vērtējot attiecībā pret pārvaldīto līdzekļu vērtību) paliks stabilas.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Piedāvātā direktīva reglamentē piesārņojuma novēršanu un tādējādi neietver īpašus krāpšanas apkarošanas pasākumus.

EMSA piemēro decentralizēto ES aģentūru krāpšanas apkarošanas principus atbilstīgi Komisijas pieejai. 2021. gada martā Aģentūra pieņēma un atjaunināja Krāpšanas apkarošanas stratēģiju, pamatojoties uz *OLAF* sniegto metodoloģiju un norādījumiem attiecībā uz krāpšanas apkarošanas stratēģiju, kā arī pamatojoties uz *MOVE* ĢD Krāpšanas apkarošanas stratēģiju. Tā sniedz satvaru, lai Aģentūras līmenī risinātu jautājumus saistībā ar krāpšanas novēršanu, atklāšanu un izmeklēšanas nosacījumiem. *EMSA* pastāvīgi pielāgo un uzlabo savas politiskās nostādnēs un rīcību, lai veicinātu *EMSA* personāla godīgumu augstākajā līmenī, atbalstītu krāpšanas riska efektīvu novēršanu un atklāšanu un izstrādātu atbilstošas procedūras, lai ziņotu par iespējamajiem krāpšanas gadījumiem un to rezultātu un rīkotos. Turklāt *EMSA* 2015. gadā pieņēma Interesu konflikta politiku attiecībā uz savu valdi.

EMSA sadarbojas ar Komisijas dienestiem jautājumos, kas attiecas uz krāpšanas un neatbilstību novēršanu. Komisija nodrošinās, ka šī sadarbība turpinās un tiek stiprināta.

Ierosinātajā direktīvā ir ietverti skaidri un sīki izstrādāti noteikumi par tiesisko izpildi, kuru mērķis ir nodrošināt, ka ekonomikas dalībnieki neapiet tajā paredzētos pienākumus. Komisija nodrošinās, ka tiek ieviesti atbilstoši pasākumi, lai aizsargātu Savienības finansiālās intereses, veicot efektīvas pārbaudes, un, ja tiek atklātas neatbilstības, krāpšana vai pienākumu neizpilde, par tām ziņojot.

Komisija arī veiks atbilstošus pasākumus, lai aizsargātu šīs direktīvas īstenošanas procesā iegūtās un publicētās informācijas konfidencialitāti.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif. 47	no EBTA valstīm ⁴⁸	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm ⁴⁹	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi

⁴⁷ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

⁴⁸ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁴⁹ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

1	02 10 02	Nedif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ
---	----------	--------	----	----	----	----

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
	[XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

3.2. Aplēstā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz izdevumiem

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	1	Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija
--	---	---

Eiropas Jūras drošības aģentūra (<i>EMSA</i>)			Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028-2034	KOPĀ
1. sadaļa.	Saistības	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
	Maksājumi	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
2. sadaļa.	Saistības	(1a)					
	Maksājumi	(2a)					
3. sadaļa.	Saistības	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
	Maksājumi	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
KOPĀ apropriācijas attiecībā uz EMSA	Saistības	= 1 + 1a + 3a	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Maksājumi	= 2 + 2a + 3b	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	“Administratīvie izdevumi”
--	----------	----------------------------

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		KOPĀ
ĢD <.....>								
• Cilvēkresursi								
• Citi administratīvie izdevumi								
KOPĀ <.....> ĢD	Apropriācijas							

KOPĀ apropriācijas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS daudz gadu finanšu shēmai	(saistību summa = maksājumu summa)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028-2034	KOPĀ
KOPĀ daudz gadu finanšu shēmas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Maksājumi	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

3.2.2. Aplēstā ietekme uz EMSA apropriācijām

- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

Apjomi miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus			Gads N		Gads N+1		Gads N+2		Gads N+3		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ	
	IZNĀKUMI																	
	Veids 50	Vidējā s izmak sas	Skaitis	Izmak sas	Skaitis	Izmak sas	Skaitis	Izmak sas	Skaitis	Izmak sas	Skaitis	Izma ksas	Skaitis	Izmak sas	Skaitis	Izmak sas	Kopēj ais skaits	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ⁵¹ ...																		
— Iznākums																		
— Iznākums																		
— Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																		
— Iznākums																		
Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2																		

⁵⁰ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros, utt.).

⁵¹ Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā “Konkrētais(-ie) mērķis(-i)”.

KOPĒJĀS IZMAKSAS																
-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Attiecīgā gadījumā summas atspoguļo Savienības iemaksu aģentūrā un citu aģentūras ieņēmumu (maksu un nodevu) summu.

3.2.3. Paredzamā ietekme uz EMSA cilvēkresursiem

3.2.3.1. Kopsavilkums

- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

EUR (trīs zīmes aiz komata). Attiecīgā gadījumā summas atspoguļo Savienības iemaksu aģentūrā un citu aģentūras ieņēmumu (maksu un nodevu) summu.

	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028-2034	KOPĀ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	------

Pagaidu darbinieki (AD kategorijas)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Pagaidu darbinieki (AST kategorijas)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Līgumdarbinieki					
Norīkotie valstu eksperti					

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

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS. Personāla prasības (FTE):

	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads 2028-2034	KOPĀ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	------

Pagaidu darbinieki (AD kategorijas)	5	9	9	10	10
Pagaidu darbinieki (AST kategorijas)	1	2	2	2	2
Līgumdarbinieki					
Norīkotie valstu eksperti					

KOPĀ	6	11	11	12	12
-------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

EMSA sāks gatavoties personāla nolīgšanai uzreiz pēc priekšlikuma pieņemšanas. Izmaksas ir provizoriski aprēķinātas, pamatojoties uz pieņēmumu, ka no 2025. gada 1. jūlija tiks nolīgti 6 FTE. Tāpēc pirmajā gadā ir nepieciešami tikai 50 % no cilvēkresursu izmaksām.

3.2.3.2. Paredzamās iesaistītā ĢD vajadzības pēc cilvēkresursiem

- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

Aplēse izsakāma veselos skaitļos (vai maksimāli ar vienu zīmi aiz komata)

		Gads N	Gads N+1	N + 2 gads	N + 3 gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
•Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)								
20 01 02 01 un 20 01 02 02 (galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)								
20 01 02 03 (Delegācijas)								
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)								
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)								
•Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE)⁵²								
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)								
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JED delegācijās)								
Budžeta pozīcijas (norādīt) ⁵³	— galvenajā mītnē ⁵⁴							
	— delegācijās							
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiešā pētniecība)								
10 01 05 02 (AC, END, INT – tiešā pētniecība)								
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)								
KOPĀ								

⁵² AC – līgumdarbinieki; AL – vietējie darbinieki, END – norīkotie valstu eksperti; INT – aģentūru darbinieki, JED – jaunākie eksperti delegācijās.

⁵³ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

⁵⁴ Galvenokārt ES kohēzijas politikas fondiem, Eiropas Lauksaimniecības fondam lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Jūrlietu, zvejniecības un akvakultūras fondam (EJZAF).

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

FTE vienību izmaksu aprēķina apraksts jāiekļauj V pielikuma 3. iedaļā.

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

- ☒ Priekšlikums/iniciatīva ir saderīga ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu.
- ☒ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

EMSA uzdoto uzdevumu veikšanai būs nepieciešams pārplānot budžeta pozīciju attiecībā uz gada iemaksām Aģentūrai (02 10 02) saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu. *EMSA* piešķirtais apropriāciju pieaugums tiks kompensēts ar plānoto tēriņu kompensējošo samazinājumu *CEF* Transports (02 03 01) saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu. Ietekme uz budžetu pēc pašreizējās DFS beigām ir orientējošs pārskats, neskarot gaidāmo vienošanos par DFS.

- ☐ Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma⁵⁵

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

3.2.5. Trešo personu iemaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu.
- Priekšlikums/iniciatīva paredz līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

⁵⁵ Sk. 12. un 13. pantu Padomes Regulā (ES, Euratom) 2020/2093 (2020. gada 17. decembris), ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - ☐ pašu resursus
 - ☐ citus ieņēmumus

Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁵⁶						
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
..... pants									

Atiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Norādīt ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanai izmantoto metodi.

⁵⁶ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.