



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 19. tammikuuta 2018
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2018/0012 (COD)

5454/18
ADD 4

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	18. tammikuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	SWD(2018) 22 final
Asia:	KOMMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA – TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA Oheisasiakirja ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitettuista satamassa olevista vastaanottolaitteista sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta ja direktiivien 2009/16/EY ja 2010/65/EU muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2018) 22 final.

Liite: SWD(2018) 22 final

Strasbourg 16.1.2018
SWD(2018) 22 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi

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

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

Tiivistelmä (enintään 2 sivua)
Vaikutustenarviointi aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun direktiivin 2000/59/EY tarkistamista varten
A. Toimenpiteen tarve
Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?
1. Jätteen päästäminen mereen, josta aiheutuu haittoja meriympäristölle. Vuosiarviot: öljypitoista jätettä 31 000 m³, käymäläjätevettä 136 000 m³ ja kiinteää jätettä 60 000–300 000 tonnia. 2. Hallinnollinen rasite (noin 127 miljoonaa euroa vuodessa), joka liittyy direktiivin täytäntöönpanoon ja josta aiheutuu haittoja meriliikenteen toiminnoille.
Mitä olisi saavutettava?
1. Olisi suojeltava meriympäristöä vähentämällä aluksella syntyvän jätteen päästämistä mereen ja edistettävä kiertotalouden yleisiä tavoitteita. 2. Olisi helpotettava meriliikenteen toimintoja vähentämällä hallinnollista rasitetta.
Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?
EU:n tason toimenpiteet ovat tarpeen, jotta voidaan • panna yhdenmukaisesti täytäntöön kansainvälisesti sovitut säännöt (MARPOL) alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi; • tarjota tasapuoliset toimintaedellytykset satamille ja niiden käyttäjille alan kilpailukyvyyn lisäämiseksi.
B. Ratkaisut
Millä vaihtoehtoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei ole, miksi ei?
• Vaihtoehto 1: Perusskenaario • Vaihtoehto 2: Vähimmäistason tarkistus: kohdennettuja aloitteita ja ytimekkäitä oikeudellisia mukautuksia; • Vaihtoehto 3: Yhdenmukaistaminen MARPOL-yleissopimuksen kanssa: yhdenmukaistaminen edelleen MARPOL-yleissopimuksen kanssa painopisteen ollessa laittomat jätepäästöt mereen. Satamissa olevien vastaanottolaitteiden tarkastusten sisällyttäminen satamavaltioiden suorittaman valvonnan alaisuuteen. • Vaihtoehto 4: MARPOL-yleissopimusta pidemmälle menevä satamassa olevia vastaanottolaitteita koskeva EU:n järjestelmä: satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevan järjestelmän kehittäminen MARPOL-yleissopimusta pidemmälle siten, että <i>kaikki</i> aluksilta peräisin oleva jäte on toimitettava maihin. • Vaihtoehdot 3B ja 4B: Merien roskaantuminen: puututaan erityisesti alusten aiheuttamaan merien roskaantumiseen. Määritellään uudelleen kalastus- ja huvialusten asema direktiivissä. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on vaihtoehto 3B (yhdenmukaistaminen MARPOL-yleissopimuksen kanssa erityisen painopisteen ollessa merien roskaantuminen).
Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitään vaihtoehtoa?
Kaikki sidosryhmät suhtautuvat tarkistamiseen myönteisesti ja kannattavat sääntöjen yhdenmukaistamista edelleen EU:n tasolla. - Muutamat satamat vastustavat 100 prosentin välillisen maksun perimistä kiinteästä jätteestä pitäen parempana vaihtoehtoa, jossa yksinkertaistetaan tärkeimpiä kustannusten kattamisen periaatteita (toimintavaihtoehdot 3 ja 4). - Satamien käyttäjät peräänkuuluttavat jätemaksujen läpinäkyvyyden lisäämistä, kuulemismenettelyjen parantamista ja vapautusjärjestelmän yhdenmukaistamista (toimintavaihtoehdot 3 ja 4). - Useimmat sidosryhmät kannattavat pidemmälle menevää yhdenmukaistamista MARPOL-yleissopimuksen kanssa (soveltamisala ja määritelmät) (toimintavaihtoehto 3). Vaihtoehto 3B saa taakseen useimpien sidosryhmien tuen, sillä se yhdistää mainitut kaksi yleistavoitetta.
C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?

Ympäristöön liittyvät: vähennetään laittomia jätepäästöjä mereen huomattavasti ja edistetään kiertotaloutta merkittävästi. Ympäristöhyötyjä on vaikea arvioida määrällisesti, mutta ne olisivat huomattavat (vrt. (rantojen) puhdistuskustannukset ja kalastusalueelle aiheutuva vahinko). Taloudelliset: täytöntöönpanon valvontaan liittyvät kustannukset alenevat noin 286 000 euroa ja hallinnollinen rasite vähenee noin 6,5 miljoonan euron arvosta. Yhteiskunnalliset: jätehuolto- ja matkailualan työllisyyden odotetaan kasvavan. Tietoisuus merellä olevista lähteistä aiheutuvasta merien roskaantumisesta lisääntyy.
Onko parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta kustannuksia? Jos on, mitkä ovat sen pääasialliset kustannukset? - Noudattamiskustannukset, jotka aiheutuvat jätteen erilliskeräyksen käyttöönotosta satamissa, puhdistusjätteen vastaanottolaitteiden saataville asettamisesta ja 100 prosentin välillisen maksun perimisestä kiinteästä jätteestä. - Toimintakustannukset, jotka aiheutuvat kannustinjärjestelmien ylläpitämisestä ja kuulemisten järjestämisestä jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien hyväksymisestä/muuttamisesta.
Mitkä ovat pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset? Liiketoimintamahdollisuuksien ja kilpailukykyyn odotetaan paranevan seuraavien osalta: satamassa olevien vastaanottolaitteiden operaattorit, joista muutamat ovat pk-yrityksiä, ja kalastus- ja virkistysala, joka koostuu suurelta osin pk-yrityksistä.
Kohdistuuko kansallisiin talousarvioihin ja viranomaisiin merkittäviä vaikutuksia? Ei. Sääntelystä johtuvien kustannusten odotetaan jäävän vähäisiksi ja kompensoituvan odotetuilla tehokkuuseduilla.
Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia? Myönteisiä vaikutuksia innovointiin ja kilpailukykyyn, erityisesti kehitettäessä edelleen ympäristöystävällisen aluksen konseptia ja parannettaessa jätehuoltoa satamissa.
Oikeasuhteisuus? Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen poliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen? Tarkistettua direktiiviä olisi tarkasteltava uudelleen seitsemän vuoden kuluttua sen voimaantulosta keskeisten edistysindikaattoreiden perusteella.