



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 19. jaanuar 2018
(OR. en)

5454/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0012 (COD)

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	18. jaanuar 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2018) 33 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise laevajäätmete üleandmiseks ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ ning muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ja direktiivi 2010/65/EL

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2018) 33 final.

Lisatud: COM(2018) 33 final



EUROOPA
KOMISJON

Strasbourg, 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise laevajäätmete üleandmiseks ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ ning muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ja direktiivi 2010/65/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Laevajäätmete merre heitmine kujutab merekeskkonnale üha suuremat ohtu, millel on kulukad tagajärjed keskkonnale ja majandusele. Viimasel ajal on päevakorda tõusnud mereprügi probleem, kuna järjest suurem arv teadusuuringuid tõendab, et sellel on laastav mõju mereökosüsteemidele ja inimeste tervisele. Hoolimata sellest, et enamik mereprügi allikatest asub maismaal, on olme- ja tegevusjäätmete merre heitmises ka laevandusel oluline osa. Samuti tekitab suurt muret eelkõige teatavates merepiirkondades (nt Läänemeri) laevadelt (eelkõige suurtelt reisilaevadelt) reovee merre juhtimise põhjustatav eutrofeerumise mõju ning mereelustikule ja -elupaikadele avalduv õliste jäätmete merre juhtimise mõju.

Ebaseadusliku merreheitmise esinemise põhjuseid võib leida nii laevadelt (eriti halvad pardal toimuva jäätmekäitluse tavad) kui ka kaldalt (laevajäätmete vastuvõtmiseks piisavate seadmete ja rajatiste puudumise tõttu sadamates).

Direktiiviga 2000/59/EÜ¹ reguleeritakse kaldal toimuvat kõnealust tegevust sätete abil, millega tagatakse sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavus ning neile jäätmete üleandmine. Direktiiviga rakendatakse asjakohaseid rahvusvahelisi norme, st MARPOLi konventsioonis² sisalduvaid norme. Kui direktiivis keskendutakse sadamas toimuvale tegevusele, siis MARPOLi konventsioonis keskendutakse siiski peamiselt merel toimuvale tegevusele. Sel viisil on direktiiv MARPOLi konventsiooniga kooskõlas ja ühtlasi täiendab seda, reguleerides kaldal ja merel toimuva tegevuse õiguslikke, praktilisi ja finantskohustusi. Hoolimata sellest, et MARPOLi konventsiooniga tagatakse laevade põhjustatud (eri saasteainete) reostuse käsitlemise põhjalik raamistik, ei taga see tõhusat jõustamismehhanismi. Seetõttu tähendab MARPOLi konventsiooni peamiste põhimõtete ja kohustuste lisamine ELi õigusesse seda, et neid saab ELi õigussüsteemi kaudu tõhusalt jõustada.

Direktiivi jõustumisest on möödunud umbes 17 aastat ja see tuleb nüüd põhjalikult läbi vaadata. Praegune olukord erineb märkimisväärselt olukorrast, kui algne direktiiv 2000. aastal vastu võeti. Sellest ajast alates on MARPOLi konventsiooni tugevdatud hilisemate muudatuste kaudu ning kehtiva direktiivi kohaldamisala ja mõisted ei ole enam rahvusvahelise õigusraamistikuga kooskõlas. Selle tulemusena toetuvad liikmesriigid üha enam MARPOLi konventsiooni raamistikule, muutes direktiivi rakendamise ja jõustamise problemaatiliseks. Peale selle tõlgendavad liikmesriigid direktiivi peamisi põhimõtteid erinevalt, tekitades laevade, sadamate ja käitajate seas segadust.

Läbivaatamise eesmärk on saavutada merekeskkonna parem kaitse, vähendades jäätmete merre heitmist, ning tõhusam merendusega seonduv tegevus sadamates, vähendades halduskoormust ja ajakohastades õigusraamistikku. Kuna ettepanek on hõlmatud õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmiga (REFIT), on selle eesmärk saavutada kooskõla REFITi lihtsustamis- ja selgitamispõhimõtetega.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates (EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81).

² Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (konsolideeritud versioon).

Selguse huvides tunnistatakse seni kehtinud direktiiv kehtetuks, asendades selle ühe uue direktiiviga. Samuti sisaldab see direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli)³ ja direktiivi 2010/65/EL⁴ täiendavaid muudatusi.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Merereostuse vähendamine on ELi meretranspordi küsimustes võetavate meetmete oluline valdkond. Seda korraldab komisjoni teatises ELi meretranspordipoliitika kohta kuni 2018. aastani,⁵ milles nõutakse jäätmevaba mereliiklust. Seda eesmärki on võimalik saavutada rahvusvaheliste konventsioonide ja standardite järgimisega. Asjakohasesse rahvusvahelisse õigusraamistikku ehk MARPOLi konventsiooni on tehtud mitmeid muudatusi, näiteks lisati laevade jaoks uued või rangemad jäätmete merre heitmist käsitlevad normid. Neid muudatusi tuleks direktiivis nõuetekohaselt kajastada.

Sadamateenuste määruses⁶ määratletu kohaselt kvalifitseeruvad sadama vastuvõtuseadmed ja -rajatised teenusena, mida sadam pakub oma kasutajatele. Kavandatavas direktiivis võetakse nimetatud määruses sätestatud olulisi põhimõtteid ja sätteid arvesse, kuid selles minnakse määruse nõuetest kaugemale, kuna nähakse ette kulustruktuurid ja nende läbipaistvus. Sellega püütakse saavutada kavandatava direktiivi üldeesmärki, milleks on jäätmete merre heitmise vähendamine. Lisaks kohaldatakse sadamateenuste määrust ainult üleeuroopalise võrgu (TEN-T) sadamate suhtes, kuid kavandatav direktiiv hõlmab *kõik* sadamad, sealhulgas väiksemad sadamad, nagu kala- ja paadisadamad.

Direktiiv 2010/65/EL hõlmab riigisisese ühtse liidese süsteemi kaudu elektrooniliselt esitatava teabe kontekstis jäätmetest eelteatamist. Selleks töötati välja elektrooniline jäätmesõnum. Nimetatud sõnumi abil esitatavat teavet vahetatakse hiljem ELi meresõiduohutuse teabevahetussüsteemi (SafeSeaNet) kaudu ning need sõnumid kantakse nõuetele vastavuse, järelevalve ja jõustamise edendamiseks üle direktiivi 2009/16/EÜ kohaselt loodud sadamariigi kontrolli andmebaasi aruandemoodulisse.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Kehtiv direktiiv ja käesolev ettepanek on täielikult kooskõlas ELi keskkonnaõiguse põhimõtetega, eelkõige järgimisega: i) ettevaatuspõhimõte, ii) „saastaja maksab“ põhimõte ning iii) põhimõte, et ennetavaid meetmeid võetakse võimaluse korral tekkekohas. Samuti aitab see saavutada merestrateegia raamdirektiivi⁷ eesmärgi, milleks on merekeskkonna kaitse ja 2020. aastaks ELi kogu mereala hea keskkonnaseisundi saavutamine. Kavandatava direktiiviga jõustatakse ka jäätmete raamdirektiiv,⁸ sätestades „saastaja maksab“ põhimõtte ja ELi jäätmehierarhia kohased paremad jäätmekäitlustavad sadamates. Kavandatav direktiiv on

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/65/EL, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitustavaid (ELT L 283, 29.10.2010, lk 1).

⁵ KOM(2009) 8, „Strateegilised eesmärgid ja soovituselised seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani“.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuste osutamise raamistik ja sadamate finantsläbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1–18).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/56/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika-alane tegevusraamistik (ELT L 164, 25.6.2008, lk 19–40).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3–30).

kooskõlas väävlidirektiiviga,⁹ millega aidatakse muuta meretransport säästvamaks, vähendades laevakütuse väävlisisaldust. Väävlidirektiiviga kehtestatud korra kohaldamine ei tohi siiski tuua kaasa seda, et saasteainete õhku eraldamise asemel heidetakse jäätmed merre või muudesse veekogudesse (nt sadamad ja estuaarid) heitkoguste vähendamise tehnoloogia (nt heitgaaside puhastamise süsteemid) kõrvalsaadusena.

Kavandatav direktiiv on ka oluline vahend, mille abil saavutada komisjoni ringmajanduse strateegias¹⁰ sätestatud eesmärk: vähendada 2020. aastaks randadelt leitavat mereprügi ja merest leitavaid kaotatud kalapüügivahendeid 30 %. Samuti tunnistatakse ringmajanduse strateegias, et sadamate vastuvõtuseadmeid ja -rajatise käsitleva vana direktiivi läbivaatamine aitab otseselt ja märkimisväärselt kaasa laevade tekitatava mereprügi vähendamisele. Plasti käsitlevas komisjoni strateegias¹¹ kaalutakse kaotatud või mahajäetud kalapüügivahendite arvu vähendamiseks lisameetmete võtmist, nt tavaliselt äravisatavate kalapüügivahendite puhul laiendatud tootjavastutus ja tagatisrahasüsteemid ning neid süsteeme käsitlev parem teabevahetus.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Arvestades, et ettepanekuga asendatakse kehtiv direktiiv, on õiguslik alus jätkuvalt ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 (endine EÜ asutamislepingu artikli 80 lõige 2), mis hõlmab meretranspordi üldeeskirjade vastuvõtmist. Olgugi et direktiivi eesmärk on kaitsta merekeskkonda jäätmete merre heitmise eest, on selle üldine poliitikaeesmärk hõlbustada meretransporti ja aidata kaasa transpordi siseturu väljakujundamisele.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Laevandus on rahvusvaheline valdkond, mille tegevus toimub rahvusvahelistes vetes ja sadamates kõikjal maailmas. Seetõttu vajab valdkond rahvusvahelisi eeskirju, millest laevade põhjustatud reostust käsitleb MARPOLi konventsioon. Rahvusvahelise süsteemi peamised probleemid ei seonu siiski ebapiisavate standarditega, vaid hoopis asjaoluga, et neid ei kohaldata ega jõustata piisavalt. Rahvusvahelisel tasandil kokku lepitud ja vajaduse korral ELi erinõuetega täiendatud eeskirjade ühtlustatud rakendamise poole püüdlemine on ELi merenduspoliitika üks põhilistest alustaladest. Seda kajastatakse ka direktiivi õiguslikus aluses, st ELi toimimise lepingu artikli 100 lõikes 2, mis hõlmab meretranspordi üldeeskirjade vastuvõtmist. Kuna direktiiviga võetakse MARPOLi konventsioon ELi õigusesse üle, on sellel konventsiooniga sama eesmärk – merekeskkonna kaitsmine laevade põhjustatud reostuse eest. Merereostust esineb tavaliselt kõikjal ELi vetes ja seetõttu on probleemide tõhusaks käsitlemiseks vaja kohaldada ühtset ELi lähenemisviisi, kuna nimetatud probleeme ei saa lahendada ühe liikmesriigi võetavate meetmete abil.

Selleks et vältida eri põhimõtete kohaldamist laevadelt jäätmete üleandmisel sadamates ja tagada nii sadamatele kui ka nende kasutajatele võrdsed võimalused, on vajalik edasine ühtlustamine ELi tasandil. Erinevate kohustuste lihtsam ja seega ühtlustatum täitmine ELi tasandil parandab laevandussektori konkurentsivõimet ja majanduslikku tõhusust, tagades samal ajal sadamates põhitingimused. Sellega peaks vältitama ka selliseid kahjulikke tagajärgi nagu jäätmete soodsama vastuvõtmise otsimine sadamates, mille puhul laevad

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2005. aasta direktiiv 2005/33/EÜ, millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ laevakütuste väävlisisalduse kohta (ELT L 191, 22.7.2005, lk 59).

¹⁰ COM(2015) 614 final, „ELi ringmajanduse loomise tegevuskava“.

¹¹ Komisjoni talituste töödokument SWD(2018) 16.

hoiavad oma jäätmeid pardal seni, kuni nad saavad need toimetada sadamasse, kus kõnealune tegevus on majanduslikult soodsaim. Kui plaanipärase ja regulaarse laevaliiklusega tegelevate laevade suhtes kohaldatavat erandite korda veelgi ühtlustatakse, siis saaks lahendada ka laevadel ja sadamates esinevaid puudusi.

Samal ajal säilitavad liikmesriigid kohalikul/sadama tasandil ühiste eeskirjade ja põhimõtete rakendamise puhul vastava kaalutlusruumi. Uue direktiivi raames teevad nad jätkuvalt otsuseid kulude eest tasumise süsteemide kavandamise ja juhtimise, tasude määra ning nende territooriumil asuvates sadamates jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise arendamise kohta. Liikmesriikide ametiasutused saavad ise kõige paremini jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavade üksikasjad ja ulatuse kindlaks määrata, arvestades sadamate suurust ja geograafilist asukohta ning neid külastavate laevade vajadusi.

• Proportsionaalsus

Ettepanekul on kaks eesmärki: i) parandada merekeskkonna kaitsmist laevajäätmete merre heitmise eest ja ii) tagada sadamates meretransporditoimingute tõhusus. Mõjuhinnangu kohaselt heidetakse laevajäätmeid siiani merre, avaldades mereökosüsteemidele laastavat mõju (eelkõige jäätmete kõrvaldamise tõttu). Samal ajal põhjustab praegune kord sadamatele ja nende kasutajatele tarbetut halduskoormust, mis on eelkõige tingitud direktiivi ja rahvusvahelise õigusraamistiku (s.o MARPOLi konventsiooni) kohaste kohustuste järjepidevusest. Mõju hindamine näitas, et eelistatud variant on proportsionaalne probleemide käsitlemisega; see on kooskõlas märkustega, mis saadi õiguskontrollikomiteelt mõju hindamise aruande kohta.

Ettepaneku eesmärk on need probleemid lahendada, püüdes saavutada parema vastavuse MARPOLi konventsioonile, eelkõige selle kohaldamisala, mõistete ja vormide puhul. Samuti on kavandatava direktiivi eesmärk saavutada suurem kooskõla ELi muude õigusaktidega, lisades kontrollid täielikult sadamariigi kontrolli raamistikku ning viies direktiivi järelevalve- ja teatamiskohustuse vastavusse direktiiviga 2002/59/EÜ. Uus käsitus toetub suures osas elektroonilisele teatamis- ja teabevahetussüsteemile, mis põhineb olemasolevatel elektroonilistel süsteemidel, ning põhimõttele, et teave esitatakse vaid üks kord. See peaks järelevalvet ja jõustamist edendama, vähendades samas kaasnevat halduskoormust.

Mereprügi probleem õigustab lisameetmete võtmist, millega vähendatakse laevaprügi merre heitmist. See tuleks saavutada stimuleerivate ja täitemetmete ühendamise kaudu. Arvestades, et ka kala- ja väikelaevade sektorid suurendavad märkimisväärselt mereprügi probleemi, lõimiti need süsteemi järjekindlamalt eelkõige seoses stiimulitega anda jäätmed kaldal üle. Kuna teatamis- ja kontrollikohustused põhjustaksid väiksematele laevadele ja sadamatele siiski ebaproportsionaalse koormuse, kohaldatakse diferentseeritud lähenemisviisi, mis põhineb laeva pikkusel ja kogumahutavusel. See lähenemisviis hõlmab järgmist.

- Direktiivi 2002/59/EÜ kohaselt peavad jäätmete eelteate ja jäätmete vastuvõtmise kviitungil oleva teabe esitama ainult laevad pikkusega 45 meetrit ja rohkem.
- Kala- ja väikelaevade 20 % kontrolli eesmärki kohaldatakse üksnes laevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 100, kooskõlas IMO nõuetega, et pardal peab olema prügimajanduse kava.
- Kaubalaevasid kontrollitakse sadamariigi kontrolli osana riskipõhise lähenemisviisi kohaselt, mis peaks muutma süsteemi tõhusamaks ja tulemuslikumaks.

Kuigi direktiivi eesmärk on veelgi enam ühtlustada sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatistega seotud korra põhijooni, et tagada ühine ELi lähenemisviis, mis põhineks asjakohastel rahvusvahelistel normidel, jätab see siiski liikmesriikidele kaalutlusruumi otsustada sadama tasandil võetavate operatiivmeetmete üle ise, võttes arvesse kohalikke kaalutlusi ning sadama haldus- ja omandistruktuuri. Sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste piisavus määratakse kindlaks sadama suuruse, geograafilise asukoha ja seal toimuva liikluse liigi alusel, mis omakorda määrab kindlaks sadama jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava üksikasjad ja ulatuse. Need kavad saab välja töötada ka geograafilises kontekstis, mis teeniks sama piirkonna eri sadamate ja piirkondliku liikluse huve.

Hoolimata sellest, et liikmesriigid peavad tagama, et kulude eest tasumise süsteemid hõlmavad direktiivis sätestatud põhimõtteid, eelkõige kaudsete tasude ja läbipaistvuse taseme osas, võivad nad siiski ise kavandada oma tasusüsteeme ja otsustada tasude täpse taseme üle, arvestades sadamatesse suunduvat liiklust. Mereprügi olulisima osa – laevaprügi – puhul on vastav kaalutlusruum piiratum ja selle puhul kaetakse kulud täiel määral kaudsete tasude kaudu. Kuna plastil ja muul laevadelt pärit prügil on merekeskkonnale eriti halb mõju, on vaja kasutusele võtta maksimaalne finantsstiimul, millega tagatakse, et igal sadamakülastusel antakse prügi merreheitmise asemel sadamas üle.

- **Vahendi valik**

Õigusaktide selge ja järjepideva koostamise huvides leiti, et kõige sobivam õiguslik lahendus on teha ettepanek ühe uue direktiivi kohta. Kõrvale jäeti teine võimalus ehk ettepanek muuta kehtivat direktiivi, kuna see oleks nõudnud paljude muudatuste tegemist. Ka uue määruse variant jäeti kõrvale, kuna see ei tagaks liikmesriikidele piisavat paindlikkust otsustamisel selle üle, kuidas rakendada poliitikat parimal viisil enda sadamate suhtes, mis erinevad oluliselt suuruse, asukoha, omandi- ja haldusstruktuuri poolest.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Järelhindamine näitas, et direktiivil on olnud laevajäätmete merre heitmise vähendamise eesmärgi saavutamisel oluline roll ning see on andnud selget ELi lisaväärtust. Kuigi kaldal üle antud jäätmete maht on suurenenud, on suundumused eri jäätmeliikide lõikes erinevad. Peale selle heidetakse märkimisväärne kogus laevajäätmekogus siiani merre. Selle põhjuseks on peamiselt erinevused selles, kuidas kehtiva direktiivi kohaseid peamisi kohustusi (nt piisavate sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste tagamine, kulude eest tasumise süsteemide kavandamine ja juhtimine ning laevajäätmete kohustusliku üleandmise tagamine) tõlgendatakse ja täidetakse.

Kehtivas direktiivis ei ole sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste piisavuse mõiste selgelt määratletud, tekitades sadama kasutajate ja operaatorite seas segadust. Lisaks on sadama kasutajatega konsulteerimata jätmise ja vastuolud ELi õigusaktidega, mis käsitlevad maismaal toimuvat tegevust, tekitanud olukorra, kus sadamates ei ole piisavaid seadmeid alati olemas. Näiteks kurtisid sidusrühmad konsulteerimise ajal, et sadamates ei toimu selliste jäätmekogumise liigiti kogumist, mis on eelnevalt pardal rahvusvaheliste standardite kohaselt eraldatud. Lisaks on tekitanud segadust see, milline on jäätmekogumise kohustuse ulatus MARPOLi konventsiooni kohaste merreheitenormide kontekstis; see hõlmab ka pardal oleva piisava ladustamismahu määratlust, mis on ainus erand, mis võimaldab laeval sadamast lahkuda ilma jäätmekogumise andmata.

Samuti on ebaselge olnud sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kontrolli õigus- ja haldusraamistik ning nimetatud kontrolli alus ja korrapärasus. Plaanipärase laevaliiklusega tegelevate laevade jaoks sätestatud erandeid on kohaldatud eri põhjustel ja eri tingimustel, mis tekitab tarbetut halduskoormust. Need küsimused on muutnud süsteemi selle peaesmärgi – s.o jäätmete merre heitmise vähendamine – saavutamisel vähem tõhusaks.

Järeelhindamises rõhutati ka järgmisi küsimusi.

- Direktiiv ei ole täiel määral kooskõlas ELi asjakohase poliitikaga; nt jäätmeid käsitlevad ELi õigusaktid ja nende peamised põhimõtted, mida ei rakendata sadamates täiel määral.
- Rahvusvahelise õigusraamistiku (MARPOLi konventsioon) olulisi muudatusi ei ole direktiivi üle võetud.
- Sadamates üle antud jäätmete süsteemse registreerimise puudumine ja ebapiisav teabevahetus liikmesriikide vahel on takistanud direktiivi tõhusat järelevalvet ja jõustamist, mille tulemusel on tekkinud märkimisväärsed lüngad ELi sadamate jäätmevooge käsitlevates andmetes.
- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Mitmete sidusrühmadega konsulteeriti regulaarselt Euroopa säästva laevanduse foorumi raames loodud sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise käsitlevas allrühmas, et hõlbustada läbivaatamisprotsessi. Allrühma on koondatud peamiste sidusrühmade rühmad ehk liikmesriikide ametiasutused, sadamad, laevaomanikud, sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste käitajad ning keskkonnavaldkonna vabaühendused, kellel on põhjalikud eksperditeadmised sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kohta, mida kasutatakse laevajäätmete käitlemisel. Mitme koosoleku käigus kaalus ja arutas allrühm läbivaatamiseks väljapakutud meetmeid ja variante ning tema soovitusel vaadati ettepaneku koostamisel põhjalikult läbi ja neid võeti arvesse. Allrühma arutelude tulemuste kokkuvõtte on esitatud komisjoni talituste töödokumendi¹² lisades.

Sidusrühmad toetavad üldiselt direktiivi läbivaatamist, mis viiks direktiivi veelgi rohkem kooskõlla MARPOLi konventsiooniga, eelkõige laevajäätmete kohustusliku üleandmise ulatuse osas, ning millega sätestataks erimeetmed mereprügi probleemi lähendamiseks. Allrühm on mitmel korral rõhutanud, et sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste korra kontekstis on vaja nõuetekohaselt rakendada jäätmeid käsitlevaid ELi põhimõtteid ning et erandite tegemise korda ja kulude eest tasumise süsteemi on vaja veelgi enam ühtlustada, ilma et kehtestataks kõigi ELi sadamate jaoks üks kindel süsteem. Lisaks arutas allrühm järelevalvet ja jõustamise parandamise viise ning seda, kuidas elektrooniline teatamine ja andmevahetus protsessi hõlbustaks.

Mõju hindamise protsessi raames korraldati avalik konsultatsioon, mille käigus saadi vastuseid mitmetelt sidusrühmadelt. Sellele järgnes kõikidele sadama sidusrühmadele suunatud sihtotstarbeline konsultatsioon. Kõnealuste konsultatsioonide käigus ilmnas, et üks olulisemaid põhjuseid, miks jäätmeid merre heidetakse, on stiimulite ja jõustamise puudumine. Lisaks märgiti mõlemas konsultatsioonivoorus, et vastuolud mõistete ja vormide ning erinevate erandite tegemise vahel tekitab tarbetut halduskoormust.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

¹² Sidusrühmadega konsulteerimise kokkuvõttev aruanne, 2. lisa, lk 7.

Ettepanek tugineb teabele, mida koguti ja analüüsiti hindamise ja mõjuhinnangu koostamise ajal, mille jaoks korraldati välisuuringuid. Peale selle saadi tehnilist abi ja eriaidmeid Euroopa Meresõiduohutuse Ametilt (EMSA).

2015. aasta järelhindamise uuringus hinnati 40 suurelt kaubasadamalt laekunud andmeid, mille põhjal koostati aastate 2004–2013 kohta jäätmete üleandmise aegrida. Osa andmeid pärines varasematest uuringutest, mida EMSA oli teinud direktiivi rakendamise kohta; neid andmeid täiendati sidusrühmade uuringuga.

Direktiivi läbivaatamisega seotud **mõju hindamise** toetamiseks 2016. aastal tehtud uuringuga sooviti täiendada sadamates üleantavate jäätmete mahu andmeid, mis määrati kindlaks eelmiste uuringute käigus (Ramboll 2012 ja Panteia 2015) ajavahemikul 2013–2015. Selle ajavahemiku kohta saadi jäätmete üleandmise ajakohastatud andmeid 29-lt varem hinnatud sadamalt (kokku 40). Lisaks kohaldati mõju hindamist toetavas uuringus jäätmete vahe arvutamise mudelit, mida teatakse MARWAS-mudelina ja millega mõõdetakse järgmist: i) vahe konkreetset ajavahemikul asjakohaste sadamate liiklusele tuginedes eeldatavalt sadamas üle antavate jäätmete (mille kohta on üleandmise andmed laekunud) ja ii) nimetatud ajavahemikul neis sadamates üle antud jäätmete absoluutkoguse vahel. Läbivaatamise käigus saadi EMSA-lt laevade liikumise andmed 29 sadama kohta ja need sisestati mudelisse. Toetava uuringu käigus tehti ka erinevate piirkondlike merealade keskkonnaseisundi haavatavuse hinnang, pidades silmas laevajäätmete eri kategooriaid. Metoodikat selgitatakse üksikasjalikult käesoleva ettepanekuga¹³ kaasneva komisjoni talituste töödokumendi asjakohases lisas.

Eespool nimetatud sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise käsitlev allrühm toetas protsessi pidevalt.

- **Mõjuhinnang**

Mõju hindamise käigus kontrolliti direktiivi läbivaatamiseks erinevaid poliitikavariante, tuginedes järgmistele juhtpõhimõtetele:

- (1) läbivaatamise ulatus, õigusloomega seotud muudatuste ulatus ja pehme õiguse suuniste väljatöötamine;
- (2) laevajäätmete kohustusliku üleandmise nõude ulatus. Valik, kas tegutseda MARPOLi konventsiooni kohaste jäätmete merre heitmist käsitlevate normide kohaselt või võtta kasutusele jäätmevaba süsteem, mis tähendab kõikide jäätmete üleandmist sadamas. See mõjutab ka muid aspekte, nt kulude eest tasumise süsteemide kohaldamist ja jõustamist;
- (3) võimalus lahendada laevade tekitatud mereprügi (peamiselt laevaprügi) eriprobleemi;
- (4) võimalus vähendada halduskoormust ning lihtsustada süsteemi kooskõlas REFITi eesmärkidega.

Neid põhimõtteid kajastatakse allpool kirjeldatud poliitikaeesmärkides.

1. VARIANT: lähtestsenaarium. Selle variandi kohaselt ei plaanita direktiivis teha õigusloomega seotud muudatusi. Selle asemel töötatakse välja pehme õiguse suunised ning laiendatakse täiendavalt kehtiva direktiivi artikli 12 lõike 3 alusel loodud elektroonilise

¹³ Mõjuhinnangu koostamisel kasutatud analüütilised mudelid, 4. lisa, lk 23.

teatamise ja järelevalve süsteemi, mis tugineb elektroonilisele teatamisele süsteemides SafeSeaNet ja THETIS (sadamariigi kontrolli andmebaas).

2. VARIANT: minimaalne läbivaatamine. Selle variandiga nähakse ette sihtalgatused ja sisulised õiguslikud kohandused seoses MARPOLi konventsiooni ja liidu asjakohaste õigusaktidega, võttes aluseks lähtestsenaariumi. Eelkõige viidaks sellega direktiivi kohaldamisala kooskõlla MARPOLi konventsiooniga, lisades direktiivi konventsiooni VI lisaga hõlmatud jäätmed ja ajakohastades viiteid liidu keskkonnanalastele õigusaktidele.

3. VARIANT: kooskõlla viimine MARPOLi konventsiooniga. Selle variandiga soovitakse saavutada täiendav ühtlustamine MARPOLi konventsiooniga, eelkõige määrares kindlaks jäätmete üleandmise kohustuse ulatuse vastavalt MARPOLi konventsiooni kohastele merreheitenormidele; seeläbi saaks käsitleda jäätmete ebaseaduslikku merre heitmist. Käesolev variant sisaldab ka sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kontrolli lisamist sadamariigi kontrolli raamistikku ning hõlmab kõiki meetmeid, millega parandatakse seadmete ja rajatiste piisavuse ning neile jäätmeid üle andvate laevade majanduslikke stiimuleid.

4. VARIANT: sadama vastuvõtuseadmeid- ja -rajatise käsitlev ELi kord, mis läheb MARPOLi konventsioonist kaugemale. Selle variandi eesmärk on tugevdada direktiivi kohast kehtivat korda, minnes MARPOLi konventsioonist veelgi kaugemale. Jäätmete üleandmise kohustus hakkaks kehtima kõikidele laevajäätmetele, sealhulgas neile, mida võib MARPOLi konventsiooni kohaselt merre heita. Samuti sisaldab see variant kõiki meetmeid, millega parandatakse seadmete ja rajatiste piisavust ning pakutakse jäätmete üleandmiseks õigeid stiimuleid.

VARIANDID 3B ja 4B: eespool esitatud 3. ja 4. variandi kohast mereprügi käsitlevad variandid. Need valikuvariandid käsitlevad konkreetset laevade tekitatud mereprügi probleemi (peamiselt prügi merre heitmine). Need variandid hõlmavad nii stimuleerivaid kui ka jõustamismeetmeid ning samuti ettepanekut lisada direktiivi kohaldamisalasse täielikult ka kala- ja väikelaevad, kuid seda siiski kogumahutavusel põhineva diferentseeritud jõustamiskäsitluse kaudu.

Mõju hindamise järeldus oli, et eelistatud variant on poliitikavariant 3B, kuna selles on ühendatud järgmised eesmärgid: prügi (mereprügi) merre heitmise vähendamine ning halduskoormuse kavandatud vähendamine, mis saavutatakse tänu veelgi suuremale kooskõlale MARPOLi konventsiooniga.

Eelistatud poliitikavariandi abil eeldatavalt:

- luuakse positiivne keskkonnamõju, kuna selle tulemusel peaks märkimisväärselt vähenema õliste jäätmete, reovee, prügi ja heitgaaside puhastussüsteemide ehk skraberite jäätmete ebaseaduslik merre heitmine;
- antakse oluline panus ringmajandusse erimeetmetega, mille abil vähendatakse mereprügi, sealhulgas kala- ja väikelaevade sektorist pärit jäätmeid, ning parandatakse sadamates jäätmekäitluse tavasid;
- vähendatakse jõustamiskulusid ja oluliselt ka halduskulusid;
- luuakse lisatöökohti, eelkõige jäätmekäitlejate jaoks ja rannikupiirkondade turismisektoris;

- parandatakse keskkonnateadlikkust mereprügi probleemist nii kaldal kui ka pardal.

Prognoosi kohaselt **tekitab** eelistatud variant **täiendavaid nõuete täitmise ja tegevuskulusid** eelkõige sadamates jäätmete kogumisse tehtavate investeeringute, kulude eest tasumise süsteemide kooskõlla viimise ning uute jäätmevoogude vastuvõtmise ja käitlemise uue võimsuse väljaarendamise tõttu. Need kulud on eeldatavasti siiski piiratud. Nimetatud kulude prognoositavat taset kirjeldatakse ettepanekuga kaasnevale komisjoni talituste töödokumendile lisatud mõjuhinnangus¹⁴. Nõuete täitmise kogukulude täpset kvantifitseerimist ei olnud siiski andmete puudumise tõttu võimalik esitada.

Mõjuhinnang esitati õiguskontrollikomiteele heakskiitmiseks 2017. aasta mais. Komitee esitas positiivse arvamuse reservatsioonidega¹⁵. Oma arvamuses väljendas komitee muret direktiivi lisaväärtuse pärast võrreldes MARPOLi konventsiooniga ning soovis saada rohkem selgitusi kahe korra vaheliste seoste ning selle kohta, kuidas on väljapakutud variandid konventsiooniga kooskõlas või ulatuvad sellest kaugemale. Selles kontekstis esitas komitee ka mõned küsimused eelistatud variandi proportsionaalsuse kohta eelkõige seepärast, et see sisaldab väikelaevade puhul rohkem erinõudeid ning selle variandiga seonduvad täpsed nõuete täitmise ja investeerimiskulud on veel teataval määral ebaselged. Nimetatud märkustele vastati järgmiselt.

- Lisati täiendav selgitus selle kohta, kuidas kavatakse direktiiviga MARPOLi konventsiooni asjakohased kohustused sadamapõhise käsitlemise kaudu üle võtta, mitte ei soovita ainult tagada nende nõuete jõustamine ELi õiguskorra kaudu, samuti tagatakse liikmesriikides nende rakendamise kaudu lisaväärtus, eelkõige lisaelementide abil (nt jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavad, sadamates kulude eest tasumise süsteemid ning plaanipärase laevaliiklusega tegelevatele laevadele tehtavad erandid). Lisati kahe õigusakti vahelist võrdlust pakkuv tabel ja viimase 15 aasta jooksul MARPOLi konventsiooni tehtud olulisimate muudatuste ülevaade.
- Lisati ka tabel, milles võrreldakse erinevaid poliitikavariante MARPOLi konventsiooniga. Samuti selgitati, et MARPOLi konventsiooniga kooskõlale tuginev eelistatud variant ei võrdu täieliku ühtlustamisega, kuna see tähendaks väga oluliseks ja kasulikuks osutunud (nagu selgus direktiivi järelhindamisest (REFIT)) põhikohustuste tagasivõtmist. Iga variandi proportsionaalsuse tõendamiseks lisati täiendavad selgitused ja esitati rohkem teavet selle kohta, kuidas kavatakse eelistatud variantide kaudu väiksemate laevade (s.o kala- ja väikelaevad) seisund uuesti kogumahutavusel ja kogupikkusel põhineva diferentseeritud jõustamiskäsitluse kaudu määratleda.
- Peale selle tehti täiendavaid jõupingutusi, et saada sadamatelt kvalitatiivseid andmeid eelistatud variandiga hõlmatud teatavate põhikohustuste kohta. Laekunud tagasiside oli siiski piiratud, kuna nimetatu hõlmab tundlikku äriteavet ning nõuete täitmise ja investeerimiskulude kirjeldus jääb peamiselt kvalitatiivseks.

• Territoriaalse mõju hindamine

Kavandataval läbivaatamisel on oluline piirkondlik mõõde, arvestades ELi erinevaid merepiirkondasid ja sadamate kohalikku eripära. Seetõttu tehti territoriaalse mõju hindamine.

¹⁴ Komisjoni talituste töödokument, mõjuhinnang, lk 60 (nõuete täitmise kulud) ja lk 73 (järelkus).

¹⁵ Opinion on the Impact Assessment/Port reception facilities for ship generated waste and cargo residues (Arvamus mõjuhinnangu kohta / laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates), 23. juuni 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/>[....]

Hindamises rõhutati konkreetseid probleeme, millega väikestel saartel ja kaugel asetsevates kohtades olevad sadamad võivad vastuvõtuseadmetele ja -rajatistele kehtivat korda kohaldades silmitsi seista, kuid samuti järelitati selles, et uus direktiiv võib neile piirkondadele tuua kasu eelkõige turismi arendamise, tööhõive ja valitsemistavade kontekstis. Piirkondlikest erinevustest hoolimata ilmnes territoriaalse mõju hindamisel kindel soov ühtlustada direktiivi põhiaspekteid. Territoriaalse mõju hindamise tulemused võeti kokku kokkuvõtvas aruandes, mis lisati ettepanekuga kaasnevale komisjoni talituste töödokumendile.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Arvestades, et ettepanek on REFITi algatus, on selle eesmärk lihtsustada õigusraamistikku ja vähendada halduskoormust.

Mõisteid paremini MARPOLi konventsiooniga kooskõlastades saab IMO väljatöötatud jäätmetest teatamise ja jäätmete vastuvõtmise kviitungi standardvormid ka täielikult direktiivi lisada. Seda tehes välditakse paralleelseid vorme ja süsteeme nii palju kui võimalik. Lisaks tehti ettepanek lisada sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kontrolli sadamariigi kontrolli raamistikku ning järelevalve ja jõustamise edendamise otstarbel hakata rakendama kehtiva direktiivi (artikli 12 lõige 3) alusel välja töötatud teatamis- ja järelevalvesüsteemi, mis tugineb elektroonilisele teatamisele süsteemides SafeSeaNet ja THETIS. Eeldatavalt vähendatakse nimetatud meetmetega halduskulusid 7,1 miljoni euro võrra, kuna nende tulemusena tehakse senisest tõhusamat kontrolli. Kavandatav läbivaatamine suurendab eeldatavalt ka sadamate jäätmekäitlejate ning väikelaeva- ja turismisektori ettevõtjate (kellest enamik on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd)) äri võimalusi, kuna sadamatesse üha rohkemate jäätmete jõudmisel laevadelt on tulemuseks puhtam merekeskkond, millel on kohalikule ja piirkondlikule turismile positiivne mõju.

Uue direktiivi ettepanek jätab liikmesriikidele märkimisväärse kaalutusruumi, et i) korraldada oma sadamates vastuvõtuseadmete ja -rajatistega seotud tegevust vastavalt jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavadele ning ii) kavandada sadamate suurust ja geograafilist asukohta ning nende liikluse liiki arvesse võtvate asjakohaste tasude süsteeme.

Kavandatava läbivaatamisega nähakse direktiivi järelevalve ja jõustamise edendamise eesmärgil ette kehtiva direktiivi kohaselt juba loodud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi täiendav arendamine ja käigus hoidmine. Süsteem tugineb direktiivi 2002/59/EÜ kohasele liidu meresõiduohutuse teabevahetussüsteemile ja direktiivi 2009/16/EÜ alusel loodud kontrolliandmebaasile. Andmed esitatakse elektrooniliselt riigisisese ühtse liidese süsteemi kaudu vastavalt direktiivile 2010/65/EL ning neid vahetatakse liikmesriikide vahel järelevalve ja jõustamise eesmärgil. Samuti standarditakse ettepanekus täiendavalt jäätmete vastuvõtmise kviitungi, jäätmetest teatamise ja plaanipärase laevaliiklusega tegelevate laevade puhul tehtavate erandite elektroonilise teatamise vormingud.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

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

Ettepanekule on lisatud rakenduskava, milles loetletakse tegevused, mis on vajalikud meetmete võtmiseks, ja tuvastatakse rakendamise peamised tehnilised, õiguslikud ja ajalised probleemid.

Kindlaks on määratud asjakohane järelevalve- ja teatamiskord. EMSA-l on selles protsessis oluline osa, kuna ta vastutab meretranspordi elektrooniliste andmesüsteemide arendamise ja toimimise eest.

Kehtivas direktiivis nõutakse ühise teabe- ja järelevalvesüsteemi kehtestamist, mis i) teeks kindlaks laevad, kes ei ole oma jäätmeid üle andnud, ja ii) teeks kindlaks, kas direktiivi eesmärgid on täidetud. Viimastel aastatel on seda süsteemi välja arendatud olemasolevate andmebaaside alusel – eelkõige on jäätmetest eelteatamise kontekstis elektrooniline teatamine ja teabevahetus toimunud süsteemi SafeSeaNet kaudu; sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kontrolli tulemustest teatamise jaoks arendati kontrolliandmebaasis (THETIS) välja eraldi ELi moodul. Lisaks on võetud meetmeid, et jäätmete üleandmise kohustuse järelevalve ja täitmise eesmärgil tagada SafeSeaNetis salvestatud teabe süstemaatiline edastamine süsteemile THETIS-EU. Kavandatava direktiivi kaudu parandatakse süsteeme veelgi ning need peaksid tulevikus sisaldama ka põhiteavet ELi sadamate vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavuse kohta. Samuti edastatakse see teave IMO üleilmsele laevanduse infosüsteemile (GISIS) ning tagatakse, et direktiivi kohaselt täidavad andmetest teatavad liikmesriigid samal ajal neile kehtivaid rahvusvahelisi teatamiskohustusi.

Peale selle aitab EMSA jälgida kavandatava direktiivi rakendamist. Arvestades, et kavandatud EMSA kontrollkäikude tsükkel kestab kokku viis aastat,¹⁶ määrati direktiivi hindamistsükli intervalliks seitse aastat.

Samuti nähakse ette liikmesriikide ja muude asjakohaste sektorite esindajatest koosneva eksperdirühma loomine. Rühm vahetab direktiivi rakendamise kohta teavet ja kogemusi ning esitab komisjonile vajalikud suunised.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

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

6. ETTEPANEKU SÄTETE ÜSIKASJALIK SELGITUS

Kavandatav direktiiv viib ELi korra võimalikult suures ulatuses MARPOLi konventsiooniga kooskõlla eelkõige selle kohaldamisala, mõistete ja vormide valdkonnas. Täielik ühtlustamine ei ole siiski võimalik, kuna direktiiv keskendub sadamates toimuvale tegevusele, samal ajal kui MARPOLi konventsioon keskendub merel toimuvale tegevusele. Kuigi direktiiv tugineb MARPOLi konventsiooni raames liikmesriikide võetud kohustustele, ulatub selle kohaldamisala nimetatust kaugemale, käsitledes üksikasjalikult kõikide ettevõtjate õiguslikke, tegevuslikke ja finantskohustusi. Kavandataval direktiivil – nagu sellele eelneval õigusaktil – on lisaks ka laiem kohaldamisala, hõlmates kõik merelaevad ja kõik nende külastatavad ELi sadamad.

¹⁶ Nagu on sätestatud liikmesriikide külastusi käsitlevas EMSA metoodikas, vt <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

Peamised valdkonnad, mille poolest direktiiv ja MARPOLi konventsioon jätkuvalt erinevad, käsitlevad järgmist:

- jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavade vastuvõtmine;
- kulude eest tasumise süsteemide väljatöötamine ja toimimine;
- jäätmete eelteate ja jäätmete vastuvõtmise kviitungi teabe kohustuslik teatamine;
- kontrolli kord;
- plaanipärase laevaliiklusega tegelevate laevade puhul tehtavate erandite kord.

Paljude nimetatud ELi korras esinevate erinevuste eesmärk on MARPOLi konventsioonis sätestatud korra parem rakendamine ja jõustamine.

Uue direktiiviga kehtestatud olulisimad muudatused on esitatud allpool.

Pealkiri, kohaldamisala ja mõisted

Pealkirja muudetakse, et see väljendaks sõnaselgelt laevajäätmete üleandmist, kuna see kajastab direktiivi põhieesmärki paremini.

Artiklis 2 asendatakse mõiste „laevaheitmed“ üldisema mõistega „laevajäätmed“, mis on määratletud MARPOLi konventsiooni asjakohaste lisade kohaselt. See sisaldab ka „lastijäätmete“ kategooriat ja MARPOLi konventsiooni VI lisas esitatud jäätmeid, s.o heitgaaside puhastussüsteemide tekitatud jäätmeid, mis koosnevad nende süsteemide settest ja süsteemidest väljajooksvast veest. Laevaheitmete ja lastijäätmete vahelise eristuse kaotamise ning MARPOLi konventsiooni mõistetele täieliku vastavuse kaudu võimaldatakse täiendavat ühtlustamist IMO standardvormide ja sertifikaatidega. Passiivselt püütud jäätmed, s.o püügioperatsioonide ajal võrkudesse püütud jäätmed, hõlmati laevajäätmete mõistega, et tagada kõnealust liiki jäätmete kalandussektorilt sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste käitajatele üleandmise asjakohane korraldus, arvestades selle olulisust mereprügi kontekstis. Lisati selged ja ajakohastatud viited ELi asjakohastele õigusaktidele.

Sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste piisavus

Mõistet „sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste piisavus“ kirjeldatakse selgemalt IMO suuniste kohaselt. Jäätmete raamdirektiivist tulenev jäätmete liigiti kogumise nõue, mida sadamates tuleb kohaldada, lisati sõnaselgelt **artiklisse 4**. See on eriti oluline juhtudel, mil jäätmed on pardal eelnevalt eraldatud rahvusvaheliste standardite kohaselt.

Sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste piisavuse saavutamise eesmärgil oluliste jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavade puhul on suuremat tähelepanu pööratud konsultatsioonide nõudeid käsitlevale **artiklile 5** ja **1. lisale**. Samuti selgitati, mida tähendavad asjakohase kava, selle kava oluliste muudatuste ja selle väljaarendamise piirkondliku konteksti mõisted.

Üleandmise stiimulid

Sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse eri liiki jäätmete üleandmise jaoks õigete stiimulite tagamiseks sätestatakse **artiklis 8** direktiivi kohaselt kehtestatavates kõikides tasude süsteemides hõlmatavad ja rakendatavad peamised põhimõtted. See sisaldab võetavate tasude ning sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kulude vahelist suhet, kaudse tasuga hõlmatava olulise panuse arvutamist ning peamisi nõudeid seoses läbipaistvusega. Direktiivi lisatakse

uus **4. lisa**, milles esitatakse sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste eri kululiikide ülevaade, eristades otsesed ja kaudsed kulud.

Olgugi et artiklis 8 ei sätestata kõikides ELi sadamates kohaldatavat ühte konkreetset süsteemi, on kulude eest tasumise süsteem rangem prügi (sealhulgas passiivselt püütud jäätmete) kaudse tasu kehtestamisel kohaldatavate põhimõtete kontekstis. Kuna prügi merre heitmisel on oluline osa mereprügi laiemas probleemis, tehakse ettepanek kohaldada põhimõtet, et eritasu ei nõuta, mille puhul peaks kaudse tasu maksmine andma laevadele õiguse anda kogu pardal olev prügi üle ilma (mahule tuginevate) täiendavate otsetasudeta. Kuna ka kala- ja väikelaevad hõlmatakse kaudse tasu süsteemiga, peaks nimetatut käsitlema ka olulusringi lõppu jõudnud kalavõrkude ja passiivselt püütud jäätmete kõrvaldamist.

Artiklis 8 tugevdatakse ka keskkonnahoidlike laevade kontseptsiooni, nagu üksikud sadamad selle rahvusvaheliste standardite ja sertifitseerimiskavade kohaselt juba välja on arendanud ja seda kohaldatakse. Selle kontseptsiooni kohaselt tuleks nende laevade puhul, kes suudavad tõendada pardal rakendatavat säästvat jäätmekäitlust, kohaldada vähendatud jäätmetasu, kusjuures selle kriteeriumid peab komisjon täiendavalt sätestama delegeeritud õigusaktis.

Kohustusliku üleandmise nõude jõustamine

Artiklis 6 osutatud jäätmetest eelteatamise vorm ühtlustati täielikult IMO ringkirjaga MEPC/834 ja esitati direktiivi uues 2. lisa. Kõikide jäätmete üleandmise kohustuse ulatus sätestati kooskõlas MARPOLi konventsiooniga nii, et sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise käsitlev direktiiv kajastab MARPOLi konventsiooni kohast merre heitmise korda juhtudel, kui MARPOLi konventsiooniga keelatakse jäätmete merre heitmine, nõutakse sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise käsitlevas direktiivis nimetatud jäätmete (sealhulgas lastijäätmed) üleandmist kaldal asuvatesse sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse. Selle käsitlemise kohaselt ei ole lastijäätmete üleandmise jaoks erisätet vaja, nagu see vana direktiivi puhul oligi. Lisaks nõutakse **artiklis 7**, et jäätmete üleandmisel väljastatakse laevale jäätmete vastuvõtmise kviitung, mis sisaldab enne väljumist laeva poolt elektrooniliselt teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi (s.o SafeSeaNet) edastatud teavet.

Artikliga 7 piiratakse pardal piisava ladustamismahu olemasolu erandi kohaldamist olukordade jaoks, mil järgmine sissesõidusadam asub ELis ning kui piisavate sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavus ei ole ebakindel. Nimetatud hindamine peab toimuma süsteemi SafeSeaNet lülitatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemis kättesaadavaks tehtud ELi sadamate piisavaid vastuvõtuseadmeid ja -rajatise käsitleva teabe alusel. Peale selle nähakse ettepanekus ette pardal piisava ladustamismahu arvutamise erimeetodite vastuvõtmine, mille komisjon viib ellu rakendusakti kaudu.

Kontrolli korra puhul täpsustatakse **artiklis 10**, et sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kontroll peab olema täiel määral direktiivi 2009/16/EÜ kohaselt kehtestatud sadamariigi kontrolli korda lõimitud ja järgima riskipõhist käsitlemist, kui laev kuulub nimetatud direktiivi kohaldamisalasse. Selle tagamiseks, et iga sadamariigi kontrolli kohaselt tehtav kontroll tõendab ka vastavust sadama vastuvõtuseadmetele ja -rajatistele esitatavatele nõuetele, tuleb ka direktiivi 2009/16/EÜ teha teatavad muudatused, nagu sätestatakse **artiklis 21**. Samal ajal kehtestatakse kalalaevade, väikelaevade ja kohalike laevade puhul, mille kogumahutavus on üle 100, eraldi kontrolli kord, kuna neid laevu sadamariigi kontrolli direktiiv ei hõlma. Nende laevade puhul tehtud kontrolli tulemused tuleb salvestada süsteemi THETIS teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi ELi erimoodulisse.

Plaanipärase ja regulaarse laevaliiklusega tegelevatele laevadele erandite tegemise kord

Ettepaneku **artiklis 9** sätestatakse erandite kriteeriumide täiendav ühtlustamine eelkõige plaanipärase laevaliiklusega tegelevate laevade puhul, kes külastavad sadamaid sageli ja regulaarselt, ning jäätmete üleandmise ja tasude maksmise kontekstis mõiste „piisavad tõendid korra kohta“ puhul. Kehtestatakse standardne vabastustõend, mis tuleb süsteemi SafeSeaNet elektroonilise teatamise kaudu lisada teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi, et liikmesriigid saaksid tõendil sisalduva teabe asjus teavet vahetada.

Kala- ja väikelaevad

Kala- ja väikelaevade seisund määratletakse direktiivis uuesti, arvestades nende suhtelist olulisust mereprügi probleemi seisukohast. Kuna kehtivas direktiivis on nii kala- kui ka väikelaevad teatavatest põhikohustustest vabastatud, määratletakse vastavad erandid uuesti nii, et korra proportsionaalsuse tagamiseks hõlmatakse suuremad laevad nende pikkuse ja kogumahutavuse alusel.

Kulude eest tasumise süsteemide puhul kehtib kala- ja väikelaevadele kaudne tasu. Sarnaselt muude laevadega nõutakse kala- ja väikelaevade puhul sadamale tasu maksmist olenemata sellest, kas nad annavad jäätmeid üle või mitte. Siiski tuleks seega nimetatud laevadele anda ka õigus anda kogu oma prügi (sealhulgas mahajäetud kalapüügivahendid ja passiivselt püütud jäätmed) üle ilma lisatasudeta. Muude jäätmeliikide puhul kehtib minimaalselt 30 % suuruse kaudse tasu kohaldamise üldine kohustus ka kala- ja väikelaevade sektori jäätmete üleandmisele.

Jäätmeteate ja jäätmete vastuvõtmise kviitungi andmetest teatamist nõutakse ainult nende kala- ja väikelaevade puhul, mille pikkus on 45 meetrit ja rohkem. Sellest künnisest allapoole jäävatelt laevadelt enne saabumist ja lahkumist elektroonilise teatamise nõudmine oleks ebaproportsionaalne, kuna need laevad ei ole üldiselt elektroonilise teatamise seadmetega varustatud ning neid vastuvõtvad sadamad ei ole suutelised elektroonilisi teateid iga sadamakülastuse puhul töötleva. Seda mainiti ka ettepanekule lisatud mõjuhinnangus¹⁷.

Jõustamise kohta sätestatakse direktiiviga, et kontrolli tuleb teha vähemalt 20 % puhul kõikidest asjaomase liikmesriigi sadamaid aastas külastavatest kala- ja väikelaevadest, mille kogumahutavus on üle 100. See künnis ühtib MARPOLi konventsiooni nõudega, et nende laevade pardal, mille kogumahutavus on üle 100, peab olema olema prügimajanduse kava.

¹⁷ Komisjoni talituste töödokument, mõjuhinnang, peatükk 5.2.5, lk 46.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise laevajäätmete üleandmiseks ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ ning muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ja direktiivi 2010/65/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹⁸

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,¹⁹

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Liidu merenduspoliitika eesmärk on saavutada ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge tase. Selle võib saavutada rahvusvaheliste konventsioonide, seadustike ja resolutsioonide järgimisega, säilitades samas Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonis (UNCLOS) sätestatud meresõiduvabaduse.
- (2) Rahvusvahelises laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioonis (edaspidi „MARPOLi konventsioon“) on kehtestatud üldised laevajäätmete merre heitmise keelud, kuid on reguleeritud ka tingimused, mille kohaselt võib teatavat liiki jäätmeid merekeskkonda heita. MARPOLi konventsiooniga nõutakse liikmesriikidelt, et nad tagaksid sadamates piisavad vastuvõtuseadmed ja -rajatised.
- (3) Liit on MARPOLi konventsiooni rakendanud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/59/EÜ²⁰ kaudu, järgides sadamapõhist käsitlust. Direktiivi 2000/59/EÜ eesmärk on ühitada meretranspordi tõrgeteta toimimisega seotud huvid ja merekeskkonna kaitse.
- (4) Viimase kahekümne aasta jooksul on MARPOLi konventsiooni ja selle lisadesse tehtud olulisi muudatusi, millega kehtestati laevajäätmete merre heitmise rangemad normid ja keelud.
- (5) MARPOLi konventsiooni VI lisas on kehtestatud uute jäätmekategooriate jaoks (eelkõige heitgaaside puhastussüsteemide jäägid, mis koosnevad nii settest kui ka

¹⁸ ELT C , , lk .

¹⁹ ELT C , , lk .

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates (EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81).

süsteemidest väljajooksvast veest) merre heitmist käsitlevad normid. Need jäätmekategooriad tuleks lisada direktiivi kohaldamisalasse.

- (6) 15. aprillil 2014 võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) vastu konsolideeritud suunised sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavaks tegijatele ja kasutajatele (ringkiri MEPC.1/Circular 834), sealhulgas jäätmetest teatamise, jäätmete vastuvõtmise kviitungi ning sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste väidetavatest puudustest teatamise standardvormide kohta.
- (7) Sellisest regulatiivsest arengust hoolimata heidetakse jäätmeid ikka veel merre. See toimub mitme teguri koosmõju tõttu – nimelt ei ole sadamates alati piisavalt vastuvõtuseadmeid ja -rajatise, sageli on nõuete täitmise tagamine ebapiisav ning puuduvad stiimulid jäätmete üleandmiseks kaldal.
- (8) Nagu selgus õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) kohasest direktiivi hindamisest, on tänu direktiivile 2000/59/EÜ alates selle jõustumisest suurenenud sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse üle antud jäätmete maht ning sellel on olnud oluline roll jäätmete merre heitmise vähendamisel.
- (9) Samuti selgus direktiivi REFITi kohasest hindamisest, et direktiiv 2000/59/EÜ ei ole olnud piisavalt tõhus vastuolude tõttu MARPOLi konventsiooni raamistikuga. Peale selle tõlgendavad liikmesriigid direktiivi teatavaid põhimõisteid (nt seadmete ja rajatiste piisavus, jäätmete eelteade ja jäätmete kohustuslik üleandmine sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse ning plaanipärase laevaliiklusega tegelevate laevade puhul tehtavad erandid) erinevalt. Hindamises kutsuti üles neid mõisteid rohkem ühtlustama ja veelgi enam MARPOLi konventsiooniga kooskõlla viima, et vältida tarbetut halduskoormust nii sadamatele kui ka sadama kasutajatele.
- (10) Samuti on direktiiv oluline vahend, mille abil kohaldada sadamaid ja laevajäätmete käitlemist käsitlevaid peamisi keskkonnaalaseid õigusakte ja põhimõtteid. Eelkõige on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/98/EÜ²¹ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/56/EÜ²² selles kontekstis asjakohased õigusaktid.
- (11) Direktiivis 2008/98/EÜ on sätestatud peamised jäätmekäitluse põhimõtted, sealhulgas „saastaja maksab“ põhimõte ja jäätmehierarhia, mille puhul on pigem nõutav jäätmete korduskasutamine ja ringlussevõtt kui jäätmete taaskasutamise ja kõrvaldamise muud vormid, ning nõutakse jäätmete liigiti kogumise süsteemide loomist. Need kohustused kehtivad ka laevajäätmete käitlemise puhul.
- (12) Laevajäätmete, sealhulgas mahajäetud kalapüügivahendite liigiti kogumine on nõutav nende täiendava taaskasutamise tagamiseks jäätmete käitlemise ahela järgmises etapis. Sageli eraldatakse jäätmed laevapardal rahvusvaheliste normide ja standardite kohaselt ning liidu õigusaktidega tuleks tagada, et pardal jäätmete eraldamiseks tehtavaid jõupingutusi ei kahjusta see, et kaldal puudub jäätmete liigiti kogumise kord.
- (13) Olgugi et suurem osa mereprügi tuleb maismaategevusest, on ka laevandussektor, sealhulgas kala- ja väikelaevade sektor, oluline saastaja, kes heidab prügi, sealhulgas plasti ja mahajäetud kalapüügivahendid otse merre.

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/56/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika-alane tegevusraamistik (merestrategia raamdirektiiv) (ELT L 164, 25.6.2008, lk 19).

- (14) Komisjoni ringmajanduse strateegias²³ on sätestatud eesmärk vähendada 2020. aastaks mereprügi 30 % ning tunnistatud, et direktiivil 2000/59/EÜ on eesmärgi saavutamisel oluline osa, kuna sellega tagatakse piisavate prügi vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavus ning õiged stiimulid ja jäätmete üleandmine maismaal asuvatesse seadmetesse ja rajatistesse.
- (15) Sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise peetakse piisavaks, kui need suudavad täita sadamat tavaliselt kasutavate laevade vajadused, ilma et põhjustaks tarbetuid viivitusi. Seadmete ja rajatiste piisavus on seotud nii nende käitamise tingimustega (kasutaja vajaduste seisukohast) kui ka seadmete ja rajatiste keskkonnajuhtimisega vastavalt jäätmeid käsitlevatele liidu õigusaktidele.
- (16) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1069/2009²⁴ kohaselt tuleb rahvusvahelistel liinidel sõitvatest transpordivahenditest pärit toidujäätmed, sealhulgas liidu sadamaid külastavate laevade jäätmed, mis on pardal potentsiaalselt puutunud kokku loomsete kõrvalsaadustega, põletada või kõrvaldada tunnustatud prügilasse ladestamisega. Selleks et nimetatud nõue ei piiraks laevajäätmete edasise korduskasutamise ja ringlussevõtu edendamist, tuleks teha jõupingutusi jäätmete paremaks eraldamiseks pardal, et vältida jäätmete (nt pakendijäätmed) võimalikku saastumist.
- (17) Sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste piisavuse tagamiseks on oluline koostada jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava ning seda uuesti hinnata, tuginedes kõikide asjaomaste sadama kasutajatega peetavatele konsultatsioonidele. Praktilistel ja korralduslikel põhjustel võivad sama piirkonna naabersadamad välja töötada ühise kava, mis hõlmab sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavust igas kavaga hõlmatud sadamas, tagades samal ajal ühise haldusraamistiku.
- (18) Mereprügi probleemi tõhusaks käsitlemiseks on ülioluline tagada õiged stiimulid jäätmete (eelkõige prügi) üleandmiseks sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse. Seda on võimalik saavutada kulude eest tasumise süsteemi abil, millega nähakse ette kaudne tasu, mis tuleb maksta jäätmete üleandmisest olenemata ja mis peaks tagama õiguse anda jäätmed üle ilma täiendavate otseste tasudeta. Selle süsteemiga tuleks hõlmata ka kala- ja väikelaevade sektorid, arvestades nende osakaalu mereprügi tekkes.
- (19) Jäätmekäitluse kontekstis tuleks keskkonnahoidlike laevade kontseptsiooni edasi arendada nii, et oma jäätmeid pardal vähendavate laevade puhul oleks võimalik rakendada tõhusat preemiasüsteemi.
- (20) Lastijäätmed jäävad pärast terminalis lasti mahalaadimist lasti omaniku omandisse ja sageli on neil majanduslik väärtus. Seetõttu ei peaks lastijäätmeid kulude eest tasumise süsteemide ja kaudse tasu kohaldamisega hõlmama; lastijäätmete üleandmise tasu peaks vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kasutaja maksma asjaomaste poolte vahel sõlmitud lepingupõhise kokkuleppe või muu kohaliku korra alusel.
- (21) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2017/352²⁵ hõlmab sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste pakkumist määruse kohaldamisalasse kuuluva

²³ Komisjoni teatis COM(2015) 614, „ELi ringmajanduse loomise tegevuskava“, punkt 5.1.

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1069/2009, milles sätestatakse muuks otstarbeks kui inimtoiduks ettenähtud loomsete kõrvalsaaduste ja nendest saadud toodete tervise-eeskirjad ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1774/2002 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 1).

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantslähbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1).

teenusena. Selles on sätestatud eeskirjad, mis käsitlevad sadamateenuste kasutamisel kohaldatava tasusüsteemi läbipaistvust, sadama kasutajatega konsulteerimist ja kaebuste esitamist. Direktiivi kohaldamisala ulatub määruses (EL) 2017/352 ettenähtud raamistikust kaugemale ning selles sätestatakse üksikasjalikumad nõuded sadamates laevajäätmete vastuvõtu seadmete ja rajatistega seotud kulude eest tasumise süsteemide kasutamise ja kavandamise ning kulustruktuuri läbipaistvuse kohta.

- (22) Lisaks jäätmete üleandmise jaoks loodavatele stiimulitele peetakse üleandmise kohustuse tõhusat täitmist ülioluliseks ning selle puhul tuleks järgida direktiivi 2009/16/EÜ²⁶ kohast riskipõhist käsitlust, mis ei vasta enam direktiivis 2000/59/EÜ esitatud kontrollimise nõude eesmärgile (25 %) selle kohaldamisalasse kuuluvate laevade puhul.
- (23) Jäätmete kohustusliku üleandmise kohustuse tõhusama täitmise üks suurimatest takistustest on see, et liikmesriigid tõlgendavad ja rakendavad pardal piisavale ladustamismahule tuginevat erandit erinevalt. Et nimetatud erandi kohaldamine ei kahjustaks direktiivi põhieesmärki, tuleks seda täiendavalt täpsustada, eelkõige järgmise sissesõidusadama osas, ning pardal piisava ladustamismahu olemasolu tuleks liidu sadamates kindlaks määrata ühtlustatult, võttes aluseks ühtsed meetodid ja kriteeriumid.
- (24) Järelevalvet ja jõustamist tuleks edendada elektroonilisele teatamisele ja teabevahetusele tugineva süsteemi abil. Selleks tuleks direktiivi 2000/59/EÜ alusel loodud teabe- ja järelevalvesüsteemi edasi arendada ning jätkata selle kasutamist olemasolevate elektrooniliste andmesüsteemide, eelkõige liidu meresõiduohutuse teabevahetussüsteemi (SafeSeaNet) ja kontrolliandmebaasi (THETIS) alusel. Samuti peaks süsteem sisaldama teavet eri sadamates kättesaadavate sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kohta.
- (25) MARPOLi konventsiooniga nõutakse lepinguosalistelt, et nad hoiaksid oma sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kohta käiva teabe ajakohasena ning edastaksid selle teabe Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile (IMO). Selleks kehtestas IMO oma üleilmse laevanduse infosüsteemi (edaspidi „GISIS“) alla kuuluva sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste andmebaasi. Kui kõnealune teave esitatakse direktiivi alusel loodud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemis ning edastatakse seejärel süsteemi kaudu GISISesse, ei peaks liikmesriigid seda teavet enam IMO-le eraldi esitama.
- (26) Sadamaid sageli ja regulaarselt külastavate plaanipärase laevaliiklusega tegelevate laevade suhtes kohaldatavate erandite korda tuleks veelgi ühtlustada, eelkõige selgitada kasutatavaid mõisteid ja kõnealuseid erandeid reguleerivaid tingimusi. REFITi kohasest hindamisest ja mõjuhinnaangust selgus, et tingimuste ja erandite kohaldamise ühtlustamatus on tekitanud laevadele ja sadamatele tarbetut halduskoormust.
- (27) Euroopa säästva laevanduse foorumi raames loodud sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise käsitlev allrühm, mis ühendab paljusid laevade põhjustatud reostuse ja laevajäätmete käitlemise valdkonna eksperte, jagas komisjoniga väärtuslikke suuniseid ja eksperdiarvamusi. Soovitav on nimetatud rühm säilitada eraldiseisva eksperdirühmana, et vahetada direktiivi rakendamisest saadud kogemusi.

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

- (28) Komisjonile direktiivi 2000/59/EÜ rakendamiseks antud volitusi tuleks ajakohastada kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepinguga.
- (29) Selleks et sätestada piisaval ladustamismahul põhineva erandi kohaldamise meetodid ning täiendada direktiivi alusel loodud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Rakendusaktid tuleks vastu võtta kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.
- (30) Selleks et võtta arvesse rahvusvahelisel tasandil toimunud arengut ja edendada pardal jäätmete keskkonnahoidliku käitlemise tavaid, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte käesoleva direktiivi muutmiseks, et ajakohastada viiteid rahvusvahelistele õigusaktidele ja lisadele ning muuta viiteid rahvusvahelistele õigusaktidele selleks, et vältida vajaduse korral nende rahvusvaheliste õigusaktide muudatuste kohaldamist käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks, ning töötada välja kriteeriumid keskkonnahoidlike laevade tunnustamiseks eesmärgiga tagada nendele laevadele vähendatud jäätmetasu. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (31) Kuna direktiivi eesmärki – kaitsta merekeskkonda jäätmete merre heitmise eest – ei ole võimalik liikmesriikidel ühepoolset piisavalt saavutada, vaid pigem on meetmete ulatust arvesse võttes seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (32) Sadama tasemel esinevad liidus piirkondlikud erinevused, mida tõendatakse ka territoriaalse mõju hindamises. Sadamad erinevad geograafilise asukoha, suuruse, haldus- ja omandistruktuuri poolest ning sadamaid iseloomustab neid tavaliselt külastavate laevade liik. Peale selle peegeldavad jäätmekäitluse süsteemid erinevusi omavalitsuse tasandil ja jäätmekäitlustaristu järgmises etapis.
- (33) Seetõttu tuleks direktiiv 2000/59/EÜ tunnistada kehtetuks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

1. JAGU. ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesoleva direktiivi eesmärk on kaitsta merekeskkonda negatiivse mõju eest, mida põhjustab liidu sadamaid kasutavate laevade jäätmete merre heitmine, ja tagada samal ajal mereliikluse tõrgeteta toimimine, parandades piisavate sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavust ning neisse jäätmete üleandmist.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (a) „laev“ – merekeskkonnas kasutatav mis tahes liiki merelaev, sealhulgas kalalaevad ja väikelaevad, mis ei ole seotud kaubandustegevusega, tiiburlaevad, hõljukid, allveesõidukid ja ujuvvahendid;
- (b) „MARPOLi konventsioon“ – rahvusvaheline laevade põhjustatud merereostuse vältimise konventsioon (ajakohastatud versioon);
- (c) „laevajäätmed“ – kõik jäätmed, sealhulgas lastijäätmed, mis tekivad laeva töö käigus või lastimis-, lossimis- ja koristustööde ajal, või püügioperatsioonide ajal võrkudesse püütud jäätmed, mis kuuluvad MARPOLi konventsiooni I, II, IV, V ja VI lisa kohaldamisalasse;
- (d) „lastijäätmed“ – laeva pardal tekile jäävad või lastiruumides oleva lasti jäägid, mis jäävad järele pärast lastimise ja lossimise lõpetamist, sealhulgas lastimise ja lossimise ülejäägid või lastipühkmed kas märjana või kuivana või pesuveest niiskena, välja arvatud lastitolm, mis jääb tekile pärast pühkimist, või laeva välispindadel olev tolmu;
- (e) „sadama vastuvõtuseadmed ja -rajatised“ – paiksed, ankurdatud või liikuvad seadmed, millega saab vastu võtta laevajäätmeid;
- (f) „kalalaev“ – laev, mis on seadistatud või mida kasutatakse kala või muude mere elusressursside kaubanduslikuks püügiks;
- (g) „väikelaev“ – mis tahes liiki laev, mille kerepikkus on vähemalt 2,5 meetrit, olenemata sellest, mille jõul see liigub, ning mida kasutatakse sportimiseks või vaba aja veetmiseks ja mis ei ole seotud kaubandusliku tegevusega;
- (h) „kohalik laev“ – liikmesriigi lipu all sõitev laev, mis tegeleb üksnes kohaliku rannasõiduga asjaomases liikmesriigis;
- (i) „kohalik rannasõit“ – merepiirkonnas toimuv sõit liikmesriigi sadamast samasse või muusse sadamasse selle liikmesriigi piires;
- (j) „sadam“ – koht või geograafiline piirkond, kus on tehtud selliseid kohandusteid ja kuhu on paigaldatud selliseid seadmeid, mis võimaldavad vastu võtta laevu, sealhulgas sadama jurisdiktsiooni kuuluv ankruala;
- (k) „toidujäätmed“ – kõik toidujäätmed, sealhulgas kasutatud toiduõli, mis on pärit restoranidest, toitlustusettevõtetest ja köökidest;
- (l) „piisav ladustamismaht“ – piisav maht, et ladustada väljasõidu hetkest kuni järgmise sissesõidusadamani pardal kõiki jäätmeid, sealhulgas sõidu ajal tekkivaid jäätmeid;
- (m) „plaanipärane laevaliiklus“ – laevaliiklus, mis toimub avaldatud või kavandatud väljumis- ja saabumisaegade alusel kindlaksmääratud sadamate vahel, või korduvad üleveod, mida võib pidada äratuntavaks sõiduplaaniks;
- (n) „sadama regulaarne külastamine“ – ühe laeva korduvad reisirid või mitu sõitu kindlaksmääratud sadamate vahel muutumatu plaani järgi samast sadamast ja sinna tagasi ilma vahepeatusteta;
- (o) „sadama sage külastamine“ – laev külastab sama sadamat vähemalt korra kahe nädala jooksul;
- (p) „GISIS“ – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni loodud üleilmne laevanduse infosüsteem.

Punktides c ja d määratletud laevajäätmeid käsitatakse jäätmetena direktiivi 2008/98/EÜ²⁷ artikli 3 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 3

Kohaldamisala

Käesolevat direktiivi kohaldatakse

- (a) kõigi laevade suhtes, kes külastavad liikmesriigi sadamat või tegutsevad seal, olenemata sellest, millise lipu all nad sõidavad, välja arvatud sõjalaevad, mereväe abilaevad või muud laevad, mis kuuluvad riigile või mida käitab riik ja mida kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel;
- (b) liikmesriikide kõigi sadamate suhtes, mida tavaliselt külastavad punkti a kohaldamisalasse kuuluvad laevad.

Liikmesriigid võtavad meetmeid selle tagamiseks, et võimaluse korral annavad käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jäävad laevad oma jäätmed üle kooskõlas käesoleva direktiiviga.

2. JAGU. PIISAVATE SADAMA VASTUVÕTUSEADMETE JA -RAJATISTE TAGAMINE

Artikkel 4

Sadama vastuvõtuseadmed ja -rajatised

1. Liikmesriigid tagavad selliste sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavuse, mis on piisavad selleks, et täita tavaliselt sadamat kasutavate laevade vajadused neile asjatuid viivitusi põhjustamata.
2. Liikmesriigid tagavad, et
 - (a) sadama vastuvõtuseadmed ja -rajatised on piisavalt võimsad, et võtta vastu sellist liiki ja sellises koguses jäätmeid, nagu asjaomast sadamat tavaliselt kasutavatel laevadel tekib, võttes arvesse sadama kasutajate tööga seotud vajadusi, sadama suurust ja geograafilist asukohta, sadamat külastavate laevade liiki ja artiklis 9 sätestatud erandeid;
 - (b) seadmete ja rajatiste kasutamisega seotud vorminõuded on lihtsad ja kiiresti täidetavad, et vältida laevade asjatuid viivitusi, ning üleandmise eest võetav tasu ei kujuta endast laevadele takistavat tegurit;
 - (c) sadama vastuvõtuseadmed ja -rajatised võimaldavad laevajäätmeid käidelda keskkonda säästval viisil vastavalt direktiivile 2008/98/EÜ ja muude jäätmeid käsitlevate liidu õigusaktide nõuetele. Selle saavutamiseks tagavad liikmesriigid laevajäätmete liigiti kogumise sadamates, nagu on nõutud jäätmeid käsitlevates liidu õigusaktides, eelkõige direktiivis 2008/98/EÜ, direktiivis 2012/19/EL ja direktiivis 2006/66/EÜ. Punkti c kohaldamine ei piira määrusega (EÜ) nr 1069/2009 rahvusvahelistel liinidel sõitvatest transpordivahenditest pärit toidujäätmete kohta kehtestatud rangemate nõuete kohaldamist.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3–30).

3. Liikmesriigid kasutavad sadamariigi asutustele sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste väidetavatest puudustest teatamiseks IMO sätestatud vorme ja menetlusi.
Kõnealuse teatamismenetluse käigus saadud teave edastatakse ka elektrooniliselt direktiivi artiklis 14 osutatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi vastavasse ossa.
4. Liikmesriigid uurivad kõiki väidetavate puuduste juhtumeid ja tagavad, et laevajäätmete üleandmises või vastuvõtmises osalev pool võib taotleda asjatute viivituste põhjustatud kahju hüvitamist.

Artikkel 5

Jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavad

1. Iga sadama jaoks kehtestatakse pärast asjaomaste isikutega, eelkõige sadama kasutajate või nende esindajatega pidevat konsulteerimist asjakohane jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava ning viiakse see ellu. Kõnealune konsulteerimine peaks toimuma nii kavade algse koostamise ajal kui ka pärast nende vastuvõtmist, eelkõige juhul, kui artiklitega 4, 6 ja 7 kehtestatud nõuetes on toimunud olulised muudatused. Selliste kavade väljatöötamise üksikasjalikud nõuded on esitatud 1. lisas.
2. Liikmesriigid tagavad, et nende sadamates jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavasid käsitlevast järgmisest teabest sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kättesaadavuse kohta ning seonduvatest kuludest teatatakse selgelt laevade käitajatele ja see tehakse avalikult kättesaadavaks kas sadamate veebisaidil või trükitud kujul:
 - (a) sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste asukoht iga kai ääres;
 - (b) tavaliselt sadamas käideldavate laevajäätmete loetelu;
 - (c) kontaktpunktide, käitlejate ja pakutavate teenuste loetelu;
 - (d) jäätmete üleandmise korra kirjeldus;
 - (e) kulude eest tasumise süsteemide kirjeldus ning
 - (f) sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste väidetavatest puudustest teatamise korra kirjeldus.

Vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ esitatakse see teave elektrooniliselt käesoleva direktiivi artiklis 14 osutatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi vastavas osas.

3. Lõikes 1 osutatud jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavad võib tõhususe huvides töötada välja sama piirkonna kahe või enama naabersadama vastaval osalusel, tingimusel et vajadus vastuvõtuseadmete ja -rajatiste järele ning nende olemasolu täpsustatakse iga sadama puhul eraldi.
4. Liikmesriigid hindavad ja kiidavad heaks jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, jälgivad selle rakendamist ning tagavad, et vähemalt iga kolme aasta järel pärast selle heakskiitmist või uue heakskiidu andmist ja pärast olulisi muudatusi sadama töös kiidetakse see uuesti heaks. Kõnealused muudatused hõlmavad muu hulgas järgmist: sadama laevaliikluse struktuursed muutused, uue taristu väljaarendamine, sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste nõudluse ja pakkumise muudatused ning uued pardal käitlemise tehnikad.

3. JAGU

LAEVAJÄÄTMETE ÜLEANDMINE

Artikkel 6

Jäätmetest eelteatamine

1. Sellise laeva käitaja, agent või kapten, mis kuulub Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ²⁸ kohaldamisalasse (v.a alla 45 meetri pikkune kala- või väikelaev) ja mis suundub ELis asuvasse sadamasse, täidab täpselt 2. lisas esitatud vormi ja teatab asjaomased andmed sadama asukoha liikmesriigi poolt selleks otstarbeks nimetatud ametiasutusele või organile:
 - (a) vähemalt 24 tundi enne saabumist, kui sissesõidusadam on teada;
 - (b) niipea kui sissesõidusadam selgub, kui see teave on kättesaadav vähem kui 24 tundi enne saabumist;
 - (c) hiljemalt eelmisest sadamast lahkudes, kui reis kestab vähem kui 24 tundi.
2. Vastavalt direktiivile 2010/65/EL ja direktiivile 2002/59/EÜ esitatakse lõikes 1 osutatud teave elektrooniliselt käesoleva direktiivi artiklis 14 osutatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi vastavas osas.
3. Lõikes 1 osutatud teavet säilitatakse pardal vähemalt kuni järgmise sissesõidusadamani ning vastava taotluse korral tehakse see kättesaadavaks liikmesriikide asjaomastele ametiasutustele.
4. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva artikli kohaselt teatatud teavet kontrollitakse nõuetekohaselt ja seda jagatakse viivitamata asjaomaste täitevasutustega.

Artikkel 7

Laevajäätmete üleandmine

1. Liidu sadamat külastava laeva kapten annab enne sadamast lahkumist kõik laeva pardal veetavad laevajäätmed üle sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse MARPOLi konventsioonis sätestatud merreheitenormide kohaselt.
2. Üleandmisel täidab jäätmekäitleja või selle sadama vastav asutus, kus jäätmed üle anti, täpselt 3. lisas esitatud vormi ja väljastab laevale kviitungi.

See nõue ei kehti mehitamata väikesadamate või kaugel asuvate sadamate puhul, kui liikmesriik, kus selline sadam asub, on nimetatud teabe esitanud elektrooniliselt käesoleva direktiivi artiklis 14 osutatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi vastavas osas.
3. Vastavalt direktiivile 2010/65/EL ja direktiivile 2002/59/EÜ esitab direktiivi 2002/59/EÜ kohaldamisalasse kuuluva laeva käitaja, agent või kapten enne lahkumist elektrooniliselt jäätmete vastuvõtmise kviitungi teabe käesoleva direktiivi artiklis 14 osutatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi vastavas osas.
4. Lõikes 2 osutatud teavet säilitatakse pardal vähemalt kaks aastat ning vastava taotluse korral tehakse see kättesaadavaks liikmesriikide ametiasutustele.

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).

5. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, võib laev sõita edasi järgmisesse sissesõidusadamasse laevajäätmeid üle andmata, kui
 - (a) laev viibib ankrukohas vähem kui 24 tundi või ebasoodsate ilmastikuolude korral;
 - (b) 2. ja 3. lisa kohaselt esitatud teabest ilmneb, et juba kogunenud ja kavandatava reisi ajal kogunevate laevajäätmete ladustamiseks on piisavalt eriladustamisruume kuni järgmisesse sissesõidusadamasse jõudmiseni.
6. Selleks et tagada ühtsed tingimused piisavale eriladustamismahule tugineva erandi kohaldamiseks, antakse komisjonile rakendamisvolitused, et määrata kindlaks pardal piisava eriladustamismahu arvutamiseks kasutatavad meetodid. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 20 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
7. Kui järgmine sissesõidusadam asub väljaspool liitu või on alust arvata, et järgmises sissesõidusadamas ei ole piisavaid seadmeid ja rajatisi, või kui sadam ei ole teada, nõuab liikmesriik laevalt, et see annaks kõik jäätmed üle enne sadamast lahkumist.
8. Lõiget 2 kohaldatakse, ilma et see piiraks kooskõlas rahvusvaheliste õigusaktidega vastu võetud rangemate nõuete kohaldamist laevade suhtes.

Artikkel 8

Kulude eest tasumise süsteemid

1. Liikmesriigid tagavad, et laevajäätmete (v.a lastijäätmed) vastuvõtmise ja käitlemise otstarbel sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste käitamisega seotud kulud kaetakse laevadelt sissenõutava tasuga. Nimetatud kulud sisaldavad 4. lisas loetletud elemente.
2. Kulude eest tasumise süsteemid ei motiveeri laevu oma jäätmeid merre heitma. Selleks kohaldavad liikmesriigid sadamates kulude eest tasumise süsteemide kavandamisel ja kasutamisel järgmisi põhimõtteid:
 - (a) laevade makstava tasu üks osa on kaudne tasu, mida makstakse olenemata sellest, kas sadama vastuvõtuseadmesse ja -rajatisse antakse jäätmeid üle või mitte;
 - (b) kaudne tasu katab kaudsed halduskulud ja samuti märkimisväärse osa otsestest tegevuskuludest, nagu on kindlaks määratud 4. lisas. Märkimisväärne osa otsestest tegevuskuludest moodustab vähemalt 30 % jäätmete tegeliku üleandmise aastastest otsestest kuludest;
 - (c) selleks et soodustada maksimaalselt MARPOLi konventsiooni V lisas määratletud jäätmete, sealhulgas püügioperatsioonide ajal võrkudesse püütud jäätmete üleandmist, peab võetav kaudne tasu katma kõik nende jäätmetega seotud sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste kulud, et tagada õigus anda jäätmeid üle ilma täiendavate otseste tasudeta;
 - (d) kaudne tasu ei kata heitgaaside puhastussüsteemide tekitatud jäätmetega seotud kulusid, mis kaetakse üle antud jäätmete liigi ja koguse alusel.
3. Kui punktis b osutatud tasu ei kata osa kuludest, kaetakse see osa laeva poolt tegelikult üle antud jäätmete liigi ja koguse alusel.

4. Tasud võib diferentseerida muu hulgas ka olenevalt laeva kategooriast, liigist ja suurusest ning liikluse liigist, millega laev tegeleb, ning väljaspool sadama tavalist tööaega osutatud teenustest.
5. Tasusid vähendatakse, kui laeva ehitus, seadmed ja käitus on sellised, et saab tõendada, et laevas tekitatud jäätmete kogused on tavalisest väiksemad ning neid käideldakse säästvalt ja keskkonnahoidlikult. Kooskõlas artikliga 19 antakse komisjonile õigus määrata delegeeritud õigusaktide abil kindlaks kriteeriumid, mille alusel tehakse kindlaks, kas laev vastab käesolevas lõikes esitatud nõuetele seoses laeva pardal toimuva jäätmekäitlusega.
6. Tagamaks, et tasud on õiglased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad ning kajastavad olemasolevate ja vajaduse korral ka kasutatavate seadmete ja teenuste kulusid, tehakse tasude summad ja nende arvutamise alused sadama kasutajatele kättesaadavaks.

Artikkel 9 **Vabastused**

1. Liikmesriigid võivad nende sadamaid külastavad laevad kumulatiivselt vabastada artiklis 6, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 sätestatud kohustustest, kui on piisavaid tõendeid järgmise kohta:
 - (a) laev tegeleb plaanipärase laevaliiklusega ning külastab sadamaid sageli ja regulaarselt;
 - (b) kehtestatud on kord, millega tagatakse jäätmete üleandmine ja tasude maksmine laeva teekonnale jäävas sadamas;
 - (c) punktis b esitatud korra olemasolu tõendab sadamaga või jäätmekäitlejaga sõlmitud leping, jäätmete vastuvõtmise kviitungid ja kinnitus, et korra on heaks kiitnud kõik laeva teekonnale jäävad sadamad. Jäätmete üleandmise ja tasu maksmise kord peab olema kehtestatud liidu sadamas, et seda loetaks käesoleva lõike kohaselt piisavaks tõendiks.
2. Erandi tegemise korral väljastab liikmesriik, kus sadam asub, 5. lisas esitatud vormi alusel vabastustõendi, milles kinnitatakse, et laev vastab erandi tegemiseks vajalikele tingimustele ja nõuetele, ja esitatakse erandi kestus.
3. Vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ esitavad liikmesriigid vabastustõendil oleva teabe elektrooniliselt käesoleva direktiivi artiklis 14 osutatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi vastavas osas.
4. Liikmesriigid tagavad nende sadamaid külastavate nõudest vabastatud laevade jaoks kehtestatud jäätmete üleandmise ja tasu maksmise korra tõhusa järelevalve ja täitmise tagamise.

4. JAGU. JÕUSTAMINE

Artikkel 10 **Kontroll**

Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiivi nõuete järgimise kontrollimiseks võib kontrollida kõiki laevu.

Artikkel 11
Sadamariigi kontroll

Kontrolli tehakse direktiivi 2009/16/EÜ kohaselt selle direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate laevade puhul, et kontrollida laeva vastavust artiklite 6, 7 ja 9 nõuetele.

Artikkel 12
Muu kui sadamariigi kontroll

1. Direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamisalasse mittekuuluvate laevade kontrolli puhul tagavad liikmesriigid, et kontrolli tehakse allpool loetletud iga kategooria üksikute laevade koguarvust vähemalt 20 % puhul:
 - (a) asjaomast liikmesriiki aastas külastavad vastava lipu all sõitvad kohalikud laevad, mille kogumahutavus on 100 ja rohkem;
 - (b) asjaomast liikmesriiki aastas külastavad kalalaevad, mille kogumahutavus on 100 ja rohkem;
 - (c) asjaomast liikmesriiki aastas külastavad väikelaevad, mille kogumahutavus on 100 ja rohkem.
2. Lõikes 1 osutatud kontrolli tulemused salvestatakse käesoleva direktiivi artiklis 15 osutatud teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteemi vastavas osas.
3. Selleks et tagada vastavus käesoleva direktiivi kohaldatavatele nõuetele, kehtestavad liikmesriigid selliste kala- ja väikelaevade kontrolli korra, mille kogumahutavus on alla 100.
4. Kui liikmesriigi asjaomane asutus ei ole kontrolli tulemustega rahul, tagab ta (ilma et see piiraks artiklis 16 osutatud karistuste kohaldamist), et laev ei lahku sadamast enne jäätmete üleandmist sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse vastavalt artiklile 7.

Artikkel 13
Teabe-, järelevalve- ja jõustamissüsteem

Direktiivi rakendamist ja jõustamist hõlbustatakse artiklite 14 ja 15 kohase liikmesriikidevahelise elektroonilise teatamise ja teabevahetuse süsteemi abil.

Artikkel 14
Teatamine ja teabevahetus

1. Teatamine ja teabevahetus toimub direktiivi 2002/59/EÜ artikli 22 lõikes 3 ja III lisas osutatud liidu meresõiduohutuse teabevahetussüsteemi (SafeSeaNet) abil.
2. Liikmesriigid tagavad, et järgmistest andmetest teatatakse elektrooniliselt ja mõistliku aja jooksul direktiivi 2010/65/EL kohaselt:
 - (a) teave iga sellise laeva tegeliku saabumis- ja väljumisaja kohta, mis kuulub direktiivi 2002/59/EÜ kohaldamisalasse ja mis külastab ELi sadamat koos asjaomase sadama identifikaatoriga;
 - (b) 2. lisas esitatud jäätmeteates olev teave;
 - (c) 3. lisas esitatud jäätmete vastuvõtmise kviitungi teave;
 - (d) 5. lisas esitatud vabastustõendi teave.

3. Liikmesriigid tagavad võimalikult suurel määral, et ELi sadamat külastavad kala- ja väikelaevad, mille kogumahutavus on üle 100, teatavad ka tegeliku saabumis- ja väljumisaja.
4. Komisjon edastab artikli 4 ja artikli 5 lõike 2 kohaldamiseks esitatava teabe seejärel ka Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) üleilmse laevanduse infosüsteemi (GISIS) alla kuuluvasse sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste andmebaasi.

Artikkel 15

Kontrolliandmebaas

1. Komisjon loob, haldab ja ajakohastab kontrolliandmebaasi, millega ühendatakse kõik liikmesriigid ja mis sisaldab kogu käesoleva direktiiviga ette nähtud kontrollisüsteemi rakendamiseks vajalikku teavet. Andmebaas põhineb direktiivi 2009/16/EÜ artiklis 24 osutatud kontrolliandmebaasil ja sellel on nimetatud andmebaasiga sarnased funktsioonid.
2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiivi kohaselt tehtud kontrollidega seotud teave, sealhulgas mittevastavuste ja väljumskeeldudega seotud teave edastatakse kontrolliandmebaasi kohe pärast kontrolliaruande koostamist või väljumskeelu tühistamist või erandi tegemist.
3. Liikmesriigid tagavad, et kontrolliandmebaasi kantud teave kinnitatakse 72 tunni jooksul.
4. Komisjon tagab, et kontrolliandmebaasist on võimalik saada liikmesriikide esitatud asjakohast teavet direktiivi rakendamise järelevalve kohta.
5. Liikmesriikidel on igal ajal juurdepääs salvestatud teabele.

Artikkel 16

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastu võetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste eeskirjade rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

5. JAGU. LÕPPSÄTTED

Artikkel 17

Kogemuste vahetamine

Komisjon korraldab kogemuste vahetamise liikmesriikide ametiasutuste ja ekspertide (sealhulgas erasektorist) vahel käesoleva direktiivi rakendamise kohta liidu sadamates.

Artikkel 18

Muutmise kord

1. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 19 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva direktiivi lisasid ja viiteid IMO dokumentidele määral, mis on vajalik nende vastavusse viimiseks liidu õigusaktidega või rahvusvahelisel tasandil (eelkõige IMO kontekstis) toimunud arengu arvessevõtmiseks.

2. Samuti võib muuta lisasid, kui on vaja parandada käesoleva direktiiviga, eelkõige artiklitega 6, 7 ja 9 kehtestatud rakendamise- ja järelevalvekorda, et tagada tõhus jäätmetest teatamine ja nende üleandmine ning erandite nõuetekohane kohaldamine.
3. Erandlikel asjaoludel, kui see on komisjoni asjakohase analüüsi kohaselt õigustatud, ja selleks, et hoida ära tõsine ja lubamatu oht meresõiduohutusele, tervisele, laevapardal kehtivatele elamis- ja töötingimustele või merekeskkonnale või vältida vastuolu liidu merendusala õigusaktidega, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 19 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat direktiivi, et MARPOLi konventsiooni muudatust käesoleva direktiivi rakendamisel mitte kohaldada.
4. Delegeeritud õigusaktid võetakse vastu vähemalt kolm kuud enne asjaomase muudatusega vaikivaks nõustumiseks rahvusvaheliselt kindlaksmääratud aja möödumist või sellise muudatuse kavandatud jõustumiskuupäeva. Delegeeritud õigusakti jõustumisele eelneval perioodil hoiduvad liikmesriigid kõikidest algatustest, mille eesmärk on lisada muudatus siseriiklikesse õigusaktidesse või kohaldada asjaomase rahvusvahelise õigusakti muudatust.

Artikkel 19

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Artikli 8 lõikes 5 ning artikli 18 lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [jõustumiskuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
2. Euroopa Parlament või nõukogu võib volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
3. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
4. Vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 20

Komitee

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 21

Direktiivi 2009/16/EÜ muudatused

Direktiivi 2009/16/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Artiklit 13 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõikesse 1 lisatakse punkt d:
 - (d) „kontrollib vajaduse korral, et laev vastab direktiivi 201X/XX/EL (milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatisi laevajäätmete üleandmiseks) artiklitele 6, 7 ja 9.“;
 - (b) lõike 3 esimeses lõigus lisatakse sõna „konventsiooni“ järele järgmised sõnad:
„või direktiivi 201X/XX/EL“;
 - (c) lisatakse järgmine lõige:
 - (4) „Kui inspektor ei ole pärast lõike 1 punktis d või lõikes 3 osutatud kontrolli tegemist veendunud, et laev vastab direktiivi 201X/XX/EL nõuetele, ei lubata laeval sadamast lahkuda enne, kui ta on jäätmed sadama vastuvõtuseadmetesse ja -rajatistesse üle andnud, ilma et see piiraks direktiivi 201X/XX/EL artiklis 16 osutatud karistuste kohaldamist.“
- (2) I lisa II osa punktis 2B lisatakse ootamatute tegurite loetelu lõppu järgmine taane:
- „Laevad, mille kohta on teatatud, et nad ei täida laevajäätmete üleandmise kohustust vastavalt direktiivi 201X/XX/EL artiklile 7, või mille puhul leiti direktiivi 201X/XX/EL artikli 6 kohaselt esitatud teabe põhjal tõendeid direktiivi 201X/XX/EL mittejärgimise kohta.“
- (3) IV lisa lisatakse järgmised punktid:
- (51) Jäätmetest eelteatamise dokumentide koopia, mida hoitakse pardal vastavalt direktiivi 201X/XX/EL artikli 6 lõikele 3.
 - (52) Jäätmete vastuvõtmise kviitungi standardvormid, mis on välja antud vastavalt direktiivi 201X/XX/EL artiklile 7.
 - (53) Vabastustõend, mis on välja antud vastavalt direktiivi 201X/XX/EL artiklile 9.

Artikkel 22

Direktiivi 2010/65/EÜ muudatus

Direktiivi 2010/65/EÜ muudetakse järgmiselt.

Lisa A osa punkti 4 muudetakse järgmiselt:

„4. Laevajäätmetest, sealhulgas lastijäätmetest teatamine

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 201X/XX/EL artiklid 6 ja 7.“

Artikkel 23

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 2000/59/EÜ tunnistatakse kehtetuks.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile.

Artikkel 24

Läbivaatamine

Komisjon hindab käesolevat direktiivi ning esitab hindamise tulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt seitsme aasta pärast alates selle jõustumisest.

Artikkel 25

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 2020. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste õigus- ja haldusnormide teksti.

Artikkel 26

Jõustumine

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

Artikkel 27

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourgis,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*