

Briuselis, 2018 m. sausio 19 d.
(OR. en)

5454/18

Tarpinstitucinė byla:
2018/0012 (COD)

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. sausio 18 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2018) 33 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos, kuria panaikinama Direktyva 2000/59/EB ir iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir Direktyva 2010/65/ES

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2018) 33 final.

Pridedama: COM(2018) 33 final



Strasbūras, 2018 01 16
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos, kuria panaikinama
Direktyva 2000/59/EB ir iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir Direktyva
2010/65/ES**

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Atliekų išmetimas iš laivų kelia vis didesnę grėsmę jūros aplinkai, o jo padariniai brangiai kainuoja aplinkai ir ekonomikai. Jūrų šiukšlinimo problema neseniai viešumon iškilo todėl, kad vis daugiau mokslinių tyrimų rodo, jog jūrų šiukšlinimas daro katastrofišką poveikį jūrų ekosistemoms ir smarkiai kenkia žmonių sveikatai. Nors tą problemą daugiausia lemia sausumoje vykdoma veikla, didelė atsakomybės už buitinių ir eksploatavimo atliekų išmetimą į jūrą dalis taip pat tenka laivybai. Didelį susirūpinimą taip pat kelia naftingų atliekų išmetimo poveikis jūriniams organizmams ir jų buveinėms ir tai, kad laivų, ypač didelių keleivinių laivų, išleidžiamos nuotekos tam tikruose jūrų rajonuose, pavyzdžiui, Baltijos jūroje, sukelia eutrofikaciją.

Neteisėto atliekų išmetimo į jūrą priežastys susijusios ir su pačiais laivais, visų pirma prastu atliekų tvarkymu laive, ir su krante taikoma praktika, t. y. atliekas galinčių priimti tinkamų įrenginių uostuose stygiumi.

Direktyva 2000/59/EB¹ reglamentuojamas atliekų tvarkymas krante, t. y. jos nuostatomis užtikrinama, kad uostuose būtų įrengti priėmimo įrenginiai ir kad atliekos būtų pristatomos į tuos įrenginius. Ja įgyvendinamos atitinkamos tarptautinės normos, t. y. MARPOL² konvencijoje nustatytos normos. Tačiau direktyvoje daugiausia dėmesio skiriama uostuose vykdomai veiklai, o MARPOL konvencijoje – jūroje vykdomai veiklai. Tai reiškia, kad rengiant direktyvą reikalavimai suderinti su MARPOL konvencija ir ta konvencija kartu papildyta, nes direktyvoje nustatyta kranto ir jūros sąsajos srities teisinė ir finansinė atsakomybė bei praktinės užduotys. Nors MARPOL konvencijoje nustatyta visapusiška laivų sukeltos taršos įvairiomis taršiosiomis medžiagomis reglamentavimo sistema, joje nėra numatyta veiksmingo reikalavimų vykdymo užtikrinimo mechanizmo. Todėl į ES teisę perkėlus MARPOL konvencijoje vartojamas pagrindines sąvokas ir nustatytus įpareigojimus būtų užtikrinta, kad, taikant ES teisinę sistemą, tie įpareigojimai būtų veiksmingai vykdomi.

Nuo direktyvos įsigaliojimo praėjo maždaug 17 metų, todėl direktyvą reikėtų persvarstyti iš esmės. Palyginti su 2000 m., kai buvo priimta pirminė direktyva, padėtis smarkiai pasikeitė. Per tą laiką padaryta MARPOL konvencijos pakeitimų, dėl kurių ji tapo veiksmingesnė, tad dabartinės direktyvos taikymo sritis ir sąvokos nebeatitinka tarptautinės sistemos. Dėl to valstybės narės dažniau vadovaujasi MARPOL konvencija, o tai reiškia, kad direktyvos įgyvendinimas ir to įgyvendinimo užtikrinimas tampa problemiški. Be to, valstybės narės skirtingai aiškina pagrindines direktyvos sąvokas, todėl laivams, uostams ir operatoriams kyla neaiškumų.

Direktyvos persvarstymu siekiama užtikrinti geresnę jūros aplinkos apsaugą mažinant atliekų išmetimą į jūrą, taip pat, mažinant administracinę naštą ir atnaujinant reglamentavimo sistemą, užtikrinti didesnę uostuose atliekamų jūros operacijų veiksmingumą. Kadangi pasiūlymas teikiamas pagal Reglamentavimo kokybės programą (REFIT), jis turėtų atitikti REFIT supaprastinimo ir aiškesnio išdėstymo principus.

¹ 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams (OL L 332, 2000 12 28, p. 81).

² Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (konsoliduota redakcija).

Siekiant aiškumo, pasiūlymu dabartinė direktyva panaikinama ir pakeičiama nauja direktyva. Į pasiūlymą taip pat įtraukiami papildomi Direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės³ ir Direktyvos 2010/65/ES⁴ pakeitimai.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Jūrų taršos mažinimas yra svarbi ES jūrų transporto veiklos sritis. Tai pakartota Komisijos komunikate dėl ES jūrų transporto politikos iki 2018 m.⁵, kuriame raginama siekti, kad jūrų transporto priemonės neišmestų jokių atliekų. Šį tikslą galima pasiekti laikantis tarptautinių konvencijų ir standartų. MARPOL konvencija – atitinkama tarptautinė sistema – kelis kartus pakeista, pavyzdžiui, nustatytos naujos atliekų išmetimo iš laivų normos arba senos normos sugriežtintos. Tie pakeitimai turėtų būti tinkamai įtraukti į direktyvą.

Atliekų priėmimo įrenginių paslaugų teikimas uostuose laikomas uosto naudotojams teikiama uosto paslauga, kaip apibrėžta Uosto paslaugų reglamente⁶. Siūlomoje direktyvoje atsižvelgiama į atitinkamus principus ir nuostatas, įtrauktus į tą reglamentą, tačiau joje nustatomi platesnio pobūdžio reikalavimai – numatoma išlaidų struktūra ir užtikrinamas jos skaidrumas. Tai naudinga siekiant bendro siūlomos direktyvos tikslo – mažinti atliekų išmetimą į jūrą. Be to, Uosto paslaugų reglamentas taikomas tik TEN-T uostams, o siūloma direktyva būtų taikoma *visiems* uostams, įskaitant mažesnius uostus, pavyzdžiui, žvejybos uostus ir prieplaukas.

Direktyvoje 2010/65/EB nustatytas reikalavimas teikti išankstinį pranešimą apie atliekas kartu su informacija, kuri elektroniniu būdu turi būti teikiama naudojant nacionalinę vieno langelio sistemą. Šiuo tikslu parengtas elektroninis pranešimas apie atliekas. Šiame pranešime pateikta informacija vėliau keičiamasi per ES keitimosi laivybos informacija sistemą (*SafeSeaNet*) ir ji perduodama uosto valstybės kontrolės duomenų bazės, kuri pagal Direktyvą 2009/16/EB sukurta siekiant palengvinti atitikties užtikrinimą, stebėseną ir vykdymo užtikrinimą, pranešimų teikimo moduliui.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Galiojanti direktyva ir šis pasiūlymas visiškai atitinka ES aplinkos apsaugos teisės principus, visų pirma: i) atsargumo principą; ii) principą „teršėjas moka“; iii) principą, kad, kai įmanoma, prevencinių veiksmų reikia imtis ten, kur yra taršos šaltinis. Ji taip pat padeda siekti Jūrų strategijos pagrindų direktyvos⁷, kurios paskirtis – apsaugoti jūros aplinką ir iki 2020 m. užtikrinti gerą ES jūrų vandenų aplinkos būklę, tikslų. Siūloma direktyva taip pat padės įgyvendinti Atliekų pagrindų direktyvą⁸, nes joje numatyta gerinti atliekų tvarkymą uostuose, laikantis principo „teršėjas moka“ ir ES atliekų hierarchijos. Pagaliau, siūloma direktyva

³ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

⁴ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).

⁵ COM (2009) 8, „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“.

⁶ 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1–18).

⁷ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (OL L 164, 2008 6 25, p. 19–40).

⁸ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinanti kai kurias direktyvas (OL L 312, 2008 11 22, p. 3–30).

atitinka Direktyvą dėl sieros kiekio⁹, kuri padeda mažinti sieros kiekį jūriniame kure ir taip užtikrinti jūrų transporto tvarumą. Tačiau taikant Direktyvoje dėl sieros kiekio nustatytą tvarką neturi susidaryti tokia padėtis, kad dėl taršos mažinimo technologijų (pavyzdžiui, išmetamųjų dujų valymo sistemų) naudojimo oro taršą pakeistų atliekų (kaip šalutinio produkto) išmetimas į jūrą ar kitus vandens telkinius (pavyzdžiui, uostų vandenis ar upių žiotis).

Siūloma direktyva taip pat bus svarbi siekiant Komisijos žiedinės ekonomikos strategijoje¹⁰ nustatyto tikslo – iki 2020 m. 30 % sumažinti jūrų paplūdimiuose randamų šiukšlių ir jūroje randamų pamestų žvejybos įrankių. Žiedinės ekonomikos strategijoje taip pat nurodoma, kad senosios uosto priėmimo įrenginių direktyvos persvarstymas gali tiesiogiai ir reikšmingai prisidėti prie laivuose susidarančių šiukšlių išmetimo į jūrą mažinimo. Komisijos strategijoje dėl plastiko¹¹ nagrinėjamos papildomos priemonės, kurios padėtų sumažinti pamestų ar paliktų žvejybos įrankių kiekį, pavyzdžiui, didesnė gamintojo atsakomybė, paprastai išmetamiems žvejybos įrankiams taikomos užstato ir supirkimo sistemos, taip pat aktyvesnis keitimasis informacija apie tokias sistemas.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Kadangi pasiūlymu pakeičiama dabartinė direktyva, teisinis pagrindas tebėra tas pats – SESV 100 straipsnio 2 dalis (EB sutarties *ex* 80 straipsnio 2 dalis), kurioje numatyta priimti bendras jūrų transporto taisykles. Nors direktyva siekiama apsaugoti jūros aplinką nuo atliekų išmetimo į jūrą, bendrasis ta direktyva siekiamas politikos tikslas yra sudaryti palankias sąlygas teikti jūrų transporto paslaugas ir prisidėti prie vidaus transporto rinkos kūrimo.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Laivyba yra tarptautinis sektorius, o tai reiškia, kad laivybos veikla vykdoma tarptautiniuose vandenyse ir įvairių pasaulio šalių uostuose. Todėl šiam sektoriui reglamentuoti būtinos tarptautinės taisyklės, pavyzdžiui, laivų sukeliama taršą reglamentuojančios taisyklės nustatytos MARPOL konvencijoje. Tačiau pagrindinė tokių tarptautinių taisyklių problema yra ne tai, kad standartų nepakanka, o veikiau tai, kad tie standartai netinkamai taikomi ir taikymas netinkamai užtikrinamas. Siekis darniai taikyti tarptautiniu mastu sutartas taisykles, kurios prireikus papildomos konkrečiais ES reikalavimais, yra vienas iš pagrindinių ES jūrų politikos ramsčių. Tuo siekiu grindžiamas ir teisinis direktyvos pagrindas – SESV 100 straipsnio 2 dalis, kurioje numatyta priimti bendras jūrų transporto taisykles. Kadangi direktyva skirta MARPOL konvencijai perkelti į ES teisę, ta direktyva siekiama to paties tikslo kaip ir konvencija – apsaugoti jūros aplinką nuo taršos iš laivų. Jūros tarša – tai problema, su kuria paprastai susiduriama visuose ES vandenyse, todėl šiai problemai veiksmingai spręsti turi būti taikoma bendra ES lygmens strategija, nes atskirų valstybių narių pastangomis išspręsti šios problemos neįmanoma.

Kad uostai netaikytų skirtingos laivų atliekų pristatymo politikos ir būtų užtikrintos vienodos sąlygos uostams ir uostų naudotojams, reikia labiau suderinti ES lygmens taisykles. Supaprastinus ir kartu labiau suderinus įvairių ES lygmens įpareigojimų įgyvendinimą būtų

⁹ 2005 m. liepos 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/33/EB dėl sieros kiekio jūriniame kure (OL L 191, 2005 7 22, p. 59).

¹⁰ COM(2015) 614 *final*, „Uždaro ciklo kūrimas. ES žiedinės ekonomikos veiksmų planas“.

¹¹ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SWD(2018) 16.

padidintas laivybos sektoriaus konkurencingumas ir ekonominis efektyvumas, o uostams būtų užtikrintos bazinės veiklos sąlygos. Tai turėtų padėti išvengti žalingos praktikos, pavyzdžiui, atvejų, kai pasirenkami naudingiausi uosto priėmimo įrenginiai, t. y. atliekos laivuose laikomos tol, kol laivai gali jas pristatyti į tą uostą, kuriame tai ekonomiškai naudingiausia. Didesnis pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams ir reguliariąsias paslaugas teikiantiems laivams taikomos išimčių tvarkos suvienodinimas taip pat padėtų efektyviau tvarkyti atliekas laivuose ir uostuose.

Be to, valstybės narės išlaikys tam tikrą diskreciją, susijusią su bendrų taisyklių ir principų taikymu vietos / uostų lygmeniu. Pagal naująją direktyvą jos ir toliau galės spręsti dėl išlaidų padengimo sistemų kūrimo ir taikymo, mokesčių dydžio ir jų teritorijoje veikiantiems uostams skirtų atliekų priėmimo ir tvarkymo planų rengimo. Būtent valstybių narių valdžios institucijos turi tinkamiausią kompetenciją, atsižvelgdamos į uostų dydį bei geografinę padėtį ir tuose uostuose besilankančių laivų reikmes, nustatyti atliekų priėmimo ir tvarkymo planų išsamumą ir aprėptį.

• **Proporcingumo principas**

Pasiūlymo tikslai yra du: i) geriau apsaugoti jūros aplinką nuo atliekų išmetimo iš laivų ir ii) užtikrinti uostuose atliekamų jūrų transporto operacijų efektyvumą. Atlikus poveikio vertinimą išaiškėjo, kad atliekos ir toliau išmetamos į jūrą, o tai, visų pirma laivų šiukšlių šalinimas, daro katastrofišką poveikį jūrų ekosistemoms. Be to, dėl dabartinės sistemos taikymo, daugiausia dėl direktyvoje ir tarptautinėje sistemoje (t. y. MARPOL konvencijos) nustatytų įpareigojimų nenuoseklumo, uostams ir uostų naudotojams tenka nereikalinga administracinė našta. Poveikio vertinimas parodė, kad tinkamiausia politikos galimybė yra proporcinga nustatytoms problemoms spręsti, ir tokia išvada atitinka Reglamentavimo patikros valdybos pateiktas pastabas dėl poveikio vertinimo ataskaitos.

Pasiūlymu siekiama šias problemas spręsti labiau suvienodinant direktyvos nuostatas su MARPOL konvencija, visų pirma jos taikymo sritimi, sąvokomis ir formomis. Siūloma direktyva taip pat siekiama užtikrinti, kad jos nuostatos labiau derėtų su kitais ES teisės aktais, t. y. visiškai įtraukiant inspektavimą į uosto valstybės kontrolės sistemą, o nuostatas dėl stebėsenos ir pranešimų teikimo įpareigojimų suderinant su Direktyva 2002/59/EB. Vieni svarbiausių naujo metodo elementų – elektroninio pranešimų teikimo ir informacijos mainų sistema, kurios veikimas grindžiamas esamomis elektroninėmis sistemomis, ir vienkartinio informacijos pateikimo principas. Šie elementai turėtų palengvinti stebėseną ir vykdymo užtikrinimą, taip pat kuo labiau sumažinti susijusią administracinę naštą.

Konkreči jūrų šiukšlinimo problema turi būti sprendžiama taikant papildomas priemones, kurios turėtų padėti dar labiau sumažinti iš laivų į jūrą išmetamų šiukšlių kiekį. Tam tikslui pasiekti su paskatomis susijusios priemonės ir vykdymo užtikrinimo priemonės turėtų būti taikomos kartu. Atsižvelgiant į tai, kad prie jūrų šiukšlinimo problemos dar labai prisideda žvejybos ir pramoninės laivybos sektoriai, tie sektoriai sistemingiau įtraukiami į sistemą, visų pirma jiems bus taikomos paskatos pristatyti atliekas į krantą. Tačiau kadangi dėl pranešimo ir inspektavimo įpareigojimų mažesniems laivams ir uostams tektų pernelyg didelė našta, taikomas laivo ilgiu ir bendrąja talpa grindžiamas diferencijuotas modelis. Šio metodo elementai:

- reikalavimas teikti išankstiniame pranešime apie atliekas ir atliekų pristatymo patvirtinime nurodytą informaciją bus taikomas tik ne trumpesniems nei 45 metrų ilgio laivams, kaip reikalaujama Direktyvoje 2002/59/EB;

- laikantis IMO reikalavimų dėl laive saugotino šiukšlių tvarkymo plano, 20 % žvejybos ir pramoginių laivų inspektavimo norma bus taikoma tik didesnės nei 100 bendrosios talpos laivams;
- prekybiniai laivai bus inspektuojami laikantis uosto valstybės kontrolės tvarkos ir vadovaujantis rizikos vertinimu grindžiamu požiūriu, kuris turėtų padėti užtikrinti didesnę sistemos efektyvumą ir veiksmingumą.

Nors šia direktyva siekiama labiau suderinti pagrindines uosto priėmimo įrenginiams taikomos tvarkos sąvokas ir taip užtikrinti, kad būtų taikomas atitinkamas tarptautinėmis normomis grindžiamas bendras ES modelis, joje numatyta, kad valstybės narės turės tam tikrą diskreciją spręsti dėl uostams taikomų operatyvinių priemonių, kurias rengiant atsižvelgiama į vietos sąlygas ir uosto administracinę bei nuosavybės struktūrą. Atliekų priėmimo įrenginių tinkamumas nustatomas atsižvelgiant į uosto dydį, geografinę padėtį ir jame besilankančių laivų tipą, o remiantis visais šiais elementais nustatomas uosto atliekų priėmimo ir tvarkymo plano išsamumas ir aprėptis. Šie planai taip pat gali būti rengiami vadovaujantis geografiniais kriterijais – tai gali būti naudinga tame pačiame regione veikiantiems uostams ir uostams, kuriuose lankosi regioniniais maršrutais plaukiojantys laivai.

Nors valstybės narės turės užtikrinti, kad išlaidų padengimo sistemos būtų grindžiamos direktyvoje nustatytais principais, visų pirma su netiesioginiais mokesčiais ir skaidrumo lygiu susijusiais principais, jos ir toliau, atsižvelgdamos į uostuose besilankančių laivų tipą, galės pačios rengti mokesčių sistemas ir nuspręsti dėl tikslaus mokesčių dydžio. Tokia diskrecija bus labiau ribota sprendžiant klausimus, susijusius su laivų šiukšlėmis, kurios yra svarbi į jūrą išmetamų šiukšlių sudedamoji dalis; su tų šiukšlių tvarkymu susijusios išlaidos turi būti visiškai padengiamos taikant netiesioginį mokestį. Atsižvelgiant į ypač neigiamą plastiko ir kitų rūšių šiukšlių, kurios išmetamos iš laivų, poveikį jūros aplinkai, reikalinga kuo didesnė finansinė paskata, kad šiukšlės būtų pristatomos į kiekvieną uostą, į kurį laivas įplaukia, o nebūtų išmetamos į jūrą.

• **Priemonės pasirinkimas**

Siekiant, kad teisės akto projektas būtų aiškus ir nuoseklus, nuspręsta, kad tinkamiausias teisinis sprendimas – pasiūlymas priimti vieną naują direktyvą. Kita galimybė – pasiūlyti dabartinės direktyvos pakeitimų – atmesta, nes tokių pakeitimų būtų reikėję atlikti daug. Galimybė priimti naują reglamentą taip pat atmesta, nes tai nesuteiktų valstybėms narėms pakankamai lankstumo pasirinkti jų uostams, kurie labai skiriasi pagal dydį, vietą, nuosavybės ir administracinę struktūrą, tinkamiausią įgyvendinimo politiką.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

• **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Ex post vertinimas parodė, kad direktyva yra svarbi siekiant tikslo mažinti į jūrą išmetamų atliekų kiekį ir turi aiškią pridėtinę naudą Europos Sąjungai. Vis dėlto, nors į krantą pristatomų atliekų kiekis padidėjo, pristatomų skirtingų kategorijų atliekų kiekiai skiriasi. Be to, daug atliekų ir toliau išmetama į jūrą. Tai daugiausia lemia faktas, kad dabartinėje direktyvoje nustatyti pagrindiniai įpareigojimai, pavyzdžiui, tinkamų uosto priėmimo įrenginių paslaugų teikimas, išlaidų padengimo sistemų kūrimas ir taikymas, įpareigojimo privaloma tvarka pristatyti atliekas vykdymo užtikrinimas, aiškinami ir taikomi skirtingai.

Sąvoka „uosto priėmimo įrenginių tinkamumas“ ankstesnėje direktyvoje nebuvo aiškiai apibrėžta, todėl uostų naudotojams ir operatoriams kildavo neaiškumų. Be to, konsultacijų su uostų naudotojais stygius ir nepakankamas derėjimas su atliekų tvarkymą krante reglamentuojančiais ES teisės aktais lėmė tai, kad uostuose ne visuomet yra tinkamų įrenginių. Pavyzdžiui, per konsultacijas suinteresuotosios šalys skundėsi, kad pagal tarptautinius standartus laivuose išrūšiuotos atliekos uostuose nėra surenkamos atskiriant jas pagal rūšį. Be to, yra neaišku, kokia pagal MARPOL konvencijoje nustatytas išmetimo normas yra įpareigojimo privaloma tvarka pristatyti atliekas aprėptis, taip pat neaiškiai apibrėžta pakankama atliekoms sandėliuoti laive skirta talpa, kuri yra pagrindas taikyti pagrindinę išimtį – leisti laivui išplaukti nepristačius atliekų.

Uosto priėmimo įrenginių inspektavimui taikoma teisinė ir administracinė sistema taip pat neaiški, kaip ir tokio inspektavimo pagrindas bei reguliarumas. Pagaliau, išimtys pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams taikomos skirtingu pagrindu ir skirtingomis sąlygomis, todėl sukuriamą nereikalingą administracinę naštą. Šios problemos padarė tvarką mažiau veiksmingą siekiant pagrindinio jos tikslo: t. y. mažinti atliekų išmetimą į jūrą.

Papildomos problemos, kurios išaiškėjo atlikus *ex post* vertinimą:

- direktyva ne visiškai suderinta su atitinkamų sričių ES politika, pavyzdžiui, ES atliekų srities teisės aktais ir pagrindiniais jų principais; tie principai nėra visiškai įgyvendinti uostuose.
- Svarbūs tarptautinės teisinės sistemos (MARPOL konvencijos) pakeitimai neįtraukti į direktyvą.
- Trūksta sistemingo į uostus pristatytų atliekų registravimo, o valstybės narės nepakankamai keičiasi informacija – visa tai trukdo atlikti veiksmingą direktyvos įgyvendinimo stebėseną ir užtikrinti jos įgyvendinimą, be to, trūksta daug duomenų apie atliekų srautus ES uostuose.
- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Su įvairiomis suinteresuotųjų šalių grupėmis buvo reguliariai konsultuojamasi Uostų priėmimo įrenginių pogrupyje (jis sudarytas Europos tvarios laivybos forume tam, kad padėtų persvarstyti direktyvą). Šiame Pogrupyje dalyvauja pagrindinių suinteresuotųjų šalių grupių, t. y. valstybių narių nacionalinės valdžios institucijų, uostų, laivų savininkų, uosto priėmimo įrenginių operatorių ir aplinkosaugos NVO, atstovai, turintys aukšto lygio ekspertinių žinių apie laivų atliekoms tvarkyti skirtus uosto priėmimo įrenginius. Kelis kartus susitikęs Pogrupis išnagrinėjo ir aptarė siūlomas priemones ir persvarstymo galimybes; jo siūlymai tinkamai įvertinti ir į juos atsižvelgta rengiant pasiūlymą. Pogrupio diskusijų rezultatų santrauka įtraukta į tarnybų darbinio dokumento¹² priedus.

Suinteresuotosios šalys, apskritai, palankiai vertina direktyvos persvarstymą, kuriuo siekiama labiau suderinti direktyvą su MARPOL konvencija, visų pirma, suvienodinti reikalavimo privaloma tvarka pristatyti atliekas taikymo aprėptį, ir numatytos specialios jūrų šiukšlinimo problemai spręsti skirtos priemonės. Pogrupis ne kartą atkreipė dėmesį į tai, kad, įgyvendinant uosto priėmimo įrenginių tvarką, reikia tinkamai taikyti ES atliekų tvarkymo principus, taip pat labiau suvienodinti išimčių tvarką ir išlaidų padengimo sistemas, neįpareigojant taikyti visiems ES uostams vienodos sistemos. Be to, Pogrupis aptarė būdus pagerinti stebėseną ir

¹² Konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis suvestinės ataskaitos 2 priedas, p. 7.

vykdymo užtikrinimą, taip pat tai, kaip tą procesą galėtų palengvinti elektroninis pranešimų teikimas ir keitimasis duomenimis.

Atliekant poveikio vertinimą surengtos viešos konsultacijos, per kurias sulaukta atsakymų iš įvairių suinteresuotųjų šalių. Vėliau surengtos tikslinės konsultacijos, skirtos visoms su uostais susijusioms suinteresuotosioms šalims. Po šių konsultacijų paaiškėjo, kad pagrindinės priežastys, lemiančios bendrąsias atliekų išmetimo į jūrą problemas, yra paskatų pristatyti atliekas trūkumas ir netinkamas vykdymo užtikrinimas. Be to, per abu konsultacijų ciklus pažymėta, kad apibrėžčių ir formų nenuoseklumas, taip pat skirtinga išimčių taikymo tvarka sukuria nereikalingą administracinę našą.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Šis pasiūlymas grindžiamas informacija, surinkta ir išnagrinėta atliekant vertinimą ir poveikio vertinimą, kuriems užsakyti išorės tyrimai. Be to, techninę pagalbą ir konkrečių duomenų suteikė Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA).

Atliekant 2015 m. *ex post* vertinimo tyrimą vertinti 40 didelių komercinių uostų pateikti duomenys; jais remiantis parengta atliekų pristatymo laiko eilutė 2004–2013 m. Dalis duomenų paimta iš ankstesnių EMSA atliktų direktyvos įgyvendinimo tyrimų, o jiems papildyti atlikta suinteresuotųjų šalių apklausa.

2016 m. atliktas pagalbinis tyrimas, kurio paskirtis buvo padėti atlikti direktyvos persvarstymui reikalingą **poveikio vertinimą**; juo siekta papildyti duomenis apie atliekų, kurios 2013–2015 m. pristatytos į uostus, nurodytus ankstesniuose tyrimuose (*Ramboll* 2012 m. ir *Panteia* 2015 m.), kiekius. Atnaujintus to laikotarpio duomenis apie pristatytas atliekas pateikė 29 iš 40 anksčiau įvertintų uostų. Be to, atliekant pagalbinį poveikio vertinimo tyrimą taikytas atliekų trūkumui apskaičiuoti skirtas modelis (MARWAS modelis); jį taikant apskaičiuojamas: i) atliekų, kurios turėtų būti pristatytos į uostus, iš kurių gauti atliekų pristatymo duomenys, kiekio, apskaičiuoto atsižvelgiant į laivų lankymosi šiuose uostuose nustatytuojų laikotarpiu duomenis, ir ii) absoliučiojo atliekų, pristatytų į šiuos uostus per tą laikotarpį, kiekio skirtumas. Taikant minėtą modelį panaudoti EMSA pateikti laivų judėjimo 29 tikrinamuose uostuose duomenys. Atliekant pagalbinį tyrimą taip pat įvertintas su įvairių kategorijų laivų atliekomis susijęs skirtingų regioninių jūrų rajonų aplinkos pažeidžiamumas. Metodika išsamiai paaiškinta atitinkamame tarnybų darbinio dokumento¹³, kuris pridedamas prie šio pasiūlymo, priede.

Nuolatinę paramą viso proceso metu teikė minėtasis Uosto priėmimo įrenginių pogrupis.

• **Poveikio vertinimas**

Atliekant poveikio vertinimą nagrinėtos įvairios politinės galimybės persvarstyti direktyvą, vadovaujantis šiais pagrindiniais principais:

- (1) persvarstymo aprėptis, teisės aktų pakeitimų mastas ir privalomos teisinės galios neturinčių teisės aktų rengimas;
- (2) reikalavimo privaloma tvarka pristatyti atliekas aprėptis. Galimybė suderinti direktyvos nuostatas su MARPOL konvencijoje nustatytomis išmetimo normomis arba siekis visiškai uždrausti išmesti atliekas nustatant reikalavimą

¹³ Rengiant poveikio vertinimą taikyti analitiniai modeliai (4 priedas, p. 23).

pristatyti į uostus visas atliekas. Tai taip pat turi įtakos kitiems aspektams, pavyzdžiui, išlaidų padengimo sistemų taikymui ir vykdymo užtikrinimui;

- (3) galimybė spręsti konkrečią jūrų taršos iš laivų (daugiausia – taršos iš laivų išmetamomis šiukšlėmis) problemą;
- (4) galimybė sumažinti administracinę naštą ir supaprastinti tvarką taip, kad ji atitiktų pasiūlymo REFIT tikslus.

Šiais principais grindžiami toliau nurodyti politikos tikslai.

1 GALIMYBĖ. Atskaitos scenarijus. Pasirinkus šią galimybę direktyva nebūtų keičiama. Būtų parengti privalomos teisinės galios neturintys teisės aktai, taip pat labiau išplėtotą dabartinės direktyvos 12 straipsnio 3 dalimi sukurta elektroninių pranešimų ir stebėsenos sistema, grindžiama elektroniniu informacijos perdavimu sistemai *SafeSeaNet* ir THETIS (uosto valstybės kontrolės duomenų bazei).

2 GALIMYBĖ. Minimalus persvarstymas. Pasirinkus šią galimybę, remiantis atskaitos scenarijumi, būtų parengta tikslinių iniciatyvų ir atlikta nedidelių teisinių pakeitimų, susijusių su MARPOL konvencija ir atitinkamais Sąjungos teisės aktais. Visų pirma, direktyvos taikymo sritis būtų suderinta su MARPOL konvencija, įtraukiant konvencijos VI priede nurodytas atliekas į direktyvos taikymo sritį ir atnaujinant nuorodas į Sąjungos aplinkos srities teisės aktus.

3 GALIMYBĖ. Suvienodinimas su MARPOL konvencija. Pasirinkus šią galimybę būtų siekiama dar labiau suvienodinti direktyvos nuostatas su MARPOL konvencija, visų pirma pagal MARPOL konvencijos išmetimo normas nustatyti privalomo atliekų pristatymo aprėptį; tai padėtų spręsti neteisėto atliekų išmetimo į jūrą problemą. Pasirinkus šią galimybę, be kita ko, uosto priėmimo įrenginiai būtų inspektuojami vykdant uosto valstybės kontrolę, taip pat būtų numatyta įvairių priemonių įrenginių tinkamumui pagerinti ir numatyta laivams taikyti ekonomines paskatas pristatyti atliekas į tuos įrenginius.

4 GALIMYBĖ. Už MARPOL konvencijos tvarką griežtesnės ES uosto priėmimo įrenginių reglamentavimo tvarkos nustatymas. Pagal šią galimybę siekiama šiuo metu direktyvoje nustatytą tvarką sugriežtinti taip, kad jos reikalavimai būtų griežtesni nei MARPOL konvencijos reikalavimai. Būtų privaloma pristatyti visas laivų atliekas, įskaitant atliekas, kurias pagal MARPOL konvenciją galima išmesti į jūrą. Ši galimybė taip pat apima įvairias įrenginių tinkamumui padidinti skirtas priemones ir tinkamas paskatas pristatyti atliekas.

3B ir 4B GALIMYBĖS. Su 3 ir 4 galimybėmis susiję jūrų šiukšlinimo problemai spręsti skirti galimybių variantai. Šie galimybių variantai skirti būtent jūrų taršos iš laivų (daugiausia – taršos iš laivų išmetamomis šiukšlėmis) problemai spręsti. Juose numatyta taikyti paskatas ir vykdymo užtikrinimo priemones, taip pat siūloma įtraukti į direktyvos taikymo sritį visus žvejybos laivus ir pramoginius laivus, tačiau taikyti bendrąja talpa grindžiamą diferencijuotą vykdymo užtikrinimo metodą.

Atlikus poveikio vertinimą prieita prie išvados, kad tinkamiausia galimybė yra 3B politikos galimybė, nes ją pasirinkus būtų galima pasiekti tikslą sumažinti atliekų, visų pirma išmetamų laivų šiukšlių (į jūrą išmetamų šiukšlių), ir, labiau suderinus direktyvą su MARPOL konvencija, sumažinti administracinę naštą.

Pasirinkus tinkamiausią galimybę:

- būtų padarytas teigiamas poveikis aplinkai, nes turėtų gerokai sumažėti į jūrą neteisėtai išmetamų naftingų atliekų, nuotekų, šiukšlių ir plautuvų atliekų;
- žiedinei ekonomikai sparčiau plėtoti būtų taikomos specialiosios priemonės, daugiausia skirtos į jūrą išmetamų šiukšlių, įskaitant žvejybos ir pramoginiuose laivuose susidarančių atliekų, kiekiui mažinti, o uostuose būtų geriau tvarkomos atliekos;
- sumažėtų vykdymo užtikrinimo išlaidos, taip pat gerokai sumažėtų administracinės išlaidos;
- būtų sukurta papildomų darbo vietų, visų pirma atliekų tvarkymo sektoriuje ir pakrantės turizmo sektoriuje;
- krante ir laivuose pagerėtų aplinkosauginės informacijos apie šiukšlių išmetimo į jūrą problemą sklaida.

Prognozuojama, kad pasirinkus tinkamiausią galimybę būtų patirta **papildomų atitikties užtikrinimo ir eksploatacinių išlaidų**, visų pirma dėl investicijų į atliekų surinkimą uostuose, išlaidų padengimo sistemų vienodinimo ir naujų priimti ir apdoroti atliekoms skirtų pajėgumų vystymo. Tačiau šios išlaidos turėtų būti nedidelės. Numatyta šių išlaidų suma nurodyta poveikio vertinime, kuris įtrauktas į tarnybų darbinį dokumentą, pridedamą prie pasiūlymo¹⁴. Tačiau tikslus kiekybinis bendrų atitikties užtikrinimo išlaidų įvertinimas negali būti pateiktas dėl duomenų trūkumo.

Poveikio vertinimas pateiktas tvirtinti Reglamentavimo patikros valdybai 2017 m. gegužės mėn. Valdyba pateikė teigiamą nuomonę su išlygomis¹⁵. Savo nuomonėje Valdyba išreiškė abejonių dėl to, ar direktyva, palyginti su MARPOL konvencija, duotų papildomos naudos, paprašė išsamiau paaiškinti abiejų reglamentavimo sistemų ryšį ir tai, kaip siūlomos politikos priemonės dera su konvencija arba kodėl jų aprėptis yra platesnė. Valdyba taip pat iškėlė klausimų dėl tinkamiausios galimybės proporcingumo, visų pirma dėl to, kad mažesniems laivams numatyti konkretesni reikalavimai, be to, dar nėra labai aišku, kokia būtų tiksli su šia politikos galimybe susijusių atitikties užtikrinimo ir investicinių sąnaudų suma. Reaguojant į tas pastabas imtasi toliau nurodytų veiksmų.

- Papildomai išaiškinta, kaip direktyva siekiama perkelti atitinkamus MARPOL konvencijoje nustatytus įpareigojimus taikant uostų modelį, kad ja siekiama ne tik užtikrinti, kad šių reikalavimų būtų laikomasi taikant ES teisinę sistemą, bet ir suteikiama papildomos naudos, susijusios su tų reikalavimų (visų pirma su papildomų elementų, pavyzdžiui, atliekų priėmimo ir tvarkymo planų, išlaidų padengimo sistemų uostuose ir pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams taikomos išimčių tvarkos) taikymu valstybėse narėse. Pateikta lentelė, kurioje palygintos abi priemonės, taip pat pateikta svarbiausių MARPOL konvencijos pakeitimų, atliktų per pastaruosius 15 metų, apžvalga.
- Pateikta lentelė, kurioje MARPOL konvencija lyginama su įvairiomis politikos galimybėmis. Taip pat paaiškinta, kad tinkamiausia galimybė, grindžiama nuostatų suderinimu su MARPOL konvencija, nereiškia, kad bus suderintos visos nuostatos,

¹⁴ Komisijos tarnybų darbinio dokumento „Poveikio vertinimas“ p. 60 (atitikties užtikrinimo išlaidos) ir p. 73 (išvados).

¹⁵ Nuomonė dėl poveikio vertinimo / Laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams skirti uosto priėmimo įrenginiai, 2017 m. birželio 23 d., <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/...>

nes tai reikštų, kad būtų atsisakyta pagrindinių įpareigojimų, kurie labai aktualūs ir naudingi, kaip matyti iš direktyvos *ex-post* (REFIT) vertinimo. Siekiant parodyti kiekvienos politikos galimybės proporcingumą pateikta papildomų paaiškinimų ir daugiau informacijos apie tai, kaip pagal tinkamiausią politikos galimybę būtų taikomas bendrąja talpa ir bendru ilgiu grindžiamas diferencijuotas reikalavimų vykdymo užtikrinimo metodas ir dėl to pasikeistų mažesniems laivams, t. y. žvejybos ir pramoginiams laivams, taikoma tvarka.

- Pagaliau, imtasi papildomų priemonių, kad iš uostų būtų surinkti kiekybiniai duomenys apie kai kuriuos į tinkamiausią galimą politikos priemonę įtrauktus pagrindinius įpareigojimus. Tačiau, kadangi tai yra konfidencialūs komerciniai duomenys, grįžtamosios informacijos gauta nedaug, todėl atitikties užtikrinimo ir investicinių sąnaudų aprašymas yra daugiausia kokybinis.

• **Teritorinio poveikio vertinimas**

Atsižvelgiant į ES jūrų baseinų įvairovę ir su vieta susijusius uostų ypatumus, siūlomas persvarstymas turi svarbų regioninį aspektą. Dėl šios priežasties atliktas teritorinio poveikio vertinimas. Atlikus vertinimą nustatyta tam tikrų su uosto priėmimo įrenginių tvarkos taikymu susijusių sunkumų, su kuriais gali susidurti mažose salose ir atokiose vietose veikiančios uostai, tačiau taip pat prieita prie išvados, kad naujoji direktyva gali būti naudinga tiems regionams, visų pirma turizmo plėtrai, darbo vietų kūrimui ir valdymui. Tačiau nepaisant regionų skirtumų teritorinio poveikio vertinimas atskleidė, kad labai svarbu suderinti pagrindinius direktyvos aspektus. Teritorinio poveikio vertinimo rezultatai apibendrinti suvestinėje ataskaitoje (ji papildo tarnybų darbinį dokumentą, kuris pridedamas prie pasiūlymo).

• **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Atsižvelgiant į tai, kad pasiūlymas yra pagal programą REFIT teikiama iniciatyva, juo siekiama supaprastinti reglamentavimo sistemą ir sumažinti administracinę našą.

Labiau suderinus apibrėžtis su MARPOL konvencija, tipinės IMO parengtos pranešimo apie atliekas ir atliekų pristatymo patvirtinimo formos taip pat gali būti visa apimtimi perkeltos į direktyvą. Tai padėtų kuo labiau išvengti formų ir sistemų dubliavimosi. Be to, siūloma uosto priėmimo įrenginių inspektavimą įtraukti į uosto valstybės kontrolės tvarką ir taikyti informavimo ir stebėsenos sistemą, kuri parengta remiantis dabartine direktyva (12 straipsnio 3 dalimi) ir grindžiama elektroniniu informacijos teikimu sistemoms *SafeSeaNet* ir *THETIS* – tai palengvintų stebėseną ir reikalavimų vykdymo užtikrinimą. Dėl šių priemonių administracinės išlaidos turėtų sumažėti 7,1 mln. EUR, nes turėtų padidėti inspektavimo veiksmingumas. Atlikus siūlomą persvarstymą taip pat turėtų padaugėti verslo galimybių atliekų tvarkymo subjektams uostuose ir pramogų bei turizmo sektoriaus subjektams (dauguma jų yra mažosios ir vidutinės įmonės), nes į uostus turėtų būti pristatoma daugiau atliekų, be to, jūros aplinka bus švaresnė ir bus padarytas teigiamas poveikis vietos ir regioniniam turizmui.

Pasiūlymu dėl naujos direktyvos valstybėms narėms paliekama didelė diskrecija: i) įrengti priėmimo įrenginius savo uostuose atliekų priėmimo ir tvarkymo planuose nustatyta tvarka ir ii) kurti tinkamas mokesčių sistemas, atsižvelgiant į uostų dydį ir geografinę padėtį, taip pat juose besilankančių laivų tipą.

Siūlomu persvarstymu numatoma toliau plėtoti ir taikyti informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemą, kuri jau sukurta pagal dabartinę direktyvą siekiant palengvinti direktyvos stebėseną ir jos įgyvendinimo kontrolę. Sistema bus grindžiama Direktyvoje 2002/59/EB numatyta Sąjungos keitimosi laivybos informacija sistema ir pagal Direktyvą 2009/16/EB sukurta inspektavimo duomenų bazė. Duomenys bus teikiami elektroniniu būdu, naudojant Direktyvoje 2010/65/ES numatytą nacionalinę vieno langelio sistemą, ir valstybės narės jais keisis stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo tikslais. Pasiūlymu taip pat toliau bus standartizuotos elektroninės atliekų pristatymo patvirtinimo, pranešimo apie atliekas ir pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams taikomų išimčių formos.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas poveikio pagrindinių teisių apsaugai neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas poveikio Sąjungos biudžetui neturi.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Kartu su pasiūlymu teikiamas įgyvendinimo planas, kuriame išvardyti priemonės įgyvendinti reikalingi veiksmai ir nurodyti pagrindiniai techniniai, teisiniai ir su laiku susiję įgyvendinimo iššūkiai.

Nustatyta tinkama stebėsenos ir ataskaitų teikimo tvarka. Svarbus vaidmuo šiame procese tenka Europos jūrų agentūrai, nes ji atsako už jūrų transporto elektroninių duomenų sistemų kūrimą ir taikymą.

Galiojančioje direktyvoje jau numatyta sukurti bendrą informavimo ir stebėsenos sistemą, kuri: i) padėtų nustatyti savo atliekų nepristatančius laivus ir ii) patikrinti, ar direktyvos tikslai pasiekti. Šios sistemos kūrimo reikmėms pastaraisiais metais buvo naudojamos esamos duomenų bazės: sistema *SafeSeaNet* buvo naudojama išankstiniuose pranešimuose apie atliekas nurodytai informacijai teikti ir ja keistis elektroniniu būdu, o inspektavimo duomenų bazėje (THETIS) sukurtas atskiras ES modulis, skirtas uosto priėmimo įrenginių inspektavimo rezultatams pranešti. Be to, imtasi veiksmų užtikrinti, kad sistemoje *SafeSeaNet* saugoma informacija būtų sistemingai perkeliama į duomenų bazės THETIS ES modulį – tai padėtų stebėti, kaip vykdomas įpareigojimas privaloma tvarka pristatyti atliekas, ir to įpareigojimo vykdymą kontroliuoti. Pagal siūlomą direktyvą sistemos bus labiau patobulintos ir jose taip pat turėtų būti saugoma pagrindinė informacija apie priėmimo įrenginių prieinamumą ES uostuose. Ši informacija taip pat bus perduodama IMO pasaulinei integruotai laivybos informacinei sistemai GISIS ir taip užtikrinama, kad valstybės narės, teikdamos pagal direktyvą informaciją, kartu vykdytų savo tarptautinius įsipareigojimus.

Be to, EMSA padės stebėti, kaip įgyvendinama siūloma direktyva. Atsižvelgiant į tai, kad visas numatytų EMSA įgyvendinimo stebėjimo apsilankymų ciklas turėtų trukti 5 metus¹⁶, direktyva bus vertinama kas septynerius metus.

¹⁶ Kaip numatyta EMSA apsilankymų valstybėse narėse metodikoje (<http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>).

Pagaliau, taip pat numatyta sudaryti ekspertų grupę, kurioje dalyvaus valstybių narių ir kitų susijusių sektorių atstovai. Ta grupė galės keisti informacija apie direktyvos įgyvendinimą ir tokio įgyvendinimo patirtimi, taip pat teiks Komisijai būtinas rekomendacijas.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamieji dokumentai nereikalingi, nes pasiūlymu siekiama supaprastinti ir patikslinti galiojančią tvarką.

6. IŠSAMUS KONKREČIŲ PASIŪLYMO NUOSTATŲ PAAIŠKINIMAS

Siūlomoje direktyvoje ES tvarka bus kuo labiau suderinta su MARPOL konvencija, visų pirma taikymo sritis, apibrėžtys ir formos. Tačiau visiškai suderinti šių dviejų teisinių sistemų neįmanoma, nes direktyva daugiausia skirta uostuose vykdomai veiklai, o MARPOL konvencija – jūroje vykdomai veiklai. Nors direktyva grindžiama valstybių narių įsipareigojimais pagal MARPOL konvenciją, ji taip pat reglamentuoja teises, su veikla susijusias ir finansines visų subjektų pareigas. Be to, siūlomos direktyvos, kaip ir pirminės direktyvos, taikymo sritis yra platesnė – į ją įtraukti visi jūrų laivai ir visi ES uostai, kuriuose tie laivai lankosi.

Pagrindinės sritys, kurias direktyva ir MARPOL konvencija reglamentuoja skirtingai, išliks tokios pačios:

- atliekų priėmimo ir tvarkymo planų priėmimas;
- išlaidų padengimo sistemų kūrimas ir taikymas;
- privalomas išankstiniame pranešime apie atliekas ir atliekų pristatymo patvirtinime pateiktos informacijos teikimas;
- inspektavimo tvarka;
- pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams taikoma išimčių tvarka.

Daugelis šių ES tvarkos skirtumų reikalingi tam, kad būtų galima veiksmingiau taikyti MARPOL konvencijoje nustatytą tvarką ir tą taikymą užtikrinti.

Svarbiausi į naująją direktyvą įtraukti pakeitimai apibūdinti toliau.

Taikymo sritis ir apibrėžtys

Pavadinimas bus pakeistas: jame bus pateikta aiški nuoroda į laivų atliekų pristatymą, nes tai geriau atspindėtų pagrindinį direktyvos tikslą.

2 straipsniu sąvokos „laivuose susidarančios atliekos“ apibrėžtis bus pakeista bendresnės sąvokos „laivų atliekos“ apibrėžtimi, parengta remiantis atitinkamais MARPOL konvencijos priedais. Į tą apibrėžtį bus įtraukta kategorija „krovinių likučiai“, taip pat į MARPOL konvencijos VI priedo taikymo sritį patenkančios atliekos, t. y. išmetamųjų dujų valymo sistemų likučiai, kuriuos sudaro išvalius tas sistemas likęs šlamas ir nuotekos. Panaikinus sąvokų „laivuose susidarančios atliekos“ ir „krovinių likučiai“ atskyrimą ir užtikrinus visišką atitiktį MARPOL konvencijos apibrėžtims, direktyvos nuostatas galima labiau suderinti su tipinėmis IMO formomis ir liudijimais. Į laivų atliekų apibrėžtį įtrauktos jūrų šiukšlinimo kontekste svarbios pasyviai sužvejojamos atliekos (t. y. per žvejybos operacijas tinklais surenkamos atliekos) – taip siekiama užtikrinti, kad, imantis atitinkamų priemonių, šios rūšies

atliekas žvejybos laivai pristatytų į uosto priėmimo įrenginius. Į atitinkamus ES teisės aktus įtrauktos aiškos ir atnaujintos nuorodos.

Uosto priėmimo įrenginių tinkamumas.

Vadovaujantis IMO gairėmis, aiškiau apibrėžta sąvoka „tinkami uosto priėmimo įrenginiai“. **4 straipsnyje** aiškiai nurodyta, kad uostams bus privaloma laikytis Atliekų pagrindų direktyvoje nustatyto atskiro atliekų surinkimo reikalavimo. Toks reikalavimas ypač svarbus tais atvejais, kai atliekos jau prieš tai išrūšiuotos laive, laikantis tarptautinių normų ir standartų.

5 straipsnio ir **1 priedo** nuostatose dėl atliekų priėmimo ir tvarkymo planų, kurie yra būtini uosto priėmimo įrenginių tinkamumui užtikrinti, daugiau dėmesio skiriama konsultavimosi reikalavimams. Be to, patikslinta, kas yra tinkamas planas, reikšmingi tokio plano pakeitimai ir regioninės sąlygos, kuriomis jis gali būti rengiamas.

Atliekų pristatymo paskatos.

Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamų paskatų pristatyti įvairių rūšių atliekas į uosto priėmimo įrenginius, **8 straipsnyje** nustatyti pagrindiniai principai, kurie turi būti įtraukti į kiekvieną pagal direktyvą rengiamą mokesčių sistemą ir joje taikomi. Tai yra, be kita ko, taikomo mokesčio ir uosto priėmimo įrenginių išlaidų ryšys, reikšmingo įnašo, kurį turi padengti netiesioginis mokestis, apskaičiavimas ir pagrindiniai skaidrumo reikalavimai. Į direktyvą įtrauktas naujas **4 priedas**, kuriame apžvelgiamos įvairios uosto priėmimo įrenginių sistemos išlaidų rūšys, skiriant tiesiogines ir netiesiogines išlaidas.

Nors 8 straipsnyje nereikalaujama visiems ES uostams taikyti vienos konkrečios sistemos, pagal siūlomą išlaidų padengimo sistemą turi būti taikomi griežtesni netiesioginio mokesčio už šiukšles, įskaitant pasyviai sužvejotas atliekas, nustatymo principai. Kadangi laivų šiukšlių išmetimas yra svarbus jūrų šiukšlinimo bendrąją problemą sukeliantis veiksnys, siūloma netaikyti jokio specialaus mokesčio; tai reiškia, kad, sumokėjus netiesioginį mokestį, laivai turėtų teisę pristatyti visas juose laikomas šiukšles be papildomų tiesioginių mokesčių (priklausančių nuo kiekio). Tai, kad netiesioginių mokesčių sistema taip pat bus taikoma žvejybos ir pramoginiams laivams, turėtų padėti spręsti su nebetinkamų žvejybos tinklų ir pasyviai sužvejotų atliekų šalinimu susijusią problemą.

8 straipsniu taip pat sustiprinama ekologiško laivo koncepcija, kurią pagal tarptautinius standartus ir sertifikavimo sistemas jau yra parengę ir taiko atskiri uostai. Pagal šią koncepciją laivams, kurie gali įrodyti, kad atliekos laive tvarkomos laikantis tvarumo principų, turėtų būti taikomas mažesnis mokestis už atliekas; atitikties tvarumo reikalavimams kriterijus Komisija turės nustatyti deleguotajame akte.

Reikalavimo privaloma tvarka pristatyti atliekas vykdymo užtikrinimas.

6 straipsnyje nurodyta išankstinio pranešimo apie atliekas forma visiškai suderinta su IMO aplinkraščiu MEPC/834 ir pateikta naujame direktyvos 2 priede. Siekiant suderinti Direktyvą dėl uosto priėmimo įrenginių su MARPOL konvencijoje nustatyta atliekų išmetimo tvarka, įpareigojimo pristatyti visas atliekas aprėptis nustatyta pagal MARPOL konvenciją: tai atvejais, kai pagal MARPOL konvenciją atliekas būtų draudžiama išmesti į jūrą, pagal Direktyvą dėl uosto priėmimo įrenginių tokias atliekas, įskaitant krovinių likučius, reikalaujama pristatyti į krante esančius uosto priėmimo įrenginius. Vadovaujantis šiuo požiūriu, nėra būtina įtraukti jokios specialios nuostatos dėl krovinių likučių pristatymo

(priešingai nei ankstesnėje direktyvoje). Be to, **7 straipsnyje** reikalaujama, kad, pristačius atliekas, laivui būtų išduotas atliekų pristatymo patvirtinimas, kuriame nurodytą informaciją laivas iki išvykimo elektroniniu būdu turėtų perduoti informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemai, t. y. sistemai *SafeSeaNet*.

7 straipsnyje nustatyta, kad su pakankama atliekoms skirta talpa susijusi išimtis turėtų būti taikoma tik tais atvejais, kai kitas įplaukimo uostas yra Europos Sąjungoje ir kai tikrai žinoma, kad jame yra tinkamų uosto priėmimo įrenginių. Šis vertinimas turėtų būti grindžiamas informacija apie tinkamus uosto priėmimo įrenginius ES uostuose, pateikta sistemos *SafeSeaNet* pagrindu sukurtoje informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemoje. Be to, šiame pasiūlyme numatyta, kad Komisijos įgyvendinimo aktu bus priimti tam tikri pakankamos atliekoms laikyti laive skirtos talpos apskaičiavimo metodai.

Dėl inspektavimo tvarkos **10 straipsnyje** nurodyta, kad uosto priėmimo įrenginių inspektavimas turi būti visiškai integruotas į uosto valstybės kontrolės tvarką, nustatytą pagal Direktyvą 2009/16/EB, ir kad jį atliekant turi būti vadovaujama rizika grindžiamu požiūriu, jei laivas patenka į tos direktyvos taikymo sritį. Siekiant užtikrinti, kad kas kartą, kai atliekamas uosto valstybės kontrolės inspektavimas, taip pat būtų tikrinama atitiktis uosto priėmimo įrenginių reikalavimams, turi būti padaryta tam tikrų Direktyvos 2009/16/EB pakeitimų, kaip nurodyta **21 straipsnyje**. Didesnės nei 100 bendrosios talpos žvejybos, pramoginiams ir vidaus reisais plaukiojantiems laivams numatyta taikyti atskirą inspektavimo tvarką, nes šie laivai nepatenka į Direktyvos dėl uosto valstybės kontrolės taikymo sritį. Šių laivų inspektavimo rezultatai turės būti perduoti informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemai, t. y. įrašyti duomenų bazės THETIS ES modulyje.

Pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams ir reguliariąsias paslaugas teikiantiems laivams taikoma išimčių tvarka.

Pasiūlymo **9 straipsniu** labiau suvienodinami išimties taikymo kriterijai, visų pirma suvienodinama pagal tvarkaraštį plaukiojančio laivo, kuris dažnai ir reguliariai įplaukia į uostus, samprata ir pakankamo įrodymo, kad sudarytas atliekų pristatymo ir mokesčio mokėjimo susitarimas, samprata. Į pasiūlymą įtrauktas tipinis išimties liudijimas, kuriame nurodyta informacija turėtų būti perkeliama į informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemą, elektroniniu būdu siunčiant ją sistemai *SafeSeaNet*, kad valstybės narės vėliau galėtų keistis tame liudijime pateikta informacija.

Žvejybos laivai ir pramoginiai laivai.

Direktyvoje pakeista žvejybos laivams ir mažiems pramoginiams laivams taikoma tvarka, atsižvelgiant į tai, kad šiems laivams tenka gana didelė atsakomybės už jūrų šiukšlinimo problemą dalis. Pagal dabartinę direktyvą žvejybos laivai ir maži pramoginiai laivai išimties tvarka atleidžiami nuo kai kurių svarbių įpareigojimų – tokia išimčių tvarka pakoreguota, kad būtų galima įtraukti didesnius tam tikro ilgio ir bendrosios talpos laivus ir taip užtikrinti tvarkos proporcingumą.

Pagal išlaidų padengimo sistemas žvejybos ir pramoginiams laivams bus taikomas netiesioginis mokestis. Tai reiškia, kad, kaip ir kiti laivai, žvejybos ir pramoginiai laivai turės mokėti mokestį uostui net ir nepristatę atliekų. Tačiau pagal tokią tvarką šie laivai taip pat turės teisę be papildomų mokesčių pristatyti visas savo šiukšles, įskaitant pamestus žvejybos įrankius ir pasyviai sužvejotas atliekas. Be to, bus nustatytas bendras įpareigojimas bent 30 % netiesioginį mokestį taikyti ir už žvejybos ir pramoginių laivų pristatomas kitų rūšių atliekas.

Pateikti pranešimo apie atliekas ir atliekų pristatymo patvirtinime nurodytą informaciją turės tik ne trumpesni nei 45 m žvejybos ir pramoginiai laivai. Reikalauti, kad trumpesni laivai elektroniniu būdu teiktų informaciją iki atvykimo ir išvykimo būtų neproporcinga, nes šie laivai paprastai neturi įrangos elektroniniams pranešimams perduoti, o juos priimančios uostai negali apdoroti elektroninių pranešimų kiekvieną kartą, kai laivas įplaukia į uostą. Tai nurodyta ir poveikio vertinime, kuris pridedamas prie pasiūlymo¹⁷.

Pagal direktyvos nuostatas dėl vykdymo užtikrinimo turi būti inspektuojama ne mažiau kaip 20 % visų didesnės nei 100 bendrosios talpos žvejybos ir pramoginių laivų, kasmet įplaukiančių į atitinkamos valstybės narės uostus. Ši norma sutampa su MARPOL konvencijos reikalavimu, kad didesnės nei 100 bendrosios talpos laivuose būtų laikomas šiukšlių šalinimo planas.

¹⁷ Komisijos tarnybų darbinio dokumento „Poveikio vertinimas“ 5.2.5 skyrius, p. 46.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos, kuria panaikinama Direktyva 2000/59/EB ir iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir Direktyva 2010/65/ES

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁸,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁹,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Sąjungos jūrų politikos tikslas – užtikrinti aukštą saugos ir aplinkos apsaugos lygį. Tą tikslą galima pasiekti laikantis tarptautinių konvencijų, kodeksų bei rezoliucijų ir garantuojant Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje (UNCLOS) įtvirtintą laivybos laisvę;
- (2) Tarptautinėje konvencijoje dėl teršimo iš laivų prevencijos (toliau – MARPOL konvencija) nustatyta bendrųjų draudimų išmesti laivų atliekas į jūrą, tačiau taip pat reglamentuojamos sąlygos, kuriomis tam tikrų rūšių atliekos gali būti išmetamos į jūros aplinką. MARPOL konvencijoje reikalaujama, kad prie konvencijos prisijungusios valstybės užtikrintų, kad uostuose būtų įrengti tinkami priėmimo įrenginiai;
- (3) MARPOL konvencijai įgyvendinti Sąjunga priėmė uostų modeliu grindžiamą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/59/EB²⁰. Direktyvos 2000/59/EB tikslas yra suderinti siekį užtikrinti sklandžią jūrų laivybą su siekiu užtikrinti jūros aplinkos apsaugą;
- (4) per pastaruosius du dešimtmečius padaryta svarbių MARPOL konvencijos ir jos priedų pakeitimų, kuriais nustatytos griežtesnės laivų atliekų išmetimo į jūrą normos ir draudimai;

¹⁸ OL C , , p. .

¹⁹ OL C , , p. .

²⁰ 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams (OL L 332, 2000 12 28, p. 81).

- (5) MARPOL konvencijos VI priede nustatytos naujų kategorijų atliekų, visų pirma išmetamųjų dujų valymo sistemų likučių, kuriuos sudaro šlamas ir nuotekos, išmetimo normos. Tų kategorijų atliekos turėtų būti įtrauktos į direktyvos taikymo sritį;
- (6) 2014 m. balandžio 15 d. Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) priėmė Suvestines gaires uosto priėmimo įrenginių paslaugų teikėjams ir naudotojams (MEPC.1/Circular 834), taip pat standartines pranešimo apie atliekas, atliekų pristatymo patvirtinimo ir pranešimo apie įtariamą uosto priėmimo įrenginių neatitikimą formas;
- (7) nepaisant šių reglamentavimo sistemos pokyčių, atliekos tebėra išmetamos į jūrą. Tokią padėtį lemia keli veiksniai: uostai ne visuomet turi tinkamų uosto priėmimo įrenginių, reikalavimų vykdymo užtikrinimas dažnai yra nepakankamas ir trūksta paskatų pristatyti atliekas į krantą;
- (8) atlikus Direktyvos 2000/59/EB REFIT vertinimą nustatyta, kad įsigaliojusi ši direktyva padėjo padidinti į uosto priėmimo įrenginius pristatomų atliekų kiekį ir taip prisidėjo prie atliekų išmetimo į jūrą mažinimo;
- (9) atlikus REFIT vertinimą taip pat nustatyta, kad Direktyva 2000/59/EB nėra visiškai veiksminga dėl neatitikimų MARPOL konvencijoje nustatytai sistemai. Be to, valstybės narės skirtingai aiškina pagrindines direktyvos sąvokas (pavyzdžiui, įrenginių tinkamumo, išankstinio pranešimo apie atliekas ir privalomo atliekų pristatymo į uosto priėmimo įrenginius sąvokas) ir pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams taikomas išimtis. Vertinimo išvadose raginama šias sąvokas ir kitas nuostatas labiau suvienodinti su MARPOL konvencija, siekiant išvengti nereikalingos administracinės naštos uostams ir uostų naudotojams;
- (10) direktyva taip pat padeda taikyti pagrindinius aplinkos srities teisės aktus bei principus uostuose ir laivų atliekų tvarkymo srityje. Visų pirma, šiuo atžvilgiu svarbios yra Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB²¹ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB²²;
- (11) Direktyvoje 2008/98/EB nustatyti pagrindiniai atliekų tvarkymo principai, be kita ko, principas „teršėjas moka“ ir atliekų hierarchija, kurioje pirmenybė teikiama pakartotiniam atliekų naudojimui ir perdirbimui, palyginti su kitais atliekų naudojimo ir šalinimo būdais, ir reikalaujama sukurti atskiro atliekų surinkimo sistemas. Šie reikalavimai taip pat taikomi laivų atliekų tvarkymui;
- (12) renkamas laivų atliekas, įskaitant paliktus žvejybos įrankius, būtina atskirti, kad jas būtų galima toliau panaudoti vėlesniais atliekų tvarkymo proceso etapais. Pagal tarptautines normas ir standartus šiukšlės laivuose dažnai rūšiuojamos, todėl Sąjungos teisės aktais reikėtų užtikrinti, kad tokiam atliekų rūšiavimui laive nepakenktų atskiro atliekų surinkimo krante priemonių nebuvimas;
- (13) nors didžiosios dalies į jūrą išmetamų šiukšlių šaltinis yra sausumoje vykdoma veikla, laivybos sektoriaus, įskaitant žvejybos ir pramoginės laivybos sektorių, indėlis į taršą taip pat didelis, nes šiukšlės, įskaitant plastiką ir paliktus žvejybos įrankius, išmetamos tiesiai į jūrą;

²¹ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinanti kai kurias direktyvas (OL L 312, 2008 11 22, p. 3).

²² 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/56/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų jūrų aplinkos politikos srityje pagrindus (Jūrų strategijos pagrindų direktyva) (OL L 164, 2008 6 25, p. 19).

- (14) Komisijos žiedinės ekonomikos strategijoje²³ nustatytas tikslas iki 2020 m. į jūrą išmetamų šiukšlių sumažinti 30 % ir nurodoma, kad ypatingas vaidmuo šioje srityje tenka Direktyvai 2000/59/EB: ji turi padėti užtikrinti tinkamų šiukšlėms priimti skirtų įrenginių prieinamumą, garantuoti tinkamą paskatų lygį ir užtikrinti reikalavimo pristatyti atliekas į krante esančius įrenginius vykdymą;
- (15) uosto priėmimo įrenginys laikomas tinkamu, jeigu jis be didelės gaišaties gali būti panaudotas paprastai uostu besinaudojančių laivų reikmėms patenkinti. Tinkamumas susijęs su naudotojų poreikiams pritaikytomis įrenginio eksploatacijos sąlygomis ir aplinkosauginiu įrenginių valdymu pagal Sąjungos atliekų srities teisės aktus;
- (16) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1069/2009²⁴ reikalaujama, kad tarptautinėse transporto priemonėse susidarančios viešojo maitinimo atliekos, įskaitant į Sąjungos uostus įplaukiančių laivų atliekas, kurios galėjo turėti sąlytį su laive esančiais šalutiniais gyvūniniais produktais, būtų deginamos arba šalinamos užkasant patvirtintame sąvartyne. Kad šis reikalavimas nebūtų kliūtis skatinti pakartotinai naudoti ir perdirbti laivų atliekas, turėtų būti dedamos pastangos geriau rūšiuoti atliekas laive, kad būtų išvengta galimos atliekų, pavyzdžiui, pakuočių atliekų, taršos;
- (17) siekiant užtikrinti uosto priėmimo įrenginių tinkamumą, pasikonsultavus su visais atitinkamais uosto naudotojais svarbu parengti atliekų priėmimo ir tvarkymo planą ir atlikti pakartotinį jo vertinimą. Dėl praktinių ir organizacinių priežasčių tame pačiame regione esantys kaimyniniai uostai gali pageidauti parengti bendrą planą, kuriame nurodomi kiekvieno planą rengiančio uosto turimi priėmimo įrenginiai ir nustatoma bendra administracinė sistema;
- (18) siekiant veiksmingai spręsti jūrų šiukšlinimo problemą, labai svarbu užtikrinti, kad paskatų pristatyti atliekas, visų pirma šiukšles, į uosto priėmimo įrenginius lygis būtų tinkamas. Tai galima pasiekti taikant išlaidų padengimo sistemą, pagal kurią turi būti taikomas netiesioginis mokestis, mokamas nepriklausomai nuo to, ar pristatomos atliekos, ir tas mokestis turėtų suteikti teisę pristatyti atliekas be jokių papildomų tiesioginių mokesčių. Ši sistema turėtų būti taip pat taikoma žvejybos ir pramoginės laivybos sektoriui, atsižvelgiant į tai, kad jie prisideda prie jūrų šiukšlinimo;
- (19) reikėtų toliau plėtoti su atliekų tvarkymu susijusį ekologiško laivo koncepcijos komponentą, kad laivams, kuriuose mažinama atliekų, būtų taikoma veiksminga atlygio sistema;
- (20) terminale iškrautų krovinių likučiai lieka krovinių savininkų nuosavybė ir dažnai turi ekonominę vertę. Dėl šios priežasties krovinių likučiai neturėtų būti įtraukti į išlaidų padengimo sistemas ir jiems netiesioginis mokestis neturėtų būti taikomas; krovinių likučių pristatymo mokestį turėtų sumokėti priėmimo įrenginio naudotojas, kaip nurodyta suinteresuotųjų šalių sudarytuose sutartimi įformintuose susitarimuose arba kituose vietos susitarimuose;
- (21) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/352²⁵ nurodyta, kad uosto priėmimo įrenginių paslaugų teikimas yra į to reglamento taikymo sritį patenkanti

²³ Komisijos komunikato COM(2015) 0614 „Uždaro ciklo kūrimas. ES žiedinės ekonomikos veiksmų planas“ 5.1 skirsnis.

²⁴ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1069/2009, kuriuo nustatomos žmonėms vartoti neskirtų šalutinių gyvūninių produktų ir jų gaminių sveikumo taisyklės ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1774/2002 (OL L 300, 2009 11 14, p. 1).

²⁵ 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

paslauga. Jame nustatomos uosto paslaugų naudojimo apmokestinimo struktūrų skaidrumo, konsultacijų su uosto naudotojais ir skundų nagrinėjimo taisyklės. Direktyva yra platesnio pobūdžio, nei Reglamente (ES) 2017/352 nustatyta sistema: joje nustatyti išsamesni uosto priėmimo įrenginiais, kurie priima laivų atliekas, skirtų išlaidų padengimo sistemų taikymo ir kūrimo, taip pat išlaidų struktūros skaidrumo reikalavimai;

- (22) svarbu ne tik numatyti paskatas pristatyti atliekas, bet ir, taikant Direktyvoje 2009/16/EB²⁶ nustatytą rizika grindžiamą modelį (jis nebeatitinka Direktyvoje 2000/59/EB nustatyto tikslo inspektuoti 25 % į tos direktyvos taikymo sritį patenkančių laivų), veiksmingai užtikrinti, kad įpareigojimo pristatyti atliekas būtų laikomasi;
- (23) viena iš pagrindinių kliūčių, trukdančių veiksmingai užtikrinti, kad būtų laikomasi įpareigojimo privaloma tvarka pristatyti atliekas, yra tai, kad valstybės narės skirtingai aiškina ir taiko su pakankama atliekoms laive sandėliuoti skirta talpa susijusią išimtį. kad šios išimties taikymas netrukdytų siekti pagrindinio direktyvos tikslo, ta išimtis, visų pirma su kitu įplaukimo uostu susijęs jos aspektas, turėtų būti patikslinta ir, vadovaujantis bendra metodika ir kriterijais, Sąjungos uostuose turėtų būti vienodai nustatyta pakankama atliekoms skirta talpa;
- (24) stebėsenai ir vykdymo užtikrinimui palengvinti reikėtų taikyti elektroniniais pranešimais ir informacijos keitimusi grindžiamą sistemą. Šiuo tikslu reikėtų labiau išplėtoti pagal Direktyvą 2000/59/EB sukurtą informavimo ir stebėsenos sistemą, kurios veikimas ir toliau turėtų būti grindžiamas esamomis elektroninėmis duomenų sistemomis, visų pirma Sąjungos keitimosi laivybos informacija sistema (*SafeSeaNet*) ir inspektavimo duomenų baze (THETIS). Į tą sistemą taip pat turėtų būti įtraukiama informacija apie skirtinguose uostuose esančius uosto priėmimo įrenginius;
- (25) MARPOL konvencijoje reikalaujama, kad susitariančiosios šalys nuolat atnaujintų informaciją apie savo uosto priėmimo įrenginius ir ją perduotų IMO. Šiuo tikslu IMO savo pasaulinėje integruotoje laivybos informacinėje sistemoje (GISIS) sukūrė Uosto priėmimo įrenginių duomenų bazę. Po to, kai valstybės narės pateiks šią informaciją pagal direktyvą sukurtai informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemai, o vėliau ta informacija per minėtą sistemą bus perduota GISIS sistemai, valstybės narės nebeturės atskirai pranešti šios informacijos IMO;
- (26) reikia dar labiau suvienodinti pagal tvarkaraštį plaukiojantiems laivams, kurie dažnai ir reguliariai įplaukia į uostus, taikomą išimčių tvarką, visų pirma reikia išaiškinti vartojamas sąvokas ir tų išimčių taikymo sąlygas. Atlikus REFIT vertinimą ir poveikio vertinimą nustatyta, kad dėl nevienodų sąlygų ir nevienodo išimčių taikymo laivai ir uostai patiria nereikalingą administracinę naštą;
- (27) Uosto priėmimo įrenginių pogrupis, kuris įsteigtas Europos tvarios laivybos forume ir kuriame dalyvauja įvairūs taršos iš laivų ir laivų atliekų tvarkymo sričių ekspertai, suteikė Komisijai naudingų rekomendacijų ir žinių. Būtų pageidautina, kad ši grupė išliktų atskira ekspertų grupė, kurioje būtų keičiamasi direktyvos įgyvendinimo patirtimi;
- (28) Komisijai suteikti įgaliojimai įgyvendinti Direktyvą 2000/59/EB turėtų būti atnaujinti pagal Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV);

²⁶ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

- (29) siekiant parengti pakankama atliekoms skirta talpa grindžiamos išimties taikymo metodiką ir toliau plėtoti pagal šią direktyvą sukurtą informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemą, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Įgyvendinimo aktai turėtų būti priimami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011;
- (30) siekiant atsižvelgti į tarptautinio lygmens pokyčius ir skatinti laivuose taikyti aplinkai nekenkiančią atliekų tvarkymo praktiką, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais ši direktyva būtų iš dalies keičiama siekiant atnaujinti nuorodas į tarptautinius dokumentus bei priedus ir pakeisti nuorodas į tarptautinius dokumentus, kad tais atvejais, kai tai būtina, tų tarptautinių dokumentų pakeitimai nebūtų taikomi šios direktyvos tikslais ir kad būtų parengti bendri ekologiškų laivų pripažinimo, siekiant jiems taikyti sumažintą atliekų mokestį, kriterijai. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (31) kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. apsaugoti jūros aplinką nuo atliekų išmetimo į jūrą, valstybės narės pačios negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (32) Sąjungai būdingi regioniniai uostų skirtumai, kaip rodo teritorinio poveikio vertinimas. Uostų ypatumus lemia geografinė vietovė, dydis, administracinė struktūra ir nuosavybės forma, taip pat juose paprastai besilankančių laivų tipas. Be to, atliekų tvarkymo sistemos atspindi savivaldybių lygmens ir atliekoms tvarkyti vėlesniais etapais skirtos infrastruktūros skirtumus;
- (33) todėl Direktyva 2000/59/EB turėtų būti panaikinta,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 SKIRSNIS. BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šia direktyva siekiama apsaugoti jūros aplinką nuo laivų, kurie naudojami Sąjungos uostais, atliekų neigiamo poveikio ir kartu užtikrinti sklandžią jūrų laivybą, sudarant geresnes sąlygas naudotis tinkamais uosto priėmimo įrenginiais ir į tuos įrenginius pristatyti atliekas.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šioje direktyvoje:

- (a) laivas – jūros aplinkoje eksploatuojamas bet kokio tipo jūrų laivas, įskaitant žvejybos ir pramoninius laivus, kurie eksploatuojami ne komerciniais tikslais, laivus su povandeniniais sparnais, aparatus su oro pagalve, povandeninius aparatus ir plūdriuosius aparatus;

- (b) MARPOL konvencija – naujausios redakcijos Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos;
- (c) laivų atliekos – visos į MARPOL konvencijos I, II, IV, V ir VI priedų taikymo sritį patenkančios atliekos, įskaitant krovinių likučius, susidarancios eksploatuojant laivą arba atliekant pakrovimo, iškrovimo ir valymo operacijas, arba per žvejybos operacijas tinklais surenkamos atliekos;
- (d) krovinių likučiai – bet kokių laive laikomų krovinių medžiagų liekanos, likusios laive arba laivo triume po pakrovimo ir iškrovimo, įskaitant pakraunant ir iškraunant krovinius atsiradusį paviršių ar įvykusį išsiliejimą; gali būti šlapios, sausos ar išmirkusios plovimo nuotekose ir neapima laivą iššlavus likusių krovinių dulkių arba dulkių ant laivo išorės paviršių;
- (e) uosto priėmimo įrenginiai – stacionarūs, plūdrūs arba mobilūs įrenginiai, galintys priimti laivų atliekas;
- (f) žvejybos laivas – bet koks žuvims arba kitiems gyviesiems jūrų ištekliams žvejoti pritaikytas arba komercinei jų žvejybai naudojamas laivas;
- (g) pramoginis laivas – bet kokio tipo ir bet koku būdu varomas sportui ar laisvalaikiui skirtas laivas, kurio korpusas yra bent 2,5 m ilgio ir kuris eksploatuojamas ne komerciniais tikslais;
- (h) vidaus reisais plaukiojantis laivas – su valstybės narės vėliava toje valstybėje narėje tik vidaus reisais plaukiojantis laivas;
- (i) vidaus reisas – jūros zonoje iš valstybės narės uosto į tą patį arba kitą tos valstybės narės uostą vykdomas reisas;
- (j) uostas – vieta arba geografinė teritorija, tvarkomaisiais darbais ir įranga paruošta taip, kad galėtų priimti laivus, įskaitant uosto jurisdikcijai priklausančią inkaravimo vietą;
- (k) viešojo maitinimo atliekos – visos maisto atliekos, įskaitant restoranuose, maitinimo įstaigose ir virtuvėse naudojamą kepimo aliejų;
- (l) pakankama atliekoms skirta talpa – pakankama talpa atliekoms laikyti laive nuo jo išvykimo iš uosto iki atvykimo į kitą uostą momento, įskaitant atliekas, kurios veikiausiai susidarys reiso metu;
- (m) plaukiojimas pagal tvarkaraštį – pagal skelbiamą arba suplanuotą išvykimo į nustatytus uostus ir atvykimo į juos laiko sąrašą vykdomas reisas arba periodiniai reisai, sudarantys pripažįstamą tvarkaraštį;
- (n) reguliarusis įplaukimas į uostus – nuolat pasikartojančios to paties laivo kelionės tarp nustatytų uostų arba serija reisų iš to paties ir į tą patį uostą be tarpinių sustojimų;
- (o) dažnas įplaukimas į uostus – laivo lankymasis tame pačiame uoste bent kartą per dvi savaites;
- (p) GISIS – Tarptautinės jūrų organizacijos sukurta pasaulinė integruota laivybos informacinė sistema.

Laivų atliekos, apibrėžtos c ir d punktuose, laikomos atliekomis, kaip apibrėžta Direktyvos 2008/98/EB²⁷ 3 straipsnio 1 dalyje.

3 straipsnis **Taikymo sritis**

Ši direktyva taikoma:

- (a) visiems laivams, nepriklausomai nuo jų vėliavos, įplaukiantiems į valstybės narės uostą arba jame eksploatuojamiems, išskyrus visus karo, karinio laivyno pagalbinius laivus ar kitus valstybei priklausančius ar valstybės eksploatuojamus laivus, kurie tuo metu naudojami tik nekomercinėms valstybės reikmėms;
- (b) visiems valstybių narių uostams, kuriuose paprastai lankosi laivai, kuriems taikomas a punktas.

Valstybės narės imasi priemonių, skirtų užtikrinti, kad, kai įmanoma, į šios direktyvos taikymo sritį nepatenkantys laivai savo atliekas pristatytų šios direktyvos nuostatas atitinkančiu būdu.

2 SKIRSNIS. TINKAMŲ UOSTO PRIĖMIMO ĮRENGINIŲ PASLAUGŲ TEIKIMAS

4 straipsnis **Uosto priėmimo įrenginiai**

- 1. Valstybės narės užtikrina uosto priėmimo įrenginių, kurie yra tinkami uostu paprastai besinaudojančių laivų poreikiams patenkinti pernelyg tų laivų negaišinant, prieinamumą.
- 2. Valstybės narės užtikrina, kad:
 - (a) uosto priėmimo įrenginiai iš tuo uostu paprastai besinaudojančių laivų galėtų priimti tam tikrą kiekį tam tikrų rūšių atliekų, atsižvelgiant į uosto naudotojų veiklos reikmes, uosto dydį ir geografinę padėtį, į tą uostą įplaukiančių laivų tipus ir 9 straipsnyje numatytas išimtis;
 - (b) siekiant pernelyg negaišinti laivų, su įrenginių naudojimu susiję formalumai būtų paprasti ir greitai sutvarkomi, o pristatymo mokesčiai neatgrasytų laivų nuo naudojimosi uosto priėmimo įrenginiais;
 - (c) naudojant uosto priėmimo įrenginius laivų atliekas būtų galima tvarkyti taip, kad nebūtų kenkiama aplinkai ir būtų laikomasi Direktyvoje 2008/98/EB ir kituose atitinkamuose Sąjungos atliekų srities teisės aktuose nustatytų reikalavimų. Šiuo tikslu valstybės narės nustato, kad uostuose taikoma atskiro atliekų surinkimo tvarka, kaip reikalaujama Sąjungos atliekų srities teisės aktuose, visų pirma Direktyvoje 2008/98/EB, Direktyvoje 2012/19/ES ir Direktyvoje 2006/66/EB. C punktas taikomas nedarant poveikio Reglamentu (EB) Nr. 1069/2009 nustatytų griežtesnių reikalavimų dėl tarptautinėse transporto priemonėse susidarančių viešojo maitinimo atliekų tvarkymo taikymui.

²⁷ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinanti kai kurias direktyvas (OL L 312, 2008 11 22, p. 3–30).

3. Uosto valstybės institucijoms pranešti apie įtariamą uosto priėmimo įrenginių netinkamumą valstybės narės naudoja IMO nustatytas formas ir taiko jos nustatytą tvarką.
Visa informacija, gauta taikant šią pranešimo procedūrą, elektroniniu būdu taip pat pateikiama šios direktyvos 14 straipsnyje nurodytos informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemos dalyje.
4. Valstybės narės tiria visus praneštus įtariamo netinkamumo atvejus ir užtikrina, kad visi su laivų atliekų pristatymu ar priėmimu susiję subjektai galėtų reikalauti atlyginti dėl didelės gaisraties patirtą žalą.

5 straipsnis

Atliekų priėmimo ir tvarkymo planai

1. Po tęstinių konsultacijų su atitinkamais subjektais, visų pirma su uosto naudotojais ar jų atstovais, kiekviename uoste parengiamas ir įgyvendinamas tinkamas atliekų priėmimo ir tvarkymo planas. Tos konsultacijos turėtų būti rengiamos pirminio planų rengimo etapu ir po jų priėmimo, visų pirma, įvykus reikšmingiems pokyčiams, laikantis 4, 6 ir 7 straipsniuose nustatytų reikalavimų. Išsamūs tokių planų rengimo reikalavimai nustatyti 1 priede.
2. Valstybės narės užtikrina, kad atliekų priėmimo ir tvarkymo planuose pateikta toliau nurodyta informacija apie tinkamų priėmimo įrenginių prieinamumą jų uostuose ir susijusias išlaidas būtų aiškiai pateikta laivų operatoriams ir paviešinta uostų interneto svetainėse arba spausdintine forma:
 - (a) kiekvienai prieplaukai priskirtų uosto priėmimo įrenginių vieta;
 - (b) laivų atliekų, kurios paprastai tvarkomos uoste, sąrašas;
 - (c) ryšių punktų, operatorių ir teikiamų paslaugų sąrašas;
 - (d) atliekų pristatymo tvarkos aprašas;
 - (e) išlaidų padengimo sistemų aprašas ir
 - (f) pranešimų apie įtariamą uosto priėmimo įrenginių netinkamumą tvarkos aprašas.Ši informacija, laikantis Direktyvos 2002/59/EB, elektroniniu būdu taip pat pateikiama šios direktyvos 14 straipsnyje nurodytos informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemos dalyje.
3. Tais atvejais, kai tai būtina efektyvumui užtikrinti, 1 dalyje nurodytus atliekų priėmimo ir tvarkymo planus du ar daugiau kaimyninių to paties regiono uostų, kai kiekvienas dalyvauja tinkamai, gali rengti kartu su sąlyga, kad nurodomi su priėmimo įrenginiais susiję kiekvieno uosto poreikiai ir informacija apie tų įrenginių prieinamumą.
4. Valstybės narės vertina ir tvirtina atliekų priėmimo ir tvarkymo planus, atlieka jų įgyvendinimo stebėseną ir užtikrina, kad bent kas trejus metus po tų planų patvirtinimo ar pakartotinio patvirtinimo ir įvykus reikšmingiems uosto veiklos pokyčiams tie planai būtų tvirtinami iš naujo. Šie pokyčiai, be kitų, apima struktūrinius susisiekimo su uostu pokyčius, naujos infrastruktūros kūrimą, uosto priėmimo įrenginių poreikio, tų įrenginių paslaugų teikimo pokyčius ir naujus atliekų apdorojimo laive metodus.

3 SKIRSNIS

LAIVŲ ATLIEKŲ PRISTATYMAS

6 straipsnis

Išankstinis pranešimas apie atliekas

1. Į ES esantį uostą plaukiančio laivo, kuriam taikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB²⁸, išskyrus trumpesnius nei 45 metrų žvejybos arba pramoginius laivus, operatorius, agentas ar kapitonas tiksliai užpildo 2 priede pateiktą formą ir tą informaciją perduoda valstybės narės, kurioje tas uostas yra, tuo tikslu paskirtai institucijai arba įstaigai:
 - (a) bent prieš 24 valandas iki atplaukimo, jeigu įplaukimo uostas yra žinomas;
 - (b) nedelsiant, kai įplaukimo uostas tapo žinomas, jeigu ta informacija tapo prieinama iki atplaukimo į uostą likus mažiau kaip 24 valandoms;
 - (c) ne vėliau kaip išvykstant iš ankstesnio uosto, jeigu reiso trukmė yra trumpesnė kaip 24 valandos.
2. 1 dalyje nurodyta informacija elektroniniu būdu pateikiama šios direktyvos 14 straipsnyje nurodytos informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemos dalyje, laikantis Direktyvos 2010/65/ES ir Direktyvos 2002/59/EB.
3. 1 dalyje nurodyta informacija laive saugoma bent iki įplaukimo į kitą uostą ir pareikalavus pateikiama atitinkamoms valstybių narių institucijoms.
4. Valstybės narės užtikrina, kad pagal šį straipsnį teikiama informacija būtų deramai išnagrinėta ir nedelsiant perduota atitinkamoms vykdymo užtikrinimo institucijoms.

7 straipsnis

Laivų atliekų pristatymas

1. Į Sąjungos uostą įplaukiančio laivo kapitonas, laikydamasis MARPOL konvencijoje nustatytų atitinkamų išmetimo normų, prieš laivui išplaukiant iš uosto pristato visas laive esančias atliekas į uosto priėmimo įrenginį.
2. Atliekas pristačius, atliekų tvarkytojas arba uosto, į kurį atliekos pristatytos, institucija tiksliai užpildo 3 priede pateiktą formą ir išduoda laivui atliekų pristatymo patvirtinimą.

Šis reikalavimas netaikomas mažiems personalo neaptarnaujamiems uostams arba atokiose vietose esantiems uostams, jei valstybė narė, kurioje yra toks uostas, šią informaciją elektroniniu būdu pateikė šios direktyvos 14 straipsnyje nurodytos informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemos dalyje.
3. Laivo, kuriam taikoma Direktyva 2002/59/EB, operatorius, agentas ar kapitonas, laikydamasis Direktyvos 2010/65/ES ir Direktyvos 2002/59/EB reikalavimų, atliekų pristatymo patvirtinime nurodytą informaciją elektroniniu būdu iki išvykimo pateikia šios direktyvos 14 straipsnyje nurodytos informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemos dalyje.

²⁸ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

4. 2 dalyje nurodyta informacija laive saugoma bent dvejus metus ir pareikalavus pateikiama valstybių narių institucijoms.
5. Nepažeidžiant 1 dalies, laivas į kitą įplaukimo uostą gali plaukti nepristatęs atliekų, jei:
 - (a) laivas įplaukia į inkaravimo vietą trumpesniam nei 24 valandų laikui arba nepalankiomis oro sąlygomis;
 - (b) iš pagal 2 ir 3 priedus pateikiamos informacijos akivaizdu, kad atliekoms skirtos talpos užtenka visoms susidariusioms ir laivui plaukiant numatytu reisui iki kito įplaukimo uosto susidarysiančioms atliekoms kaupti.
6. Siekiant užtikrinti vienodas išimties, grindžiamos pakankama atliekoms skirta talpa, taikymo sąlygas, Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti pakankamos atliekoms laikyti laive skirtos talpos apskaičiavimo metodus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 20 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
7. Jei kitas įplaukimo uostas yra ne Sąjungoje arba jei yra pagrįstų priežasčių manyti, kad kitame įplaukimo uoste nėra tinkamų įrenginių, arba šis uostas nežinomas, valstybės narės turi reikalauti, kad laivas visas savo atliekas pristatytų iki išvykimo.
8. 2 dalis taikoma nedarant poveikio laivams skirtų griežtesnių reikalavimų, kurie priimti pagal tarptautinę teisę, taikymui.

8 straipsnis

Išlaidų padengimo sistemos

1. Valstybės narės užtikrina, kad uosto priėmimo įrenginių, kurie skirti laivų atliekoms, išskyrus krovinių likučius, priimti ir tvarkyti, eksploatavimo išlaidos būtų padengiamos iš laivų surenkamais mokesčiais. Šias išlaidas sudaro 4 priede nurodyti elementai.
2. Išlaidų padengimo sistemos neturi būti paskata laivams išmesti savo atliekas į jūrą. Šiuo tikslu valstybės narės taiko šiuos išlaidų padengimo sistemų kūrimo ir taikymo uostuose principus:
 - (a) dalis laivų mokėtino mokesčio turi būti netiesioginis mokestis, kuris turi būti mokamas neatsižvelgiant į tai, ar į uosto priėmimo įrenginius pristatomos atliekos;
 - (b) netiesioginiu mokesčiu padengiamos netiesioginės administracinės išlaidos, taip pat reikšminga 4 priede nurodytų tiesioginių eksploatacinių išlaidų dalis. Reikšminga tiesioginių eksploatacinių išlaidų dalis turi sudaryti bent 30 % visų metinių tiesioginių faktinio atliekų pristatymo išlaidų;
 - (c) siekiant suteikti kuo daugiau paskatų pristatyti MARPOL konvencijos V priede apibrėžtas atliekas, įskaitant per žvejybos operacijas tinklais surinktas atliekas, taikytinas netiesioginis mokestis turi padengti visas dėl tų atliekų patiriamas uosto priėmimo įrenginių išlaidas, kad būtų garantuota teisė pristatyti atliekas be jokių papildomų tiesioginių mokesčių;
 - (d) netiesioginis mokestis neturi būti taikomas išmetamųjų dujų valymo sistemų atliekoms, nes su jomis susijusios išlaidos padengiamos atsižvelgiant į pristatytų atliekų rūšis ir kiekius.

3. Išlaidų dalis, kurios b punkte nurodytas mokestis nepadengia (jei tokia dalis yra), padengiama atsižvelgiant į faktiškai laivo pristatytų atliekų rūšis ir kiekį.
4. Mokesčius galima skirstyti, *inter alia*, pagal laivo kategoriją, tipą bei dydį ir laivo vykdomo susisiekimo rūšį, taip pat pagal paslaugas, teikiamas pasibaigus įprastoms uosto darbo valandoms.
5. Mokesčiai sumažinami, jeigu, atsižvelgus į laivo konstrukciją, įrangą ir eksploatavimą, galima įrodyti, jog laive susidaro mažiau atliekų ir jos jame tvarkomos laikantis tvarumo principų ir tausojant aplinką. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 19 straipsnį priimtais deleguotaisiais aktais apibrėžti kriterijus, pagal kuriuos nustatoma, ar laivas atitinka šioje dalyje nustatytus su laive taikoma atliekų tvarkymo sistema susijusius reikalavimus.
6. Siekiant užtikrinti, kad mokesčiai būtų sąžiningi, skaidrūs ir nediskriminaciniai bei atitiktų suteiktų ir, tam tikrais atvejais, panaudotų įrenginių ir paslaugų išlaidas, uosto naudotojai informuojami apie mokesčių dydį ir jų apskaičiavimo pagrindą.

9 straipsnis

Išimties

1. Valstybės narės į jų uostus įplaukiančiam laivui gali netaikyti visų 6 straipsnyje, 7 straipsnio 1 dalyje ir 8 straipsnyje nustatytų reikalavimų, jei yra pakankamai įrodymų, kad:
 - (a) laivas plaukioja pagal tvarkaraštį ir dažnai bei reguliariai įplaukia į uostus;
 - (b) esama susitarimo, skirto užtikrinti, kad atliekos būtų pristatomos ir mokesčiai sumokami viename iš laivo maršruto uostų;
 - (c) turima b punkte numatyto susitarimo įrodymų – pasirašyta sutartis su uostu ar atliekų tvarkymo paslaugų teikėju, turimi atliekų pristatymo patvirtinimai ir patvirtinimas, kad tam susitarimui pritaria visi laivo maršruto uostai. Siekiant pagal šią dalį sukaupti pakankamai įrodymų, susitarimas dėl pristatymo ir mokesčio mokėjimo sudaromas Sąjungoje esančiame uoste.
2. Jeigu išimtis suteikiama, valstybė narė, kurioje yra uostas, išduoda 5 priede pateiktą formą atitinkantį liudijimą, kuriuo patvirtinama, kad laivas atitinka būtinas išimties taikymo sąlygas bei reikalavimus, ir kuriame nurodomas išimties taikymo laikotarpis.
3. Valstybės narės, laikydamosi Direktyvos 2002/59/EB nuostatų, išimties liudijime pateiktą informaciją elektroniniu būdu pateikia šios direktyvos 14 straipsnyje nurodytos informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemos dalyje.
4. Valstybės narės užtikrina veiksmingą jų uostus lankantiems laivams, kuriems suteikta išimtis, galiojančių pristatymo ir mokėjimo susitarimų stebėseną ir vykdymo kontrolę.

4 SKIRSNIS. VYKDYMO UŽTIKRINIMAS

10 straipsnis

Inspektavimas

Valstybės narės užtikrina, kad būtų galima atlikti kiekvieno laivo inspektavimą ir taip patikrinti, ar jis atitinka šios direktyvos reikalavimus.

11 straipsnis

Uosto valstybės kontrolės inspektavimas

Kas kartą pagal Direktyvą 2009/16/EB atliekant laivų, kuriems taikoma ta direktyva, inspektavimą patikrinama, ar laivas atitinka 6, 7 ir 9 straipsniuose nustatytus reikalavimus.

12 straipsnis

Su uosto valstybės kontrole nesusijęs inspektavimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų inspektuojama bent 20 % visų kiekvienos toliau nurodytos kategorijos atskirų laivų, kuriems netaikoma Direktyva 2009/16/EB:
 - (a) vidaus reisais su jų vėliava plaukiojančių laivų, kurių bendroji talpa yra 100 ir didesnė, kasmet atplaukiančių į atitinkamą valstybę narę;
 - (b) žvejybos laivų, kurių bendroji talpa yra 100 ir didesnė, kasmet atplaukiančių į atitinkamą valstybę narę;
 - (c) pramoginių laivų, kurių bendroji talpa yra 100 ir didesnė, kasmet atplaukiančių į atitinkamą valstybę.
2. 1 dalyje nurodyto inspektavimo rezultatai registruojami šios direktyvos 15 straipsnyje nurodytos informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemos dalyje.
3. Kad užtikrintų atitiktį taikytiniams šios direktyvos reikalavimams, valstybės narės nustato mažesnės nei 100 bendrosios talpos žvejybos laivų ir mažesnės nei 100 bendrosios talpos pramoginių laivų inspektavimo tvarką.
4. Jei inspektavimo rezultatai atitinkamos valstybės narės institucijos netenkina, ji, nedarydama poveikio 16 straipsnyje nurodytų nuobaudų taikymui, užtikrina, kad laivas išplauktų iš uosto tik pristatęs pagal 7 straipsnį atliekas į uosto priėmimo įrenginį.

13 straipsnis

Informavimo, stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistema

Direktyvos įgyvendinimui ir vykdymo užtikrinimui palengvinti valstybės narės pagal 14 ir 15 straipsnius teikia viena kitai elektroninius pranešimus ir keičiasi informacija.

14 straipsnis

Informacijos teikimas ir mainai

1. Informacijos teikimas ir mainai grindžiami Sąjungos keitimosi jūrų laivybos informacija sistema (*SafeSeaNet*), nurodyta Direktyvos 2002/59/EB 22a straipsnio 3 dalyje ir III priede.

2. Valstybės narės užtikrina, kad, laikantis Direktyvos 2010/65/EB, elektroniniu būdu per pagrįstą laikotarpį būtų pateikti šie duomenys:
 - (a) informacija apie faktinį kiekvieno į ES uostą įplaukiančio laivo, kuriam taikoma Direktyva 2002/59/EB, atvykimo ir išvykimo laiką, taip pat atitinkamo uosto identifikacijos numeris;
 - (b) 2 priede pateiktame pranešime apie atliekas nurodyta informacija;
 - (c) 3 priede pateiktame atliekų pristatymo patvirtinime nurodyta informacija;
 - (d) 5 priede pateiktame išimties liudijime nurodyta informacija.
3. Valstybės narės užtikrina, kad, kiek tai įmanoma, į Sąjungos uostą įplaukiantys didesnės kaip 100 bendrosios talpos žvejybos ir pramoginiai laivai taip pat teiktų informaciją apie faktinį atvykimo ir išvykimo laiką.
4. Informaciją, kuri pateikta taikant 4 straipsnį ir 5 straipsnio 2 dalį, Komisija vėliau perduoda IMO GISIS uosto priėmimo įrenginių duomenų bazei.

15 straipsnis

Inspektavimo rezultatų registravimas

1. Komisija sukuria, tvarko ir atnauja inspektavimo duomenų bazę, prie kurios prijungiamos visos valstybės narės ir kurioje laikoma visa šioje direktyvoje numatyta inspektavimo sistemai įgyvendinti reikalinga informacija. Ši duomenų bazė bus grindžiama Direktyvos 2009/16/EB 24 straipsnyje nurodyta inspektavimo duomenų baze ir turės panašias funkcijas kaip minėtoji duomenų bazė.
2. Valstybės narės užtikrina, kad informacija, susijusi su pagal šią direktyvą vykdomu inspektavimu, įskaitant informaciją apie reikalavimų nesilaikymo atvejus ir išduotus draudimus išvykti, būtų nedelsiant įkelta į inspektavimo duomenų bazę, kai tik parengiama inspektavimo ataskaita arba atšaukiamas draudimas išvykti ar suteikiama išimtis.
3. Valstybės narės užtikrina, kad į inspektavimo duomenų bazę įkelta informacija būtų patvirtinta per 72 valandas.
4. Komisija užtikrina, kad direktyvos įgyvendinimo stebėsenos tikslais iš inspektavimo duomenų bazės būtų įmanoma atsisiųsti valstybių narių pateiktus atitinkamus duomenis.
5. Valstybės narės turi turėti nuolatinę prieigą prie užregistruotos informacijos.

16 straipsnis

Nuobaudos

Valstybės narės nustato pažeidus pagal šią direktyvą priimtas nacionalines nuostatas taikytinų nuobaudų taisyklės ir imasi visų būtinų priemonių šių nuobaudų taikymui užtikrinti. Numatytos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.

5 SKIRSNIS. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

17 straipsnis

Dalijimasis patirtimi

Komisija pasirūpina, kad valstybių narių nacionalinės institucijos ir ekspertai, įskaitant privačiojo sektoriaus ekspertus, galėtų dalytis šios direktyvos taikymo Sąjungos uostuose patirtimi.

18 straipsnis

Pakeitimų tvarka

1. Komisijai pagal 19 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šios direktyvos priedai ir nuorodos į IMO priemones iš dalies keičiami tiek, kiek tai būtina jų derėjimui su Sąjungos teise užtikrinti, arba siekiant atsižvelgti į tarptautinius pokyčius, visų pirma Tarptautinėje jūrų organizacijoje.
2. Priedai taip pat gali būti iš dalies keičiami, jei tai būtina siekiant patobulinti šia direktyva nustatytą įgyvendinimo ir stebėsenos tvarką, visų pirma 6, 7 ir 9 straipsniuose nustatytą tvarką, ir taip užtikrinti, kad pranešimas apie atliekas ir atliekų pristatymas būtų veiksmingi ir kad išimtys būtų taikomos tinkamai.
3. Išimtinėmis aplinkybėmis, jei tai tinkamai pagrįsta atitinkama Komisijos atlikta analize ir siekiama išvengti didelės nepriimtinos grėsmės saugiai laivybai, sveikatai, gyvenimo ar darbo laivuose sąlygoms arba jūros aplinkai arba siekiama išvengti nesuderinamumo su Sąjungos jūrų srities teisės aktais, Komisijai pagal 19 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva iš dalies keičiama, siekiant šios direktyvos taikymo tikslais netaikyti MARPOL konvencijos pakeitimo.
4. Tie deleguotieji aktai priimami likus bent trims mėnesiams iki tarptautiniu mastu nustatyto nebylaus atitinkamo pakeitimo priėmimo laikotarpio pabaigos arba numatytos to pakeitimo įsigaliojimo dienos. Laikotarpiu iki tokio deleguotojo akto įsigaliojimo valstybės narės susilaiko nuo bet kokios iniciatyvos, kuria siekiama pakeitimą įtraukti į nacionalinės teisės aktus arba taikyti atitinkamo tarptautinio dokumento pakeitimą. .

19 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. 8 straipsnio 5 dalyje, 18 straipsnio 1 dalyje, 18 straipsnio 2 dalyje ir 18 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [įsigaliojimo datos]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
2. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo

paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

3. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
4. Deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

20 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda pagal Reglamentą (EB) Nr. 2099/2002 įsteigtas Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS). Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

21 straipsnis

Direktyvos 2009/16/ES pakeitimai

Direktyva 2009/16/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
 - (a) 1 dalis papildoma d punktu:
 - (d) „patikrintų, ar laivas atitinka Direktyvos 201X/XX/ES dėl laivų atliekoms pristatyti skirtų uosto priėmimo įrenginių atitinkamai 6, 7 ir 9 straipsnius.“
 - (b) 3 dalies pirmoje pastraipoje po žodžio „konvencijos“ įrašomas šis tekstas:
„...arba Direktyvos 201X/XX/ES“.
 - (c) Įrašoma papildoma dalis:
 - (4) „Jei atlikęs 1 dalies d punkte arba 3 dalyje nurodytą inspektavimą inspektorius neįsitikina, kad laivas atitinka Direktyvą 201X/XX/ES, tai, nepriklausomai nuo Direktyvos 201X/XX/ES 16 straipsnyje nurodytų nuobaudų taikymo, laivui neleidžiama išplaukti iš uosto tol, kol jis nepristato savo atliekų į uosto priėmimo įrenginį.“
- (2) I priedo II dalies 2B punkte nenumatytų veiksmų sąrašas papildomas šią įtrauka:
– „Laivai, apie kuriuos pranešta kaip apie nesilaikančius įpareigojimo pristatyti savo atliekas pagal Direktyvos 201X/XX/ES 7 straipsnį arba dėl kurių pagal Direktyvos 201X/XX/ES 6 straipsnį gauta informacijos, iš kurios paaiškėjo apie Direktyvos 201X/XX/ES nesilaikymo įrodymus.“
- (3) IV priedas papildomas šiais punktais:
 - (51) „Išankstinio pranešimo apie atliekas dokumentų, saugomų laive pagal Direktyvos 201X/XX/ES 6 straipsnio 3 dalį, kopija.

- (52) Standartinės atliekų pristatymo patvirtinimo formos, išduotos pagal Direktyvos 201X/XX/ES 7 straipsnį.
- (53) Išimties liudijimas, išduotas pagal Direktyvos 201X/XX/ES 9 straipsnį.“

22 straipsnis

Direktyvos 2010/65/ES pakeitimas

Direktyva 2010/65/ES iš dalies keičiama taip:

Priedo A dalies 4 punktą iš dalies keičiamas taip:

„4. Pranešimas apie laivų atliekas, įskaitant likučius

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 201X/XX/ES 6 ir 7 straipsniai.“

23 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 2000/59/EB panaikinama.

Nuorodos į panaikintą direktyvą laikomos nuorodomis į šią direktyvą.

24 straipsnis

Peržiūra

Komisija šią direktyvą įvertina ir ne vėliau kaip per septynerius metus nuo jos įsigaliojimo to vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai.

25 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2020 m. birželio 31 d. priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.
Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

26 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

27 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre

*Europos Parlamento vardu
Pirmininkas*

*Tarybos vardu
Pirmininkas*