



Bryssel, 31. toukokuuta 2018
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2018/0012 (COD)

9011/1/18
REV 1

TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165

SELVITYS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 9011/18 TRANS 203 MAR 64 ENV 307 CODEC 780 PECHE 165
Kom:n asiak. nro:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitettuista satamassa olevista vastaanottolaitteista sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta ja direktiivien 2009/16/EY ja 2010/65/EU muuttamisesta – Yleisnäkemys

1. JOHDANTO

1. Komissio toimitti 16. tammikuuta 2018 asiakohdassa mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle ns. kiertotalouspaketin osana.
2. Ehdotuksen tärkeimpänä tavoitteena on nostaa meriympäristön suojelun tasoa.
3. Komissio katsoo, että perusteellinen tarkistus on tarpeen, koska nykyisen direktiivin voimaantulosta on kulunut 17 vuotta. Ehdotuksella kumotaan voimassa oleva direktiivi ja korvataan se yhdellä uudella direktiivillä.

4. Direktiivillä puututaan satamaan toimitetun jätteen järjestelmällisen kirjaamisen puutteeseen ja riittämättömään tietojenvaihtoon jäsenvaltioiden välillä. Komissio pyrkii mukauttamaan EU:n lainsäädäntöä mahdollisuuksien mukaan kansainväliseen oikeudelliseen kehykseen (Marpol-yleissopimus). Komissio on myös havainnut, että nykyinen direktiivi ei ole täysin johdonmukainen unionin jätelainsäädännön kanssa, ja pyrkii korjaamaan tämän muun muassa ottamalla käyttöön jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat.
5. Direktiivillä myös perustetaan välillisen maksun järjestelmä kaikille aluksille kannustamaan jätteen toimittamista satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin.

2. ASIAN KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

6. Puheenjohtajavaltio Bulgaria pyysi 17. tammikuuta komissiota esittämään vaikutustenarvioinnin merenkulkutyöryhmässä. Tämän jälkeen komissio esitteli 24. tammikuuta ehdotuksen yleisesti työryhmälle.
7. Merenkulkutyöryhmä käsitteli ehdotusta kokouksissaan 1. ja 21. helmikuuta, 1. ja 8. maaliskuuta, 12. ja 19. huhtikuuta sekä 2., 14., 22. ja 24. toukokuuta 2018. Säädosehdotuksen suurimpia haasteita ovat alusten velvoite aluksella olevan jätteen toimittamisesta ennen kulloistakin satamasta lähtöä sekä niiden kustannusten kattaminen aluksilta kerättävillä maksuilla, jotka aiheutuvat aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottoon ja käsittelyyn tarkoitettujen satamassa olevien vastaanottolaitteiden käytöstä. Puheenjohtajavaltio on laatinut kompromissin direktiivin näiden kohtien säännösten käsittelyä varten.

8. Merenkulkutyöryhmä on hyväksynyt komission ehdotukseen useita muutoksia, esimerkiksi seuraavat:
- jäsenvaltioita, joilla ei ole satamia eikä lippunsa alla purjehtivia aluksia, koskeva poikkeus;
 - passiivisesti kalastetun jätteen määritelmä;
 - siirtyminen satamavaltiovalvontaan kuuluvista tarkastuksista kohti riskiperusteista lähestymistapaa;
 - jätehuoltosuunnitelmista ja jätehuollon varoista peräisin olevien tulojen sisällyttäminen kustannusten kattamiseen käytettävään järjestelmään.
9. Puheenjohtajavaltio katsoo, että yleisnäkemyks tarjoo tasapainoisen mutta myös johdonmukaisen ratkaisun käsiteltäville asioille.
10. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli yleisnäkemysehdotusta 30. toukokuuta 2018, pani merkille jäljellä olevat varaukset ja päätti toimittaa tekstin neuvoston hyväksyttäväksi.

3. ASIAN KÄSITTELY EUROOPAN PARLAMENTISSA

11. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) nimitti 15. maaliskuuta 2018 esittelijäksi Gesine Meissnerin (ALDE, DE). Euroopan parlamentin ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalla (ENVI) on jaettu toimivalta ehdotuksen muutamiin osiin. Kalatalousvaliokunta (PECH) antaa ehdotuksesta lausunnon. Liikenne- ja matkailuvaliokunta keskustele ehdotuksesta ensimmäisen kerran kokouksessaan 7. kesäkuuta 2018.

4. JÄLJELLÄ OLEVAT VARAUMAT JA AVOINNA OLEVAT KYSYMYKSET

12. Saksa säilyttää 8 artiklassa tarkoitettuja kustannusten kattamiseen käytettäviä järjestelmiä koskevan yleisen tarkasteluvarauman.
13. Suomi pitää voimassa varauman, joka koskee 9 artiklan 1 kohdan c alakohdasta poistettua viimeistä virkettä, jolla rajoitettiin poikkeuksen soveltamisalaa unionissa sijaitseviin satamiin.
14. Puolalla on varauma d alakohdan lisäämiseen 9 artiklan 1 kohtaan.
15. Komissio säilyttää käsittelyn tässä vaiheessa, kun Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausuntoa odotetaan, yleisvarauman kaikkiin sen ehdotukseen tehtäviin muutoksiin.
16. Lisäksi luodakseen mahdollisimman tehokkaan kannustimen jätteiden toimittamiselle komissio haluaisi säilyttää ehdotuksen, jonka mukaan Marpol-yleissopimuksen liitteen V mukaisten jätteiden toimittamisesta ei peritä minkäänlaista suoraa maksua, ja pahoittelee poikkeuksen käyttöön ottamista, kun toimitettu jätemäärä ylittää jätteille aluksissa varatun varastotilan enimmäiskapasiteetin. Komissio haluaisi myös rajoittaa 6 artiklassa, 7 artiklan 1 kohdassa sekä 8 artiklassa säädettyjen velvoitteiden soveltamista koskevan poikkeuksen unionissa sijaitseviin satamiin, kun käytössä on järjestely sen varmistamiseksi, että jäte toimitetaan ja maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan. Komissiolla on vielä varauma täytäntöönpanosäädösten sisällyttämiseen 5 ja 8 artiklaan sekä tästä johtuvaan liitteiden 1 ja 4 poistamiseen.

5. LOPUKSI

17. Neuvostoa pyydetään tarkastelemaan tämän ilmoituksen liitteenä olevaa puheenjohtajavaltion esittämää tekstiä tarkoituksena saada aikaan yleisnäkemykset TTE-neuvoston (liikenne) istunnossa 7. kesäkuuta 2018.

Ehdotus:

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

(ETA: n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan
2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu
kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Unionin meripolitiikan tavoitteena on turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.
Se voidaan saavuttaa noudattamalla kansainvälisiä yleissopimuksia, säännöstöjä ja
päättölauselmia samalla kun säilytetään Yhdistyneiden Kansakuntien
merioikeusyleissopimuksen mukainen merenkulun vapaus.

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

- (2) Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa, jäljempänä 'Marpol-yleissopimus', määrätään paitsi yleisistä kielloista, jotka koskevat aluksista mereen laskettavia päästöjä, myös ehdoista, joiden nojalla tietyntyyppiset jätteet voidaan päästää meriympäristöön. Marpol-yleissopimuksessa vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan, että satamissa on riittävät jätteiden vastaanottolaitteet.
- (3) Unioni on tukenut Marpol-yleissopimuksen täytäntöönpanoa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/59/EY³ satamaperusteista lähestymistapaa käyttäen. Direktiivin 2000/59/EY tarkoituksena on meriliikenteen kitkatonta sujumista ja meriympäristön suojelua koskevien näkökohtien yhteensovittaminen.
- (4) Kahden viime vuosikymmenen aikana Marpol-yleissopimukseen ja sen liitteisiin on tehty merkittäviä muutoksia, joilla on tiukennettu aluksilta mereen laskettavia päästöjä koskevia määräyksiä ja kieltoja.
- (5) Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI vahvistetaan päästömääräykset uusille jätelajeille, erityisesti pakokaasujen puhdistusjärjestelmien jäämille, jotka koostuvat sekä lietteestä että poistovesistä. Nämä jätelajit olisi sisällytettävä tämän direktiivin soveltamisalaan.
- (6) Vuoden 2014 huhtikuun 15 päivänä Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jäljempänä 'IMO', hyväksyi satamassa olevien vastaanottolaitteiden palveluntarjoajille ja käyttäjille tarkoitetun ohjekoosteen (MEPC.1/Circ. 834), joka kattaa jäteilmoituksen ja jätetositteen lomakemallit sekä vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista ilmoittamisen.
- (7) Tästä sääntelyssä tapahtuneesta kehityksestä huolimatta jätteitä lasketaan edelleen mereen. Tämä johtuu monista eri tekijöistä. Satamissa ei aina ole saatavilla riittäviä vastaanottolaitteita, ja täytäntöönpanon valvonta on usein riittämätöntä. Myöskään jätteiden maihin tuomiselle ei ole riittäviä kannustimia.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81).

- (8) Direktiivin 2000/59/EY voimaantulon jälkeen jätteitä on toimitettu satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin aiempaa enemmän. Direktiivi on näin ollen vähentänyt merkittävästi jätteiden mereen laskemista, mikä käy ilmi sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan ohjelman puitteissa suoritetusta kyseisen direktiivin arvioinnista (REFIT-arviointi).
- (9) REFIT-arviointi on toisaalta osoittanut myös, että direktiivi 2000/59/EY ei ole ollut vaikutuksiltaan täysin kattava, sillä siinä on epä johdonmukaisuuksia Marpol-yleissopimuksen puitteisiin nähden. Lisäksi jäsenvaltiot ovat tulkinneet eri tavoin kyseisen direktiivin keskeisiä käsitteitä, kuten laitteiden riittävyys, jätteiden ennakkoilmoitukset, jätteiden pakollinen toimittaminen satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin ja säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettavat vapautukset. REFIT-arvioinnissa todettiin, että kyseisiä käsitteitä olisi selkeytettävä ja yhdenmukaistettava Marpol-yleissopimuksen käsitteiden kanssa, jottei satamille ja satamien käyttäjille aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa.
- (10) Tämä direktiivi on keskeinen myös niiden ympäristöalan tärkeimpien säädösten ja periaatteiden soveltamisen kannalta, jotka koskevat satamia ja aluksilta peräisin olevan jätteen jätehuoltoa. Tässä suhteessa erityisen tärkeitä välineitä ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY⁴ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY⁵.
- (11) Direktiivissä 2008/98/EY vahvistetaan tärkeimmät jätehuollon periaatteet, mukaan lukien "aiheuttamisperiaate" ja jätehierarkia. Siinä painotetaan jätteen uudelleenkäyttöä ja kierrätystä muiden jätteen hyödyntämisen ja loppukäsittelyn muotojen sijaan ja edellytetään jätteen erilliskeräysjärjestelmien perustamista. Lisäksi unionin jätelainsäädännössä on ohjaavana periaatteena laajennetun tuottajan vastuun käsite, jonka perusteella tuotteiden tuottajat ovat vastuussa tuotteidensa ympäristövaikutuksista kyseisten tuotteiden koko elinkaaren ajan. Näitä velvoitteita sovelletaan myös aluksista peräisin olevan jätteen jätehuoltoon.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista (meristrategiapuitedirektiivi) (EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (12) Aluksilta peräisin olevan jätteen, mukaan lukien ajelehtivat kalastusvälineet, erilliskeräys on tarpeen sen varmistamiseksi, että se hyödynnetään jätehuoltoketjun loppupäässä. Kiinteä jäte erotellaan usein aluksilla kansainvälisten sääntöjen ja standardien mukaisesti. Unionin lainsäädännöllä olisi varmistettava, että tätä aluksilla tapahtuvaa jätteen erottelua ei tee turhaksi se, että satamista puuttuvat erilliskeräystä koskevat järjestelyt.
- (12 a) Jätteistä annetun direktiivin 2008/98/EY (jätepuitedirektiivi) muuttamisesta [...] annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 20xx/.../EU⁶ jäsenvaltioita kehoitetaan pysäyttämään merien roskaantuminen, jotta edistettäisiin Yhdistyneiden kansakuntien kestävä kehityksen tavoitetta ehkäistä ja merkittävästi vähentää merten kaikenlaista pilaantumista.
- (13) Vaikka suurin osa mereen joutuvista roskista on peräisin maalla tapahtuvasta toiminnasta, myös merenkulkualalla, kalastus ja virkistyskalastus mukaan luettuina, on suuri vastuu suoraan mereen päätyvästä kiinteästä jätteestä, kuten muovista ja ajelehtivista kalastusvälineistä.
- (14) Komission tiedonannossa 2 päivältä joulukuuta 2015 "Kierto kuntoon – Kiertotaloutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma"⁷ tunnustetaan direktiivin 2000/59/EY erityinen rooli tässä suhteessa, koska sillä varmistetaan, että satamissa on saatavilla riittävät jätteiden vastaanottolaitteet, ja siinä säädetään sekä sopivista kannustimista että jätteiden satamiin toimitusta koskevan velvoitteen noudattamisen valvonnasta.
- (15) Satamassa olevia vastaanottolaitteita voidaan pitää riittävinä, jos ne täyttävät satamaa yleensä käyttävien alusten tarpeet aiheuttamatta niille kohtuutonta viivästystä[, kuten täsmennetään myös ohjekoosteessa MEPC.1/Circular 834]. Riittävyyden käsite liittyy sekä siihen, minkälaiset ovat laitteiden käyttöolosuhteet käyttäjien tarpeisiin nähden, että laitteiden ympäristönäkökohtien hallintaan unionin jätelainsäädännön mukaisesti. Joissakin tapauksissa saattaa olla vaikeaa arvioida, täyttävätkö unionin ulkopuolella olevat satamassa olevat vastaanottolaitteet tämän vaatimuksen.

⁶ EUVL C , , s. .

⁷ Komission tiedonanto COM(2015) 614 final: Kierto kuntoon – Kiertotaloutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma, 5.1. kohta.

- (16) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1069/2009⁸ edellytetään, että kansainvälinen ruokajäte, mukaan lukien unionin satamissa käyvistä aluksista peräisin oleva jäte, joka on mahdollisesti aluksella ollut kosketuksissa eläimistä saatavien sivutuotteiden kanssa, on poltettava tai hävitettävä haudamalla hyväksytylle kaatopaikalle. Jotta tämä vaatimus ei rajoittaisi aluksista peräisin olevien jätteiden myöhempää uudelleenkäyttöä ja kierrätystä, jätteet olisi pakkausjätteen tai muuntotyypisen jätteen mahdollisen kontaminaation välttämiseksi pyrittävä erottelemaan paremmin aluksilla.
- (17) Satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyyden varmistamiseksi on erittäin tärkeää kehittää jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma ja arvioida sitä uudelleen kaikkia asianomaisia sataman käyttäjiä kuullen. Käytännön järjestelyihin liittyvistä syistä saman alueen naapurisatamat voivat hyötyä siitä, että ne kehittävät yhteisen suunnitelman, jossa käsitellään yhteisen hallinnollisen kehyksen ohella kunkin suunnitelmaan kuuluvan sataman vastaanottolaitteiden saatavuutta.
- (18) Jotta merten roskaantumiseen voidaan puuttua tehokkaasti, on erittäin tärkeää tarjota sopivat kannustimet jätteiden ja erityisesti kiinteän jätteen toimittamiseksi satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin. Tämä voidaan saavuttaa kustannusten kattamiseen käytettävän järjestelmän avulla, jonka edellytyksenä on sellaisen välillisen maksun soveltaminen, joka on suoritettava riippumatta siitä, toimitetaanko jätteitä vai ei, ja joka oikeuttaa jätteen toimitukseen ilman muita suoria kustannuksia. Kuitenkin aluksen toimittaessa liitteen V mukaista, erityisesti aluksen toiminnasta aiheutuvaa jätettä poikkeuksellisen määrän, joka ylittää jätteen toimittamista koskevassa ennakoilmoituksessa mainitun varastotilan enimmäiskapasiteetin, voidaan veloittaa ylimääräinen suora maksu sen varmistamiseksi, että kyseisen poikkeuksellisen jätemäärän vastaanottamiseen liittyvät kustannukset eivät aiheuta kohtuutonta rasitetta sataman kustannusten kattamiseen käytettävälle järjestelmälle. Näin voi olla myös silloin, kun varastotilan ilmoitettu kapasiteetti on liian suuri tai kohtuuton. Kyseistä järjestelmää olisi sovellettava myös kalastuksen ja virkistyskalastuksen alalla, koska myös ne lisäävät osaltaan merten roskaantumista.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1069/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden ja niistä johdettujen tuotteiden terveyssäännöistä sekä asetuksen (EY) N:o 1774/2002 kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 1).

- (18 a) Tietyissä jäsenvaltioissa on perustettu järjestelmiä vaihtoehtoisen rahoituksen tarjoamiseksi kustannuksille, joita aiheutuu pyydysten muodostaman jätteen tai passiivisesti kalastetun jätteen keruusta ja jätehuollosta maissa. Kyseisiä järjestelmiä, jotka saattavat perustua jäsenvaltioiden satamien ja kalastusyhteisöjen välisiin sopimuksiin, voitaisiin tukea laajennetun tuottajan vastuun järjestelmillä, joiden tulisi täydentää tämän direktiivin mukaisesti perustettuja, kustannusten kattamiseen käytettäviä järjestelmiä. Sinällään kyseiset kustannusten kattamiseen käytettävät järjestelmät, jotka perustuvat 100 prosentin välillisen maksun soveltamiseen aluksilta peräisin olevalle kiinteälle jätteelle, eivät saisi muodostua esteeksi kalastussatamayhteisöjen osallistumiselle nykyisiin passiivisesti kalastetun jätteen toimitusjärjestelmiin.
- (19) Ympäristöystävällisten alusten käsitettä ('Green Ship') olisi kehitettävä edelleen jätehuoltoon liittyvissä näkökohdissa, jotta voidaan ottaa käyttöön tehokas palkitsemisjärjestelmä niitä aluksia varten, jotka vähentävät aluksella syntyvää jätettä. Jätettä voidaan vähentää ensisijaisesti erottelemalla jätteet tehokkaasti aluksilla Marpol-yleissopimuksen liitettä V koskevien IMO:n ohjeiden ja Kansainvälisen standardisoimisjärjestön laatimien standardien mukaisesti.
- (20) Lastijäämät ovat edelleen lastin omistajan omaisuutta sen jälkeen, kun lasti on purettu satamaterminaalissa, ja niillä on usein taloudellista arvoa. Tästä syystä lastijäämiä ei pitäisi sisällyttää kustannusten kattamiseen käytettäviin järjestelmiin eikä niihin pitäisi soveltaa välillistä maksua; vastaanottolaitteiden käyttäjän olisi suoritettava lastijäämien toimittamiseen liittyvät maksut, mikä yksilöidään asianomaisten osapuolten välisillä sopimusjärjestelyillä tai muilla paikallisilla järjestelyillä. Lastijäämiin on luettava myös öljyisen tai haitallisen nestemäisen aineen, joihin sovelletaan Marpol-yleissopimuksen liitteiden I ja II mukaisia purkausnormeja, puhdistustoimenpiteiden jälkeiset jäämät, joita mainituissa liitteissä vahvistetuin tietyin edellytyksin ei tarvitse toimittaa satamaan, jotta vältetään aiheuttamasta aluksille tarpeettomia toimintakustannuksia ja ruuhkauttamasta satamia.

- (21) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2017/352⁹ säädetään satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarjoamisesta sen soveltamisalaan kuuluvana palveluna. Siinä vahvistetaan säännöt, jotka koskevat satamapalvelujen käyttöön liittyvän maksurakenteen avoimuutta, sataman käyttäjien kuulemista ja valitusmenettelyjen käsittelyä. Tässä direktiivissä mennään kyseistä asetusta pidemmälle, sillä tässä direktiivissä säädetään yksityiskohtaisemmista vaatimuksista kustannusrakenteen avoimuuden takaamiseksi ja aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottolaitteita satamissa koskevan kustannusten kattamisjärjestelmän suunnittelua ja käyttöä varten.
- (22) Toimituskannustimien lisäksi erityisen tärkeää on toimitusvelvoitteen tehokas valvonta, jossa olisi noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY¹⁰ mukaista riskiperusteista lähestymistapaa, mikä ei enää ole linjassa direktiivin 2000/59/EY soveltamisalaan kuuluviin aluksiin sovellettavan 25 prosentin tarkastustavoitteen kanssa.
- (23) Yksi pakollisen toimitusvelvoitteen tehokkaan valvonnan suurimpia esteitä on ollut se, että jäsenvaltiot ovat tulkinneet ja panneet täytäntöön aluksella olevan varastotilan riittävyyttä koskevan poikkeuksen eri tavoin. Sen välttämiseksi, että kyseisen vapautuksen soveltaminen heikentää direktiivin päätavoitetta, sitä olisi täsmennettävä erityisesti seuraavan käyntisataman osalta, ja riittävän varastotilan käsite olisi määriteltävä yhdenmukaisesti unionin satamissa yhteisiin menetelmiin ja kriteereihin perustuen. Tapauksissa, joissa on vaikea määrittää, onko unionin ulkopuolisissa satamissa riittäviä satamassa olevia vastaanottolaitteita, on erityisen tärkeää, että toimivaltainen viranomainen harkitsee huolellisesti poikkeuksen soveltamista.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (24) Seurantaa ja valvontaa olisi helpotettava sähköisen raportoinnin ja tietojenvaihdon järjestelmän avulla. Tätä varten direktiivillä 2000/59/EY perustettua tieto- ja valvontajärjestelmää olisi kehitettävä edelleen ja sen toiminnan olisi jatkossakin perustuttava olemassa oleviin sähköisiin tietojärjestelmiin, erityisesti SafeSeaNet-järjestelmään (unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmä) ja THETIS-tarkastustietokantaan. Järjestelmän olisi sisällettävä myös tiedot eri satamissa saatavilla olevista jätteiden vastaanottolaitteista.
- (24 a) Direktiivillä 2010/65/EU yksinkertaistetaan ja yhdenmukaistetaan meriliikenteeseen sovellettavia hallinnollisia menettelyjä ottamalla yleisemmin käyttöön sähköinen tiedonsiirto ja sujuvoittamalla ilmoitusmuodollisuuksia. Neuvoston 8 päivänä kesäkuuta 2017 hyväksymässä Vallettan julkilausumassa Euroopan komissiota pyydettiin ehdottamaan asianmukaista seurantaa tämän direktiivin tarkistamista varten. Komissio toteutti 25 päivän lokakuuta 2017 ja 18 päivän tammikuuta 2018 välisenä aikana julkisen kuulemisen alusten ilmoitusmuodollisuuksista. Jotta voidaan säätää tietojärjestelmien tehokkaasta kehittämisestä, alusten jätteitä koskevien uusien sähköisen ilmoittamisen vaatimusten täytäntöönpanoa ei saisi muuttaa panemalla täytäntöön komission äskettäin hyväksymä ehdotus asetukseksi eurooppalaisesta merenkulkualan keskitetystä palvelupisteestä ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta.
- (25) Marpol-yleissopimus velvoittaa sopimuspuolia pitämään niiden satamissa olevia vastaanottolaitteita koskevat tiedot ajan tasalla ja ilmoittamaan kyseiset tiedot IMOlle. Tätä varten IMO on perustanut satamien vastaanottolaitteita koskevan tietokannan, joka on osa sen GISIS-järjestelmää (Global Integrated Shipping Information System). Jos jäsenvaltiot ilmoittaisivat edellä mainitut tiedot direktiivillä perustettuun tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään, joka välittää tiedot sen jälkeen GISIS-järjestelmään, niiden ei enää tarvitsisi ilmoittaa tietoja erikseen IMOlle.

- (25 a) Ohjekoosteessa MEPC.1/Circular 834 IMO edellyttää ilmoittamista vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Kyseisessä menettelyssä alus voi ilmoittaa tällaisista puutteista lippuvaltion viranomaisille, jotka puolestaan ilmoittavat asiasta IMOlle ja satamavaltiolle, jossa puutteita on havaittu. Satamavaltion olisi tutkittava ilmoitus ja reagoitava siihen asianmukaisesti sekä informoitava asiassa IMOa ja ilmoittavaa lippuvaltiota. Jos nämä tiedot väitetyistä puutteista ilmoitetaan suoraan tällä direktiivillä perustettuun tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään, tiedot voidaan sen jälkeen välittää GISIS-järjestelmään, jolloin jäsenvaltioilla ei ole lippu- ja satamavaltioina enää ilmoittamisvelvoitetta IMOlle.
- (26) Lisäksi on yhdenmukaistettava vapautusjärjestelmää, joka koskee usein ja säännöllisesti satamissa käyviä säännöllistä liikennettä harjoittavia aluksia, erityisesti selkeyttämällä käytettyjä ilmaisuja ja vapautusten ehtoja. REFIT-arvioinnista ja vaikutustenarvioinnista käy ilmi, että puutteet ehtojen yhdenmukaistamisessa ja vapautusten soveltamisessa ovat aiheuttaneet tarpeetonta hallinnollista rasitetta aluksille ja satamille.
- (26 a) Lähimerenkululle jätteen pakollista toimittamista satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin koskevasta nykyisestä järjestelmästä aiheutuu merkittäviä kustannuksia kyseisen liikennemallin luonteen eli tiuhojen satamassakäyntien vuoksi, koska maksu on maksettava jokaisesta satamassakäynnistä. Kuitenkaan liikenteessä oleminen ei ole riittävän aikataulutettua eikä säännöllistä, jotta se voitaisiin vapauttaa maksuista ja jätteen toimittamisesta sillä perusteella. Alaan kohdistuvan taloudellisen rasitteen rajoittamiseksi olisi voitava asettaa aluksille erilaisia maksuja sen liikennetyypin mukaan, jonka puitteissa ne toimivat.
- (27) Satamissa olevia vastaanottolaitteita käsittelevä alakomitea, joka kuuluu Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin alaisuuteen ja johon kuuluu useita asiantuntijoita alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ja aluksilta peräisin olevan jätteen jätehuollon alalta, keskeytti työskentelynsä joulukuussa 2017 toimielinten välisten neuvottelujen käynnistymisen johdosta. Koska alakomitea on antanut komissiolle arvokasta ohjausta ja asiantuntemusta, olisi toivottavaa perustaa samanlainen asiantuntijaryhmä, jonka toimeksiantona on vaihtaa kokemuksia tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

- (28) Komissiolle siirretyt valtuudet panna täytäntöön direktiivi 2000/59/EY olisi saatettava ajan tasalle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) mukaisesti.
- (29) Täytäntöönpanovalta olisi siirrettävä komissiolle, jotta voidaan tarjota menetelmä riittävään varastotilaan perustuvan poikkeuksen soveltamiselle ja kehittää edelleen tällä direktiivillä perustettua tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmää. Täytäntöönpanosäädökset olisi hyväksyttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹¹ mukaisesti.
- (30) Kansainvälisellä tasolla tapahtuneen kehityksen huomioon ottamiseksi ja ympäristön kannalta kestävien jätehuoltokäytäntöjen edistämiseksi aluksilla komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä tämän direktiivin muuttamiseksi, jotta voidaan saattaa ajan tasalle viittaukset kansainvälisiin välineisiin ja liitteet sekä tehdä muutoksia kansainvälisiä välineitä koskeviin viittauksiin, jotta voidaan tarvittaessa estää kyseisiin kansainvälisiin välineisiin tehtyjen muutosten soveltaminen tämän direktiivin mukaisiin tarkoituksiin, sekä yhteisten perusteiden kehittämiseksi ympäristöystävällisten alusten määrittämiseksi, jotta kyseisille aluksille voidaan myöntää alennettu jätemaksu. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹² vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

¹¹ Yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹² EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (31) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta eli suojella meriympäristöä mereen pääseviltä jätteiltä, vaan se voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (32) Unionin satamien välillä on alueellisia eroja, mikä käy ilmi myös alueellisesta vaikutustenarvioinnista. Satamat eroavat toisistaan maantieteellisen sijainnin, koon, hallinnollisten järjestelyjen ja omistusjärjestelyjen mukaan, ja niitä määrittää myös se, minkätyyppisiä aluksia niissä yleensä käy. Lisäksi jätehuoltojärjestelmät kuvastavat eroja kunnallisella tasolla ja jätehuoltoketjun loppupäässä.
- (32 a) Jotta sisämaajäsenvaltioille, joilla ei ole tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia satamia eikä lippunsa alla purjehtivia aluksia, ei koituisi kohtuutonta hallinnollista rasitetta, niiden olisi saatava poiketa tämän direktiivin säännöksistä. Niiden sisämaajäsenvaltioiden, joilla on lippunsa alla purjehtivia aluksia, olisi sallittava poiketa yksinomaan satamiin sovellettavista tämän direktiivin säännöksistä. Tämä tarkoittaa sitä, että kyseisten valtioiden ei tarvitse saattaa tätä direktiiviä tai sen tiettyjä säännöksiä osaksi kansallista lainsäädäntöään kyseisten edellytysten täytyessä.
- (33) Direktiivi 2000/59/EY olisi sen vuoksi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 JAKSO: YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 artikla

Kohde

Tämän direktiivin tavoitteena on suojella meriympäristöä kielteisiltä vaikutuksilta, joita aiheutuu unionissa sijaitsevia satamia käyttäviltä aluksilta peräisin olevan jätteen mereen päästämisestä, ja varmistaa samalla meriliikenteen sujuva toiminta parantamalla riittävien vastaanottolaitteiden saatavuutta satamissa ja jätteen toimitusta kyseisiin laitteisiin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- a) 'aluksella' mitä tahansa meriympäristössä toimivaa merialusta, mukaan lukien kalastusalukset, huvialukset, kantosiipialukset, ilmatyynyalukset sekä vedenalaiset ja kelluvat alukset;
- b) 'Marpol-yleissopimuksella' alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa;
- c) 'aluksilta peräisin olevalla jätteellä' kaikkia sellaisia Marpol-yleissopimuksen liitteiden I, II, IV, V ja VI soveltamisalaan kuuluvia jätteitä, mukaan lukien lastijäämät, joita syntyy aluksen matkan tai lastaus-, purkamis- ja puhdistustoimien aikana, ja passiivisesti kalastettua jätettä;
- c a) 'passiivisesti kalastetulla jätteellä' kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä;
- d) 'lastijäämillä' aluksen kannella tai lastitilassa tai tankeissa olevia lastin jäännöksiä, jotka jäävät jäljelle lastauksen ja purkamisen jälkeen, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen ylijäämät tai valumat, riippumatta siitä, ovatko ne märkiä, kuivia vai pesuveteen kulkeutuneita, pois lukien kannelle lakaisun jälkeen jäänyt lastipöly ja aluksen ulkopintojen pöly;

- e) 'satamassa olevilla vastaanottolaitteilla' kaikenlaisia kiinteitä, kelluvia tai liikkuvia laitteita, jotka pystyvät tarjoamaan aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottopalvelun;
- f) 'kalastusaluksella' mitä tahansa kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;
- g) 'huvialuksella' minkätyyppistä tahansa urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä ja jota ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin, riippumatta sen käyttövoimasta;
- h) [...]
- i) 'kotimaanmatkalla' matkaa merialueilla jäsenvaltion satamasta tämän jäsenvaltion samaan tai toiseen satamaan;
- j) 'satamalla' paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka kunnostustyöt ja välineistö on ensisijaisesti suunniteltu mahdollistamaan alusten vastaanottaminen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue;
- k) [...]
- l) 'riittävillä varastotiloilla' riittävää tilaa jätteen varastoimiseksi aluksella lähtöhetkestä seuraavaan käyntisatamaan saakka, mukaan lukien jäte, joka todennäköisesti syntyy matkan aikana;
- m) 'säännöllisellä liikenteellä' liikennettä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiaikoihin, jotka muodostavat aikataulun;
- (n) 'säännöllisillä satamakäynneillä' saman aluksen toistuvia saman kaavan mukaan tekemiä matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjaa, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa;

- o) 'usein tehtävillä satamakäynneillä' aluksen käyntejä samaan satamaan vähintään kerran kahdessa viikossa;
- (p) 'GISIS-järjestelmällä' Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) luomaa tietokantaa Global Integrated Ship Information System;
- q) 'välillisellä maksulla' maksua satamassa olevien vastaanottolaitteiden palvelun tarjoamisesta riippumatta aluksilta peräisin olevan jätteen tosiasiallisesta toimittamisesta;

Edellä c, c a ja d alakohdassa määriteltyä 'aluksilta peräisin olevaa jätettä' pidetään direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna jätteenä.

3 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan

- a) kaikkiin aluksiin, jotka käyvät tai harjoittavat toimintaa jonkin jäsenvaltion satamassa, riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat, lukuun ottamatta asetuksessa (EU) 2017/352 määritellyissä satamapalveluissa käytettäviä aluksia, sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita aluksia, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin;
- b) kaikkiin jäsenvaltioiden satamiin, joissa yleensä käy a alakohdan mukaiseen soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Tämän direktiivin soveltamiseksi ja jottei aluksille aiheudu tarpeettomia viivästyksiä, jäsenvaltiot voivat päättää, että ankkurointialuetta ei lueta kuuluvaksi satamaan 6, 7 ja 8 artiklaa sovellettaessa.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alukset, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan, toimittavat jätteensä tämän direktiivin mukaisella tavalla silloin, kun se on kohtuudella mahdollista.

3. Jäsenvaltiot, joilla ei ole tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia satamia eikä lippunsa alla purjehtivia aluksia, saavat poiketa tämän direktiivin säännöksistä, lukuun ottamatta tämän kohdan kolmannessa alakohdassa asetettua velvoitetta.

Jäsenvaltiot, joilla ei ole [...]tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia satamia, saavat poiketa yksinomaan satamia koskevista tämän direktiivin säännöksistä.

Jäsenvaltioiden, jotka aikovat hyödyntää tässä artiklassa asetettuja poikkeuksia, on ilmoitettava komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [päivä, jona tämä muutosdirektiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä], täyttyvätkö edellytykset, ja ilmoitettava komissiolle tämän jälkeen vuosittain mahdollisista myöhemmistä muutoksista. Kyseisillä jäsenvaltioilla ei saa ennen tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja täytäntöönpanoa olla tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia satamia eivätkä ne saa sallia tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten purjehtia lippunsa alla.

2 JAKSO:
RIITTÄVIEN SATAMASSA OLEVIEN VASTAANOTTOLAITTEIDEN ASETTAMINEN
SAATAVILLE

4 artikla

Satamassa olevat vastaanottolaitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että satamissa on saatavilla vastaanottolaitteita, jotka ovat riittäviä vastaamaan satamaa tavanomaisesti käyttävien alusten tarpeisiin aiheuttamatta niille kohtuutonta viivästystä.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - a) satamassa olevat vastaanottolaitteet pystyvät ottamaan vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja -määrät, ottaen huomioon sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet, sataman koon ja maantieteellisen sijainnin, satamassa käyvien alusten tyyppin ja 9 artiklassa säädetyt vapautukset;
 - b) satamassa olevien vastaanottolaitteiden käyttöön liittyvät muodollisuudet ja käytännön järjestelyt ovat yksinkertaisia ja nopeita, jottei aluksille aiheudu tarpeettomia viivästyksiä;
 - b a) jätteiden toimituksesta perittävät maksut eivät muodosta aluksille estettä käyttää laitteita;

c) satamassa olevien vastaanottolaitteiden avulla alukselta peräisin olevien jätteiden jätehuolto voidaan järjestää ympäristöystävällisellä tavalla direktiivin 2008/98/EY ja muun asiaankuuluvan unionin jätelainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava alukselta peräisin olevan jätteen erilliskeräykset satamissa unionin jätelainsäädännön ja erityisesti direktiivin 2008/98/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/19/EU¹³ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/66/EY¹⁴ mukaisesti. Tämän prosessin helpottamiseksi satamassa olevat vastaanottolaitteet saavat erilliskerätä Marpol-yleissopimuksessa määriteltyjen jäteluokkien mukaiset jätelajit kyseisen yleissopimuksen ohjeet huomioon ottaen. Tätä alakohtaa sovelletaan rajoittamatta asetuksessa (EY) N:o 1069/2009 vahvistettuja tiukempia vaatimuksia, jotka koskevat kansainvälisestä liikenteestä peräisin olevan ruokajätteen jätehuoltoa.

3. Jäsenvaltioiden on lippuvaltion ominaisuudessa käytettävä IMO:n lomakkeita ja menettelyjä ilmoittaessaan IMO:lle ja satamavaltion viranomaisille satamassa olevien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista.

[...]

Jäsenvaltioiden on satamavaltion ominaisuudessa tutkittava kaikki ilmoitukset väitetyistä puutteista ja käytettävä IMO:n lomakkeita ja menettelyjä ilmoittaessaan IMO:lle ja ilmoittavalle lippuvaltiolle tutkimuksen tuloksista.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että mikä tahansa osapuoli, joka osallistuu aluksista peräisin olevan jätteen toimitukseen tai vastaanottoon, voi vaatia korvausta vahingoista, jotka ovat aiheutuneet tarpeettomista viivytyksistä.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/19/EU, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2012, sähkö- ja elektroniikkalaiteromusta (EUVL L 197, 24.7.2012, s. 38).

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/66/EY, annettu 6 päivänä syyskuuta 2006, paristoista ja akuista sekä käytetyistä paristoista ja akuista ja direktiivin 91/157/ETY kumoamisesta (ETA: n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 266, 26.9.2006, s. 1).

5 artikla

Jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kussakin satamassa on otettava käyttöön ja pantava täytäntöön asianmukainen jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma asianomaisia osapuolia, erityisesti sataman käyttäjiä tai sataman käyttäjien edustajia, ja tapauksen mukaan paikallisia toimivaltaisia viranomaisia, satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavia toimijoita ja laajennetun tuottajavastuun velvoitteita täytäntöönpanevia organisaatioita, säännöllisesti kuullen. Kuulemisia olisi järjestettävä sekä suunnitelmien laatimisen alkuvaiheessa että niiden hyväksymisen jälkeen, erityisesti jos on tehty merkittäviä muutoksia 4, 6 ja 7 artiklan vaatimusten osalta.
- 1 a. Jotta voidaan varmistaa tämän artiklan 1 kohdan mukaisten, jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien yhdenmukainen täytäntöönpano, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään tällaisiin suunnitelmiin sisällytettävät yksityiskohtaiset tekijät; suunnitelmien on katettava kaikki satamassa tavanomaisesti käyvistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja perustuttava sataman kokoon ja kyseisessä satamassa käyviin alustyyppeihin. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Ensimmäinen tällainen täytäntöönpanosäädös hyväksytään viimeistään ...[EUVL: lisätään voimaantulopäivä + 12 kuukautta].
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että seuraavat jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmista peräisin olevat tiedot, jotka koskevat riittävien vastaanottolaitteiden saatavuutta jäsenvaltioiden satamissa, ilmoitetaan selkeästi alusten liikenteenharjoittajille ja asetetaan julkisesti ja helposti saataville:
 - a) satamassa olevien vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta,
 - b) luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama tavanomaisesti vastaa,
 - c) luettelo yhteyspisteistä, satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavista toimijoista ja tarjolla olevista palveluista,
 - d) kuvaus jätteentoimitusmenettelyistä,

- e) kuvaus kustannusten kattamiseen käytettävistä järjestelmistä, mukaan lukien välilliset maksut ja niiden laskentaperusteet ja tapauksen mukaan jätehuoltosuunnitelmat ja jätehuollon varat; ja
- f) [...]

Nämä tiedot on myös asetettava saataville sähköisesti ja päivitettävä siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY¹⁵ mukaisesti.

- 3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat voidaan tehokkuussyistä laatia myös kahden tai useamman samalla alueella sijaitsevan naapurisataman yhteistyönä kunkin sataman antaessa siihen asianmukaisen panoksensa edellyttäen, että vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus määritetään kunkin sataman osalta erikseen.
- 4. Jäsenvaltioiden on arvioitava ja hyväksyttävä jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma ja huolehdittava siitä, että se hyväksytetään uudelleen vähintään joka viides vuosi hyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän jälkeen ja aina, kun sataman toiminta muuttuu merkittävästi. Näitä muutoksia ovat muun muassa rakenteelliset muutokset satamaan suuntautuvassa liikenteessä, uuden infrastruktuurin kehittäminen, muutokset satamassa olevien vastaanottolaitteiden kysynnässä ja tarjonnassa sekä uudet tekniikat jätteiden käsittelemiseksi aluksella.

Jäsenvaltioiden on seurattava sataman toimesta tapahtuvaa jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman täytäntöönpanoa. Jos kyseisen viiden vuoden aikana ei tapahdu merkittäviä muutoksia, uudelleenhyväksyntä voidaan antaa vahvistamalla olemassa olevat suunnitelmat.

- 5. [...]

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

3 JAKSO

ALUKSELTA PERÄISIN OLEVAN JÄTTEEN TOIMITTAMINEN

6 artikla

Jätteiden ennakkoilmoitukset

1. Sellaisen aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön, joka kuuluu direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan ja on matkalla unionissa sijaitsevaan satamaan, on täytettävä totuudenmukaisesti ja tarkasti tämän direktiivin liitteessä 2 oleva lomake ja ilmoitettava kyseiset tiedot sataman sijaintijäsenvaltion tätä tarkoitusta varten nimeämälle viranomaiselle tai laitokselle
 - a) vähintään 24 tuntia ennen saapumista, jos käyntisatama on tiedossa, tai
 - b) heti kun käyntisatama on tiedossa, jos se ei ole tiedossa viimeistään 24 tuntia ennen saapumista tai
 - c) viimeistään lähdetessä edellisestä satamasta, jos matkan kesto on alle 24 tuntia.
2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2002/59/EY ja 2010/65/EU¹⁶ mukaisesti ilmoitettava sähköisesti myös siinä tietojen, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen on oltava saatavilla aluksella mieluiten sähköisessä muodossa vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden asiasta vastaaville viranomaisille.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän artiklan nojalla ilmoitetut tiedot tarkastetaan ja jaetaan asiasta vastaaville valvontaviranomaisille viipymättä.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

7 artikla

Alukselta peräisin olevan jätteen toimittaminen

1. Unionin satamassa käyvän aluksen päällikön on ennen satamasta lähtöä toimitettava kaikki aluksella oleva jäte satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen Marpol-yleissopimuksen asiaankuuluvien päästönormien mukaisesti.

2. Sen sataman, johon jäte on toimitettu, satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavan toimijan tai viranomaisen on täytettävä totuudenmukaisesti ja tarkasti liitteessä 3 oleva lomake ja annettava ja toimitettava alukselle ilman tarpeetonta viivytystä jätetosite.

Ensimmäisessä alakohdassa asetettua vaatimusta ei sovelleta pieniin satamiin, joissa on miehittämättömät laitteet tai jotka sijaitsevat kaukana, edellyttäen, että jäsenvaltio, jossa kyseiset satamat sijaitsevat, on ilmoittanut satamat sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa.

3. Direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ennen lähtöä tai heti tositteeseen saatuaan ilmoitettava jätetositteeseen sisältyvät tiedot sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa, direktiivin 2002/59/EY ja direktiivin 2010/65/EU mukaisesti.

Tässä kohdassa tarkoitetun jätetositteen sisältämien tietojen on oltava saatavilla aluksella yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätapäiväkirjan tai jätehuoltosuunnitelman kanssa, ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden viranomaisille.

4. [...]

5. Rajoittamatta 1 kohdan soveltamista alus saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos

- a) liitteiden 2 ja 3 mukaisesti toimitetut tiedot osoittavat, että aluksella on riittävä erillinen varastotila kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista, [...]
 - aa) aluksilla, joka eivät kuulu direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan, saatavilla olevat tiedot osoittavat, että aluksella on riittävä erillinen varastotila kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista, tai
 - b) alus on ankkuripaikassa alle 24 tuntia tai sääolosuhteet ovat epäsuotuisat, kun kyseistä aluetta ei ole suljettu 3 artiklan mukaisen, satamia koskevan soveltamisalan ulkopuolelle.
6. Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset riittävään erilliseen varastotilaan perustuvan poikkeuksen täytäntöönpanolle, komissiolle on siirrettävä täytäntöönpanovalta määrittää menetelmät, joilla lasketaan aluksen riittävä erillinen varastotila. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
7. Mikäli saatavilla olevan tiedon, mukaan lukien 14 artiklassa tarkoitettun tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän tai GISIS-järjestelmän kautta sähköisesti saatavilla oleva tieto, pohjalta ei voida vahvistaa, että seuraavassa käyntisatamassa on saatavilla riittäviä laitteita, tai jos kyseinen satama ei ole tiedossa, jäsenvaltion on vaadittava alusta toimittamaan ennen lähtöä kaikki se jäte, jonka vastaanottoon ja käsittelyyn ei ole riittäviä valmiuksia seuraavassa käyntisatamassa.
8. Edellä olevaa 5 kohtaa sovelletaan rajoittamatta kuitenkaan sellaisten aluksia koskevien tiukempien vaatimusten soveltamista, jotka on hyväksytty kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

Kustannusten kattamiseen käytettävät järjestelmät

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kustannukset, jotka aiheutuvat aluksista peräisin olevan jätteen, lukuun ottamatta lastijäämiä, vastaanottoon ja käsittelyyn tarkoitettujen satamassa olevien vastaanottolaitteiden käytöstä, katetaan aluksilta kerättävillä maksuilla. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kustannusten kattamiseksi käytetään täydentäviä vaihtoehtoisia rahoitusjärjestelmiä, joita voivat tapauksen mukaan olla esimerkiksi jätehuoltosuunnitelmista ja jätehuollon varoista peräisin olevat tulot.
- 1 a. Jotta voidaan varmistaa tämän artiklan 1 kohdan mukaisten, kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien yhdenmukainen täytäntöönpano, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan satamassa olevien vastaanottolaitteiden toimintaan ja hallinnointiin liittyvät kustannusten ja nettotulojen luokat kaikkien seuraavien tekijöiden arvioinnin perusteella:
 - a) suorat toimintakustannukset, jotka aiheutuvat aluksilta peräisin olevan jätteen tosiasiallisesta toimittamisesta;
 - b) välilliset hallintokustannukset, jotka aiheutuvat satamassa olevan järjestelmän hallinnoinnista; ja
 - c) nettotulot vaihtoehtoisista rahoitusjärjestelmistä, mukaan lukien jätehuoltosuunnitelmat ja saatavilla oleva kansallinen tai alueellinen rahoitus.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Ensimmäinen tällainen täytäntöönpanosäädös hyväksytään viimeistään ...[EUVL: lisätään voimaantulopäivä + 12 kuukautta].

2. Kustannusten kattamiseen käytettävillä järjestelmillä ei saa kannustaa aluksia päästämään jätteitään mereen. Tätä varten jäsenvaltioiden on noudatettava kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien suunnittelussa ja käytössä satamissa seuraavia periaatteita:
- a) kaikkien alusten on maksettava välillinen maksu riippumatta siitä, toimitetaanko satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin jätettä;
 - b) välillinen maksu kattaa välilliset hallintokustannukset ja huomattavan osan suorista toimintakustannuksista. Huomattava osa suorista toimintakustannuksista on vähintään 30 prosenttia jätteen tosiasialliseen toimittamiseen liittyvistä edellisen vuoden aikaisista suorista kokonaiskustannuksista;
 - c) jotta luotaisiin mahdollisimman suuri kannustin Marpol-yleissopimuksen liitteen V mukaiselle jätteiden, lukuun ottamatta lastijäämiä, toimittamiselle, kyseisen jätteen osalta ei peritä minkäänlaista suoraa maksua, jotta voidaan taata oikeus jätteen toimittamiseen ilman toimitettuihin jätemääriin perustuvia muita lisämaksuja paitsi, kun toimitettu jätemäärä ylittää tämän direktiivin liitteessä 2 esitetystä lomakkeesta mainitun varastotilan enimmäiskapasiteetin. Passiivisesti kalastetun jätteen tulee kuulua tähän järjestelmään ja jätteen toimittamista koskevan oikeuden piiriin;
 - c a) jotta voidaan välttää se, että passiivisesti kalastetun jätteen keruu- ja käsittelykustannukset jäävät yksinomaan sataman käyttäjien vastattaviksi, jäsenvaltiot voivat päättää, että nämä kustannukset katetaan tuloilla, joita saadaan vaihtoehtoisista rahoitusjärjestelmistä, mukaan lukien jätehuoltosuunnitelmat ja saatavilla oleva kansallinen tai alueellinen rahoitus;
 - d) välillinen maksu ei saa käsittää pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevaa jätettä, johon liittyvät kustannukset katetaan toimitetun jätteen lajien ja määrien perusteella.
3. Se osa kustannuksista, jota mahdollisesti ei kateta b alakohdassa tarkoitetulla maksulla, katetaan aluksen tosiasiallisesti toimittaman jätteen lajien ja määrien perusteella.

4. [...]

4 a. Maksut voivat vaihdella seuraavien mukaan:

- a) aluksen luokka, tyyppi ja koko
- b) [...]
- c) palvelujen tarjoaminen aluksille satamassa tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella;
tai
- d) jätteen vaarallisuus;
- e) [...]

4 b. Maksuja voidaan alentaa seuraavien mukaan:

- a) merenkulku tyyppi, jossa alus toimii, erityisesti, kun alusta käytetään lähimerenkulussa;
tai
- b) aluksen suunnittelu, varustelu ja toiminta, joiden pohjalta voidaan osoittaa, että alus tuottaa vähemmän jätettä ja huolehtii jätteestään kestäväällä ja ympäristöystävällisellä tavalla.

4 c. Komissio hyväksyy viimeistään ... [EUVL: lisätään voimaantulopäivä + 12 kuukautta]
täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään perusteet sen määrittämiseksi, täyttääkö alus
4 b kohdan b alakohdassa esitetyt aluksella olevaa jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Kyseiset
täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua
tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. [...]

6. Maksujen suuruus ja laskentaperusteet on annettava tiedoksi sataman käyttäjille sen
varmistamiseksi, että maksut ovat kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä ja että ne
vastaavat saataville asetettuihin ja mahdollisesti käytettyihin laitteisiin ja palveluihin liittyviä
kustannuksia.

9 artikla

Poikkeukset

1. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa niiden satamissa käyvät alukset 6 artiklan, 7 artiklan 1 kohdan ja 8 artiklan mukaisista velvoitteista, jos on riittävät todisteet siitä, että seuraavat edellytykset täyttyvät:
 - a) alus on säännöllisessä liikenteessä ja käy satamissa usein ja säännöllisesti,
 - b) käytössä on järjestely sen varmistamiseksi, että jäte toimitetaan ja maksut suoritetaan johonkin aluksen reitin varrella olevaan satamaan,
 - c) edellä b alakohdassa tarkoitetusta järjestelystä on todisteena sataman tai jäteurakoitsijan kanssa allekirjoitettu sopimus, tositteet jätetoimituksista ja vahvistus siitä, että järjestely on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille ja että satama, johon toimittaminen ja maksaminen tapahtuu, on antanut hyväksyntänsä; ja
 - d) sen estämättä, että alukselle on myönnetty vapautus, alus ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittävää erillistä varastotilaa kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.
2. Jos vapautus myönnetään, jäsenvaltio, jossa satama sijaitsee, antaa liitteessä 5 olevan mallin mukaisen vapautustodistuksen, jossa vahvistetaan, että alus täyttää vapautuksen soveltamisen kannalta tarvittavat edellytykset ja vaatimukset, ja ilmoitetaan vapautuksen kesto.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 14 artiklassa, direktiivin 2002/59/EY mukaisesti.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimitus- ja maksujärjestelyjä, jotka on otettu käyttöön niiden satamissa käyvien vapautuksen saaneiden alusten osalta, seurataan ja valvotaan tosiasiallisesti.

4 JAKSO: TÄYTÄNTÖÖNPANON VALVONTA

10 artikla

Tarkastukset

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokainen alus voidaan tarkastaa sen todentamiseksi, noudattaako se tämän direktiivin vaatimuksia.

11 artikla

Satamavaltioiden suorittamat tarkastukset

[...]

12 artikla

Muut kuin satamavaltioiden suorittamaan valvontaan sisältyvät tarkastukset

[...]

12 a artikla

Tarkastusvelvoitteet

1. Jäsenvaltioiden on tarkastettava niiden satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 10:tä prosenttia jäsenvaltioiden satamissa vuosittain käyvien yksittäisten alusten kokonaismäärästä. Jäsenvaltion satamissa käyvien yksittäisten alusten kokonaismäärä on laskettava keskiarvona kolmen edeltävän vuoden yksittäisten alusten lukumäärästä, joka on ilmoitettu 13 artiklassa tarkoitetun tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän välityksellä.
2. [...]

3. Jäsenvaltioiden on noudatettava tämän artiklan 1 [...] kohdassa esitettyjä tarkastusten lukumääriä valitsemalla alukset unionin riskiperustaisen kohdentamismekanismin perusteella. Jotta voidaan varmistaa tarkastusten yhdenmukaistaminen ja säätää yhdenmukaisista edellytyksistä alusten valintaan tarkastuksia varten, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta määritellä unionin riskiperustaista kohdentamismekanismia koskevat periaatteet ja tekijät 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Jäsenvaltioiden on tarkastettavia aluksia valitessaan kiinnitettävä erityistä huomiota

- a) aluksiin, jotka eivät ole noudattaneet 6 ja 7 artiklan mukaista ilmoittamisvelvoitetta;
- b) aluksiin, joiden osalta 6, 7 ja 9 artiklan mukaisesti ilmoitettujen tietojen tarkastelu antaa muita perusteita uskoa, että alus ei noudata tämän direktiivin säännöksiä.

4. [...]

5. Jäsenvaltioiden on vahvistettava menettelyt direktiivin 2002/59/EY soveltamisalan ulkopuolelle jäävien alusten tarkastuksia varten, jotta tämän direktiivin noudattaminen voidaan mahdollisuuksien mukaan varmistaa.

6. Jos jäsenvaltion asiasta vastaava viranomainen ei ole tyytyväinen tarkastuksen tuloksiin, sen on varmistettava, ettei alus lähde satamasta ennen kuin se on toimittanut jätteensä satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin 7 artiklan mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 16 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten soveltamista.

13 artikla

Tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmä

Tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja sen valvontaa on helpotettava sähköisellä raportoinnilla ja jäsenvaltioiden välisellä tietojenvaihdolla 14 ja 15 artiklan mukaisesti.

14 artikla

Tiedonvaihto ja rekisterit

1. Raportoinnin ja tietojenvaihdon on perustuttava 22 a artiklan 3 kohdassa ja direktiivin 2002/59/EY liitteessä III tarkoitettuun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään (SafeSeaNet-järjestelmä).
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että seuraavat tiedot ilmoitetaan sähköisesti ja kohtuullisessa ajassa direktiivin 2010/65/EU mukaisesti:
 - a) tiedot jokaisen sellaisen aluksen tosiasiallisesta saapumis- ja lähtöajasta, joka kuuluu direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan ja käy EU: n satamassa, sekä asianomaisen sataman tunniste;
 - b) tiedot jäteilmoituksesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 2;
 - c) tiedot jätetositteesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 3;
 - d) tiedot vapautustodistuksesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 5.
3. [...]
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan 2 kohdassa luetellut tiedot saatetaan sähköisesti saataville SafeSeaNet-järjestelmään.

15 artikla

Tarkastusten kirjaaminen

1. Komissio kehittää, pitää yllä ja päivittää tarkastustietokantaa, johon kaikki jäsenvaltiot liitetään ja johon sisällytetään kaikki tässä direktiivissä säädetyn tarkastusjärjestelmän täytäntöönpanon edellyttämät tiedot. Tietokanta perustuu direktiivin 2009/16/EY 24 artiklassa tarkoitettuun tarkastustietokantaan, ja siinä on samankaltaisia toimintoja kuin mainitussa tarkastustietokannassa.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin mukaisiin tarkastuksiin liittyvät tiedot, mukaan lukien tiedot noudattamatta jättämisistä ja asetetuista liikkeellelähtökielloista, siirretään tarkastustietokantaan viipymättä heti, kun tarkastuskertomus on saatu valmiiksi, liikkeellelähtökielto on peruutettu tai vapautus on myönnetty.
3. [...]
4. Komissio varmistaa, että tarkastustietokannasta on mahdollista hakea kaikkia jäsenvaltioiden ilmoittamia asiaankuuluvia tietoja tämän direktiivin täytäntöönpanon seuranta varten. Komissio varmistaa lisäksi, että tarkastustietokannasta saadaan tietoa unionin riskiperustaista kohdentamismekanismeja varten.
5. Jäsenvaltioiden on voitava tutustua kirjattuihin tietoihin milloin tahansa.

16 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on annettava säännöt seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

5 JAKSO: LOPPUSÄÄNNÖKSET

17 artikla

Kokemusten vaihto

Komissio järjestää tämän direktiivin soveltamisesta unionin satamissa kokemustenvaihtoa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten ja asiantuntijoiden, myös yksityisen sektorin asiantuntijoiden, välillä.

18 artikla

Muutosmenettely

1. Komissiolle annetaan 19 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tämän direktiivin liitteitä ja viittauksia IMO:n välineisiin, siinä määrin kuin on tarpeen saattaa ne unionin oikeuden mukaisiksi tai ottaa huomioon kansainvälisellä tasolla, erityisesti IMO:ssa, tapahtunut kehitys.
2. Komissio voi muuttaa delegoiduilla säädöksillä tämän direktiivin liitteitä 2, 3 ja 5 myös silloin, kun on tarpeen parantaa tässä direktiivissä vahvistettuja, erityisesti sen 6, 7 ja 9 artiklassa säädettyjä, täytäntöönpano- ja seurantajärjestelyjä, jotta voidaan varmistaa jätteiden tosiasiallinen ilmoittaminen ja toimittaminen sekä vapautusten asianmukainen soveltaminen.
3. Poikkeuksellisissa olosuhteissa, jos se on komission soveltuvan analyysin perusteella asianmukaisesti perusteltua ja kuultuaan kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita ja jotta voidaan välttää vakava ja ei-hyväksyttävä i meriympäristöön kohdistuva uhka taikka yhteensopimattomuus unionin merilainsäädännön kanssa, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 19 artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi, siinä määrin kuin on tarpeen tällaisen uhan välttämiseksi, niin, ettei tätä direktiiviä sovellettaessa oteta huomioon Marpol-yleissopimukseen tehtyä muutosta.

4. Tässä artiklassa tarkoitetut delegoidut säädökset on hyväksyttävä vähintään kolme kuukautta ennen asianomaisen muutoksen hiljaiselle hyväksymiselle kansainvälisesti asetetun määräajan päättymistä tai päivää, jona tämän muutoksen on tarkoitus tulla voimaan.

Jäsenvaltioiden on ennen delegoidun säädöksen voimaantuloa pidättäydyttävä tekemästä aloitteita muutoksen sisällyttämiseksi kansalliseen lainsäädäntöönsä tai sen soveltamiseksi kyseessä olevaan kansainväliseen oikeudelliseen asiakirjaan.

19 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

- 1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
1. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [*tämän direktiivin voimaantulopäivä*] viiden vuoden ajaksi 18 artiklan 1–3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 18 artiklan 1–3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
- 2 a. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
4. Edellä olevan 18 artiklan 1–3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

20 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002¹⁷ perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea). Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

21 artikla

Direktiivin 2009/16/EY muuttaminen

[...]

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2099/2002, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002, meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän komitean (COSS-komitea) perustamisesta sekä meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien asetusten muuttamisesta (EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1).

22 artikla

Direktiivin 2010/65/EU muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2010/65/EU seuraavasti:

Muutetaan liitteessä olevassa A kohdassa oleva 4 kohta seuraavasti:

"4. Ilmoitus aluksilta peräisin olevasta jätteestä, mukaan lukien jäämät

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 201X/XX/EU 6, 7 ja 9 artikla."

23 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2000/59/EY.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin.

24 artikla

Arviointi

Komissio arvioi tämän direktiivin toimintaa ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään seitsemän vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta [voimaantulopäivä].

25 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [36 kuukauden kuluttua voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

26 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

27 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty päivänä ...kuuta ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE 1

**JÄTTEEN VASTAANOTTO- JA -KÄSITTELYSUUNNITELMIA KOSKEVAT
VAATIMUKSET SATAMIEN OSALTA**

[...]

LIITE 2

JÄTTEEN TOIMITTAMISTA SATAMASSA OLEVIIN VASTAANOTTOLAITTEISIIN KOSKEVAN ENNAKKOILMOITUSLOMAKKEEN VAKIOMALLI

Ilmoitus jätteen toimittamisesta seuraavaan satamaan: (lisää direktiivin XXXX/XX/EU 6 artiklassa tarkoitetun määräsataman nimi)

Tätä lomaketta olisi säilytettävä aluksella yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätöpäiväkirjan kanssa Marpol-yleissopimuksen mukaisesti.

1. ALUKSEN TIEDOT

1.1 Aluksen nimi:		1.5 Omistaja tai liikenteenharjoittaja:		
1.2 IMO-numero:		1.6. Tunnusnumero tai tunnuskirjaimet:		
		1.6 a MMSI-numero:		
1.3 Bruttovetoisuus:		1.7 Lippuvaltio:		
1.4 Alustyyppi:	Öljysäiliöalus Muu lastialus	Kemikaalisäiliöalus Matkustaja-alus	Irtolastialus Ro-ro-alus	Konttialus Muu (täsmennä)

2. SATAMAN JA MATKAN TIEDOT

2.1 Sijainti/terminaalin nimi:	2.6 Satama, johon jätettä toimitettiin edellisen kerran:
2.2 Saapumispäivä ja -aika:	2.7 Edellisen toimituksen päivä:
2.3 Lähtöpäivä ja -aika:	2.8 Seuraava toimitussatama:
2.4 Edellinen satama ja maa:	2.9 Lomakkeen lähettäjä (jos muu kuin aluksen päällikkö):
2.5 Seuraava satama ja maa (jos tiedossa):	

3. JÄTELAJI JA -MÄÄRÄ SEKÄ VARASTOTILA

Jätelaji	Toimitettava jättemäärä (m ³)	Varastotilan enimmäiskapasiteetti (m ³)	Aluksella säilytettävän jätteen määrä (m ³)	Satama, johon jäljellä oleva jäte toimitetaan	Ilmoituksen teon ja seuraavan satamakäynnin välillä syntyvän jätteen arvioitu määrä (m ³)
MARPOL-yleissopimuksen liite I – öljy					
Öljyinen pilssivesi					
Öljyiset jäämät (liete)					
Öljyiset säiliöiden pesuvedet					
Likainen painolastivesi					
Säiliöiden puhdistuksesta aiheutuva karsta ja liete					
Muu (täsmennä)					

MARPOL-yleissopimuksen liite II – haitalliset nestemäiset aineet¹⁸					
Luokan X aine					
Luokan Y aine					
Luokan Z aine					
Muut aineet (OS)					
MARPOL-yleissopimuksen liite IV – käymäläjätevesi					
MARPOL-yleissopimuksen liite V – kiinteä jäte					
A. Muovit					
B. Elintarvikejäte					
C. Kotitalousjäte (esim. paperituotteet, lumpu, lasi, metalli, pullot, astiat jne.)					
D. Ruokaöljy					
E. Jätteenpoltouunin tuhka					
F. Aluksen toiminnasta aiheutuva jäte					
G. Eläinten ruho(t)					
H. Pyydykset					
I. SER					
J. Lastijäämät ¹⁹ (meriympäristön kannalta haitalliset)					
K. Lastijäämät ²⁰ (muut kuin meriympäristön kannalta haitalliset)					
MARPOL-yleissopimuksen liite VI – ilman pilaantumiseen liittyvät					
Otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varusteet ²¹					
Pakokaasujen puhdistusjäte					

¹⁸ Ilmoita haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi

¹⁹ Voivat olla arvioita; ilmoita kuivalastin kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi.

²⁰ Voivat olla arvioita; ilmoita kuivalastin kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi.

²¹ Aluksella tehtävistä tavanomaisista huoltotoimenpiteistä aiheutuva jäte

Muu jäte, joka ei kuulu MARPOL-yleissopimuksen piiriin					
Passiivisesti kalastettu jäte					

Huomautukset

1. Näitä tietoja käytetään satamavaltion suorittamassa valvonnassa ja muissa tarkastuksissa.
2. Tämä lomake on täytettävä, jollei alukseen sovelleta direktiivin XXXX/XXXX/EU 9 artiklan mukaista vapautusta.

LIITE 3

JÄTTEEN TOIMITTAMISTA KOSKEVAN TOSITTEEN VAKIOMALLI

Vastaanottolaitteiden tarjoajan nimetty edustaja antaa jäljempänä esitetyn lomakkeen jätteensä direktiivin XXXX/XX/EU 7 artiklan mukaisesti toimittaneen aluksen päällikölle.

Lomaketta on säilytettävä aluksella yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätöpäiväkirjan kanssa Marpol-yleissopimuksen mukaisesti.

1. VASTAANOTTOLAITTEIDEN JA SATAMAN TIEDOT

1.1.	Sijainti/terminaalin nimi:
1.2.	Vastaanottolaitteiden tarjoaja(t)
1.3.	Käsittelylaitteiden tarjoaja(t) – jos muu(t) kuin edellä:
1.4.	Jätteen toimittamisen päivämäärä ja kellonaika – mistä: – mihin:

2. ALUKSEN TIEDOT

2.1.	Aluksen nimi:	2.5.	Omistaja tai liikenteenharjoittaja:
2.2.	IMO-numero:	2.6.	Tunnusnumero tai tunnuskirjaimet: MMSI-numero:
2.3.	Bruttovetoisuus:	2.7.	Lippuvaltio:
2.4.	Alustyyppi:	☐ Öljysäiliöalus ☐ Kemikaalisäiliöalus ☐ Irtolastialus ☐ Konttialus ☐ Muu lastialus ☐ Matkustaja-alus ☐ Ro-ro-alus ☐ Muu (täsmennä)	

3. VASTAANOTETUN JÄTTEEN LAJI JA MÄÄRÄ

MARPOL-yleissopimuksen liite I – öljy	Määrä (m³)		MARPOL-yleissopimuksen liite V – kiinteä jäte	Määrä (m³)
Öljyinen pilssivesi			A. Muovit	
Öljyiset jäämät (liete)			B. Elintarvikejäte	
Öljyiset säiliöiden pesuvedet			C. Kotitalousjäte (esim. paperituotteet, lumput, lasi, metalli, pullot, astiat jne.)	
Likainen painolastivesi			D. Ruokaöljy	
Säiliöiden puhdistuksesta aiheutuva karsta ja liete			E. Jätteenpolttouunin tuhka	
Muu (täsmennä)			F. Aluksen toiminnasta aiheutuva jäte	

MARPOL- yleissopimuksen liite II – haitalliset nestemäiset aineet	Määrä (m3) / Nimi⁵		G. Eläinten ruho(t)	
Luokan X aine			H. Pyydykset	
Luokan Y aine			I. SER	
			J. Lastijäämät ⁶ (meriympäristön kannalta haitalliset)	
			K. Lastijäämät ⁶ (muut kuin meriympäristön kannalta haitalliset)	
			MARPOL-yleissopimuksen liite VI – ilman pilaantumiseen liittyvät	Määrä (m³)
Luokan Z aine			Otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varusteet	
Muut aineet (OS)			Pakokaasujen puhdistusjäte	
MARPOL- yleissopimuksen liite IV – käymäläjätevesi	Määrä (m³)		Muu jäte, joka ei kuulu MARPOL-yleissopimuksen piiriin	Määrä (m³)
			Passiivisesti kalastettu jäte	

Satamarakenteen puolesta vahvistan, että edellä mainitut jätteet/jäämät on toimitettu.

Allekirjoitus:

Koko nimi ja yrityksen leima:

⁵ Ilmoita haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi

⁶ Ilmoita kuivalastin kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi

LIITE 4

Satamassa olevien vastaanottolaitteiden toimintaan ja hallinnointiin liittyvien kustannusten ja nettotulojen
luokat

[...]

LIITE 5

Vapautustodistus

DIREKTIIVIN 9 ARTIKLASSA TARKOITETTU VAPAUTUSTODISTUS, JOKA

KOSKEE DIREKTIIVIN XXXX/XX/EU

6, 7 JA 8 ARTIKLASSA

SÄÄDETTYJÄ VAATIMUKSIA JA JOTA SOVELLETAAN

SATAMASSA / SATAMISSA [LISÄÄ SATAMAN NIMI / SATAMIEN NIMET]

SEURAAVASSA JÄSENVALTIOSSA: [LISÄÄ JÄSENVALTION NIMI]¹

Aluksen nimi Tunnusnumero tai tunnuskirjaimet Lippuvaltio

[lisää aluksen nimi] [lisää IMO-numero]

[lisää lippuvaltion nimi]

on säännöllisessä liikenteessä ja käy usein ja säännöllisesti aikataulun tai ennalta määrätyn reitin mukaisesti [lisää jäsenvaltion nimi] seuraavassa satamassa / seuraavissa satamissa:

[]

ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa seuraavissa satamissa:

[]

ja on tehnyt järjestelyn maksun suorittamiseksi ja jätteen toimittamiseksi seuraavaan satamaan tai kolmannelle osapuolelle seuraavassa satamassa:

[]

ja vapautetaan näin ollen [lisää asiaa koskeva säännös kansallisessa lainsäädännössä] mukaisesti vaatimuksista, jotka koskevat

- ☐ aluksilta peräisin olevan jätteen pakollista toimittamista
- ☐ jätteen ennakkoilmoitusta ja
- ☐ pakollisen maksun maksamista, seuraavassa satamassa (seuraavissa satamissa):

[]

¹ Tarpeeton poistetaan.

Tämä todistus on voimassa [*lisää päivämäärä*] saakka, elleivät todistuksen myöntämisen perusteet muutu ennen kyseistä päivämäärää.

Paikka ja aika

.....

Nimi

Asema