

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2019/883,**annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019,****aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta****(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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Unionin meripolitiikan tavoitteena on turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso. Se voidaan saavuttaa noudattamalla kansainvälisiä yleissopimuksia, säännöstöjä ja päätöslauselmia samalla, kun säilytetään Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) mukainen merenkulun vapaus.
- (2) Yhdistyneiden kansakuntien kestävä kehityksen tavoitteessa 14 kiinnitetään huomiota meren pilaantumisen, ravinnekuormituksen, luonnonvarojen ehtymisen ja ilmastonmuutoksen muodostamiin uhkiin, jotka ovat kaikki pääasiassa seurausta ihmisen toiminnasta. Nämä uhat lisäävät ympäristöjärjestelmiin, kuten luonnon monimuotoisuuteen ja luonnon infrastruktuuriin, kohdistuvia paineita ja aiheuttavat samalla maailmanlaajuisia sosioekonomisia ongelmia, kuten terveys- ja turvallisuusriskejä ja taloudellisia riskejä. Unionin on pyrittävä suojelemaan meriympäristön lajeja ja tukemaan ihmisiä, joille valtameret ovat elinehto joko työn, resurssien tai vapaa-ajan näkökulmasta.
- (3) 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 tietyn tyyppiset jätteet voidaan päästää meriympäristöön. Marpol-yleissopimuksessa vaaditaan sopimuspuolia varmistamaan, että satamissa on riittävät jätteiden vastaanottolaitteet.
- (4) Unioni on tukenut Marpol-yleissopimuksen osien täytäntöönpanoa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/59/EY ⁽⁴⁾ satamaperusteista lähestymistapaa käyttäen. Direktiivin 2000/59/EY tarkoituksena on meriliikenteen kitkatonta sujumista ja meriympäristön suojelua koskevien näkökohtien yhteensovittaminen.
- (5) Kahden viime vuosikymmenen aikana Marpol-yleissopimukseen ja sen liitteisiin on tehty merkittäviä muutoksia, joilla on tiukennettu aluksilta mereen laskettavia päästöjä koskevia määräyksiä ja kieltoja.
- (6) 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.

⁽¹⁾ EUVL C 283, 10.8.2018, s. 61.

⁽²⁾ EUVL C 461, 21.12.2018, s. 220.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 13. maaliskuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 9. huhtikuuta 2019.

⁽⁴⁾ 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).

- (7) Jäsenvaltioiden olisi jatkettava työskentelyä Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', tasolla avoimen kierron pesureiden jätevesipäästöjen ympäristövaikutusten kokonaisvaltaiseksi arvioimiseksi, mukaan lukien toimenpiteet mahdollisia vaikutuksia vastaan.
- (8) Jäsenvaltioita olisi kannustettava toteuttamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/60/EY ⁽⁵⁾ mukaisia asianmukaisia toimenpiteitä, kuten avoimen kierron pesureiden jätevesien ja tiettyjen lastijäämien päästökieltoja aluevesillään.
- (9) IMO hyväksyi 1 päivänä maaliskuuta 2018 satamassa olevien vastaanottolaitteiden palveluntarjoajille ja käyttäjille tarkoitetun tarkistetun ohjekootteen (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1), jäljempänä 'IMOn ohjekootte', joka sisältää jäteilmoituksen, jätetoimitustositteen ja sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista ilmoittamisen vakiomallit sekä jätteen vastaanottolaitteita koskevat raportointivaatimukset.
- (10) Tästä sääntelyssä tapahtuneesta kehityksestä huolimatta jätteitä lasketaan edelleen mereen, mikä aiheuttaa huomattavia ympäristöön liittyviä, sosiaalisia ja taloudellisia kustannuksia. Tämä johtuu monista eri tekijöistä. Satamissa ei aina ole saatavilla riittäviä vastaanottolaitteita, valvonta on usein riittämätöntä eikä jätteiden maihin tuomiselle ole riittäviä kannustimia.
- (11) Direktiivi 2000/59/EY on lisännyt satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin toimitettujen jätteiden määrää muun muassa varmistamalla, että alukset kattavat vastaanottolaitteista aiheutuvia kustannuksia riippumatta niiden kyseisten laitosten tosiasiallisesta käytöstä. Direktiivi on näin ollen vähentänyt merkittävästi jätteiden mereen laskemista, mikä käy ilmi sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan ohjelman puitteissa suoritetusta kyseisen direktiivin arvioinnista, jäljempänä 'REFIT-arviointi'.
- (12) REFIT-arviointi on toisaalta osoittanut myös, että direktiivi 2000/59/EY ei ole ollut vaikutuksiltaan täysin kattava, sillä siinä on epäohdonmukaisuuksia Marpol-yleissopimuksen puitteisiin nähden. Lisäksi jäsenvaltiot ovat tulkinneet eri tavoin kyseisen direktiivin keskeisiä käsitteitä, kuten laitteiden riittävyys, jätteiden ennakoilmoitukset, jätteiden pakollinen toimittaminen satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin ja säännöllisessä liikenteessä oleviin aluksiin sovellettavat vapautukset. REFIT-arvioinnissa todettiin, että kyseisiä käsitteitä olisi edelleen yhdenmukaistettava ja ne olisi mukautettava täysimääräisesti Marpol-yleissopimuksen käsitteisiin, jottei satamille ja satamien käyttäjille aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa.
- (13) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY ⁽⁶⁾ mukauttamiseksi Marpol-yleissopimuksen asiaankuuluviin määräyksiin purkunormeista komission olisi arvioitava, onko kyseistä direktiiviä syytä tarkistaa erityisesti laajentamalla sen soveltamisalaa.
- (14) Unionin meripolitiikan tavoitteena olisi oltava meriympäristön korkeatasoinen suojelu, jossa otetaan huomioon unionin merialueiden monimuotoisuus. Poliitiikan olisi perustuttava periaatteisiin, joiden mukaan olisi toteutettava ennaltaehkäiseviä toimia, meriympäristövahingot olisi torjuttava ensisijaisesti niiden lähteellä ja saastuttajan olisi maksettava.
- (15) Tämän direktiivin olisi oltava keskeinen 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 direktiivit 2008/56/EY ⁽⁷⁾ ja 2008/98/EY ⁽⁸⁾.
- (16) Direktiivissä 2008/98/EY vahvistetaan tärkeimmät jätehuollon periaatteet, mukaan lukien aiheuttamisperiaate ja jättehierarchy. 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 tuottajat ovat vastuussa tuotteidensa ympäristövaikutuksista niiden koko elinkaaren ajan. Näitä velvoitteita sovelletaan myös aluksista peräisin olevan jätteen jätehuoltoon.

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/60/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2000, yhteisön vesipolitiikan puitteista (EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1).

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/35/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 11).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

- (17) Aluksilta peräisin olevan jätteen, mukaan lukien hylätyt kalastusvälineet, erilliskeräys on tarpeen sen varmistamiseksi, että jäte valmistellaan jätehuoltoketjun loppupäässä tapahtuvaan uudelleenkäyttöön tai kierrätykseen ja jotta estetään siitä merten luonnonvaraiselle eläimistölle ja ympäristölle aiheutuvat vahingot. Kiinteä jäte erotellaan usein aluksilla kansainvälisten sääntöjen ja standardien mukaisesti. Unionin oikeuden olisi varmistettava, että tätä aluksilla tapahtuvaa jätteen erottelua ei tee turhaksi se, että satamista puuttuvat erilliskeräystä koskevat järjestelyt.
- (18) Joka vuosi huomattava määrä muovia päättyy unionin meriin ja valtameriin. Vaikka useimmilla merialueilla suurin osa mereen joutuvista roskista on peräisin maalla tapahtuvasta toiminnasta, myös merenkulkuala, kalastus ja virkistystoiminta mukaan luettuina, tuottaa merkittäviä määriä suoraan mereen päätyvää jätettä, kuten muovia ja hylättyjä kalastusvälineitä.
- (19) Direktiivissä 2008/98/EY jäsenvaltioita kehoitetaan pysäyttämään merten roskaantuminen, jotta edistettäisiin Yhdistyneiden kansakuntien kestävä kehityksen tavoitetta ehkäistä ja merkittävästi vähentää merten kaikenlaista pilaantumista.
- (20) Komission 2 päivänä joulukuuta 2015 antamassa tiedonannossa ”Kierto kuntoon – Kiertotaloutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma” tunnustetaan direktiivin 2000/59/EY erityinen rooli tässä suhteessa. Direktiivillä varmistetaan, että satamissa on saatavilla riittävät kiinteiden jätteiden vastaanottolaitteet, ja siinä säädetään sekä sopivista kannustimista että jätteiden satamiin toimitusta koskevan velvoitteen noudattamisen valvonnasta.
- (21) Avomerilaitokset ovat yksi merten roskaantumisen merellä sijaitsevista lähteistä. Tästä syystä jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa toteutettava lippunsa alla tai niiden aluevesillä tai molemmilla toimivien avomerilaitosten jätteiden toimittamista koskevia toimenpiteitä ja varmistettava, että Marpol-yleissopimuksen avomerilaitoksiin sovellettavia tiukkoja päästömääräyksiä noudatetaan.
- (22) Jokien kautta kulkeutuva jäte, erityisesti muovijäte, sisävesialusten päästöt mukaan luettuina, muodostaa yhden merten roskaantumisen pääasiallisista lähteistä. Näin ollen kyseisiin aluksiin olisi sovellettava tiukkoja päästö- ja toimitusnormeja. Nämä säännöt määrittää nykyään asianomainen jokikomissio. Sisävesisatamat kuuluvat kuitenkin unionin jätelainsäädännön piiriin. Jotta unionin sisävesiliikenteen sääntelykehityksen lähentämispyrkimyksiä voitaisiin jatkaa, komissiota pyydetään tarkastelemaan sisävesialusten päästö- ja toimitusnormien unionin järjestelmän mahdollista käyttöönottoa, ottaen huomioon Reinin vesiliikenteen ja sisävesiliikenteen tuottamien jätteiden keruusta, varastoinnista ja vastaanottamisesta 9 päivänä syyskuuta 1996 tehdyn yleissopimuksen (CDNI).
- (23) Neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1224/2009 ⁽⁹⁾ säädetään, että unionin kalastusaluksella on oltava laitteet kadonneen pyydyksen talteen ottamiseksi. Jos pyydyksen katoa, kalastusaluksen päällikön on yritettävä ottaa se talteen mahdollisimman pian. Jos kadonnutta pyydyksiä ei voida ottaa talteen, kalastusaluksen päällikön on ilmoitettava asiasta lippujäsenvaltionsa viranomaisille 24 tunnin kuluessa. Sen jälkeen lippujäsenvaltion on ilmoitettava asiasta rannikkojäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Annettavia tietoja ovat muun muassa kalastusaluksen ulkoinen tunnustenumero ja nimi, kadonneen pyydyksen laji ja sijainti sekä sen talteen ottamiseksi toteutetut toimenpiteet. Alle 12 metrin pituiset kalastusalukset voidaan vapauttaa ilmoitusvaatimuksesta. Ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi, jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 1224/2009, kalastusalukset raportoivat käyttämällä sähköistä kalastuspäiväkirjaa, ja jäsenvaltioilla on velvollisuus kerätä ja tallentaa tiedot kadonneista pyydyksistä ja toimittaa ne pyynnöstä komissiolle. Tämän direktiivin mukaisesti kerätyt, jätetoimitustositteissa olevat tiedot passivisesti kalastetusta jätteestä voitaisiin myös raportoida tällä tavoin.
- (24) Alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen, joka hyväksyttiin IMOssa 13 päivänä helmikuuta 2004 ja joka tuli voimaan 8 päivänä syyskuuta 2017, mukaan kaikki alukset ovat velvollisia käyttämään IMO:n normien mukaisia painolastivesien käsittelymenettelyjä, ja painolastivesisäiliöiden puhdistamiseen ja korjaamiseen nimetyillä satamilla ja terminaaleilla on oltava riittävät laitteet sedimenttien vastaanottoa varten.

⁽⁹⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 1224/2009, annettu 20 päivänä marraskuuta 2009, unionin valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, asetusten (EY) N:o 847/96, (EY) N:o 2371/2002, (EY) N:o 811/2004, (EY) N:o 768/2005, (EY) N:o 2115/2005, (EY) N:o 2166/2005, (EY) N:o 388/2006, (EY) N:o 509/2007, (EY) N:o 676/2007, (EY) N:o 1098/2007, (EY) N:o 1300/2008 ja (EY) N:o 1342/2008 muuttamisesta sekä asetusten (EY) N:o 2847/93, (EY) N:o 1627/94 ja (EY) N:o 1966/2006 kumoamisesta (EUVL L 343, 22.12.2009, s. 1).

- (25) Satamassa olevia vastaanottolaitteita voidaan pitää riittävinä, jos ne täyttävät satamaa yleensä käyttävien alusten tarpeet aiheuttamatta niille kohtuutonta viivästystä, kuten täsmennetään myös IMOn ohjekooosteessa ja IMOn suuntaviivoissa sataman jätteiden vastaanottolaitteiden riittävyyden varmistamiseksi (pääotsauselma MEPC.83(44)). 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 sijaitsevien satamien vastaanottolaitteet tällaisen vaatimuksen.
- (26) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1069/2009 ⁽¹⁰⁾ edellytetään, että kansainvälinen ruokajäte, mukaan lukien unionin satamissa käyvistä aluksista peräisin oleva jäte, joka on mahdollisesti ollut aluksella kosketuksissa eläimistä saatavien sivutuotteiden kanssa, poltetaan tai hävitetään hautaamalla se hyväksytylle kaatopaikalle. Jotta tämä vaatimus ei rajoittaisi aluksista peräisin olevien jätteiden valmistelua myöhempää uudelleenkäyttöä ja kierrätystä varten, jätteet olisi pyrittävä erottelmaan paremmin IMOn ohjekooosteen mukaisesti esimerkiksi pakkausjätteen mahdollisen kontaminaation välttämiseksi.
- (27) Asetuksessa (EY) N:o 1069/2009, luettuna yhdessä komission asetuksen (EU) N:o 142/2011 ⁽¹¹⁾ kanssa, vahvistetun mukaisesti unionin sisäisiä matkoja ei pidetä ”kansainvälisesti liikennöivällä liikennevälineellä” tehtyinä matkoina eikä niiltä peräisin olevaa ruokajätettä tarvitse polttaa. Tällaisia unionin sisäisiä matkoja pidetään kuitenkin kansainvälisen merilainsäädännön (Marpol-yleissopimus ja ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus)) mukaisina ”kansainvälisinä matkoina”. Unionin oikeuden johdonmukaisuuden varmistamiseksi olisi noudatettava asetuksen (EY) N:o 1069/2009 määritelmiä, kun tämän direktiivin, luettuna yhdessä asetuksen (EU) N:o 142/2011 kanssa, puiteissa määritellään kansainvälisen ruokajätteen käsitteen soveltamisalaa ja kyseisen jätteen käsittelyä.
- (28) Satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyyden varmistamiseksi on erittäin tärkeää kehittää ja panna täytäntöön jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma ja arvioida sitä uudelleen kaikkia asiaankuuluvia osapuolia kuullen. Käytännön järjestelyihin liittyvistä syistä saman maantieteellisen alueen naapurisatamat saattavat haluta kehittää yhteisen suunnitelman, jossa käsitellään yhteisen hallinnollisen kehyksen ohella kunkin suunnitelmaan kuuluvan sataman vastaanottolaitteiden saatavuutta.
- (29) Pienten muiden kuin kaupallisten satamien, kuten ankkurointialueiden ja venesatamien, joissa liikennöinti on vähäistä ja joissa käy vain huvialuksia tai jotka ovat käytössä vain osan vuodesta, kannalta voi olla haastavaa ottaa käyttöön jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmia ja seurata niiden täytäntöönpanoa. Näiden pienten satamien jätetuollosta vastaa yleensä kunnallinen jätetuoltojärjestelmä direktiivin 2008/98/EY periaatteiden mukaisesti. Jotta paikallisviranomaisille ei aiheuteta liiallista rasitetta ja jotta helpotetaan jätetuoltoa näissä pienissä satamissa, olisi pidettävä riittävänä, että tällaisten satamien jätteet sisällytetään kunnalliseen jätevirtaan, että niiden huolto varmistetaan vastaavasti, että satama antaa sataman käyttäjille tietoa saatavilla olevasta jätteiden vastaanotosta ja että vaatimuksista vapautetut satamat ilmoitetaan sähköisessä järjestelmässä vähimmäistason seurannan mahdollistamiseksi.
- (30) Jotta merten roskaantumiseen voidaan puuttua tehokkaasti, on erittäin tärkeää tarjota sopivat kannustimet jätteiden, erityisesti Marpol- yleissopimuksen liitteessä V määriteltyjen jätteiden, jäljempänä ”MARPOL-yleissopimuksen liitteen V mukainen jäte”, toimittamiseksi satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin. Tämä voidaan saavuttaa kustannusten kattamiseen käytettävällä järjestelmällä, jossa edellytetään välillisen maksun soveltamista. Kyseinen välillinen maksu olisi suoritettava riippumatta siitä, toimitetaanko jätteitä vai ei, ja sen olisi annettava oikeus jätteen toimittamiseen ilman muita suoria lisämaksuja. Välillistä maksua olisi sovellettava myös kalastuksen ja virkistystoiminnan alalla, koska ne lisäävät osaltaan merten roskaantumista. Jos alus toimittaa Marpol-yleissopimuksen liitteen V mukaista, erityisesti aluksen toiminnasta aiheutuvaa jätettä poikkeuksellisen suuren määrän, joka ylittää jätteen toimittamista koskevassa ennakkoilmoituksessa mainitun erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin, ylimääräinen suora maksu olisi oltava mahdollista veloittaa sen varmistamiseksi, että kyseisen poikkeuksellisen jätemäärän vastaanottamiseen liittyvät kustannukset eivät aiheuta kohtuutonta rasitetta sataman kustannusten kattamiseen käytettävälle järjestelmälle. Näin voisi olla myös silloin, kun erillisen varastotilan ilmoitettu kapasiteetti on liiallinen tai kohtuuttoman suuri.

⁽¹⁰⁾ 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 (sivutuoteasetus) (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 1).

⁽¹¹⁾ Komission asetus (EU) N:o 142/2011, annettu 25 päivänä helmikuuta 2011, muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden ja niistä johdettujen tuotteiden terveyssäännöistä sekä asetuksen (EY) N:o 1774/2002 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1069/2009 täytäntöönpanosta sekä neuvoston direktiivin 97/78/EY täytäntöönpanosta tietyjen näytteiden ja tuotteiden osalta, jotka vapautetaan kyseisen direktiivin mukaisista eläinlääkärintarkastuksista rajatarkastusasemilla (EUVL L 54, 26.2.2011, s. 1).

- (31) Tietyissä jäsenvaltioissa on perustettu järjestelmiä vaihtoehtoisen rahoituksen tarjoamiseksi kustannuksille, joita aiheutuu pyydyksen muodostaman jätteen tai passiivisesti kalastetun jätteen keruusta ja jätehuollosta maissa, mukaan lukien jätteenkalastusohjelmat. Tällaisiin aloitteisiin olisi suhtauduttava myönteisesti ja jäsenvaltioita olisi kannustettava täydentämään tämän direktiivin nojalla perustettuja kustannusten kattamiseen käytettäviä järjestelmiä jätteenkalastusohjelmilla passiivisesti kalastetusta jätteestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Sinällään kyseiset kustannusten kattamiseen käytettävät järjestelmät, jotka perustuvat 100 prosentin välillisen maksun soveltamiseen Marpol-yleissopimuksen liitteen V mukaiseen jätteeseen lastijäämiä lukuun ottamatta, eivät saisi muodostua esteeksi kalastussatamayhteisöjen osallistumiselle nykyisiin passiivisesti kalastetun jätteen toimitusjärjestelmiin.
- (32) Sellaisten alusten maksuja olisi alennettava, jotka on suunniteltu tai varustettu tai jotka toimivat siten, että jätettä syntyy mahdollisimman vähän, tiettyjen perusteiden mukaisesti, jotka komissio määrittelee sille siirretyn täytäntöönpanovallan nojalla, noudattaen Marpol-yleissopimuksen liitteen V täytäntöönpanoa koskevia IMon suuntaviivoja ja Kansainvälisen standardisointijärjestön laatimia standardeja. Jätettä voidaan ensisijaisesti vähentää ja kiertää erottelemalla jätteet tehokkaasti aluksilla kyseisten suuntaviivojen ja standardien mukaisesti.
- (33) Jätteen toimittamista satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin koskevasta nykyisestä järjestelmästä aiheutuu lähimennekululle merkittäviä kustannuksia kyseisen meriliikenteen tyyppiin eli tiuhojen satamassakäyntien vuoksi, koska maksu on maksettava jokaisesta satamassakäynnistä. Mainittua liikennettä ei kuitenkaan harjoiteta riittävän säännöllisesti, jotta se voitaisiin vapauttaa maksuista ja jätteen toimittamisesta sillä perusteella. Alaan kohdistuvan taloudellisen rasitteen rajoittamiseksi aluksille olisi asetettava alennettuja maksuja sen merenkulkutyypin mukaan, jota ne harjoittavat.
- (34) Lastijäämät ovat edelleen lastin omistajan omaisuutta sen jälkeen, kun lasti on purettu satamaterminaalissa, ja niillä voi olla 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, kuten on täsmennetty asianomaisten osapuolten välisissä sopimusjärjestelyissä tai muissa paikallisissa järjestelyissä. Lastijäämiin luetaan myös öljypitoisen tai haitallisen nestemäisen aineen puhdistustoimenpiteiden jälkeiset jäämät, joihin sovelletaan Marpol-yleissopimuksen liitteiden I ja II mukaisia purkunormeja, ja joita mainituissa liitteissä vahvistetuin tietyin edellytyksin ei tarvitse toimittaa satamaan, jotta vältetään aluksille aiheutuvat tarpeettomat toimintakustannukset ja satamien ruuhkautuminen.
- (35) Jäsenvaltioiden olisi kannustettava toimittamaan viskositeetiltaan korkeita, pysyviä kelluvia aineita sisältäviä säiliöiden pesuvesijäämiä, mahdollisesti tarjoamalla siihen asiaankuuluvia taloudellisia kannustimia.
- (36) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2017/352⁽¹²⁾ säädetään satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarjoamisesta yhtenä sen soveltamisalaan kuuluvana palveluna. Siinä vahvistetaan säännöt, jotka koskevat satamapalvelujen käyttöön liittyvän maksurakenteen avoimuutta, sataman käyttäjien kuulemista ja valitusten käsittelyä. Tässä direktiivissä mennään kyseistä asetusta pidemmälle säätämällä yksityiskohtaisemmista vaatimuksista, jotka koskevat aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottolaitteita satamissa koskevan kustannusten kattamisjärjestelmän toimintaa ja suunnittelua sekä kustannusrakenteen avoimuutta.
- (37) Jätteiden toimittamista koskevien kannustimien lisäksi erityisen tärkeää on toimitusvelvoitteen tehokas valvonta, jossa olisi noudatettava riskiperusteista lähestymistapaa, mitä varten olisi perustettava unionin riskiperusteinen kohdentamismekanismi.
- (38) Yksi pakollisen toimitusvelvoitteen tehokkaan valvonnan suurimpia esteitä on ollut se, että jäsenvaltiot ovat tulkinneet ja panneet täytäntöön varastotilan riittävyteen perustuvan poikkeuksen eri tavoin. Jotta tämän poikkeuksen käyttö ei heikentäisi direktiivin päätavoitetta, sitä olisi vielä täsmennettävä erityisesti seuraavan käyntisataman osalta, ja riittävän varastotilan käsite olisi määriteltävä yhdenmukaisesti yhteisiin menetelmiin ja kriteereihin perustuen. Tapauksissa, joissa on vaikea määrittää, onko unionin ulkopuolisissa satamissa riittäviä vastaanottolaitteita, on erityisen tärkeää, että toimivaltainen viranomainen harkitsee huolellisesti poikkeuksen soveltamista.

⁽¹²⁾ 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).

- (39) On tarpeen yhdenmukaistaa lisää vapautusjärjestelmää, joka koskee usein ja säännöllisesti satamissa käyviä aika-
taulun mukaista liikennettä harjoittavia aluksia, erityisesti selkeyttämällä käytettyjä ilmaisia ja vapautusten ehtoja.
REFIT-arvioinnista ja vaikutustenarvioinnista on käynyt ilmi, että puutteet ehtojen yhdenmukaistamisessa ja vapau-
tusten soveltamisessa ovat aiheuttaneet tarpeetonta hallinnollista rasitetta aluksille ja satamille.
- (40) Seuranta- ja valvontaa olisi helpotettava sähköiseen raportointiin ja tietojenvaihtoon perustuvan järjestelmän avulla.
Tätä varten nykyistä direktiivillä 2000/59/EY perustettua tieto- ja valvontajärjestelmää olisi kehitettävä edelleen ja
sen toiminnan olisi jatkossakin perustuttava olemassa oleviin sähköisiin tietojärjestelmiin, erityisesti Euroopan
parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/59/EY⁽¹³⁾ perustettuun SafeSeaNet-järjestelmään (unionin merenkulun
tiedonvaihtojärjestelmä) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2009/16/EY⁽¹⁴⁾ perustettuun THETIS-
tarkastustietokantaan. Tällaisen järjestelmän olisi sisällettävä myös tiedot eri satamissa saatavilla olevista jätteiden
vastaanottolaitteista.
- (41) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2010/65/EU⁽¹⁵⁾ yksinkertaistetaan ja yhdenmukaistetaan meriliik-
kenteeseen sovellettavia hallinnollisia menettelyjä ottamalla yleisemmin käyttöön sähköinen tiedonsiirto ja suju-
voittamalla ilmoitusmuodollisuuksia. EU:n meriliikennepolitiikan painopisteitä vuoteen 2020 asti koskevassa Val-
letan julkilausumassa, johon neuvosto suhtautui 8 päivänä kesäkuuta 2017 antamissaan päätelmissä myönteisesti,
komissiota pyydettiin ehdottamaan asianmukaista seuranta- ja valvontajärjestelmää kyseisen direktiivin tarkistamista varten. Komissio
toteutti 25 päivän lokakuuta 2017 ja 18 päivän tammikuuta 2018 välisenä aikana julkisen kuulemisen alusten
ilmoitusmuodollisuuksista. Se toimitti 17 päivänä toukokuuta 2018 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdo-
tuksen asetukseksi eurooppalaisesta merenkulkualan keskitetystä palvelupisteestä ja direktiivin 2010/65/EU kumoaa-
misesta.
- (42) Marpol-yleissopimus velvoittaa sopimuspuolia pitämään satamissaan olevia vastaanottolaitteita koskevat tiedot ajan
tasalla ja ilmoittamaan kyseiset tiedot IMO:lle. Tätä varten IMO on perustanut satamien vastaanottolaitteita koske-
van tietokannan, joka on osa sen GISIS-järjestelmää (Global Integrated Shipping Information System).
- (43) IMO:n ohjekoosteessa IMO edellyttää ilmoittamista vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Kyseisessä menette-
lyssä aluksen olisi ilmoitettava tällaisista puutteista lippuvaltion viranomaisille, jotka puolestaan ilmoittavat asiasta
IMO:lle 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
IMO:lle.
- (44) Satamissa olevia vastaanottolaitteita käsittelevä alakomitea, joka perustettiin Euroopan kestävän meriliikenteen
foorumiin alaisuuteen ja johon kuului useita asiantuntijoita alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ja aluksilta
peräisin olevan jätteen jätehuollon alalta, keskeytti työskentelynsä joulukuussa 2017 toimielinten välisten neuvot-
telujen käynnistymisen johdosta. Alakomitea antoi komissiolle arvokasta neuvontaa ja asiantuntemusta, joten olisi
toivottavaa perustaa samanlainen asiantuntijaryhmä, jonka toimeksiantona on vaihtaa kokemuksia tämän direktii-
vin täytäntöönpanosta.
- (45) On tärkeää, että kaikki jäsenvaltioiden määräämät seuraamukset pannaan asianmukaisesti täytäntöön ja että ne ovat
tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (46) Satamassa olevien vastaanottolaitteiden parissa työskentelevän satamahenkilöstön hyvät työolot ovat keskeisen
tärkeitä, jotta voidaan luoda turvallinen, tehokas ja sosiaalisesti vastuullinen merenkulkuala, joka pystyy houkuttele-
maan päteviä työntekijöitä ja varmistamaan laajat tasapuoliset toimintaedellytykset kaikkialla unionissa. Henkilös-
tön perus- ja jatkokoulutus on olennaisen tärkeää, jotta varmistetaan palvelujen laatu ja työntekijöiden suoje-
lu. Satamaviranomaisten ja satamissa olevista vastaanottolaitteista vastaavien viranomaisten olisi varmistettava, että
kaikki henkilöstön jäsenet saavat tarvittavan koulutuksen hankkiakseen työnsä kannalta olennaiset tiedot, painot-
taen erityisesti vaarallisten aineiden käsittelyyn liittyviä terveys- ja turvallisuusnäkökohtia, ja että koulutusvaatimuk-
set saatetaan säännöllisesti ajan tasalle teknologisen innovoinnin haasteisiin vastaamiseksi.

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta
valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽¹⁵⁾ 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).

- (47) Komissiolle siirretyt valtuudet panna täytäntöön direktiivi 2000/59/EY olisi saatettava ajan tasalle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) mukaisesti.
- (48) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä SEUT 290 artiklan mukaisesti säädöksiä tämän direktiivin liitteiden ja kansainvälisiä välineitä koskevien viittausten muuttamiseksi siinä määrin kuin on tarpeen, jotta ne voidaan saattaa yhdenmukaisiksi unionin oikeuden kanssa tai ottaa huomioon kansainvälisellä tasolla, erityisesti IMon tasolla, tapahtunut kehitys; sekä tämän direktiivin liitteiden muuttamiseksi, kun se on tarpeen tällä direktiivillä vahvistettujen täytäntöönpano- ja valvontamenettelyjen parantamiseksi, erityisesti tehokkaan jätteistä ilmoittamisen ja jätteiden toimittamisen osalta, sekä poikkeusten asianmukaiseksi soveltamiseksi; sekä poikkeuksellisissa olosuhteissa, kun se komission suorittaman asianmukaisen analyysin mukaan on perusteltua, ja jotta vältetään vakavat ja meriympäristöön kohdistuvat uhat, jotka eivät ole hyväksyttävissä, tämän direktiivin muuttamiseksi siinä määrin kuin se on tarpeen tällaisten uhkien välttämiseksi, ja jotta tarvittaessa estetään kyseisiin kansainvälisiin välineisiin tehtyjen muutosten soveltaminen tämän direktiivin mukaisiin tarkoituksiin. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla ja että kyseiset kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa⁽¹⁶⁾ 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.
- (49) Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta voidaan tarjota menetelmät riittävän erillisen varastotilan laskemiselle, luoda yhteiset perusteet sen toteamiseksi, että aluksen suunnittelu, varustelu ja toiminta osoittavat, että alus tuottaa vähemmän jätettä ja huolehtii jätteestään kestäväällä ja ympäristöystävällisellä tavalla, jotta kyseiselle alukselle voidaan myöntää alennettu jätemaksu, määritellä menetelmät passiivisesti kalastetun jätteen määrää ja laatua koskevien tietojen tarkkailemiseksi ja määritellä raportoinnin muoto, ja määritellä unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin yksityiskohtaiset osatekijät. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁷⁾ mukaisesti.
- (50) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta eli suojella meriympäristöä mereen pääseville jätteille, 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 kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.
- (51) Unionin satamien välillä on alueellisia eroja, mikä käy ilmi myös komission tekemästä 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.
- (52) SEUT 349 artiklassa edellytetään, että unionin syrjäisimpien alueiden, joita ovat Guadeloupe, Ranskan Guayana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorit, Madeira ja Kanariansaaret, erityispiirteet otetaan huomioon. Jotta satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyys ja saatavuus voidaan varmistaa, jäsenvaltioiden voi olla asianmukaista tarjota alueellista toimintatukea satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavien toimijoiden tai satamaviranomaisten saataville kyseisillä unionin alueilla kyseisessä artiklassa tarkoitettujen pysyvien haittojen vaikutuksiin puuttumiseksi. Jäsenvaltioiden tässä yhteydessä tarjoama alueellinen toimintatuki on vapautettu SEUT 108 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta, jos se tuen myöntämisen ajankohtana täyttää komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014⁽¹⁸⁾ säädetyt ehdot ja se annetaan neuvoston asetuksen (EY) N:o 994/98⁽¹⁹⁾ nojalla.
- (53) Direktiivi 2000/59/EY olisi sen vuoksi kumottava,

⁽¹⁶⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁸⁾ Komission asetus (EU) N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁽¹⁹⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 994/98, annettu 7 päivänä toukokuuta 1998, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtion monialaisen tuen muotoihin (EYVL L 142, 14.5.1998, s. 1).

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 j a k s o

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 satamassa olevien vastaanottolaitteiden saatavuutta ja käyttöä ja jätteen toimitusta kyseisiin laitteisiin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- 1) 'aluksella' mitä tahansa meriympäristössä toimivaa merialusta, mukaan lukien kalastusalukset, huvialukset, kantosii-pialukset, ilmatyynyalukset sekä vedenalaiset ja kelluvat alukset;
- 2) 'MARPOL-yleissopimuksella' alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyä kansainvälistä yleisso-pimusta, sellaisena kuin se kulloinkin on voimassa;
- 3) '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;
- 4) 'passiivisesti kalastetulla jätteellä' kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä;
- 5) 'lastijäämillä' aluksen kannella tai lastitilassa tai säiliöissä 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 ulko-pintojen pöly;
- 6) 'satamassa olevalla vastaanottolaitteella' kaikenlaisia kiinteitä, kelluvia tai liikkuvia laitteita, joilla pystytään tarjoamaan aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottopalvelu;
- 7) 'kalastusaluksella' mitä tahansa kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;
- 8) 'huvialuksella' minkätyyppistä tahansa urheilukäyttöön tai vapaa-ajan käyttöön tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä ja jota ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin, riippumatta sen käyttövoimasta;
- 9) 'satamalla' paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka kunnostustyöt ja välineistö on ensisijaisesti suunniteltu mahdol-listamaan alusten vastaanottaminen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue;
- 10) 'riittävillä varastotiloilla' riittävää tilaa jätteen varastoinniseksi aluksella lähtöhetkestä seuraavaan käyntisatamaan saa-pumiseen saakka, mukaan lukien jäte, joka todennäköisesti syntyy matkan aikana;

- 11) 'aikataulun mukaisella liikenteellä' liikennettä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiäikoihin, jotka muodostavat aikataulun;
- 12) '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;
- 13) 'usein tehtävillä satamakäynneillä' aluksen käyntejä samaan satamaan vähintään kerran kahdessa viikossa;
- 14) 'GISIS-järjestelmällä' IMon luomaa Global Integrated Ship Information System -järjestelmää;
- 15) 'käsittelyllä' hyödyntämis- tai loppukäsittelytoimia, mukaan lukien hyödyntämisen tai loppukäsittelyn valmistelu;
- 16) 'välillisellä maksulla' maksua satamassa olevien vastaanottolaitteiden palvelun tarjoamisesta riippumatta aluksilta peräisin olevan jätteen tosiasiallisesta toimittamisesta.

Edellä 3 kohdassa tarkoitettua 'aluksilta peräisin olevaa jätettä' pidetään direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 1 alakohdassa 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 asetuksen (EU) 2017/352 1 artiklan kohdan 2 alakohdassa tarkoitetuissa satamapalveluissa käytettäviä aluksia, ja lukuun ottamatta 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 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, voivat poiketa tämän direktiivin säännöksistä, lukuun ottamatta tämän kohdan kolmannessa alakohdassa asetettua velvoitetta.

Jäsenvaltiot, joilla ei ole tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia satamia, voivat poiketa tämän direktiivin yksinomaan satamia koskevista säännöksistä.

Jäsenvaltioiden, jotka aikovat hyödyntää tässä kohdassa säädettyjä poikkeuksia, on ilmoitettava komissiolle viimeistään 28 päivänä kesäkuuta 2021 täyttyvätkö asiaankuuluvat edellytykset, ja ilmoitettava komissiolle tämän jälkeen vuosittain mahdollisista myöhemmistä muutoksista. Ennen kuin kyseiset jäsenvaltiot ovat saattaneet tämän direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöään ja panneet sen täytäntöön, niillä ei voi olla tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia satamia eivätkä ne voi sallia tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten purjehtia lippunsa alla.

2 j a k s o

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
 - i) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
 - ii) kyseisen sataman koon ja maantieteellisen sijainnin;
 - iii) kyseisessä satamassa käyvien alusten tyyppin; ja
 - iv) 9 artiklassa säädetty vapautukset;
 - b) satamassa olevien vastaanottolaitteiden käyttöön liittyvät muodollisuudet ja käytännön järjestelyt ovat yksinkertaisia ja nopeita, jottei aluksille aiheudu tarpeettomia viivästyksiä;
 - c) jätteiden toimituksesta perittävät maksut eivät muodosta aluksille estettä käyttää satamassa olevia vastaanottolaitteita; ja
 - d) satamassa olevien vastaanottolaitteiden avulla alukselta peräisin olevien jätteiden jätehuolto voidaan järjestää ympäristöystävällisellä tavalla direktiivin 2008/98/EY ja muun asiaankuuluvan unionin ja kansallisen jätelainsäädännön mukaisesti.

Ensimmäisen alakohdan d alakohtaa sovellettaessa jäsenvaltioiden on jätteen uudelleenkäytön ja kierrätyksen helpottamiseksi varmistettava alukselta peräisin olevan jätteen erilliskeräykset satamissa unionin jätelainsäädännön ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/66/EY⁽²⁰⁾, direktiivin 2008/98/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/19/EU⁽²¹⁾ mukaisesti. Tämän prosessin helpottamiseksi satamassa olevat vastaanottolaitteet voivat kerätä Marpol-yleissopimuksessa määriteltujen jäteluokkien mukaiset jätejakeet erillisesti kyseisen yleissopimuksen ohjeet huomioon ottaen.

Ensimmäisen alakohdan d alakohdan soveltaminen ei rajoita asetuksessa (EY) N:o 1069/2009 vahvistettuja tiukempia vaatimuksia, jotka koskevat kansainvälisestä liikenteestä peräisin olevan ruokajätteen jätehuoltoa.

3. Jäsenvaltioiden on lippuvaltion ominaisuudessa käytettävä IMon lomakkeita ja menettelyjä ilmoittaessaan IMOlle ja satamavaltion viranomaisille satamassa olevien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista.

Jäsenvaltioiden on satamavaltion ominaisuudessa tutkittava kaikki ilmoitukset väitetyistä puutteista ja käytettävä IMon lomakkeita ja menettelyjä ilmoittaessaan IMOlle ja ilmoittavalle lippuvaltiolle tutkimuksen tuloksista.

4. Asianosaisten satamaviranomaisten tai muussa tapauksessa muiden asiaankuuluvien viranomaisten on varmistettava, että jätteen toimitus ja vastaanotto toteutetaan riittäviä turvallisuustoimenpiteitä noudattaen, jotta vältetään ihmisille ja ympäristölle aiheutuvilta riskeiltä tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa satamissa.

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 viivästyksistä.

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/19/EU, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2012, sähkö- ja elektroniikkalaiteromusta (EUVL L 197, 24.7.2012, s. 38).

5 artikla

Jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kussakin satamassa otetaan käyttöön ja pannaan 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 jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien laatimisen alkuvaiheessa että niiden hyväksymisen jälkeen, erityisesti jos on tehty merkittäviä muutoksia 4, 6 ja 7 artiklan vaatimusten osalta.

Jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien laatimista koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset on esitetty liitteessä 1.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että seuraavat jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmiin sisältyvät tiedot, jotka koskevat riittävien satamassa olevien vastaanottolaitteiden saatavuutta jäsenvaltioiden satamissa ja kustannusrakennetta, ilmoitetaan selkeästi alusten liikenteenharjoittajille ja julkistetaan helposti saatavilla olevassa muodossa sen jäsenvaltion virallisella kielellä, jossa satama sijaitsee, ja tarvittaessa jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä:

- a) satamassa olevien vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta ja tapauksen mukaan niiden aukioloajat;
- b) luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama yleensä vastaa;
- c) luettelo yhteyspisteistä, satamassa olevista vastaanottolaitteista vastaavista toimijoista ja tarjolla olevista palveluista;
- d) kuvaus jätteenhoitoimenettelyistä;
- e) kuvaus kustannusten kattamiseen käytettävistä järjestelmistä, mukaan lukien liitteessä 4 tarkoitetut jätehuoltojärjestelmät ja jätehuollon varat.

Tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut tiedot on asetettava saataville myös sähköisesti ja niitä on päivitettävä siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan 13 artiklassa.

3. Tehokkuussyistä jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmat voidaan laatia myös kahden tai useamman samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevan naapurisataman yhteistyönä kunkin sataman antaessa siihen asianmukaisen panoksensa edellyttäen, että satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus määritetään kunkin sataman osalta erikseen.

4. Jäsenvaltioiden on arvioitava ja hyväksyttävä jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma ja huolehdittava siitä, että se hyväksytään uudelleen vähintään joka viides vuosi hyväksynnän tai uudelleenhyväksynnän jälkeen ja aina, kun sataman toiminta muuttuu merkittävästi. Tällaisia muutoksia ovat esimerkiksi rakenteelliset muutokset satamaan suuntautuvassa liikenteessä, uuden infrastruktuurin kehittäminen, muutokset satamassa olevien vastaanottolaitteiden kysynnässä ja tarjonnassa sekä uudet tekniikat jätteiden käsittelemiseksi aluksella.

Jäsenvaltioiden on seurattava jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien täytäntöönpanoa asianomaisissa satamissa. Jos ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun viiden vuoden aikana ei tapahdu merkittäviä muutoksia, uudelleenhyväksyntä voidaan antaa vahvistamalla olemassa olevat suunnitelmat.

5. Pienet muut kuin kaupalliset satamat, joissa on tyypillisesti harvoin tai vähän huvialusliikennettä, voidaan vapauttaa 1–4 kohdan soveltamisesta, jos niiden satamassa olevat vastaanottolaitteet on integroitu asianomaisen kunnan hallintoihin tai sen puolesta hallintoituun jätehuoltojärjestelmään ja jos jäsenvaltiot, joissa kyseiset satamat sijaitsevat, varmistavat, että näiden satamien käyttäjille annetaan tietoa jätehuoltojärjestelmästä.

Jäsenvaltioiden, joissa kyseiset satamat sijaitsevat, on ilmoitettava näiden satamien nimi ja sijainti sähköisesti 13 artiklassa tarkoitetussa tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa.

3 j a k s o

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, jäljempänä 'jätteiden ennakkoilmoitus', ja ilmoitettava siinä olevat tiedot sataman sijaintijäsenvaltion tätä tarkoitusta varten nimeämälle viranomaiselle tai laitokselle

- a) vähintään 24 tuntia ennen saapumista, jos käyntisatama on tiedossa;
- 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. Jätteiden ennakkoilmoituksen sisältämät tiedot on direktiivien 2002/59/EY ja 2010/65/EU mukaisesti ilmoitettava sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 13 artiklassa.

3. Jätteiden ennakkoilmoituksen sisältämien 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.

7 artikla

Alukselta peräisin olevan jätteen toimittaminen

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

2. Sen sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan tai viranomaisen on täytettävä totuudenmukaisesti ja tarkasti liitteessä 3 oleva lomake, jäljempänä 'jätteen toimittamista koskeva tosite', ja annettava ja toimitettava aluksen päällikölle jätteen toimittamista koskeva tosite ilman aiheetonta viivytystä.

Ensimmäisessä alakohdassa asetettua vaatimusta ei sovelleta pieniin satamiin, joissa on miehittämättömät laitteet tai jotka sijaitsevat syrjäisillä alueilla, edellyttäen, että jäsenvaltio, jossa kyseiset satamat sijaitsevat, on ilmoittanut niiden nimet ja sijainnit sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 13 artiklassa.

3. Direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan kuuluvan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ennen lähtöä tai heti jätteen toimittamista koskevan tositteen saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät tiedot sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan tämän direktiivin 13 artiklassa, direktiivien 2002/59/EY ja 2010/65/EU mukaisesti.

Jätteen toimittamista koskevan tositteen sisältämien tietojen on oltava tarvittaessa saatavilla aluksella vähintään kahden vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätepäiväkirjan tai jätehuoltosuunnitelman kanssa, ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden viranomaisille.

- 4. 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 riittävät erilliset varastotilat kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista; tai
 - b) aluksilla, jotka eivät kuulu direktiivin 2002/59/EY soveltamisalaan, saatavilla olevat tiedot osoittavat, että aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista; tai
 - c) alus on ankkuripaikassa alle 24 tuntia tai sääolosuhteet ovat epäsuotuisat, ellei kyseistä aluetta ole suljettu 3 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamisalan ulkopuolelle.

Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitetun poikkeuksen täytäntöönpanolle, komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä niiden menetelmien määrittämiseksi, joilla lasketaan riittävät erilliset varastotilat. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenetelyä noudattaen.

5. Jäsenvaltion on vaadittava alusta toimittamaan kaikki jätteensä satamaan ennen lähtöä, jos:

a) saatavilla olevien tietojen, mukaan lukien 13 artiklassa tarkoitettuun tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään tai GISIS-järjestelmään sähköisesti ilmoitettujen tietojen, pohjalta ei voida todeta, että seuraavassa käyntisatamassa on saatavilla riittävät satamassa olevat vastaanottolaitteet; tai

b) seuraava käyntisatama ei ole tiedossa.

6. Edellä olevaa 4 kohtaa sovelletaan rajoittamatta kuitenkaan sellaisten aluksia koskevien tiukempien vaatimusten soveltamista, jotka on hyväksytty kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

8 artikla

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. Mainittuihin kustannuksiin sisältyvät liitteessä 4 luetellut tekijät.

2. Kustannusten kattamiseen käytettävillä järjestelmillä ei saa kannustaa aluksia päästämään jätteitään mereen. Tätä varten jäsenvaltioiden on noudatettava kustannusten kattamiseen järjestelmien suunnittelussa ja käytössä kaikkia seuraavia periaatteita:

a) alusten on maksettava välillinen maksu riippumatta siitä, toimitetaanko satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin jätettä;

b) välillinen maksu kattaa

i) välilliset hallintokustannukset;

ii) huomattavan osan suorista toimintakustannuksista liitteessä 4 määritetyn mukaisesti eli vähintään 30 prosenttia jätteen tosiasiallisesta toimittamisesta edellisenä vuonna syntyneistä suorista kokonaiskustannuksista; tulevan vuoden odotusten mukaiseen liikennemäärään liittyvät kustannukset voidaan myös ottaa huomioon;

c) jotta luotaisiin mahdollisimman suuri kannustin Marpol-yleissopimuksen liitteen V mukaisen jätteen toimittamiselle, lastijäämiä lukuun ottamatta, 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 erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin; passiivisesti kalastettu jäte kuuluu tähän järjestelmään ja jätteen toimittamista koskevan oikeuden piiriin;

d) jotta voidaan välttää se, että passiivisesti kalastetun jätteen keruu- ja käsittelykustannukset jäävät yksinomaan sataman käyttäjien vastattaviksi, jäsenvaltioiden on tarpeen mukaan katettava nämä kustannukset tuloilla, joita saadaan vaihtoehdoista rahoitusjärjestelmistä, mukaan lukien jätehuoltojärjestelmät ja saatavilla oleva unionin, kansallinen tai alueellinen rahoitus;

e) kannustaakseen viskositeetiltaan korkeiden, pysyviä kelluvia aineita sisältävien säiliöiden pesuvesijäämien toimittamiseen jäsenvaltiot voivat tarjota siihen tarkoituksenmukaisia taloudellisia kannustimia;

f) välillinen maksu ei käsitä pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevaa jätettä, johon liittyvät kustannukset katetaan toimitetun jätteen lajin ja määrien perusteella.

3. Se mahdollinen osa kustannuksista, jota ei kateta välillisellä maksulla, katetaan aluksen tosiasiallisesti toimittaman jätteen lajin ja määrien perusteella.

4. Maksut voivat vaihdella seuraavin perustein:

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

5. Maksuja alennetaan seuraavin perustein:

- a) meriliikenteen tyyppi, jota alus harjoittaa, erityisesti, kun alusta käytetään lähimerenkulussa;
- b) aluksen suunnittelu, varustelu ja toiminta osoittavat, että alus tuottaa vähemmän jätettä ja huolehtii jätteestään kestäväällä ja ympäristöystävällisellä tavalla.

Komissio hyväksyy viimeistään 28 päivänä kesäkuuta 2020 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään perusteet sen määrittämiseksi, täyttääkö alus ensimmäisen alakohdan b alakohdassa esitetyt aluksella olevaa jätehuoltoa koskevat vaatimukset. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6. Sen varmistamiseksi, että maksut ovat kohtuullisia, läpinäkyviä, helposti tunnistettavissa ja syrjimättömiä ja että ne vastaavat saataville asetettuihin ja tarvittaessa käytettyihin laitteisiin ja palveluihin liittyviä kustannuksia, niiden suuruus ja laskentaperusteet on annettava tiedoksi sataman käyttäjille jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmissa sen jäsenvaltion, jossa satama sijaitsee, virallisella kielellä ja tarvittaessa jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että passiivisesti kalastetun jätteen volyymia ja määriä koskevia seurantatietoja kerätään, ja toimitettava nämä seurantatiedot komissiolle. Komissio julkaisee kyseisten seurantatietojen perusteella kertomuksen 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä ja sen jälkeen kahden vuoden välein.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään seurantatietoja koskevat menetelmät ja raportoinnin muoto. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 artikla

Vapautukset

1. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa niiden satamissa käyvät alukset 6 artiklan, 7 artiklan 1 kohdan ja 8 artiklan mukaisista velvoitteista, jäljempänä 'vapautus', jos on riittävät todisteet siitä, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) alus on aikataulun mukaisessa 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;
 - i) mistä on todisteena sataman tai jäteurakoitsijan kanssa allekirjoitettu sopimus ja jätteen toimittamista koskevat tositteet;
 - ii) joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille; ja
 - iii) jolle unionin satama tai muu satama, jossa toimittaminen ja maksaminen tapahtuu, on antanut hyväksyntänsä, ja jossa 13 artiklassa tarkoitettuun tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmään ja GISIS-järjestelmään sähköisesti tallennettujen tietojen pohjalta voidaan vahvistaa, että saatavilla on asianmukaiset laitteet.
- c) vapautuksella ei ole kielteistä vaikutusta meriturvallisuuteen, terveyteen, alusten asumis- tai työoloihin tai meriympäristöön.

2. Jos vapautus myönnetään, jäsenvaltio, jossa satama sijaitsee, antaa liitteessä 5 olevan mallin mukaisen vapautustodistuksen, jossa vahvistetaan, että alus täyttää vapautuksen soveltamisen kannalta välttämättömät edellytykset ja vaatimukset, ja ilmoitetaan vapautuksen kesto.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot sähköisesti siinä tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmän osassa, johon viitataan 13 artiklassa.

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

5. Vaikka alukselle olisi myönnetty vapautus, se ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.

4 j a k s o

Täytäntöönpanon valvonta

10 artikla

Tarkastukset

Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että jokainen alus voidaan tarkastaa, satunnaistarkastukset mukaan lukien, sen todentamiseksi, noudattaako se tätä direktiiviä.

11 artikla

Tarkastusvelvoitteet

1. Kunkin jäsenvaltion on tarkastettava sen satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 15:tä prosenttia sen 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. Jäsenvaltioiden on noudatettava tämän artiklan 1 kohtaa valitsemalla alukset unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin perusteella.

Jotta voidaan varmistaa tarkastusten yhdenmukaistaminen ja säätää yhdenmukaisista edellytyksistä, joiden perusteella alukset valitaan tarkastuksiin, komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin yksityiskohtien määrittelemiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

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

Kyseisiä menettelyjä vahvistaessaan jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon 2 kohdassa tarkoitettun unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin.

4. 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 kuitenkaan rajoittamatta 16 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten soveltamista.

12 artikla

Tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmä

Tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja sen valvontaa on helpotettava jäsenvaltioiden välisellä sähköisellä raportoinnilla ja tietojenvaihdolla 13 ja 14 artiklan mukaisesti.

*13 artikla***Raportointi ja tietojenvaihto**

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 unionin satamassa, sekä asianomaisen sataman tunniste;
 - b) tiedot jätteiden ennakkoilmoituksesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 2;
 - c) tiedot jätteen toimittamista koskevasta tositteesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 3;
 - d) tiedot vapautustodistuksesta, sellaisena kuin se esitetään liitteessä 5.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan 2 kohdassa luetellut tiedot saatetaan sähköisesti saataville SafeSeaNet-järjestelmän kautta.

*14 artikla***Tarkastusten kirjaaminen**

1. Komissio kehittää, pitää yllä ja päivittää tarkastustietokantaa, johon kaikkien jäsenvaltioiden on oltava liitettynä ja johon sisällytetään kaikki tässä direktiivissä säädetyn tarkastusjärjestelmän täytäntöönpanon edellyttämät tiedot, jäljempänä 'tarkastustietokanta'. Tarkastustietokanta 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
 - a) tarkastuskertomus on saatu valmiiksi;
 - b) lähtökielto on peruutettu; tai
 - c) vapautus on myönnetty.
3. Komissio varmistaa, että tarkastustietokannasta on mahdollista hakea kaikkia jäsenvaltioiden ilmoittamia asiaankuuluvia tietoja tämän direktiivin täytäntöönpanon seuranta varten.

Komissio varmistaa, että tarkastustietokannasta saadaan tietoa 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua unionin riskiperusteista kohdentamismekanismeja varten.

Komissio tarkastelee säännöllisesti tarkastustietokantaa seuratakseen tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja kiinnittää huomion kaikkiin kattavaa täytäntöönpanoa koskeviin epäilyihin, jotta voidaan toteuttaa korjaavia toimia.

4. Jäsenvaltioiden on voitava tutustua tarkastustietokantaan kirjattuihin tietoihin milloin tahansa.

*15 artikla***Henkilöstön koulutus**

Satamaviranomaisten ja satamien vastaanottolaitteista vastaavien viranomaisten on varmistettava, että kaikki henkilöstön jäsenet saavat tarvittavan koulutuksen hankkiakseen jätehuoltoon liittyvän työnsä kannalta olennaiset tiedot, painottaen erityisesti vaarallisten aineiden käsittelyyn liittyviä terveys- ja turvallisuusnäkökohtia, ja että koulutusvaatimukset saatetaan säännöllisesti ajan tasalle teknologisen innovoinnin haasteisiin vastaamiseksi.

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 j a k s o

Loppusäännökset

17 artikla

Kokemusten vaihto

Komissio järjestää tilaisuuksia kokemusten vaihtamiseksi tämän direktiivin soveltamisesta unionin satamissa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten ja asiantuntijoiden, myös yksityisen sektorin, kansalaisyhteiskunnan ja ammattiliittojen asiantuntijoiden, välillä.

18 artikla

Muutosmenettely

1. Komissiolle siirretään 19 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tämän direktiivin liitteitä ja viittauksia tässä direktiivissä oleviin IMon välineisiin, siinä määrin kuin se on tarpeen niiden saattamiseksi unionin oikeuden mukaisiksi tai kansainvälisellä tasolla, erityisesti IMon tasolla, tapahtuneen kehityksen huomioon ottamiseksi.

2. Komissiolle siirretään myös 19 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä silloin, kun se on tarpeen tässä direktiivissä vahvistettujen, erityisesti 6, 7 ja 9 artiklassa säädettyjen täytäntöönpano- ja seuranta järjestelyjen parantamiseksi, 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 jotta voidaan välttää vakava ja ei-hyväksyttävä meriympäristöön kohdistuva uhka, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 19 artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi, siinä määrin kuin se 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 Marpol-yleissopimuksen muutoksen hiljaiselle hyväksymiselle kansainvälisesti asetetun määräajan päättymistä tai päivää, jona kyseisen muutoksen on tarkoitus tulla voimaan.

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

19 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle 27 päivästä kesäkuuta 2019 viiden vuoden ajaksi 18 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen 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.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 18 artiklan 1, 2 ja 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 myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyyteen.

4. 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.
5. Heti delegoidun säädöksen annettuaan komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 18 artiklan 1, 2 ja 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

20 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002⁽²²⁾ 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 2010/65/EU muuttaminen

Korvataan direktiivin 2010/65/EU liitteessä olevassa A kohdassa oleva 4 kohta seuraavasti:

- ”4. Ilmoitus aluksilta peräisin olevasta jätteestä, mukaan lukien lastijäämät

Aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta 17 päivänä huhtikuuta 2019 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883 (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 116) 6, 7 ja 9 artikla.”

22 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2000/59/EY.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin.

23 artikla

Arviointi

1. Komissio arvioi tämän direktiivin toimintaa ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 28 päivänä kesäkuuta 2026. Arviointiin on sisällyttävä myös selvitys jätteen syntymisen ehkäisemisen ja jätehuollon parhaista käytännöistä aluksilla.
2. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1625⁽²³⁾ yhteydessä, kun Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) toimeksiantoa seuraavan kerran tarkastellaan uudelleen, komissio arvioi myös, olisiko EMSAlle myönnettävä lisää valtuuksia tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi.

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/1625, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1406/2002 muuttamisesta (EUVL L 251, 16.9.2016, s. 77).

*24 artikla***Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä**

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 28 päivänä kesäkuuta 2021. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

*25 artikla***Voimaantulo**

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

*26 artikla***Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 17 päivänä huhtikuuta 2019

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

A. TAJANI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

G. CIAMBA

LIITE 1

JÄTTEEN VASTAANOTTO- JA KÄSITTELYSUUNNITELMIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien on katettava kaikki jätelajit, jotka ovat peräisin satamassa tavanomaisesti käyviltä aluksilta. Ne on laadittava sataman koon ja siellä käyvien alustyyppien mukaan.

Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmiin on sisällyttävä

- a) arvio siitä, millaiset vastaanottolaitteet satamassa olisi oltava saatavilla ottaen huomioon satamassa tavanomaisesti käyvien alusten tarpeet,
- b) kuvaus satamassa olevien vastaanottolaitteiden tyypistä ja kapasiteetista,
- c) kuvaus aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanotto- ja keräysmenettelyistä,
- d) kuvaus kustannusten kattamiseen käytettävästä järjestelmästä,
- e) kuvaus menettelyistä, jolla ilmoitetaan väitetyistä puutteista satamassa olevissa vastaanottolaitteissa,
- f) kuvaus menettelyistä, jota noudatetaan sataman käyttäjien, jäteurakoitsijoiden, terminaalinhoitajien ja muiden asianomaisten osapuolten kanssa käytävissä neuvotteluissa, ja
- g) yleiskatsaus aluksilta vastaanotetun ja laitteissa käsitellyn jätteen lajeista ja määristä.

Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmiin voi sisältyä myös

- a) yhteenveto asiaankuuluvasta kansallisesta lainsäädännöstä sekä niistä menettelyistä ja muodollisuuksista, jotka liittyvät jätteen toimittamiseen satamassa oleviin vastaanottolaitteisiin,
- b) sataman yhteyspisteen määrittely,
- c) kuvaus satamassa mahdollisesti olevista erityisten jätevirtojen esikäsittelylaitteista ja -prosesseista,
- d) kuvaus menetelmistä, joilla satamassa olevien vastaanottolaitteiden tosiasiallista käyttöä seurataan,
- e) kuvaus menetelmistä, joilla alusten toimittaman jätteen määrät kirjataan, sekä
- f) kuvaus menetelmistä, joilla eri jätevirtojen jätehuolto on järjestetty satamassa.

Jätteen vastaanottoa, keräämistä, varastointia, käsittelyä ja hävittämistä koskevien menettelyjen olisi oltava kauttaaltaan sellaisen ympäristönhoitojärjestelmän mukaisia, jolla pyritään vähentämään asteittain näiden toimien ympäristövaikutuksia. Menettelyjen oletetaan olevan järjestelmän mukaisia, jos ne täyttävät Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1221/2009⁽¹⁾ vaatimukset.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1221/2009, annettu 25 päivänä marraskuuta 2009, organisaatioiden vapaaehtoisesta osallistumisesta yhteisön ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmään (EMAS-järjestelmä) ja asetuksen (EY) N:o 761/2001 ja komission päätösten 2001/681/EY ja 2006/193/EY kumoamisesta (EUVL L 342, 22.12.2009, s. 1).

Jätelaji	Toimitettava jättemäärä (m ³)	Erillisten varas- tilojen eni- mäis-kapasi- teetti (m ³)	Aluksella säily- tettävän jätteen määrä (m ³)	Satama, johon jäljellä oleva jäte toimitetaan	Ilmoituksen teon ja seuraavan satama-käynnin välillä syntyvän jätteen arvioitu määrä (m ³)
Säiliöiden puhdistuksesta aiheutuva karsta ja liete					
Muu (täsmennettävä)					
Marpol-yleissopimuksen liite II – HAITALLISET NESTEMÄISET AINEET ⁽¹⁾					
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, lumput, lasi, metalli, pullot, as- tiat jne.)					
D. Ruokaöljy					
E. Jätteenpolttouunin tuhka					
F. Aluksen toiminnasta ai- heutuva jäte					
G. Eläinten ruho(t)					
H. Pyydykset					
I. Sähkö- ja elektroniikka- romu (SER)					

⁽¹⁾ Haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi on ilmoitettava.

Jätelaji	Toimitettava jättemäärä (m ³)	Erillisten varas- tilojen eni- mäis-kapasi- teetti (m ³)	Aluksella säily- tettävän jätteen määrä (m ³)	Satama, johon jäljellä oleva jäte toimitetaan	Ilmoituksen teon ja seuraavan satama-käynnin välillä syntyvän jätteen arvioitu määrä (m ³)
J. Lastijäämät ⁽¹⁾ (me- riympäristön kannalta haitalliset)					
K. Lastijäämät ⁽²⁾ (muut kuin meriympäristön kannalta haitalliset)					
Marpol-yleissopimuksen liite VI – Ilman pilaantumiseen liittyvät					
Otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita si- sältävät varusteet ⁽³⁾					
Pakokaasujen puhdistus- jäte					

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

Huomautukset

- Näitä tietoja käytetään satamavaltion suorittamassa valvonnassa ja muissa tarkastuksissa.
- Tämä lomake on täytettävä, jollei alukseen sovelleta direktiivin (EU) 2019/883 artiklan mukaista vapautusta.

⁽¹⁾ Voivat olla arvioita. Kuivalastin kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi on ilmoitettava.

⁽²⁾ Voivat olla arvioita. Kuivalastin kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi on ilmoitettava.

⁽³⁾ Aluksella tehtävistä tavanomaisista huoltotoimenpiteistä aiheutuva jäte.

LIITE 3

JÄTTEEN TOIMITTAMISTA KOSKEVAN TOSITTEEN VAKIOMALLI

Sataman vastaanottolaitteiden tarjoajan nimetyn edustajan on annettava jäljempänä esitetty lomake jätteensä direktiivin (EU) 2019/883 7 artiklan mukaisesti toimittaneen aluksen päällikölle.

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

1. SATAMASSA OLEVIEN VASTAANOTTOLAITTEIDEN JA SATAMAN TIEDOT

1.1 Sijainti / terminaalin nimi:
1.2 Satamassa olevien 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 (Maritime Mobile Service Identity)-numero (aluksen radiotunnistenumero):
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 (m ³)	Marpol-yleissopimuksen liite V – Kiinteä jäte	Määrä (m ³)
Öljyinen pilssivesi		A. Muovit	
Öljyiset jäämät (liete)		B. Elintarvikejäte	
Öljyiset säiliöiden pesuvedet		C. Kotitalousjäte (esim. paperituot- teet, lumput, lasi, metalli, pullot, astiat jne.)	
Likainen painolastivesi		D. Ruokaöljy	
Säiliöiden puhdistuksesta aiheutuva karsta ja liete		E. Jätteenpolttouunin tuhka	
Muu (täsmennettävä)		F. Aluksen toiminnasta aiheutuva jäte	
Marpol-yleissopimuksen liite II – HAITALLISET NESTEMÄISET AI- NEET	Määrä (m ³) / Nimi (¹)	G. Eläinten ruho(t)	
Luokan X aine		H. Pyydykset	

Luokan Y aine		I. Sähkö- ja elektroniikkaromu (SER)	
		J. Lastijäämät (²) (meriympäristön kannalta haitalliset – HME)	
		K. Lastijäämät (²) (muut kuin me- riympäristön kannalta haitalliset – non-HME)	
		Marpol-yleissopimuksen liite VI – II- man pilaantumiseen liittyvät	Määrä (m ³)
Luokan Z aine		Otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varus- teet	
Muut aineet (OS)		Pakokaasujen puhdistusjäte	
Marpol-yleissopimuksen liite IV – Käymäläjätevesi	Määrä (m ³)	Muu jäte, joka ei kuulu Marpol- yleissopimuksen piiriin	Määrä (m ³)
		Passiivisesti kalastettu jäte	

(¹) Haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi on ilmoitettava.

(²) Kuivalastin kuljetuksessa käytettävä virallinen nimi on ilmoitettava.

LIITE 4

**SATAMASSA OLEVIENT VASTAANOTTOLAITTEIDEN TOIMINTAAN JA HALLINNOINTIIN LIITTYVIEN KUSTANNUSTEN
JA NETTOTULOJEN LUOKAT**

Suorat kustannukset	Välilliset kustannukset	Nettotulot
Suorat toimintakustannukset, jotka aiheutuvat aluksilta peräisin olevan jätteen tosiasiallisesta toimittamisesta, mukaan lukien jäljempänä luetellut kustannuserät	Välilliset hallintokustannukset, jotka aiheutuvat satamassa olevan järjestelmän hallinnoinnista, mukaan lukien jäljempänä luetellut kustannuserät	Nettotulot jätehuoltosuunnitelmista ja saatavilla olevasta kansallisesta/alueellisesta rahoituksesta, mukaan lukien jäljempänä luetellut tuloelementit
— Vastaanottolaitteita koskeva infrastruktuurin tarjoaminen satamassa, mukaan lukien säiliöt, tankit, prosessointivälineistö, proomut, kuorma-autot, jätteen vastaanottolaitteisto, käsittelylaitteisto; — Käyttöoikeudet, jotka perustuvat tapauksen mukaan joko alueen vuokraamisesta tai satamassa olevien vastaanottolaitteiden käytön kannalta välttämättömän kaluston vuokraamisesta tehtyyn sopimukseen; — Satamassa olevien vastaanottolaitteiden tosiasiallinen käyttö: aluksilta peräisin olevan jätteen kerääminen, jätteen kuljettaminen satamassa olevista vastaanottolaitteista loppukäsittelyyn, satamassa olevien vastaanottolaitteiden huolto ja puhdistaminen, henkilöstökulut, mukaan lukien ylityökulut, sähkö, jätteenalalyysit ja vakuutukset; — Aluksilta peräisin olevan jätteen valmistelu uudelleenkäyttöön, kierrätykseen tai hävitettäväksi, mukaan lukien jätteen erilliskeräys; — Hallinnointi: laskutus, jätetoimitustodistusten antaminen alukselle ja raportointi.	— Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman laatiminen ja hyväksyminen, mukaan lukien suunnitelman mahdolliset auditoinnit ja täytäntöönpano; — Jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman päivittäminen, mukaan lukien työvoima- ja konsultointikustannukset tapauksen mukaan; — Kuulemismenettelyjen järjestäminen jätteen vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman (uudelleen)arviointia varten; — Ilmoitusjärjestelmien ja kustannusten kattamiseen käytettävien järjestelmien hallinnointi, mukaan lukien maksujen alentaminen ympäristöystävällisten alusten osalta, tietojärjestelmien tarjoaminen satamatasolla, tilastoanalyysit ja asiaan liittyvät työvoimakustannukset; — Julkisten hankintamenettelyjen järjestäminen ja tarvittavien toimilupien myöntäminen satamassa olevien vastaanottolaitteiden tarjoamista varten; — Tiedottaminen sataman käyttäjille (esiteleistien jakelu, kylttien ja julkisteiden esillepano satamassa tai tietojen julkaiseminen sataman verkkosivuilla) ja tietojen sähköinen lähettäminen 5 artiklan mukaisesti. — Jätehuoltosuunnitelmien hallinnointi: laajennetun tuottajavastuun järjestelmät, kierrätys ja kansallisten/alueellisten varojen hakeminen ja käyttö — Muut hallintokulut: vapautusten sähköinen raportointi ja seuranta 9 artiklan mukaisesti.	— Laajennetun tuottajavastuun järjestelmien tarjoamat taloudelliset nettohyödyt; — Jätehuollosta, esimerkiksi kierrätysjärjestelmistä, saatavat muut nettotulot; — Rahoitus Euroopan meri- ja kalatalousrahastosta (EMKR); — Muu satamien saatavilla oleva rahoitus tai tuki jätehuoltoa ja kalastusta varten.

LIITE 5

DIREKTIIVIN 9 ARTIKLAN MUKAINEN VAPAUTUSTODISTUS, JOKA KOSKEE DIREKTIIVIN (EU) 2019/883 6 ARTIKLASSA, 7 ARTIKLAN 1 KOHDASSA JA 8 ARTIKLASSA SÄÄDETTYJÄ VAATIMUKSIA JA JOTA SOVELLETAAN SATAMASSA/SATAMISSA [SATAMAN NIMI / SATAMIEN NIMET] SEURAAVASSA JÄSENVALTIOSSA: [JÄSENVALTION NIMI] ⁽¹⁾

Aluksen nimi Tunnusnumero tai tunnuskirjaimet Lippuvaltio

[*aluksen nimi*]

[*IMO-numero*]

[*lippuvaltion nimi*]

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

[]

käy vähintään kerran kahdessa viikossa seuraavissa satamissa:

[]

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

[]

vapautetaan näin ollen [*kansallisen lainsäädännön asiaa koskeva säännös*] mukaisesti vaatimuksista, jotka koskevat

☐ *aluksilta peräisin olevan jätteen pakollista toimittamista,*

☐ *jätteen ennakkoilmoitusta ja*

☐ *pakollisen maksun maksamista, seuraavassa satamassa (seuraavissa satamissa):*

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

Paikka ja aika

.....

Nimi
Virka-asema

⁽¹⁾ Tarpeeton poistetaan.