



Strasbūrā, 16.1.2018.
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko atceļ
Direktīvu 2000/59/EK un groza Direktīvu 2009/16/EK un Direktīvu 2010/65/ES**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Atkritumu novadīšana no kuģiem aizvien vairāk apdraud jūras vidi, un tam ir smagas vidiskas un ekonomiskas sekas. Pēdējā laikā jūras pieguļojuma problēma ir izvirzījies priekšplānā, jo aizvien vairāk zinātnisku pētījumu liecina par postošām sekām jūras ekosistēmām un ietekmi uz cilvēku veselību. Lai gan lielākā daļa jūras pieguļojuma nāk no sauszemes, arī kuģniecības nozare lielā mērā ir vainojama pie sadzīves atkritumu un ekspluatācijas atkritumu nonākšanas jūrā. Tāpat pastāv lielas bažas par eitrofikāciju, ko rada notekūdeņu novadīšana no kuģiem, jo īpaši no lieliem pasažieru kuģiem, noteiktos jūras reģionos, piemēram, Baltijas jūrā, kā arī par naftu saturošu atkritumu novadīšanas ietekmi uz jūras organismiem un dzīvotnēm.

Iemesli nelikumīgai novadīšanai jūrā meklējami gan uz pašiem kuģiem, jo īpaši sliktas atkritumu apsaimniekošanas prakses dēļ, gan uz sauszemes, jo ostās nav atbilstošu iekārtu atkritumu pieņemšanai no kuģiem.

Direktīva 2000/59/EK¹ reglamentē pasākumus krastā, paredzot noteikumus, kas nodrošina ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu (*PRF*) pieejamību un atkritumu nogādāšanu uz šīm iekārtām. Ar to tiek īstenotas attiecīgās starptautiskās, t. i., *MARPOL*² normas. Tomēr direktīva ir vērsta uz darbībām ostā, bet *MARPOL* galvenokārt pievēršas darbībām jūrā. Tādējādi direktīva gan sastatās ar *MARPOL*, gan to papildina, reglamentējot juridiskos, praktiskos un finansiālo pienākumus krastā un jūrā. Lai gan *MARPOL* paredz vispusīgu satvaru attiecībā uz kuģu radītu piesārņojumu ar dažādām piesārņojošām vielām, tajā nav noteikts efektīvs izpildes panākšanas mehānisms. Tādēļ *MARPOL* galveno jēdzienu un pienākumu ietveršana ES tiesību aktos nozīmē, ka to izpildi nevar efektīvi nodrošināt ES tiesību sistēmā.

17 gadus pēc direktīvas stāšanās spēkā to ir nepieciešams rūpīgi pārskatīt. Pašreizējā situācija būtiski atšķiras no situācijas sākotnējās direktīvas pieņemšanas laikā 2000. gadā. Kopš tā laika *MARPOL* ir tikusi nostiprināta ar turpmākiem grozījumiem, savukārt pašreizējās direktīvas darbības joma un definīcijas vairs neatbilst starptautiskajam satvaram. Tā rezultātā dalībvalstis aizvien vairāk paļaujas uz *MARPOL* regulējumu, un tas apgrūtina direktīvas īstenošanu un izpildes panākšanu. Turklāt dalībvalstis piemēro atšķirīgas direktīvas galveno jēdzienu interpretācijas, tā mulsinot kuģus, ostas un operatorus.

Pārskatīšanas mērķis ir panākt augstāku jūras vides aizsardzības līmeni, samazinot atkritumu nonākšanu jūrā, kā arī efektīvās kuģniecības darbības ostās, mazinot administratīvo slogu un atjauninot tiesisko regulējumu. Tā kā priekšlikums ietilpst Normatīvās atbilstības un izpildes programmā (*REFIT*), tā mērķis ir nodrošināt atbilstību *REFIT* vienkāršošanas un precizēšanas principiem.

Skaidrības labad priekšlikums atceļ pašreizējo direktīvu, aizstājot to ar vienu jaunu direktīvu. Tas ietver arī papildu izmaiņas Direktīvā 2009/16/EK par ostas valsts kontroli³, kā arī Direktīvā 2010/65/ES⁴.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/59/EK (2000. gada 27. novembris) par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai, OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.

² Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (konsolidētā versija).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli, OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Piesārņojuma samazināšana jūrās ir nozīmīga ES darbības joma jūras transporta nozarē. Tas tika atkārtoti norādīts Komisijas paziņojumā par ES jūras transporta politiku līdz 2018. gadam⁵, kurā aicināts panākt, lai jūras satiksme vispār neradītu atkritumus. Šo mērķi var sasniegt, ievērojot starptautiskās konvencijas un standartus. *MARPOL* — attiecīgajā starptautiskajā satvarā — ir veikti vairāki grozījumi, piemēram, ietvertas jaunas vai stingrākas normas attiecībā uz izgāšanu no kuģiem. Tās būtu pienācīgi jāatspoguļo direktīvā.

Atkritumu pieņemšanas iekārtu nodrošināšana ostās ir pakalpojums, ko osta sniedz saviem lietotājiem, kā noteikts regulā par ostas pakalpojumiem⁶. Ierosinātajā direktīvā ir ņemti vērā attiecīgie principi un noteikumi, kas ietverti minētajā regulā, bet tā ir plašāka par regulas prasībām, jo paredz izmaksu struktūras un to pārredzamību. Tas palīdz sasniegt rosinātās direktīvas vispārējo mērķi, proti, samazināt atkritumu izgāšanu jūrā. Turklāt regula par ostas pakalpojumiem ir piemērojama tikai *TEN-T* ostām, savukārt ierosinātā direktīva aptver visas ostas, arī mazākas ostas, piemēram, zvejas ostas un jahtu un laivu piestātnes.

Direktīvā 2010/65/ES ir paredzēts iepriekšējs paziņojums par atkritumiem, kas ietverts informācijā, kura elektroniski jāsniedz ar valsts viena kontaktpunkta sistēmas starpniecību. Šajā nolūkā ir izstrādāts elektronisks paziņojums par atkritumiem. Šajā paziņojumā ietverto informāciju pēc tam koplieto ES jūras lietu informācijas un datu apmaiņas sistēmā (*SafeSeaNet*) un nosūta uz ostu valsts kontroles datubāzes, kas izveidota saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, ziņojumu moduli, lai sekmētu atbilstību, uzraudzību un izpildes panākšanu.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Spēkā esošā direktīva un šis priekšlikums pilnībā atbilst ES vides tiesību aktu principiem, jo īpaši: i) piesardzības principam; ii) principam “piesārņotājs maksā”; un iii) principam, ka preventīvi pasākumi ir jāveic piesārņojuma izcelsmes vietā, kad vien tas ir iespējams. Priekšlikums arī palīdz īstenot Jūras stratēģijas pamatdirektīvu⁷, kura tiecas aizsargāt jūras vidi un kurā aicināts panākt, lai līdz 2020. gadam visu ES jūras ūdeņu vides stāvoklis būtu labs. Tāpat rosinātā direktīva īsteno Atkritumu pamatdirektīvu⁸, paredzot uzlabotu atkritumu apsaimniekošanas praksi ostās atbilstīgi principam “piesārņotājs maksā” un ES atkritumu apsaimniekošanas hierarhijai. Visbeidzot, rosinātā direktīva ir saskanīga ar Sēra direktīvu⁹, kas sekmē jūras transporta ilgtspēju, jo paredz samazināt sēra saturu flotes degvielā. Tomēr Sēra direktīvā noteiktā režīma dēļ nedrīkst rasties situācija, kad emisiju samazināšanas tehnoloģiju (piemēram, izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu) izmantošana noved pie tā, ka emisijas gaisā samazinās, bet to vietā pieaug atkritumu izgāšana jūrā vai citos ūdensobjektos, piemēram, ostās un estuāros.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām (OV L 283, 29.10.2010., 1. lpp.).

⁵ COM(2009)8, “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra Regula (ES) 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.).

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/56/EK, ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā (OV L 164, 25.6.2008., 19.–40. lpp.).

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīva 2008/98/EK par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu, OV L 312, 22.11.2008., 3.–30. lpp.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 6. jūlija Direktīva 2005/33/EK, ar ko groza Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā, OV L 191, 22.7.2005., 59. lpp.

Ierosinātajai direktīvai būs arī liela nozīme, lai sasniegtu Komisijas aprites ekonomikas stratēģijā¹⁰ noteikto mērķi līdz 2020. gadam par 30 % samazināt jūras pieguļojumu pludmalēs un pazaudētu zvejas rīku daudzumu jūrā. Aprites ekonomikas stratēģijā ir arī atzīts, ka iepriekšējās *PRF* direktīvas pārskatīšana var tieši un būtiski palīdzēt samazināt kuģu radīto jūras pieguļojumu. Komisijas plastmasai veltītajā stratēģijā¹¹ ir aplūkoti papildu pasākumi, kā samazināt pazaudētu vai pamestu zvejas rīku daudzumu, piemēram, paplašināt ražotāja atbildību un ieviest depozītu shēmas attiecībā uz bieži pamestiem zvejas rīkiem, kā arī kāpināt informācijas apmaiņu par šādām shēmām.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Nemot vērā to, ka priekšlikums aizstāj patlaban spēkā esošo direktīvu, juridiskais pamats aizvien ir LESD 100. panta 2. punkts (bijušais EKL 80. panta 2. punkts), kas paredz kopīgu noteikumu pieņemšanu attiecībā uz jūras transportu. Lai gan direktīvas mērķis ir aizsargāt jūras vidi pret atkritumu izgāšanu jūrā, tās vispārējais politikas mērķis ir sekmēt jūras transportu un dot ieguldījumu iekšējā transporta tirgus izveidē.

• Subsidiaritāte (jomas, kas nav Savienības ekskluzīvā kompetencē)

Kuģniecība ir starptautiska nozare; darbības notiek starptautiskos ūdeņos un ostās visā pasaulē. Tādēļ šai nozarei ir vajadzīgi starptautiski noteikumi, kādi attiecībā uz kuģu radīto piesārņojumi ir paredzēti *MARPOL*. Tomēr galvenās problēmas šajā starptautiskajā režīmā nav saistītas ar nepietiekamiem standartiem, bet gan drīzāk ar to neatbilstīgu īstenošanu un izpildes panākšanu. Viens no ES jūrlietu politikas pamata pīlāriem ir centieni saskaņoti īstenot noteikumus, par kuriem panākta starptautiska vienošanās, ko vajadzības gadījumā papildina ar specifiskām ES prasībām. Tas ir atspoguļots arī direktīvas juridiskajā pamatā, proti, LESD 100. panta 2. punktā, kas ietver kopīgu noteikumu pieņemšanu attiecībā uz jūras transportu. Tā kā ar direktīvu ES tiesību aktos tiek transponēta *MARPOL* konvencija, tai ir tāds pats mērķis kā konvencijai, proti, aizsargāt jūras vidi pret kuģu radīto piesārņojumu. Jūras piesārņojuma problēma ir aktuāla visos ES ūdeņos, un tādēļ ir vajadzīga kopīga ES pieeja, lai efektīvi risinātu šos jautājumus, jo to nevar panākt, rīkojoties atsevišķu dalībvalstu mērogā.

Lai nepieļautu, ka ostās atkritumu nodošanai no kuģiem piemēro atšķirīgu politiku, un lai nodrošinātu vienlīdzīgus darbības nosacījumus gan ostām, gan ostu lietotājiem, ir vajadzīga tālāka saskaņošana ES mērogā. Vienkāršota un tādējādi saskaņotāka dažādo saistību īstenošana ES mērogā uzlabos kuģniecības nozares konkurētspēju un ekonomisko efektivitāti, vienlaikus nodrošinot pamatnosacījumu izpildi ostās. Tam vajadzētu novērst tādas negatīvas sekas kā "izdevīguma meklēšana", proti, kad kuģi atkritumus patur uz klāja, līdz tos var nogādāt uz ostu, kur tas ir ekonomiski visizdevīgāk. Arī atbrīvošanas režīmu tālāka saskaņošana attiecībā uz regulārās satiksmes kuģiem mazinātu neefektivitāti gan uz kuģiem, gan ostās.

Vienlaikus dalībvalstis saglabā rīcības brīvību attiecībā uz kopīgo noteikumu un principu īstenošanu vietējā/ostu līmenī. Saskaņā ar jauno direktīvu dalībvalstis arī turpmāk varēs lemt par izmaksu atgūšanas sistēmu struktūru un darbību, maksu lielumu un atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānu izstrādi ostām savās teritorijās. Tieši dalībvalstu iestādes vislabāk spēj noteikt atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānu detalizētības

¹⁰ COM(2015) 614 *final* „Noslēgt aprites loku — ES rīcības plāns pārejai uz aprites ekonomiku”.

¹¹ Komisijas dienestu darba dokuments, SWD (2018)16.

pakāpi un tvērumu, ņemot vērā ostu lielumu un ģeogrāfisko atrašanās vietu un to kuģu vajadzības, kuri izmanto šīs ostas.

• **Proporcionalitāte**

Priekšlikumam ir divkāršs mērķis: i) uzlabot jūras vides aizsardzību pret atkritumu izgāšanu no kuģiem, vienlaikus ii) nodrošinot jūras transporta darbību efektivitāti ostās. Ietekmes novērtējums liecina, ka jūrā joprojām nonāk atkritumi, kas postoši ietekmē jūras ekosistēmas, jo īpaši sadzīves atkritumu izgāšanas dēļ. Tai pat laikā pašreizējais režīms rada nevajadzīgu administratīvo slogu ostām un ostu lietotājiem, ko galvenokārt izraisa neatbilstība starp direktīvā un starptautiskajā satvarā (t. i., *MARPOL* konvencijā) paredzētajām saistībām. Ietekmes novērtējums ir apstiprinājis, ka vēlmais variants ir samērīgs ar šo problēmu risināšanu, un tas atbilst Regulējuma kontroles padomes piezīmēm par ietekmes novērtējuma ziņojumu.

Priekšlikuma mērķis ir risināt šīs problēmas, cenšoties panākt vēl lielāku saskaņotību ar *MARPOL*, jo īpaši saistībā ar darbības jomu, definīcijām un veidlapām. Ierosinātās direktīvas mērķis ir arī panākt lielāku konsekveni ar citiem ES tiesību aktiem, pilnībā integrējot inspekcijas ostu valsts kontroles satvarā un panākot saskaņotību ar Direktīvu 2002/59/EK saistībā ar uzraudzības un ziņošanas pienākumiem. Jaunā pieeja lielā mērā balstās uz elektroniskās ziņošanas un informācijas apmaiņas sistēmu, kuras pamatā ir esošās elektroniskās sistēmas, kā arī uz principu, ka informācija ir jāpaziņo vienreiz. Tam vajadzētu sekmēt uzraudzību un izpildes panākšanu un vienlaikus samazināt ar to saistīto administratīvo slogu.

Jūras piegriežuma problēmas specifika nozīmē, ka ir pamatoti pieņemt papildu pasākumus, kam vajadzētu vēl vairāk samazināt sadzīves atkritumu izgāšanu no kuģiem. To vajadzētu panākt, apvienojot stimulus un izpildes panākšanas pasākumus. Ņemot vērā, ka jūras piegriežuma problēmu būtiski palielina arī zivsaimniecības nozare un atpūtas nozare, šīs nozares ir sistemātiskāk integrētas sistēmā, jo īpaši saistībā ar stimulus atkritumu nogādāšanai krastā. Tomēr, tā kā paziņošanas un inspicēšanas pienākumi radītu nesamērīgu slogu mazākiem kuģiem un ostām, tiek piemērota diferencēta pieeja, kas balstās uz garumu un bruto tilpību. Šī pieeja paredzēs, ka:

- Iepriekšējā paziņojumā par atkritumiem un atkritumu pieņemšanas kvītī iekļautā informācija būs jāziņo tikai kuģiem, kuru garums ir vismaz 45 m, atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK.
- 20 % inspekciju mērķis attiecībā uz zvejas kuģiem un atpūtas kuģiem tiks piemērots tikai tiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 100 tonnas, kā paredz SJO prasības attiecībā uz sadzīves atkritumu apsaimniekošanas plānu, kam jābūt uz klāja;
- tirdzniecības kuģos inspekcijas veiks ostu valsts kontroles ietvaros, ievērojot riskbalstītu pieeju, un tam būtu jāpadara sistēma lietderīgāka un efektīvāka.

Lai gan direktīvas mērķis ir vēl vairāk saskaņot *PRF* režīma galvenos jēdzienus, lai nodrošinātu vienotu ES pieeju, balstoties uz attiecīgajām starptautiskajām normām, tā saglabā dalībvalstu rīcības brīvību, lai tās varētu lemt par darbības pasākumiem, kas piemērojami ostu līmenī, ņemot vērā vietējos apsvērumus un ostas administratīvo un īpašumtiesību struktūru. Atkritumu pieņemšanas iekārtu atbilstību nosaka, pamatojoties uz ostas lielumu, ģeogrāfisko atrašanās vietu un kuģu veidu ostā, un tas savukārt nosaka ostas atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plāna detalizētības pakāpi un tvērumu. Šos plānus var izstrādāt arī

ģeogrāfiskā kontekstā, tādējādi kalpojot ģeogrāfiski tuvāko ostu, kā arī reģionālās satiksmes ostu interesēm.

Lai gan dalībvalstīm būs jānodrošina, lai izmaksu atgūšanas sistēmas ietvertu direktīvā noteiktos principus, jo īpaši saistībā ar netiešo maksu un pārredzamības līmeņiem, tās varēs brīvi izstrādāt maksu sistēmas un lemt par precīzu maksu lielumu, ņemot vērā kuģu satiksmes veidu ostā. Attiecībā uz sadzīves atkritumiem, kas ir nozīmīgākais jūras piegriežuma elements, šī rīcības brīvība būs ierobežotāka, un šeit izmaksas pilnībā segs ar netiešās maksas palīdzību. Ņemot vērā plastmasas un kuģu radīto citu sadzīves atkritumu sevišķi negatīvo ietekmi uz jūras vidi, ir vajadzīgi maksimāli finansiāli stimuli, lai nodrošinātu, ka sadzīves atkritumi tiek nogādāti ostā katrā piestāšanas reizē tā vietā, lai tos izgāztu jūrā.

- **Instrumenta izvēle**

Lai tiesību akts būtu skaidrs un konsekvents, par piemērotāko juridisko risinājumu atzina priekšlikumu izstrādāt vienu jaunu direktīvu. Alternatīvu variantu, proti, grozījumu kopuma ieviešanu pašreizējā direktīvā, izslēdza, jo tam būtu nepieciešams liels skaits izmaiņu. Tāpat izslēdza jaunas regulas pieņemšanu, jo tas dalībvalstīm nenodrošinātu pietiekamu elastību lemt par labāko īstenošanas politiku attiecībā uz to ostām, kuras atšķiras pēc lieluma, atrašanās vietas un īpašumtiesību un administratīvās struktūras.

3. EX POST NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Ex post novērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Ex post novērtējums liecina, ka direktīvai ir bijusi nozīme, lai panāktu atkritumu izgāšanu samazināšanu jūrā, un ka tai noteikti ir bijusi ES pievienotā vērtība. Tomēr, lai gan ir palielinājies atkritumu daudzums, ko nogādā krastā, tendences attiecībā uz dažādu atkritumu kategorijām ir bijušas nevienmērīgas. Turklāt liels daudzums atkritumu joprojām nonāk jūrā. To galvenokārt nosaka pašreizējās direktīvas galveno saistību, piemēram, atbilstošu ostu atkritumu pieņemšanas iekārtu nodrošināšana, izmaksu atgūšanas sistēmu izstrāde un darbība un obligātā nodošanas pienākuma piemērošana, interpretācija un īstenošana.

Iepriekšējā direktīvā nebija pietiekami skaidri noteikts ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu atbilstības jēdziens, un tas radīja apmulsumu ostu lietotāju un operatoru vidū. Turklāt, tā kā nenotika apspriešanās ar ostu lietotājiem un nebija sekvences ar ES tiesību aktiem, kas attiecas uz sauszemi, ostās ne vienmēr bija pieejamas atbilstošas iekārtas. Piemēram, apspriešanas laikā ieinteresētās personas sūdzējās par to, ka ostās nav iespējama tādu atkritumu dalīta savākšana, kas pirms tam ir sašķiroti uz klāja atbilstīgi starptautiskajiem standartiem. Turklāt nav bijis skaidrs, ko tieši aptver obligātais nodošanas pienākums, ņemot vērā *MARPOL* normas par atkritumu novadīšanu, tostarp nav skaidra definīcija par kuģa atkritumu uzkrāšanas tilpņu pietiekamu ietilpību, kas ir galvenais izņēmums, kurš ļauj kuģim atstāt ostu, iekams tas nav nodevis atkritumus.

Arī *PRF* inspekciju tiesiskais un administratīvais regulējums ir bijis neskaidrs, tāpat kā šo pārbaūžu pamats un regularitāte. Visbeidzot, atbrīvojumi regulāras satiksmes kuģiem ir tikuši piešķirti saskaņā ar dažādiem pamatojumiem un atšķirīgiem nosacījumiem, radot nevajadzīgu administratīvo slogu. Minētās problēmas ir samazinājušas režīma efektivitāti, sasniedzot tā galveno mērķi, t. i., samazināt atkritumu izgāšanu jūrā.

Tāpat *ex post* novērtējums izcēla šādas problēmas:

- direktīva nav pilnībā atbilstīga attiecīgajiem ES politikas virzieniem, piemēram, ES tiesību aktiem atkritumu jomā un to pamatprincipiem, kas netiek pilnvērtīgi īstenoti ostās;
- direktīvā nav ietvertas nozīmīgas starptautiskā tiesiskā regulējuma (*MARPOL*) izmaiņas;
- tā kā netiek sistemātiski reģistrēti ostās nogādātie atkritumi un tā kā starp dalībvalstīm nav pietiekamas informācijas apmaiņas, ir kavēta direktīvas efektīva uzraudzība un izpildes panākšana, kā rezultātā ir radies būtisks datu trūkums par atkritumu plūsmām ES ostās.
- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ir organizētas regulāras apspriešanās ar dažādām ieinteresēto personu grupām *PRF* apakšgrupas ietvaros, kuru izveidoja Eiropas ilgtspējīgas kuģniecības foruma pakļautībā, lai atbalstītu pārskatīšanas procesu. Apakšgrupā, kurā ir iekļautas galvenās ieinteresēto personu grupas, t. i., dalībvalstu iestādes, ostas, kuģu īpašnieki, ostu uzņemšanas iekārtu operatori un vides NVO, ir apkopotas augsta līmeņa specializētās zināšanas par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām, lai apsaimniekotu atkritumus no kuģiem. Vairākās apakšgrupas sanāsmēs tika izskatīti un apspriesti ierosinātie pasākumi un pārskatīšanas varianti, un tās ierosinājumi tika pienācīgi izskatīti un ņemti vērā priekšlikuma izstrādē. Apakšgrupas diskusiju rezultāta kopsavilkums ir ietverts dienestu darba dokumenta pielikumos¹².

Kopumā ieinteresētās personas atbalsta pārskatīšanu, kuras mērķis ir panākt lielāku saskaņotību ar *MARPOL*, jo īpaši saistībā ar obligātās nodošanas prasības tvērumu, un kura paredz konkrētus pasākumus jūras pieguļojuma problēmas risināšanai. Apakšgrupa ir vairākkārt uzsvērusi nepieciešamību pienācīgi īstenot ES atkritumu apsaimniekošanas principus *PRF* režīma kontekstā, kā arī vēl vairāk saskaņot atbrīvojumu režīmu un izmaksu atgūšanas sistēmas, ES ostām nepiemērojot pieeju, saskaņā ar kuru “viena sistēma ir piemērota visiem”. Turklāt apakšgrupa ir apspriedusi, kā uzlabot uzraudzību un piemērošanu un kā elektroniskā ziņošana un datu apmaiņa varētu sekmēt šo procesu.

Ietekmes novērtējuma procesa kontekstā organizēja atklātu sabiedrisko apspriešanu, kuras ietvaros saņēma atbildes no ļoti dažādām ieinteresētajām personām. Tam sekoja mērķtiecīga apspriešanās, kas bija paredzēta visām ostu ieinteresētajām personām. Šīs apspriešanās atklāja, ka nepietiekami stimuli un piemērošana ir divi no svarīgākajiem aspektiem, kas kopumā veicina atkritumu izgāšanu jūrā. Turklāt abās apspriešanas kārtās tika atzīmēts, ka definīciju un veidlapu nekonsekvence un dažādie atbrīvojumu režīmi ir nevajadzīga administratīvā sloga pamatā.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Šā priekšlikuma pamatā ir informācija, kas tika apkopota un analizēta izvērtējuma un ietekmes novērtējuma procesa laikā, kura nolūkā tika veikti ārējie pētījumi. Turklāt Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) sniedza tehnisko palīdzību un nodrošināja konkrētus datus.

Ex post novērtējuma laikā, ko veica 2015. gadā, izvērtēja no 40 lielām tirdzniecības ostām saņemtos datus, un uz šāda pamata 2004.–2013. gada periodam izstrādāja atkritumu nogādāšanas laika rindas. Daļa datu nāca no iepriekšējiem pētījumiem, ko *EMSA* bija veikusi attiecībā uz direktīvas īstenošanu, un tos papildināja ar datiem no ieinteresēto personu apsekojuma.

¹² 2. pielikums, 7. lpp., Apspriešanās ar ieinteresētajām personām kopsavilkuma ziņojums.

Ar atbalsta pētījumu, ko veica 2016. gadā, lai palīdzētu sagatavot **ietekmes novērtējumu** direktīvas pārskatīšanas nolūkā, bija paredzēts papildināt datus par atkritumu daudzumu, kurš 2013.–2015. gadā tika nogādāts iepriekšējos pētījumos noteiktajās ostās (*Ramboll*, 2012. gads un *Panteia*, 2015. gads). Atjauninātus atkritumu nogādāšanas datus par šo periodu sniedza 29 no 40 iepriekš novērtētajām ostām. Turklāt ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumā izmantoja tā dēvēto *MARWAS* modeli, lai aprēķinātu atkritumu iztrūkumu. Ar šo modeli novērtē: starpību starp i) atkritumu daudzumu, ko paredzēts nogādāt ostās, par kurām ir saņemti nogādāšanas dati, pamatojoties uz kuģu satiksmi šajās ostās konkrētā laikposmā; un ii) absolūto daudzumu, kas ir nogādāts šajās ostās attiecīgajā periodā. No *EMSA* tika saņemti kuģu kustības dati par 29 iesaistītajām ostām, un šos datus ievadīja modelī. Atbalsta pētījuma ietvaros arī izstrādāja novērtējumu par to, cik trausla ir dažādu reģionālo jūras teritoriju vide saistībā ar dažādām kuģu radīto atkritumu kategorijām. Šī metodika ir detalizēti skaidrota attiecīgajā pielikumā dienestu darba dokumentam, kas pievienots šim priekšlikumam¹³.

Iepriekš minētā *PRF* apakšgrupa procesa gaitā nepārtraukti sniedza savu atbalstu.

• Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējumā izskatīja dažādus politikas variantus direktīvas pārskatīšanai, pamatojoties uz šādiem vadošajiem principiem:

- (1) pārskatīšanas tvērums, normatīvo izmaiņu apmērs un ieteikuma līmeņa norāžu sagatavošana;
- (2) atkritumu obligātās nodošanas prasības tvērums; saskaņošana ar *MARPOL* normām par izgāšanu vai režīms, kas paredz, ka vispār nenotiek atkritumu izgāšana jūrās, jo tie tiek pilnībā nodoti ostās. Tas ietekmē arī citus aspektus, piemēram, izmaksu atgūšanas sistēmu īstenošanu un izpildes panākšanu;
- (3) iespēja risināt kuģu radītā jūras piegriežuma (galvenokārt sadzīves atkritumu) specifisko problēmu;
- (4) iespēja samazināt administratīvo slogu un vienkāršot režīmu atbilstīgi priekšlikuma *REFIT* mērķiem.

Šie principi ir atspoguļoti turpmāk aprakstītajos politikas mērķos.

1. VARIANTS. Pamatscenārijs. Saskaņā ar šo variantu direktīvā netiek plānotas nekādas normatīvās izmaiņas. Tā vietā tiktu sagatavoti ieteikuma tiesību norādījumi, kā arī paplašināta elektroniskās ziņošanas un uzraudzības sistēma, kas izveidota saskaņā ar pašreizējās direktīvas 12. panta 3. punktu un pamatojas uz elektroniskajiem ziņojumiem *SafeSeaNet* un *THETIS* (ostu valsts kontroles datubāze).

2. VARIANTS. Minimāla pārskatīšana. Šis variants paredz mērķtiecīgas iniciatīvas un kodolīgus normatīvos pielāgojumus saistībā ar *MARPOL* konvenciju, kā arī attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, balstoties uz pamatscenāriju. Jo īpaši tas saskaņotu direktīvas darbības jomu ar *MARPOL* konvenciju, ietverot tos atkritumus, uz ko attiecas konvencijas VI pielikums, un atjauninot atsaucē uz Savienības vides tiesību aktiem.

3. VARIANTS. Saskaņošana ar *MARPOL*. Šā varianta mērķis ir vēl vairāk pietuvināties *MARPOL*, jo īpaši nosakot obligātās nodošanas tvērumu saskaņā ar *MARPOL* normām par izgāšanu, kas risinātu jautājumu par nelikumīgu atkritumu izgāšanu jūrā. Šis variants arī

¹³ 4. pielikums, 23. lpp., Ietekmes novērtējuma sagatavošanā izmantotie analītiskie modeļi.

paredz *PRF* inspekciju integrēšanu ostu valsts kontrolē un ietver pilnīgu klāstu pasākumu, lai uzlabotu iekārtu atbilstību un ekonomiskos stimulus kuģiem nodot atkritumus.

4. VARIANTS. ES *PRF* režīms, kas ir plašāks par *MARPOL*. Šā varianta mērķis ir nostiprināt direktīvas pašreizējo režīmu, sniedzoties tālāk par *MARPOL* konvenciju. Obligātā nodošana attiektos uz visiem kuģu atkritumiem, arī atkritumiem, kurus saskaņā ar *MARPOL* drīkst izgāzt jūrā. Šis variants ietver arī pilnīgu klāstu pasākumu, lai uzlabotu iekārtu atbilstību un nodrošinātu atbilstīgus stimulus nodošanas veicināšanai.

3.B un 4.B VARIANTS. 3. un 4. variantā apakšvarianti attiecībā uz jūras piegružojumu. Šie variantu apakšvarianti pievēršas tieši kuģu radītā jūras piegružojuma (galvenokārt sadzīves atkritumu) problēmai. Ir ietverti gan stimuli, gan izpildes panākšanas pasākumi, kā arī priekšlikums direktīvas darbības jomā pilnībā ietvert zvejas kuģus un atpūtas kuģus, tomēr paredzot diferencētu izpildes panākšanas pieeju atkarībā no bruto tilpības.

Ietekmes novērtējumā secināja, ka vēlamais variants ir 3.B politikas variants, jo tas saskaņo mērķi samazināt atkritumu, jo īpaši sadzīves atkritumu (jūras piegružojuma), izgāšanu jūrā ar plānoto mērķi samazināt administratīvo slogu, panākot vēl dziļāku saskaņošanu ar *MARPOL* konvenciju.

Sagaidāms, ka vēlamais politikas variants:

- nodrošinās pozitīvu ietekmi uz vidi, jo tam vajadzētu būtiski samazināt naftas atkritumu, notekūdeņu, sadzīves atkritumu un skrubera atkritumu nelikumīgu izgāšanu jūrā;
- sniegs būtisku ieguldījumu aprites ekonomikā, pateicoties īpašiem pasākumiem, kas vērsti uz jūras piegružojuma, tostarp zivsaimniecības nozares un atpūtas nozares radīto atkritumu, samazināšanu un atkritumu apsaimniekošanas prakses uzlabošanu ostās;
- samazinās izpildes panākšanas izmaksas un būtiski samazinās administratīvās izmaksas;
- radīs papildu darbvietas, jo īpaši atkritumu apsaimniekošanas nozarē un tūrisma nozarē piekrastes teritorijās;
- uzlabos vidisko apziņu par jūras piegružojuma problēmu gan krastā, gan uz kuģiem.

Sagaidāms, ka vēlamais variants **radīs papildu atbilstības nodrošināšanas un darbības izmaksas**, jo īpaši dēļ ieguldījumiem atkritumu savākšanā ostās, izmaksu atgūšanas sistēmu saskaņošanas un jaunas spējas nodrošināšanas, lai būtu iespējams pieņemt un apstrādāt jaunas atkritumu plūsmas. Tomēr paredzams, ka šīs izmaksas būs ierobežotas. Šo izmaksu plānotais apjoms ir aprakstīts ietekmes novērtējumā, kas ietverts dienestu darba dokumentā, kurš pievienots priekšlikumam¹⁴. Tomēr nebija iespējams precīzi kvantificēt kopējās atbilstības izmaksas, jo trūkst datu.

Ietekmes novērtējumu iesniedza apstiprināšanai Regulējuma kontroles padomei 2017. gada maijā. Padome pieņēma pozitīvu atzinumu ar piezīmēm¹⁵. Padome savā atzinumā pauda bažas

¹⁴ Komisijas dienestu darba dokuments, Ietekmes novērtējums, 60. lpp. (atbilstības nodrošināšanas izmaksas) un 73. lpp. (nobeigums).

¹⁵ Atzinums par ietekmes novērtējumu — Ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas kuģu radītajiem atkritumiem un kravu atliekām, 2017. gada 23. jūnijs, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/>[...].

par direktīvas pievienoto vērtību salīdzinājumā ar *MARPOL* konvenciju un pieprasīja sīkāku skaidrojumu par abu režīmu attiecībām un to, kā rosinātie varianti atbilst konvencijai vai ir plašāki par to. Šajā saistībā padome arī uzdeva dažus jautājumus par vēlamo varianta samērīgumu, jo īpaši tādēļ, ka tas ietver konkrētākas prasības mazākiem kuģiem, un norādīja, ka joprojām nav īsti skaidras precīzas ar šo variantu saistītās atbilstības nodrošināšanas un ieguldījuma izmaksas. Uz šīm piezīmēm reaģēja kā norādīts turpmāk.

- Tika ietverts papildu skaidrojums par to, kā ar direktīvu ir plānots transponēt *MARPOL* konvencijas attiecīgās prasības, piemērojot uz ostām balstītu pieeju, un ka ar to ne tikai centīsies nodrošināt šo prasību izpildi visā ES tiesiskajā režīmā, bet arī ka tas radīs pievienoto vērtību saistībā ar prasību īstenošanu dalībvalstīs, jo īpaši izmantojot tādu papildu elementus kā atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plāni, izmaksu atgūšanas sistēmas ostās un atbrīvojumu režīmi regulārās satiksmes kuģiem. Tika ietverta tabula ar abu instrumentu salīdzinājumu, kā arī pārskats par būtiskākajiem *MARPOL* konvencijas grozījumiem pēdējos 15 gados.
- Tika ietverta tabula, kurā dažādie politikas varianti ir salīdzināti ar *MARPOL* konvenciju. Tāpat tika izskaidrots, ka vēlamais variants, kura pamatā ir saskaņošana ar *MARPOL*, neietver pilnīgu saskaņošanu, jo tas nozīmētu tādu pamata saistību atsaukšanu, kas ir apliecinājušas savu nozīmi un lietderīgumu, kā parādīja direktīvas *ex post* (*REFIT*) novērtējums. Tika ietverti papildu skaidrojumi, lai parādītu katra varianta samērīgumu, un sniegta papildu informācija par to, kā ar vēlamo variantu ir paredzēts izmainīt mazāku kuģu, t. i., zvejas kuģu un atpūtas kuģu, stāvokli, piemērojot diferencētu pieeju attiecībā uz izpildes panākšanu atkarībā no bruto tilpības un kopējā garuma.
- Visbeidzot, tika īstenoti papildu centieni, lai no ostām iegūtu kvantitatīvus datus par dažām no vēlamojā variantā ietvertajām svarīgākajām saistībām. Tomēr, tā kā tika lūgti sensitīvi komercdati, saņemtā informācija bija ierobežota, un atbilstības nodrošināšanas un ieguldījumu izmaksu novērtējums joprojām pamatā ir kvalitatīvs.

• **Teritoriālās ietekmes novērtējums**

Ierosinātajai pārskatīšanai ir nozīmīga reģionālā dimensija, ņemot vērā dažādos jūras baseinus ES un ostu vietējo specifiku. Tādēļ tika veikts teritoriālās ietekmes novērtējums. Novērtējumā atklājās konkrētas problēmas, ar ko *PRF* režīma īstenošanas rezultātā varētu saskarties mazu salu un attālu vietu ostas, taču tika arī secināts, ka direktīva var šiem reģioniem nodrošināt ieguvumus, jo īpaši tūrisma attīstības, nodarbinātības un pārvaldības ziņā. Tomēr, neraugoties uz reģionālajām atšķirībām, teritoriālās ietekmes novērtējums atklāja izteiktu nepieciešamību saskaņot direktīvas pamataspektus. Teritoriālās ietekmes novērtējuma rezultātu apkopojums ir sniegts kopsavilkuma ziņojumā, kas ietverts dienestu darba dokumentā, kurš pievienots priekšlikumam.

• **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Tā kā priekšlikums ir *REFIT* iniciatīva, tā mērķis ir vienkāršot tiesisko regulējumu un samazināt administratīvo slogu.

Labāk saskaņojot definīcijas ar *MARPOL*, direktīvā var pilnībā ietvert arī SJO izstrādātās standarta veidlapas paziņošanai par atkritumiem un atkritumu pieņemšanas kvītis. Tādējādi var pēc iespējas izvairīties no paralēlām veidlapām un sistēmām. Turklāt tiek rosināts iekļaut *PRF* inspekcijas ostu valsts kontroles režīmā un izmantot informācijas un uzraudzības sistēmu, ko izstrādāja, pamatojoties uz pašreizējo direktīvu (12. panta 3. punkts), un kas

balstās uz elektroniskajiem ziņojumiem *SafeSeaNet* un *THETIS*, lai atvieglotu uzraudzību un piemērošanu. Sagaidāms, ka šie pasākumi par 7,1 miljonu EUR samazinās administratīvās izmaksas, jo to rezultātā inspekcijas varētu kļūt efektīvākas. Tāpat ir sagaidāms, ka ierosinātā pārskatīšana palielinās darījumdarbības iespējas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem ostās, kā arī operatoriem atpūtas un tūrisma nozarē, no kuriem lielākā daļa ir MVU, jo lielāka atkritumu daudzumu nodošana ostās nodrošinās tīrāku jūras vidi, kas pozitīvi ietekmēs vietējo un reģionālo tūrismu.

Priekšlikums jaunai direktīvai nodrošina dalībvalstīm arī ievērojamu rīcības brīvību, lai: i) organizētu atkritumu pieņemšanas iekārtu izveidi savās ostās saskaņā ar atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plāniem; un ii) izstrādātu atbilstīgas maksu sistēmas, ņemot vērā ostu lielumu un ģeogrāfisko atrašanās vietu, kā arī kuģu satiksmes veidu šajās ostās.

Ierosinātā pārskatīšana paredz pilnveidot un izmantot informācijas, uzraudzības un izpildes panākšanas sistēmu, kas jau tika izveidota saskaņā ar pašreizējo direktīvu, lai atvieglotu šīs direktīvas uzraudzību un piemērošanu. Sistēmas pamatā būs Direktīvā 2002/59/EK paredzētā Eiropas jūras lietu informācijas un datu apmaiņas sistēma un ar Direktīvu 2009/16/EK izveidotā inspekciju datubāze. Datus paziņos elektroniski ar valsts viena kontaktpunkta sistēmas starpniecību atbilstīgi Direktīvai 2010/65/ES, un dalībvalstis šo datus koplietos uzraudzības un piemērošanas vajadzībām. Priekšlikums arī vēl vairāk standartizēs elektronisko ziņojumu formātus attiecībā uz atkritumu pieņemšanu, paziņošanu par atkritumiem un atbrīvojumiem regulārās satiksmes kuģiem.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Priekšlikumam pievienots īstenošanas plāns, kurā uzskaitītas pasākumu īstenošanai vajadzīgās darbības un norādītas galvenās tehniskās, juridiskās un ar laiku saistītās īstenošanas problēmas.

Ir noteikti atbilstīgi uzraudzības un ziņošanas pasākumi. Šajā procesā būtiska nozīme ir *EMSA*, jo šī aģentūra atbild par jūras transporta elektronisko datu sistēmu izstrādi un darbību.

Spēkā esošajā direktīvā jau ir paredzēta kopīgas informācijas un uzraudzības sistēmas izveide, kura: i) identificētu kuģus, kas nenogādā savus atkritumus; un ii) noteiktu, vai ir sasniegti direktīvas mērķi. Pēdējos gados šīs sistēmas izveides pamatā ir bijušas esošās datubāzes. Jo īpaši *SafeSeaNet* ir nodrošinājusi iespēju elektroniski iesniegt iepriekšējus paziņojumus par atkritumiem un apmainīties ar tajos sniegto informāciju, un inspekciju datubāzē (*THETIS*) ir izveidots atsevišķs ES modulis *PRF* pārbažu rezultātu paziņošanai. Turklāt ir veikti pasākumi, lai nodrošinātu, ka *SafeSeaNet* glabātā informācija tiek sistemātiski nosūtīta uz *THETIS-EU*, lai būtu iespējams uzraudzīt un panākt obligāto nodošanas pienākumu izpildi. Ar ierosināto direktīvu šī sistēma tiks vēl vairāk uzlabota, un tajā vajadzētu ietvert arī pamatinformāciju par atkritumu pieņemšanas iekārtu pieejamību ES ostās. Šo informāciju

nosūtīs arī SJO Globālajai integrētajai kuģošanas informācijas sistēmai *GISIS*, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis, sniedzot ziņojumus saskaņā ar direktīvu, vienlaikus pildītu arī savus starptautiskos ziņošanas pienākumus.

Turklāt *EMSA* palīdzēs uzraudzīt ierosinātās direktīvas īstenošanu. Tā kā ir plānots, ka paredzēto *EMSA* īstenošanas apmeklējumu pilns cikls ilgs 5 gadus¹⁶, ir noteikts, ka direktīvas izvērtēšanas cikls būs septiņi gadi.

Visbeidzot, ir arī paredzēts izveidot ekspertu grupu, kurā būs pārstāvji no dalībvalstīm un citām attiecīgajām nozarēm. Grupa apmainīsies ar informāciju un pieredzi saistībā ar direktīvas īstenošanu un sniegs vajadzīgos norādījumus Komisijai.

• **Paskaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Paskaidrojošie dokumenti nav vajadzīgi, jo priekšlikuma mērķis ir vienkāršot un precizēt esošo režīmu.

6. SĪKS PRIEKŠLIKUMA KONKRĒTO NOTEIKUMU SKAIDROJUMS

Ierosinātā direktīva maksimāli saskaņos ES režīmu ar *MARPOL*, jo īpaši saistībā ar darbības jomu, definīcijām un veidlapām. Tomēr pilnīga saskaņošana nav iespējama, jo direktīva ir vērsta uz darbībām ostās, savukārt *MARPOL* — uz darbībām jūrā. Lai gan direktīvas pamatā ir dalībvalstu pienākumi saskaņā ar *MARPOL*, tā sniedzas tālāk un detalizēti aplūko visu operatoru juridiskos, darbības un finansiālos pienākumus. Turklāt ierosinātajai direktīvai (tāpat kā tās priekštecei) ir plašāka darbības joma, kas ietver visus jūras kuģus un visas šo kuģu apmeklētās ES ostas.

Galvenās jomas, kurās starp direktīvu un *MARPOL* arī turpmāk būs atšķirības, attiecas uz:

- atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānu pieņemšanu;
- izmaksu atgūšanas sistēmu izstrādi un darbību;
- obligātu tādas informācijas paziņošanu, kas ietverta iepriekšējos paziņojumos par atkritumiem un atkritumu pieņemšanas kvītīs;
- pārbaužu režīmu;
- atbrīvojumu režīmu regulārās satiksmes kuģiem.

Daudzas no šīm atšķirībām ES režīmā palīdz labāk īstenot un piemērot *MARPOL* noteikto režīmu.

Turpmāk ir izklāstītas svarīgākās izmaiņas, ko ievieš jaunā direktīva.

Nosaukums, darbības joma un definīcijas

Nosaukumu grozīs, lai skaidri minētu atkritumu nogādāšanu no kuģiem, jo tas labāk atspoguļotu direktīvas galveno mērķi.

Direktīvas **2. pantā** “kuģu atkritumu” definīcija tiks aizstāta ar vispārīgāku definīciju, proti, “atkritumi no kuģiem”, kas noteikta saistībā ar attiecīgajiem *MARPOL* pielikumiem. Tas ietvers “kravu atlieku” kategoriju, kā arī atkritumus, uz kuriem attiecas *MARPOL*

¹⁶ Kā paredzēts *EMSA* metodikā par apmeklējumiem dalībvalstīs, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

VI pielikums, t. i., dūmgāzu attīrīšanas sistēmu atliekas, kas ir nogulsnes un notecinātais ūdens no šīm sistēmām. Novēršot atšķirību starp kuģu atkritumiem un kravu atliekām un nodrošinot pilnīgu atbilstību *MARPOL* definīcijām, ir iespējama papildu saskaņošana ar SJO standarta veidlapām un sertifikātiem. Pasīvi izzvejojti atkritumi, t. i., atkritumi, kas savākti tīklos zvejas darbību laikā, ir ietverti atkritumu no kuģiem definīcijā, lai nodrošinātu atbilstīgus nosacījumus šāda veida atkritumu no zivsaimniecības nozares nogādāšanai ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās, ņemot vērā to nozīmi jūras pieguļojuma kontekstā. Attiecīgajos ES tiesību aktos ir iekļautas skaidras un atjauninātas atsauces.

Ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu atbilstība

Ir skaidrāk aprakstīts jēdziens “atbilstošas ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas” saskaņā ar SJO norādījumiem. Direktīvas **4. pantā** ir skaidri iekļauta no Atkritumu pamatdirektīvas izrietošā prasība par atkritumu dalītu savākšanu, kas jāpiemēro ostās. Tas jo īpaši attiecas uz gadījumiem, kuros atkritumi tika iepriekš šķiroti saskaņā ar starptautiskajām normām un standartiem.

Saistībā ar atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plāniem, kam ir svarīga nozīme ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu atbilstības panākšanā, lielāks uzsvars **5. pantā** un **1. pielikumā** ir likts uz apspriešanās prasībām. Tāpat ir precizēts, ko nozīmē “atbilstīgs plāns”, “būtiskas izmaiņas” šādā plānā un “reģionālais konteksts”, kurā to var izstrādāt.

Stimuli atkritumu nogādāšanai

Lai nodrošinātu pareizos stimulus dažāda veida atkritumu nogādāšanai ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās, **8. pantā** ir noteikti galvenie principi, kas jāietver un jāizmanto ikvienā maksu sistēmā, kura tiek izveidota saskaņā ar direktīvu. Tas ietver attiecību starp piemēroto maksu un *PRF* izmaksām, tā “nozīmīgā ieguldījuma” aprēķināšanu, kas jāsedz ar netiešo maksu, un galvenās pārredzamības prasības. Direktīvā ir iekļauts jauns **4. pielikums**, kurā sniegts pārskats par *PRF* sistēmas dažādajiem izmaksu veidiem, nodalot tiešās un netiešās izmaksas.

Lai gan 8. pantā nav noteikti viena konkrēta sistēma, kas jāpiemēro visās ES ostās, ierosinātā izmaksu atgūšanas sistēma ir stingrāka to principu ziņā, kuri ir jāpiemēro, nosakot netiešo maksu par sadzīves atkritumiem, tostarp pasīvi izzvejotiem atkritumiem. Tā kā sadzīves atkritumu izgāšana kopumā būtiski palielina jūras pieguļojuma problēmu, ir ierosināta sistēma, kura neparedz īpašu maksu — ja iemaksā netiešo maksu, kuģiem būtu jādod tiesības nogādāt uz klāja esošos sadzīves atkritumus, nemaksājot nekādas papildu tiešās maksas (atkarībā no daudzumiem). Tā kā netiešo maksu sistēmā būs ietverti arī zvejas kuģi un atpūtas kuģi, tam vajadzētu risināt arī jautājumu par nolietotu zvejas tīklu un pasīvi izzvejotu atkritumu izmešanu.

Direktīvas 8. pants arī nostiprina “videi nekaitīga kuģa” jēdzienu, ko saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un sertifikācijas shēmām jau izstrādājušas un izmanto dažas ostas. Saskaņā ar šo jēdzienu kuģiem, kas var pierādīt ilgtspējīgu atkritumu apsaimniekošanu uz klāja, būtu jāpiemēro mazāka atkritumu maksa; šā jēdziena kritēriji būs sīkāk jānosaka Komisijas deleģētā aktā.

Obligātās nodošanas prasības izpildes panākšana

Iepriekšējā paziņojuma par atkritumiem veidlapa, kas minēta **6. pantā**, ir pilnībā saskaņota ar SJO apkārtrakstu MEPC/834 un ietverta jaunā pielikumā, proti, direktīvas 2. pielikumā.

Nodošanas pienākums attiecībā uz visiem atkritumiem ir noteikts saskaņā ar *MARPOL*, lai *PRF* direktīva atspoguļotu *MARPOL* režīmu attiecībā uz izgāšanu: ja *MARPOL* aizliedz atkritumu izgāšanu jūrā, *PRF* direktīva pieprasa šo atkritumu, arī kravu atlieku, nogādāšanu līdz krastā esošajām ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām. Šāda pieeja nodrošina, ka nav vajadzīgs īpašs noteikums par kravu atlieku nogādāšanu, kā tas bija iepriekšējās direktīvas gadījumā. Turklāt **7. pantā** ir noteikts, ka kuģim atkritumu nogādāšanas brīdī ir jāsaņem atkritumu pieņemšanas kvīts, kurā ietverta informācija, kas kuģim pirms izbraukšanas būtu elektroniski jāpaziņo informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, t. i., *SafeSeaNet*.

Direktīvas **7. pants** nosaka, ka izņēmumu, pamatojoties uz pietiekamu atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpību, var piemērot tikai tad, ja nākamā pietāšanas osta ir ES teritorijā un ja nav nekādas nenoteiktības attiecībā uz atbilstošu ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu pieejamību tajā. Šis novērtējums būtu jāveic, pamatojoties uz informāciju par atbilstošām ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām ES ostās, kas pieejama informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, kura ietverta *SafeSeaNet*. Turklāt šis priekšlikums paredz ar Komisijas īstenošanas aktiem pieņemt konkrētas metodes, kā aprēķināt kuģa atkritumu uzkrāšanas tilpņu pietiekamu ietilpību.

Attiecībā uz inspicēšanas režīmu **10. pantā** ir noteikts, ka *PRF* inspekcijas ir pilnībā jāintegrē ostu valsts kontroles režīmā, kas izveidots saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, un ka tām jāpamatojas uz risku balstītu pieeju gadījumā, ja uz kuģi attiecas minētā direktīva. Lai nodrošinātu, ka ikvienā ostu valsts kontroles inspekcijā tiek pārbaudīta arī atbilstība *PRF* prasībām, Direktīvā 2009/16/EK ir jāievieš noteiktas izmaiņas, kā izklāstīts **21. pantā**. Vienaļpus ir paredzēts atsevišķs inspicēšanas režīms zvejas kuģiem, atpūtas kuģiem un iekšzemes kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 100 tonnas, jo uz šiem kuģiem neattiecas direktīva par ostu valsts kontroli. Kuģu inspicēšanas rezultāti būs jāreģistrē informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, proti, īpašā ES modulī *THETIS* sistēmā.

Atbrīvojumu režīms regulāras satiksmes kuģiem

Priekšlikuma **9. pantā** ir paredzēta atbrīvojumu kritēriju plašāka saskaņošana, jo īpaši attiecībā uz to, kas ir “regulāras satiksmes kuģis”, kas “bieži un regulāri pietā ostās”, kā arī kas ir “pietiekams pierādījums, ka ir noorganizēta” atkritumu nodošana un maksas segšana. Ir ieviests standarta atbrīvojuma sertifikāts, kas būtu jāietver informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, sniedzot elektroniskos ziņojumus *SafeSeaNet*, lai dalībvalstis varētu pēc tam apmainīties ar sertifikātā iekļauto informāciju.

Zvejas kuģi un atpūtas kuģi

Direktīvā ir izmainīts zvejas kuģu un mazu atpūtas kuģu statuss, ņemot vērā to samēra lielo nozīmi jūras piegūzējuma problēmas palielināšanā. Lai gan saskaņā ar pašreizējo direktīvu gan zvejas kuģi, gan mazi atpūtas kuģi ir atbrīvoti no dažu svarīgāko saistību izpildes, šie atbrīvojumi ir pārskatīti tā, lai lielāki kuģi būtu ietverti darbības jomā atkarībā no to garuma un bruto tilpības nolūkā nodrošināt režīma samērīgumu.

Izmaksu atgūšanas sistēmu kontekstā zvejas kuģiem un atpūtas kuģiem piemēros netiešu maksu. Tādējādi līdzīgi kā pārējiem kuģiem zvejas kuģiem un atpūtas kuģiem būs ostai jāmaksā maksa neatkarīgi no tā, vai tie nodod atkritumus. Tomēr tam būtu arī jādod šiem kuģiem tiesības nodot visus to sadzīves atkritumus, arī pamestus zvejas rīkus un pasīvi izzvejotus atkritumus, nesedzot nekādas papildu maksas. Attiecībā uz pārējiem atkritumu

veidiem būs piemērojamas vispārējās prasības, proti, 30 % netiešā maksa attieksies arī uz atkritumiem, ko nogādās zvejas kuģi un atpūtas kuģi.

Paziņojumā par atkritumiem un atkritumu pieņemšanas kvītī iekļautā informācija būs jāziņo tikai zvejas kuģiem un atpūtas kuģiem, kuru garums ir vismaz 45 m. Būtu nesamērīgi prasīt kuģiem, kuru garums nepārsniedz minēto, pirms iebraukšanas un izbraukšanas elektroniski sniegt informāciju, jo šie kuģi parasti nav tā aprīkoti, lai varētu nosūtīt elektroniskus ziņojumus, un ostas, kas šos kuģus uzņem, nespēj apstrādāt elektroniskus paziņojumus katrā piestāšanas reizē. To apliecināja arī ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam¹⁷.

Attiecībā uz izpildes panākšanu direktīvā ir noteikts, ka jāinspicē vismaz 20 % no visiem zvejas kuģiem un atpūtas kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 100 tonnas un kuri gada laikā piestāj attiecīgās dalībvalsts ostās. Šī robežvērtība atbilst *MARPOL* prasībai par sadzīves atkritumu reģistrēšanas plāna turēšanu uz tādu kuģu klāja, kuru bruto tilpība pārsniedz 100 tonnas.

¹⁷ Komisijas dienestu darba dokuments, Ietekmes novērtējums, 5.2.5. nodaļa, 46. lpp.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko atceļ Direktīvu 2000/59/EK un groza Direktīvu 2009/16/EK un Direktīvu 2010/65/ES

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁸,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁹,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Savienības jūrniecības politika paredz augstu drošības un vides aizsardzības līmeni. To var panākt, nodrošinot atbilstību starptautiskām konvencijām, kodeksiem un rezolūcijām, vienlaikus saglabājot navigācijas brīvību, kā paredzēts Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijā (*UNCLOS*).
- (2) Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (*MARPOL* konvencija) paredz ne tikai vispārēju aizliegumu novadīt un izmest atkritumus jūrā, bet arī nosacījumus, saskaņā ar kuriem dažus atkritumu veidus drīkst novadīt jūras vidē. *MARPOL* konvencijā noteikts, ka dalībvalstis nodrošina piemērotas atkritumu pieņemšanas iekārtas ostās.
- (3) Savienība ir turpinājusi *MARPOL* konvencijas īstenošanu ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2000/59/EK²⁰ starpniecību, sekojot uz ostām balstītai pieejai. Direktīvas 2000/59/EK mērķis ir rast līdzsvaru starp jūras transporta netraucētu darbību un jūras vides aizsardzību.
- (4) Pēdējās divās aizvadītajās desmitgadēs *MARPOL* konvencijā un tās pielikumos veikti būtiski grozījumi, ar kuriem ieviestas stingrākas normas un aizliegumi attiecībā uz atkritumu novadīšanu no kuģiem jūrā.
- (5) *MARPOL* konvencijas VI pielikumā paredzētas novadīšanas normas jaunām atkritumu kategorijām, jo īpaši atliekām no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām, kas ietver gan nogulsnes, gan kondensātu. Šīs atkritumu kategorijas būtu jāiekļauj direktīvas darbības jomā.

¹⁸ OV C , , . lpp.

¹⁹ OV C , , . lpp.

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai (OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.).

- (6) Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) 2014. gada 15. aprīlī pieņēma Konsolidētās vadlīnijas ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu nodrošinātājiem un lietotājiem (*Consolidated Guidance for port reception facility providers and users*) (MEPC.1/Circular 834), tostarp standarta formātus attiecībā uz paziņošanu par atkritumiem, atkritumu pieņemšanas kvīti un ziņošanu par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu domājamo neatbilstību.
- (7) Neraugoties uz šo noteikumu attīstību, jūrā joprojām tiek novadīti atkritumi. Tas ir saistīts ar vairāku faktoru kombināciju, proti, ostās ne vienmēr ir pieejamas piemērotas atkritumu pieņemšanas iekārtas, izpilde netiek panākta pietiekamā mērā un trūkst stimulu atkritumu nogādāšanai krastā.
- (8) Direktīvas 2000/59/EK *REFIT* novērtējumā konstatēts, ka kopš tās stāšanās spēkā ir palielinājusies ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās nodoto atkritumu apjoms un tādējādi direktīva ir palīdzējusi mazināt atkritumu novadīšanu jūrā.
- (9) *REFIT* novērtējums arī parādīja, ka Direktīva 2000/59/EK nav bijusi pilnībā efektīva, jo pastāv nekonsekvence ar *MARPOL* noteikumiem. Turklāt dalībvalstis arī atšķirīgi interpretē direktīvas galvenos jēdzienus, piemēram, iekārtu piemērotība, iepriekšējs paziņojums par atkritumiem un atkritumu obligāta nodošana ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās, kā arī atbrīvojumi regulāras satiksmes kuģiem. Lai izvairītos no nevajadzīga administratīvā sloga ostām un ostu lietotājiem, novērtējumā tika aicināts vairāk saskaņot šos jēdzienus un turpināt tos pieskaņot *MARPOL* konvencijai.
- (10) Direktīva ir arī būtiska galveno vides tiesību aktu un principu piemērošanā ostu un kuģu atkritumu apsaimniekošanas kontekstā. Šajā sakarā būtiski instrumenti ir jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/98/EK²¹ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/56/EK²².
- (11) Direktīva 2008/98/EK nosaka galvenos atkritumu apsaimniekošanas principus, tostarp “piesārņotājs maksā” principu un atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju, saskaņā ar kuru atkritumu atkalizmantošana un reciklēšana ir prioritāras salīdzinājumā ar citiem atkritumu pārģūšanas veidiem un apglabāšanu, un prasa izveidot atkritumu dalītas savākšanas sistēmas. Šie pienākumi attiecas arī uz kuģu atkritumu apsaimniekošanu.
- (12) Kuģu atkritumu, tostarp pamestu zvejas rīku daļiņu savākšana ir nepieciešama, lai nodrošinātu šo atkritumu turpmāku atģūšanu pakārtotajā atkritumu apsaimniekošanas ķēdē. Atkritumus uz kuģiem bieži vien šķiro saskaņā ar starptautiskām normām un standartiem, un Savienības tiesību aktiem būtu jānodrošina, ka šie centieni šķirot atkritumus uz kuģa netiek mazināti tādēļ, ka nav nodrošināta daļiņu savākšana krastā.
- (13) Lai gan lielākā daļa jūras piesārņojuma nāk no darbībām uz sauszemes, kuģniecības nozarei, tostarp zivsaimniecības nozarei un atpūtas nozarei, arī ir nozīmīga loma atkritumu – to starpā ir arī plastmasa un pamesti zvejas rīki – novadīšanā tieši jūrā.
- (14) Komisijas aprites ekonomikas stratēģijā²³ ir noteikts mērķis līdz 2020. gadam samazināt jūras piegružojumu par 30 % un ir atzīta Direktīvas 2000/59/EK īpašā loma šajā jautājumā, proti, tā nodrošina piemērotu atkritumu pieņemšanas iekārtu

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīva 2008/98/EK par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu (OV L 312, 22.11.2008., 3. lpp.).

²² Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/56/EK, ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai jūras vides politikas jomā (Jūras stratēģijas pamatdirektīva) (OV L 164, 25.6.2008., 19. lpp.).

²³ Komisijas paziņojums COM(2015) 614 *final*, “Noslēgt aprites loku — ES rīcības plāns pārejai uz aprites ekonomiku”, 5.1. sadaļa.

pieejamību un pienācīgus stimulus atkritumu nogādāšanai uz iekārtām krastā, kā arī šā pienākuma izpildi.

- (15) Ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas uzskata par piemērotām, ja tās atbilst to kuģu vajadzībām, kuri parasti izmanto attiecīgo ostu, un nerada kuģu nevajadzīgu aizkavēšanos. Piemērotība attiecas gan uz iekārtu ekspluatācijas apstākļiem, ņemot vērā lietotāju vajadzības, gan arī uz iekārtu vidiskajiem apsaimniekošanas aspektiem, ievērojot Savienības tiesību aktus par atkritumiem.
- (16) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1069/2009²⁴ pieprasa sadedzināt vai apglabāt atļautā atkritumu poligonā starptautiskos pārvadājumos radušos ēdināšanas atkritumus, tostarp Savienības ostās piestājošu kuģu ēdināšanas atkritumus, kuri, iespējams, uz kuģa ir bijuši saskarē ar dzīvnieku izcelsmes blakusproduktiem. Lai šī prasība negatīvi neietekmētu turpmāku kuģu atkritumu atkalizmantošanu un reciklēšanu, būtu jādara viss iespējamais, lai labāk šķīrotu atkritumus uz kuģa un tādējādi izvairītos no potenciālas atkritumu – piemēram, izlietoto iepakojumu – kontaminācijas.
- (17) Lai nodrošinātu ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu piemērotību, ir būtiski izstrādāt un atkārtoti novērtēt atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānus, apspriežoties ar visiem iesaistītajiem ostas lietotājiem. Vadoties no praktiskiem un organizatoriskiem iemesliem, viena reģiona kaimiņu ostas varētu vēlēties izstrādāt kopīgu plānu attiecībā uz ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu pieejamību katrā no plānā iekļautajām ostām, vienlaikus nodrošinot kopīgu administratīvo regulējumu.
- (18) Lai efektīvi risinātu jūras pieguļojuma problēmu, ir būtiski nodrošināt pienācīgus stimulus atkritumu – un jo īpaši sadzīves atkritumu – nogādāšanai uz ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām. To var panākt ar izmaksu atgūšanas sistēmu, kas paredz piemērot netiešu maksu, kura jāmaksā neatkarīgi no atkritumu nodošanas un kura dod tiesības nodot atkritumus, nemaksājot nekādas papildu tiešās maksas. Ņemot vērā, ka jūras pieguļojumu rada arī zivsaimniecības nozare un atpūtas nozare, tās abas būtu jāiekļauj sistēmā.
- (19) Lai ieviestu iedarbīgu atalgojuma sistēmu kuģiem, kuri samazina atkritumus, būtu jāturpina attīstīt atkritumu apsaimniekošanas aspektā “zaļā kuģa” koncepciju.
- (20) Kravu atliekas paliek kravas īpašnieka īpašums pēc kravas izkraušanas terminālī, un tām bieži ir ekonomiska vērtība. Šā iemesla dēļ kravu atliekām nevajadzētu piemērot izmaksu atgūšanas sistēmas, ne arī piemērot netiešo maksu; maksa par kravu atlieku nodošanu būtu jāsedz atkritumu pieņemšanas iekārtu lietotājam, kā noteikts starp iesaistītajām pusēm noslēgtā līguma noteikumos vai citos vietējos noteikumos.
- (21) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2017/352²⁵ noteikts, ka ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu nodrošināšana ir pakalpojums, kas ietilpst minētās regulas darbības jomā. Regula paredz noteikumus par ostas pakalpojumu izmantošanas maksu pārredzamību, apspriešanos ar ostas lietotājiem un sūdzību izskatīšanu. Direktīva sniedzas tālāk par Regulas (ES) 2017/352 noteikumiem, nosakot detalizētākas prasības attiecībā uz to, kādām jābūt un kā jādarbojas kuģu atkritumu nodošanai paredzēto

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) 1069/2009, ar ko nosaka veselības aizsardzības noteikumus attiecībā uz dzīvnieku izcelsmes blakusproduktiem un atvasinātajiem produktiem, kuri nav paredzēti cilvēku patēriņam, un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1774/2002 (OV L 300, 14.11.2009., 1. lpp.).

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra Regula (ES) 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.).

ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu izmaksu atgūšanas sistēmām, un attiecībā uz maksu struktūras pārredzamību.

- (22) Papildus stimuliem nodot atkritumus sevišķi svarīga ir arī nodošanas pienākuma reālas izpildes panākšana, un tajā būtu jāievēro uz risku balstīta pieeja atbilstīgi Direktīvai 2009/16/EK²⁶, tomēr tas vairs nav saderīgi ar Direktīvā 2000/59/EK noteikto mērķi — inspicēt 25 % no kuģiem, kuri ietilpst tās darbības jomā.
- (23) Viens no galvenajiem šķēršļiem, kas ir traucējis panākt obligātā nodošanas pienākuma reālo izpildi, ir tas, ka dalībvalstis ir atšķirīgi interpretējušas un piemērojušas atkāpi, kas pamatota ar pietiekamu kuģa atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpību. Lai izvairītos no tā, ka šīs atkāpes izmantošana kavē direktīvas galvenā mērķa sasniegšanu, būtu jāprecizē atkāpes izmantošana, jo īpaši attiecībā uz nākamo ostu, un, pamatojoties uz kopējām metodēm un kritērijiem, Savienības ostās būtu saskaņoti jānosaka, kāda ir pietiekama atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpība.
- (24) Uzraudzība un izpilde būtu jāatvieglo ar sistēmu, kas balstās uz elektronisku ziņošanu un informācijas apmaiņu. Šajā nolūkā būtu jāturpina attīstīt ar Direktīvu 2000/59/EK izveidoto pašreizējo informācijas un uzraudzības sistēmu, un tai būtu jāturpina darboties, pamatojoties uz esošajām elektroniskajām datu sistēmām, jo īpaši Savienības jūras datu apmaiņas sistēmu (*SafeSeaNet*) un inspekciju datubāzi (*THETIS*). Sistēmā būtu jāiekļauj arī informācija par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām, kas pieejamas dažādās ostās.
- (25) *MARPOL* konvencijā ir noteikts, ka pusēm ir jāuztur aktuāla informācija par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām un jāpaziņo šī informācija SJO. Šajā nolūkā SJO ir izveidojusi ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu datubāzi Globālās integrētās kuģošanas informācijas sistēmas (*GISIS*) ietvaros. Ziņojot šo informāciju ar direktīvu izveidotajā informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, ar kuras starpniecību šī informācija tiek nodota tālāk *GISIS* sistēmai, dalībvalstīm šī informācija vairs nebūtu atsevišķi jāziņo SJO.
- (26) Ir plašāk jānosaka atbrīvojumu režīms regulāras satiksmes kuģiem, kas bieži un regulāri piestāj ostās, jo īpaši precizējot izmantotos noteikumus, kas piemērojami šiem atbrīvojumiem. *REFIT* novērtējums un ietekmes novērtējums atklāja, ka nesaskaņoti noteikumi un nesaskaņota atbrīvojumu piemērošana ir radījuši lieku administratīvu slogu kuģiem un ostām.
- (27) Ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu apakšgrupa, kas izveidota Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumā un kas pulcē plašu ekspertu loku kuģu radītā piesārņojuma un kuģu atkritumu apsaimniekošanas jomā, Komisijai ir sniegusi vērtīgas norādes un zināšanas. Būtu vēlams saglabāt šo grupu kā atsevišķu ekspertu grupu, lai apmainītos ar pieredzi direktīvas īstenošanā.
- (28) Komisijai piešķirtās Direktīvas 2000/59/EK īstenošanas pilnvaras būtu jāatjaunina saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību (LESD).
- (29) Būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai tā noteiktu metodes atbrīvojuma piemērošanai, pamatojoties uz pietiekamu atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpību, un lai tā turpinātu attīstīt informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmu, kas izveidota ar šo direktīvu. Īstenošanas akti būtu jāpieņem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011.

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

- (30) Lai ņemtu vērā norises starptautiskā mērogā un sekmētu videi labvēlīgu atkritumu apsaimniekošanas praksi uz kuģiem, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz šīs direktīvas grozīšanu nolūkā atjaunināt atsauces uz starptautiskajiem instrumentiem un pielikumiem un nolūkā grozīt atsauces uz starptautiskajiem instrumentiem, lai vajadzības gadījumā nepieļautu minēto starptautisko instrumentu grozījumu piemērošanu šīs direktīvas nolūkā, kā arī lai izstrādātu kopīgus “zaļo kuģu” atzīšanas kritērijus nolūkā piemērot šiem kuģiem samazinātu maksu par atkritumiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (31) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, aizsargāt jūras vidi pret atkritumu novadīšanu jūrā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet darbības mēroga dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (32) Kā to apliecina arī teritoriālās ietekmes novērtējums, Savienībā raksturīgas reģionālas atšķirības ostu līmenī. Ostas atšķiras pēc ģeogrāfiskā izvietojuma, izmēra, administratīvās struktūras un īpašumtiesībām, un tās raksturo ostā parasti pietājošie kuģi. Turklāt atkritumu apsaimniekošanas sistēmas atspoguļo atšķirības vietējā līmenī un pakārtotajā atkritumu apsaimniekošanas ķēdē.
- (33) Tāpēc Direktīva 2000/59/EK būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. DAĻA. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot jūras vides aizsardzību pret negatīvo ietekmi, ko rada atkritumu novadīšana no kuģiem, kas izmanto ostas Savienībā, un vienlaikus nodrošināt jūras satiksmes netraucētu darbību, uzlabojot piemērotu ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu pieejamību un sekmējot atkritumu nogādāšanu uz šīm iekārtām.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- (a) “kuģis” ir jebkura veida jūras kuģis, kas darbojas jūras vidē, ieskaitot zvejas kuģus un atpūtas kuģus, kas nav iesaistīti tirdzniecībā, kuģus ar zemūdens spārniem, kuģus uz gaisa spilvena, zemūdens kuģus un kuģošanas līdzekļus;
- (b) “MARPOL konvencija” ir Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu tās jaunākajā redakcijā;
- (c) “kuģu atkritumi” ir visi atkritumi, ieskaitot kravu atliekas, kas rodas kuģa ekspluatācijā vai iekraušanas, izkraušanas vai tīrīšanas darbību laikā, un zvejas darbību laikā tīklos savāktie atkritumi, uz kuriem attiecas MARPOL konvencijas I, II, IV, V un VI pielikums;

- (d) “kravu atliekas” ir jebkuru kravas materiālu atlikumi uz kuģa, kas pēc iekraušanas vai izkraušanas paliek uz klāja vai tilpnēs, ieskaitot iekraušanas un izkraušanas pārpalikumus un noplūdes vai nobirumus sausā vai mitrā veidā vai ierautus mazgāšanas ūdenī, izņemot kravu putekļus, kas paliek uz klāja pēc slaucīšanas, un kuģa ārējo virsmu putekļus;
- (e) “ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas” ir jebkuras stacionāras, peldošas vai pārvietojamās iekārtas, kas spēj pieņemt kuģu atkritumus;
- (f) “zvejas kuģis” ir jebkurš kuģis, kas aprīkots vai ko izmanto komerciālai zivju vai citu dzīvo jūras resursu zvejai;
- (g) “atpūtas kuģis” ir jebkura veida kuģis ar korpusa garumu 2,5 metri un vairāk, kas paredzēts sportam vai atpūtai un nav iesaistīts tirdzniecībā, neatkarīgi no tā piedziņas veida;
- (h) “vietējais kuģis” ir kuģis, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu un veic tikai vietējos reisos minētajā dalībvalstī;
- (i) “vietējais reiss” ir reiss jūras teritorijās no kādas dalībvalsts ostas uz to pašu vai citu ostu šajā dalībvalstī;
- (j) “osta” ir vieta vai ģeogrāfiska teritorija, ko veido tādas uzlabojumu konstrukcijas un aprīkojums, kas ļauj uzņemt kuģus, ieskaitot reidus, kas ir ostas jurisdikcijā;
- (k) “ēdināšanas atkritumi” ir visi pārtikas atkritumi, ieskaitot lietotu cepamo eļļu, no restorāniem, ēdinātavām un virtuvēm;
- (l) “pietiekama atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpība” ir pietiekams tilpums, lai no izbraukšanas brīža līdz nākamajai ostai uz kuģa uzglabātu atkritumus, ieskaitot atkritumus, kuri var rasties reisa laikā;
- (m) “regulāra satiksme” ir satiksme starp noteiktām ostām saskaņā ar publiski pieejamu vai plānotu atiešanas un pienākšanas laiku sarakstu vai periodiski pārbraucieni, kas veido atzītu grafiku;
- (n) “regulāra piestāšana ostā” ir viena un tā paša kuģa pastāvīgi atkārtoti braucieni starp noteiktām ostām, vai reisu virkne, kas sākas un beidzas vienā un tai pašā ostā, nepiestājot citās ostās;
- (o) “bieža piestāšana ostā” ir kuģa piestāšana vienā un tai pašā ostā vismaz reizi divās nedēļās;
- (p) “*GISIS*” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas izveidotā Globālā integrētā kuģošanas informācijas sistēma;

Šā panta c) un d) punktā definētos “kuģu atkritumus” uzskata par atkritumiem Direktīvas 2008/98/EK²⁷ 3. panta 1) punkta nozīmē.

3. pants Darbības joma

Šo direktīvu piemēro:

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīva 2008/98/EK par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu, OV L 312, 22.11.2008., 3.–30. lpp.

- (a) visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga, kuri piestāj vai darbojas kādas dalībvalsts ostā, izņemot visus karakuģus, kara flotes palīgkuģus vai citus kuģus, kas pieder kādai valstij vai ko kāda valsts attiecīgajā laikā ekspluatē un izmanto tikai valsts nekomerciālos nolūkos;
- (b) visām dalībvalstu ostām, kurās parasti ierodas kuģi, uz kuriem attiecas a) punkts.

Dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģi, uz kuriem neattiecas šī direktīva, iespēju robežās nodod atkritumus saskaņā ar šo direktīvu.

2. DAĻA. PIEMĒROTU OSTAS ATKRITUMU PIEŅEMŠANAS IEKĀRTU NODROŠINĀŠANA

4. pants

Ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas

1. Dalībvalstis nodrošina ostās piemērotu atkritumu pieņemšanas iekārtu pieejamību, kas atbilst tādu kuģu vajadzībām, kuri parasti izmanto attiecīgo ostu, un nerada kuģu nevajadzīgu aizkavēšanos.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - (a) ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas spēj pieņemt tādu kuģu atkritumu veidus un daudzumu, kuri parasti izmanto attiecīgo ostu, ņemot vērā ostas izmantotāju operatīvās vajadzības, ostas lielumu un ģeogrāfisko izvietojumu, ostā piestājošo kuģu veidu un atbrīvojumus, kas paredzēti 9. pantā;
 - (b) ar ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu izmantošanu saistītās formalitātes ir vienkāršas un ātri izpildāmas, lai neradītu kuģu nepamatotu aizkavēšanos, un maksas par atkritumu nodošanu neattur kuģus no ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu izmantošanas;
 - (c) ostas atkritumu pieņemšanas iekārtas ļauj apsaimniekot kuģu atkritumus videi saudzīgā veidā saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK prasībām un citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem par atkritumiem. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina kuģu atkritumu dalītu savākšanu ostās saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par atkritumiem, jo īpaši saskaņā ar Direktīvu 2008/98/EK, Direktīvu 2012/19/ES un Direktīvu 2006/66/EK. Šā punkta c) apakšpunktu piemēro, neskarot Regulā (EK) Nr. 1069/2009 noteiktās stingrākas prasības attiecībā uz ēdināšanas atkritumu apsaimniekošanu no starptautisko līniju transportlīdzekļiem.
3. Dalībvalstis izmanto SJO noteiktās veidlapas un procedūras, lai ostas valsts iestādēm ziņotu par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu domājamo neatbilstību.
Visu informāciju, kas saņemta, izmantojot šo ziņošanas procedūru, arī elektroniski reģistrē informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, kas minēta šīs direktīvas 14. pantā.
4. Dalībvalstis izmeklē visus paziņotos domājamās neatbilstības gadījumus un nodrošina, ka jebkura kuģu atkritumu nodošanā vai pieņemšanā iesaistītā puse var prasīt nepamatota kavējuma radīto zaudējumu atlīdzināšanu.

5. pants

Atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plāni

1. Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm, jo īpaši ar ostas izmantotājiem vai to pārstāvjiem, katrai ostai izstrādā un īsteno atbilstīgu atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānu. Apspriešanos rīko gan plānu sākotnējās izstrādes laikā, gan pēc to pieņemšanas, jo īpaši, ja ir notikušas nozīmīgas izmaiņas attiecībā uz 4., 6. un 7. panta prasībām. Sīkākas minēto plānu izstrādes prasības ir izklāstītas 1. pielikumā.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka kuģu operatoriem tiek skaidri paziņota un ostas tīmekļa vietnē vai drukātā veidā ir publiski pieejama turpmāk norādītā informācija no atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plāniem par piemērotu atkritumu pieņemšanas iekārtu pieejamību attiecīgajās ostās un saistītajiem izdevumiem:
 - (a) ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu izvietojums attiecībā pret katru piestātņi,
 - (b) to kuģu atkritumu saraksts, kurus ostā parasti apsaimnieko,
 - (c) kontaktpunktu, operatoru un piedāvāto pakalpojumu saraksts,
 - (d) atkritumu nodošanas procedūru apraksts,
 - (e) izmaksu atgūšanas sistēmu apraksts un
 - (f) apraksts par procedūrām, kā ziņot par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu domājamu neatbilstību.Šo informāciju elektroniski reģistrē informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, kas minēta šīs direktīvas 14. pantā, atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK.
3. Ja tas vajadzīgs efektivitātes nolūkos, 1. punktā minētos atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānus var izstrādāt kopīgi divas vai vairākas kaimiņu ostas vienā reģionā, pienācīgi iesaistot katru ostu, ar nosacījumu, ka attiecībā uz katru ostu tiek noteiktas gan vajadzības pēc atkritumu pieņemšanas iekārtām, gan to pieejamība.
4. Dalībvalstis novērtē un apstiprina atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānu, uzrauga tā īstenošanu un nodrošina tā atkārtotu apstiprināšanu vismaz reizi trijos gados pēc tā apstiprināšanas vai atkārtotas apstiprināšanas un pēc ievērojamām izmaiņām ostas darbībā. Šīs izmaiņas cita starpā ietver strukturālas satiksmes izmaiņas ostā, jaunas infrastruktūras attīstību, izmaiņas pieprasījumā pēc ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām un nodrošinājumā ar tām un jaunas attīrīšanas iekārtas uz kuģiem.

3. DAĻA

KUĢU ATKRITUMU NODOŠANA

6. pants

Iepriekšējs paziņojums par atkritumiem

1. Tāda kuģa operators, aģents vai kapteinis, uz kuru attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK²⁸, kas nav zvejas kuģis vai atpūtas kuģis, kurš īsāks par 45 metriem, un kas dodas uz ostu, kura atrodas ES, precīzi aizpilda 2. pielikumā

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

doto veidlapu un minēto informāciju iesniedz iestādei vai struktūrai, ko šim nolūkam nozīmējusi dalībvalsts, kurā atrodas minētā osta:

- (g) vismaz 24 stundas pirms piestāšanas, ja piestāšanas osta ir zināma;
 - (h) tiklīdz piestāšanas osta ir uzzināta, ja minētā informācija ir pieejama mazāk nekā 24 stundas pirms piestāšanas;
 - (i) vēlākais, izejot no iepriekšējās ostas, ja reisa ilgums ir mazāks par 24 stundām.
2. Informāciju, kas minēta 1. punktā, elektroniski reģistrē informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, kas minēta šīs direktīvas 14. pantā, atbilstīgi Direktīvai 2010/65/ES un Direktīvai 2002/59/EK.
 3. Informāciju, kas minēta 1. punktā, glabā uz kuģa vismaz līdz nākamajai piestāšanas ostai un uzrāda attiecīgās dalībvalsts iestādēm pēc to pieprasījuma.
 4. Dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar šo pantu paziņoto informāciju pienācīgi pārbauda un nekavējoties iesniedz attiecīgajām izpildiestādēm.

7. pants

Kuģu atkritumu nodošana

1. Pirms ostas atstāšanas Savienības ostā piestājoša kuģa kapteinis saskaņā ar MARPOL konvencijā noteiktajām attiecīgajām novadišanas normām ostas atkritumu pieņemšanas iekārtā nodod visus atkritumus, kas atrodas uz kuģa.
2. Pēc atkritumu nodošanas atkritumu apsaimniekotājs vai iestāde tajā ostā, kurā atkritumi ir nodoti, precīzi aizpilda 3. pielikumā doto veidlapu un izsniedz kuģim kvīti.

Šo prasību nepiemēro mazām ostām bez personāla un nomaļus esošām ostām ar nosacījumu, ka dalībvalsts, kurā atrodas šāda osta, šo informāciju ir elektroniski reģistrējusi informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, kas minēta šīs direktīvas 14. pantā.
3. Tāda kuģa operators, aģents vai kapteinis, uz kuru attiecas Direktīva 2002/59/EK, pirms ostas atstāšanas atkritumu pieņemšanas kvītī iekļauto informāciju elektroniski reģistrē informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, kas minēta šīs direktīvas 14. pantā, atbilstīgi Direktīvai 2010/65/ES un Direktīvai 2002/59/EK.
4. Informāciju, kas minēta 2. punktā, glabā uz kuģa vismaz divus gadus un uzrāda attiecīgās dalībvalsts iestādēm pēc to pieprasījuma.
5. Neskarot 1. punktu, kuģis drīkst doties uz nākamo ostu, nenododot atkritumus, ja:
 - (a) kuģis enkurvietā atrodas mazāk nekā 24 stundas vai sliktos laika apstākļos;
 - (b) no informācijas, kas sniegta saskaņā ar 2. un 3. pielikumu, izriet, ka kuģa atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpība ir pietiekama, lai visus uzkrātos un plānotajā reisā uzkrājamus atkritumus uzglabātu līdz nākamajai ostai.
6. Lai nodrošinātu, ka atkāpe, kas pamatota ar pietiekamu atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpību, tiek īstenota ar vienādiem nosacījumiem, Komisijai piešķir īstenošanas pilnvaras, lai tā noteiktu metodes, ar kurām aprēķināma pietiekama atkritumu uzkrāšanas tilpņu ietilpība uz kuģa. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 20. panta 2. punktā.

7. Ja nākamā osta atrodas ārpus Savienības vai ja ir pietiekams pamats domāt, ka nākamajā ostā nav piemērotu iekārtu, vai ja nākamā osta nav zināma, dalībvalsts pieprasa, lai kuģis nodod visus savus atkritumus pirms ostas atstāšanas.
8. Šā panta 2.punktu piemēro, neskarot stingrākas prasības kuģiem, kas pieņemtas saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.

8. pants

Izmaksu atgūšanas sistēmas

1. Dalībvalstis nodrošina, ka ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu darbības izmaksas par tādu kuģu atkritumu pieņemšanu un apstrādi, kas nav kravu atliekas, sedz ar maksām, ko iekasē no kuģiem. Šīs maksas ietver 4. pielikumā uzskaitītos elementus.
2. Izmaksu atgūšanas sistēmas kuģiem nedod nekādus stimulus atkritumus novadīt jūrā. Šajā nolūkā ostu izmaksu atgūšanas sistēmu izstrādē un darbībā dalībvalstis piemēro turpmāk uzskaitītos principus:
 - (a) daļa no maksas, ko iekasē no kuģiem, ir netieša maksa, ko maksā neatkarīgi no atkritumu nodošanas ostas atkritumu pieņemšanas iekārtā;
 - (b) netiešā maksa sedz netiešās administratīvās izmaksas, kā arī tiešo darbības izmaksu būtisku daļu, kā noteikts 4. pielikumā. Tiešo darbības izmaksu būtiska daļa atbilst vismaz 30 % no kopējām ikgadējām tiešajām izmaksām par faktisku atkritumu nodošanu;
 - (c) lai nodrošinātu pēc iespējas lielāku stimulu MARPOL konvencijas V pielikumā definēto atkritumu nodošanai, tostarp to atkritumu nodošanai, kas savākti tīklos zvejas darbību laikā, iekasējamā netiešā maksa sedz visas izmaksas par šo atkritumu pieņemšanu ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās, tādējādi nodrošinot tiesības nodot atkritumus, nemaksājot papildu tiešās maksas;
 - (d) netiešā maksa neattiecas uz izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu atkritumiem, kuru izmaksas sedz, pamatojoties uz faktiski nodoto atkritumu veidiem un daudzumiem.
3. To izmaksu daļu (ja tāda ir), ko nesedz b) apakšpunktā minētā maksa, iekasē, pamatojoties uz kuģa faktiski nodoto atkritumu veidiem un daudzumiem.
4. Maksas var diferencēt, *inter alia*, atkarībā no kuģa kategorijas, veida un izmēra un satiksmes veida, kurā kuģis iesaistīts, kā arī tad, ja pakalpojumus sniedz ārpus ostas normālā darba laika.
5. Maksas samazina, ja kuģa konstrukcija, ekipējums un darbība ir tāda, ka var pierādīt, ka kuģis rada mazāku daudzumu atkritumu un savus atkritumus apsaimnieko ilgtspējīgā un videi saudzīgā veidā. Saskaņā ar 19. pantu Komisija ir pilnvarota ar deleģētajiem aktiem pieņemt kritērijus, lai noteiktu kuģa atbilstību šā punkta prasībām attiecībā uz atkritumu apsaimniekošanu uz kuģa.
6. Lai nodrošinātu, ka maksas ir samērīgas, caurskatāmas un nediskriminējošas, kā arī atspoguļo iekārtu un pieejamo un attiecīgi izmantoto pakalpojumu izmaksas, maksu apjomu un aprēķina pamatojumu dara pieejamu ostas izmantotājiem.

9. pants
Atbrīvojumi

1. Dalībvalstis savās ostās pietājošu kuģi var kumulatīvi atbrīvot no 6. pantā, 7. panta 1. punktā un 8. pantā paredzētajiem pienākumiem, ja ir pietiekami pierādījumi, ka:
 - (a) kuģis ir iesaistīts regulārā satiksmē ar biežu un regulāru pietāšanu ostās;
 - (b) pastāv vienošanās par atkritumu nodošanu un maksu maksāšanu ostā, kura ietilpst kuģa maršrutā;
 - (c) iepriekš b) apakšpunktā minēto vienošanos apliecina parakstīts līgums ar ostu vai atkritumu apsaimniekotāju, atkritumu nodošanas kvītis un apstiprinājums, ka visas kuģa maršruta ostas šo vienošanos akceptē. Lai iegūtu pietiekamus pierādījumus saskaņā ar šo apakšpunktu, vienošanos par atkritumu nodošanu un maksu nomaksu slēdz ar Savienības ostu.
2. Atbrīvojuma piešķiršanas gadījumā dalībvalsts, kurā atrodas osta, izmantojot 5. pielikumā noteikto formātu, izdod atbrīvojuma sertifikātu, kurā apliecina, ka kuģis atbilst nosacījumiem un prasībām, kas noteiktas attiecībā uz atbrīvojuma piešķiršanu, un kurā nosaka atbrīvojuma termiņu.
3. Atbrīvojuma sertifikāta informāciju dalībvalstis elektroniski reģistrē uzraudzības un informācijas sistēmā, kas minēta šīs direktīvas 14. pantā, atbilstīgi Direktīvas 2002/59/EK noteikumiem.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek faktiski uzraudzīta un īstenota par atkritumu nodošanu un maksājumiem panāktā vienošanās ar kuģiem, kam piešķirts atbrīvojums un kas ierodas to ostās.

4. DAĻA. ĪSTENOŠANA

10. pants
Inspekcijas

Dalībvalstis nodrošina, ka uz visiem kuģiem var veikt inspekcijas, lai verificētu kuģu atbilstību šīs direktīvas prasībām.

11. pants
Inspekcijas ostas valsts kontroles ietvaros

Kuģus, uz kuriem attiecas Direktīva 2009/16/EK, inspicē saskaņā ar minēto direktīvu tā, lai katra šāda inspekcija ietvertu verifikāciju attiecībā uz kuģa atbilstību 6., 7. un 9. panta prasībām.

12. pants
Inspekcijas ārpus ostas valsts kontroles

1. Attiecībā uz to kuģu inspekcijām, uz kuriem neattiecas Direktīva 2009/16/EK, dalībvalstis nodrošina, ka tiek inspicēti vismaz 20 % no atsevišķo kuģu kopskaita katrā turpmāk minētajā kategorijā:
 - (a) vietējie kuģi, kuri kuģo ar savas valsts karogu, kuru bruto tilpība ir 100 tonnas un vairāk un kuri gada laikā pietāj attiecīgās dalībvalsts ostās;

- (b) zvejas kuģi, kuru bruto tilpība ir 100 tonnas un vairāk un kuri gada laikā piestāj attiecīgās dalībvalsts ostās;
 - (c) atpūtas kuģi, kuru bruto tilpība ir 100 tonnas un vairāk un kuri gada laikā piestāj attiecīgās dalībvalsts ostās.
- 2. Šā panta 1. punktā minēto inspekciju rezultātus reģistrē informācijas, uzraudzības un izpildes sistēmā, kas minēta šīs direktīvas 15. pantā.
 - 3. Lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām šīs direktīvas prasībām, dalībvalstis izstrādā tādu zvejas kuģu un atpūtas kuģu inspicēšanas, kuru bruto tilpība ir mazāka par 100 tonnām.
 - 4. Ja attiecīgā dalībvalsts iestāde nav apmierināta ar inspekcijas rezultātiem, tā, neskarot 16. pantā minēto sankciju piemērošanu, nodrošina, ka kuģis neatstāj ostu, iekams tas nav nodevis savus atkritumus ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās saskaņā ar 7. pantu.

13. pants

Informācijas, uzraudzības un izpildes sistēma

Direktīvas īstenošanu un piemērošanu atvieglo elektroniskā ziņošana un informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm saskaņā ar 14. un 15. pantu.

14. pants

Ziņošana un informācijas apmaiņa

- 1. Ziņošana un informācijas apmaiņa ir balstīta uz Savienības jūras datu apmaiņas sistēmu (*SafeSeaNet*), kas minēta Direktīvas 2002/59/EK 22.a panta 3. punktā un III pielikumā.
- 2. Dalībvalstis nodrošina, ka saskaņā ar Direktīvu 2010/65/EK elektroniski un saprātīgā termiņā tiek paziņoti šādi dati:
 - (a) informācija par jebkura kuģa, uz kuru attiecas Direktīva 2002/59/EK un kas piestāj ES ostā, faktisko ierašanās un atiešanas laiku kopā ar attiecīgās ostas identifikatoru;
 - (b) informācija no paziņojuma par atkritumiem, kā noteikts 2. pielikumā;
 - (c) informācija no atkritumu nodošanas kvīts, kā noteikts 3. pielikumā;
 - (d) informācija no atbrīvojuma sertifikāta, kā noteikts 5. pielikumā.
- 3. Dalībvalstis iespēju robežās nodrošina, ka zvejas kuģi un atpūtas kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 100 tonnas un kuri piestāj Savienības ostā, arī paziņo informāciju par faktisko ierašanās un atiešanas laiku.
- 4. Informāciju, ko paziņo 4. panta un 5. panta 2. punkta vajadzībām, Komisija pēcāk nosūta SJO ostas atkritumu pieņemšanas iekārtu datubāzei *GISIS* ietvaros.

15. pants

Inspekciju reģistrācija

- 1. Komisija izstrādā, uztur un atjaunina inspekciju datubāzi, kurai ir pieslēgtas visas dalībvalstis un kurā ir ietverta visa informācija, kas ir nepieciešama, lai īstenotu šajā direktīvā paredzēto inspicēšanas sistēmu. Šī datubāze ir balstīta uz inspekciju

datubāzi, kas ir minēta Direktīvas 2009/16/EK 24. pantā, un tai ir minētajai datubāzei līdzīgas funkcijas.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju par inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šo direktīvu, tostarp informāciju par neatbilstībām un pieņemtajiem atiešanas aizlieguma rīkojumiem, nekavējoties ievada inspekciju datubāzē uzreiz pēc tam, kad ir pabeigts inspekcijas ziņojums vai atcelts atiešanas aizlieguma rīkojums, vai piešķirts atbrīvojums.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka informāciju, kas ir nosūtīta uz inspekciju datubāzi, apstiprina 72 stundu laikā.
4. Komisija nodrošina, ka direktīvas īstenošanas uzraudzības vajadzībām no inspekciju datubāzes var iegūt visus būtiskos datus, ko paziņojušas dalībvalstis.
5. Dalībvalstis jebkurā laikā var piekļūt visai reģistrētajai informācijai.

16. pants **Sankcijas**

Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un atturošas.

5. DAĻA. NOBEIGUMA NOTEIKUMI

17. pants **Pieredzes apmaiņa**

Komisija organizē pieredzes apmaiņu starp dalībvalstu iestādēm un ekspertiem, tostarp no privātā sektora, par šīs direktīvas piemērošanu Savienības ostās.

18. pants **Grozīšanas procedūra**

1. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 19. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu šīs direktīvas pielikumus un atsaucēs uz SJO instrumentiem tādā mērā, lai tos pieskaņotu Savienības tiesību aktiem vai lai ņemtu vērā norises starptautiskā mērogā, jo īpaši SJO.
2. Pielikumus var arī grozīt, ja tas nepieciešams, lai uzlabotu šajā direktīvā paredzētos īstenošanas un uzraudzības noteikumus, jo īpaši tos, kas paredzēti 6., 7. un 9. pantā, lai nodrošinātu efektīvu paziņošanu par atkritumiem un atkritumu nodošanu, un atbrīvojumu pareizu piemērošanu.
3. Izņēmuma gadījumos, ja tas ir pienācīgi pamatots ar attiecīgu Komisijas veiktu analīzi un lai izvairītos no nopietniem un nepieņemamiem draudiem kuģošanas drošībai, veselībai, sadzīves vai darba apstākļiem uz kuģiem vai jūras videi vai lai izvairītos no nesaderības ar Savienības jūrlietu tiesību aktiem, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 19. pantu, grozot šo direktīvu tā, lai tās nolūkā netiktu piemērots MARPOL konvencijas grozījums.
4. Minētos deleģētos aktus pieņem vismaz trīs mēnešus pirms starptautiski noteiktā laikposma beigām attiecīgā grozījuma pieņemšanai klusējot vai pirms minētā

grozījuma paredzētā spēkā stāšanās datuma. Laikposmā pirms šāda deleģētā akta stāšanās spēkā dalībvalstis atturas no jebkādām iniciatīvām, kuru nolūks ir iestrādāt grozījumu valsts tiesību aktos vai piemērot attiecīgo starptautiskā tiesību instrumenta grozījumu. .

19. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 8. panta 5. punktā, 18. panta 1. punktā, 18. panta 2. punktā un 18. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [spēkā stāšanās datuma]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
2. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
3. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
4. Deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta un Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

20. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Regulu (EK) Nr. 2099/2002. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

21. pants

Direktīvas 2009/16/EK grozījumi

Direktīvu 2009/16/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 13. pantu groza šādi:
 - (a) panta 1. punktam pievieno šādu d) apakšpunktu:
 - (d) “attiecīgā gadījumā pārbauda, vai kuģis atbilst 6., 7. un 9. pantam Direktīvā 201X/XX/ES par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai.”;
 - (b) panta 3. punkta pirmās daļas beigās pievieno šādu noteikumu:

“..vai Direktīvas 201X/XX/ES prasībām.”;

- (c) pievieno šādu punktu:
- (4) “Ja inspekcijā, kas minēta 1. punkta d) apakšpunktā vai 3. punktā, inspektors nav guvis pārliecību, ka kuģis atbilst Direktīvas 201X/XX/ES prasībām, kuģim, neskarot Direktīvas 201X/XX/ES 16. pantā minēto sankciju piemērošanu, neļauj atstāt ostu, iekams kuģis nav nodevis atkritumus ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās.”;
- (2) I pielikuma II daļas 2B. punktā neparedzēto apstākļu saraksta beigās pievieno šādu ievilkumu:
- “Kuģi, par kuriem ziņots, ka tie nav izpildījuši pienākumu nodot atkritumus saskaņā ar Direktīvas 201X/XX/ES 7. pantu, vai par kuriem saskaņā ar Direktīvas 201X/XX/ES 6. pantu paziņotā informācija liecina par neatbilstību Direktīvai 201X/XX/ES.”;
- (3) IV pielikumā pievieno šādus punktus:
- (51) “Iepriekšējā paziņojuma par atkritumiem dokumentu kopijas, ko glabā uz kuģa saskaņā ar Direktīvas 201X/XX/ES 6. panta 3. punktu.
- (52) Atkritumu nodošanas standarta kvītis, kas izdotas saskaņā ar Direktīvas 201X/XX/ES 7. pantu.
- (53) Atbrīvojuma sertifikāts, kas izdots saskaņā ar Direktīvas 201X/XX/ES 9. pantu.”

22. pants

Direktīvas 2010/65/ES grozījumi

Direktīvu 2010/65/ES groza šādi:

pielikuma A punkta 4. apakšpunktu groza šādi:

“4. Paziņojums par kuģu atkritumiem, tostarp atliekām

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 201X/XX/ES 6. un 7. pants.”

23. pants

Atcelšana

Direktīvu 2000/59/EK atceļ.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu.

24. pants

Pārskatīšana

Ne vēlāk par septiņiem gadiem pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā Komisija novērtē šo direktīvu un iesniedz novērtējuma rezultātus Eiropas Parlamentam un Padomei.

25. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis vēlākais līdz 2020. gada 31. decembrim pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

26. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

27. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*