

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/883**av den 17 april 2019****om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Unionens havspolitik syftar till att säkerställa en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå. Detta kan uppnås genom att internationella konventioner, koder och resolutioner iakttas samtidigt som friheten för sjöfarten i enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos) bibehålls.
- (2) Förenta nationernas mål för hållbar utveckling nr 14 uppmärksammar hoten från havsföroreningar, tillförsel av näringsämnen, resursutarmning och klimatförändringar, som alla i första hand är orsakade av människan. Dessa hot ökar trycket på miljösystemen, som den biologiska mångfalden och den naturliga infrastrukturen, och ger upphov till globala socioekonomiska problem, bland annat hälso- och säkerhetsrisker och ekonomiska risker. Unionen måste arbeta för att skydda marina arter och för att stödja de människor som är beroende av haven, oavsett om det är för arbete, resurser eller fritidsaktiviteter.
- (3) Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad *Marpolkonventionen*) föreskriver allmänna förbud mot utsläpp från fartyg till havs, men reglerar också villkoren för när vissa typer av avfall får släppas ut i den marina miljön. Enligt Marpolkonventionen ska de fördragsslutande parterna säkerställa tillhandahållandet av adekvata mottagningsanordningar i hamn.
- (4) Unionen har genomfört delar av Marpolkonventionen genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG ⁽⁴⁾, genom att följa en hamnbaserad strategi. Direktiv 2000/59/EG syftar till att förena intresset av smidiga sjötransporter med skyddet av den marina miljön.
- (5) Under de senaste två årtiondena har Marpolkonventionen och dess bilagor genomgått betydande ändringar, och genom dessa ändringar har strängare normer samt förbud mot avfallsutsläpp från fartyg till havs införts.
- (6) I bilaga VI till Marpolkonventionen infördes utsläppsnormer för nya avfallskategorier, i synnerhet resterna från avgasreningssystem, bestående av både slam och avtappningsvatten. Dessa avfallskategorier bör inkluderas i detta direktivs tillämpningsområde.

⁽¹⁾ EUT C 283, 10.8.2018, s. 61.

⁽²⁾ EUT C 461, 21.12.2018, s. 220.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 mars 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 9 april 2019.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygs-genererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

- (7) Medlemsstaterna bör fortsätta att inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) arbeta för att på ett uttömmande sätt beakta miljöpåverkan av avloppsvattenutsläpp från öppna skrubbar, inbegripet åtgärder för att motverka eventuell påverkan.
- (8) Medlemsstaterna bör uppmuntras att besluta om lämpliga åtgärder i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG ⁽⁵⁾, inbegripet förbud mot utsläpp av avloppsvatten från öppna skrubbar och vissa lastrester i sina territorialvatten.
- (9) Den 1 mars 2018 antog IMO den reviderade Consolidated Guidance for port reception facility providers and users (MEPC.1/Circ. 834/Rev.1) (nedan kallad *IMO:s konsoliderade vägledning*), som inkluderar standardformatet för avfallsanmälan, avfallsavlämningskvitto och rapportering om påstådda brister vid mottagningsanordningar i hamnar samt rapporteringskrav för mottagningsanordningar för avfall.
- (10) Trots denna utveckling av regelverket förekommer fortfarande utsläpp av avfall till havs till stora miljömässiga, sociala och ekonomiska kostnader. Detta beror på en kombination av olika faktorer, nämligen att adekvata mottagningsanordningar inte alltid är tillgängliga i hamnar, att genomdrivandet ofta är otillräckligt och att det finns en brist på incitament att avlämna avfall på land.
- (11) Direktiv 2000/59/EG har bidragit till att allt större avfallsvolymer har avlämnats till mottagningsanordningar i hamn, bland annat genom att säkerställa att fartyg bidrar till kostnaderna för anordningarna oavsett deras faktiska användning av dessa anordningar, och har därigenom hjälpt till att minska avfallsutsläppen till havs, vilket framkom i den utvärdering av det direktivet som genomfördes inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (nedan kallad *Refit-utvärderingen*).
- (12) Refit-utvärderingen har också visat att direktiv 2000/59/EG inte har varit helt effektivt på grund av bristande överensstämmelse med ramen för Marpolkonventionen. Dessutom har medlemsstaterna utvecklat olika tolkningar av de viktigaste begreppen i det direktivet, t.ex. tillgång till adekvata anordningar, förhandsanmälan av avfall, obligatorisk avlämning av avfall till mottagningsanordningar i hamn och undantag för fartyg i tidtabellsbunden trafik. I Refit-utvärderingen efterlystes ytterligare harmonisering av dessa begrepp och fullständig anpassning till Marpolkonventionen för att undvika onödiga administrativa bördor både för hamnarna och för hamnanvändarna.
- (13) I syfte att anpassa Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG ⁽⁶⁾ till de relevanta bestämmelserna om utsläppsnormer i Marpolkonventionen bör kommissionen bedöma om det är önskvärt att se över det direktivet, särskilt genom att utvidga dess tillämpningsområde.
- (14) Unionens havspolitik bör syfta till en hög skyddsnivå för den marina miljön med hänsyn tagen till mångfalden av havsområden i unionen. Den bör bygga på principerna att förebyggande åtgärder bör vidtas, att förstörelse av den marina miljön företrädesvis bör hejdas vid källan och att förorenaren ska betala.
- (15) Detta direktiv bör vara av betydelse för tillämpningen av central miljölagstiftning och de viktigaste miljöprinciperna när det gäller hamnar och hanteringen av avfall från fartyg. I synnerhet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG ⁽⁷⁾ och direktiv 2008/98/EG ⁽⁸⁾ relevanta instrument i detta avseende.
- (16) I direktiv 2008/98/EG fastställs de viktigaste principerna för avfallshantering, inklusive principen om att *förorenaren betalar* och avfallshierarkin, som förespråkar återanvändning av avfall samt materialåtervinning framför andra former av återvinning och bortskaffande av avfall och kräver inrättande av system för separat insamling av avfall. Dessutom är begreppet *utökat producentansvar* en vägledande princip i unionens avfallsrätt, på grundval av vilken tillverkarna är ansvariga för sina produkters inverkan på miljön under produkternas hela livscykel. Dessa skyldigheter gäller även för hanteringen av avfall från fartyg.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (EGT L 327, 22.12.2000, s. 1).

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott (EUT L 255, 30.9.2005, s. 11).

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi) (EUT L 164, 25.6.2008, s. 19).

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (17) Separat insamling av avfall från fartyg, inklusive övergivna fiskeredskap, är nödvändig för att säkerställa fortsatt återvinning av detta avfall så att det kan förberedas för återanvändning eller materialåtervinning i senare led av avfallshanteringskedjan och för att förhindra att det orsakar skada för marint djurliv och marina miljöer. Avfall sorteras ofta ombord på fartyg i enlighet med internationella normer och standarder, och unionsrätten bör säkerställa att dessa insatser för avfallsortering ombord inte undergrävs av att det saknas arrangemang för separat insamling på land.
- (18) Varje år hamnar en avsevärd mängd plast i unionens hav. I de flesta havsområden kommer majoriteten av det marina skräpet från landbaserad verksamhet, men även sjöfartsbranschen, inbegripet fiske- och fritidssektorerna, bidrar i betydande omfattning med utsläpp av avfall, inbegripet plastavfall och övergivna fiskeredskap, som går direkt ut i havet.
- (19) I direktiv 2008/98/EG uppmanas medlemsstaterna att hejda uppkomsten av marint skräp som ett bidrag till Förenta nationernas mål för hållbar utveckling att förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet.
- (20) I kommissionens meddelande av den 2 december 2015 med titeln *Att sluta kretsloppet – en EU-handlingsplan för den cirkulära ekonomin*, erkänns den särskilda roll som direktiv 2000/59/EG hade att spela i detta avseende, genom att säkerställa tillgången till adekvata anordningar för mottagning av avfall, och genom att innehålla åtgärder för både rätt incitamentsnivå och genomdrivande av avfallsavlämning till anordningarna på land.
- (21) Offshoreanläggningar är en av de havsbaserade källorna till marint skräp. Medlemsstaterna bör därför besluta om lämpliga åtgärder avseende avfallsavlämning från offshoreanläggningar som för deras flagg eller drivs i deras vatten, eller både och, samt säkerställa efterlevnad av de stränga utsläppsnormer för offshoreanläggningar som fastställs i Marpolkonventionen.
- (22) Avfall, särskilt plastavfall, från floder är en av huvudkällorna till marint skräp, och häri ingår utsläpp från fartyg i inlandssjöfart. Stränga utsläpps- och avlämningsnormer bör därför gälla för dessa fartyg. Som det nu är fastställt dessa regler av relevant flodkommission. Inlandshamnar omfattas emellertid av unionens avfallsrätt. I syfte att fortsätta arbetet med att harmonisera lagstiftningsramen för unionens inre vattenvägar uppmanas kommissionen att utvärdera ett unionssystem för utsläpps- och avlämningsnormer för fartyg i inlandssjöfart, med beaktande av konventionen av den 9 september 1996 om insamling, deponering och mottagande av avfall som genererats vid sjöfart på Rhen och inre vattenvägar.
- (23) Enligt rådets förordning (EG) nr 1224/2009⁽⁹⁾ ska unionsfiskefartyg ha utrustning ombord för bärgning av förlorade redskap. Om redskap förloras ska fartygets befälhavare försöka bärga dem så fort som möjligt. Om de förlorade redskapen inte kan bärgas ska fartygets befälhavare underrätta myndigheterna i dess flaggmedlemsstat inom 24 timmar. Flaggmedlemsstaten ska därefter informera den behöriga myndigheten i kustmedlemsstaten. Informationen inbegriper fiskefartygets externa registreringsnummer och namn, typen av och position för redskap som förlorats samt vilka åtgärder som vidtagits för att bärga dem. Undantag kan göras för fiskefartyg med en längd under 12 meter. Enligt förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1224/2009 ska fiskefartygens rapportering ske i en elektronisk loggbok, och medlemsstaterna är skyldiga att samla in och registrera information om förlorade redskap och på begäran lämna den till kommissionen. Den information som samlas in och finns tillgänglig på avfallsavlämningskvitton för passivt uppfiskat avfall i enlighet med detta direktiv skulle också kunna rapporteras på detta sätt.
- (24) Enligt den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, som antogs den 13 februari 2004 av IMO och som trädde i kraft den 8 september 2017, är alla fartyg skyldiga att genomföra förfaranden för barlastvattenhantering i enlighet med IMO:s normer, och hamnar och terminaler som anvisats för rengöring och reparation av barlastvattentankar måste tillhandahålla lämpliga anordningar för mottagande av sediment.

⁽⁹⁾ Rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i unionen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs, om ändring av förordningarna (EG) nr 847/96, (EG) nr 2371/2002, (EG) nr 811/2004, (EG) nr 768/2005, (EG) nr 2115/2005, (EG) nr 2166/2005, (EG) nr 388/2006, (EG) nr 509/2007, (EG) nr 676/2007, (EG) nr 1098/2007, (EG) nr 1300/2008, (EG) nr 1342/2008 och upphävande av förordningarna (EEG) nr 2847/93, (EG) nr 1627/94 och (EG) nr 1966/2006 (EUT L 343, 22.12.2009, s. 1).

- (25) En mottagningsanordning i hamn anses vara adekvat om den kan tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att orsaka onödigt dröjsmål, vilket också specificeras i IMO:s konsoliderade vägledning och i IMO:s riktlinjer för säkerställande av att mottagningsanordningar för avfall i hamn är adekvata (resolution MEPC.83(44)). Begreppet adekvat relaterar dels till driftsförhållandena vid anordningen med hänsyn till användarnas behov, dels till miljöledningen vid anordningarna i enlighet med unionens avfallsrätt. Det kan i vissa fall vara svårt att bedöma om en mottagningsanordning i hamn som är belägen utanför unionen uppfyller en sådan standard.
- (26) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009 ⁽¹⁰⁾ ska matavfall som härrör från transportmedel i internationell trafik förbrännas eller bortskafts genom nedgrävning i godkänd deponi, inbegripet avfall från fartyg som anlöper unionshamnar och som kan ha varit i kontakt med animaliska biprodukter ombord. För att detta krav inte ska begränsa förberedelse för återanvändning och materialåtervinning av avfall från fartyg, bör insatser göras i överensstämmelse med IMO:s konsoliderade vägledning för att förbättra avfallssorteringen så att potentiell förorening av avfall, exempelvis förpackningsavfall, kan undvikas.
- (27) Enligt förordning (EG) nr 1069/2009, jämförd med kommissionens förordning (EU) nr 142/2011 ⁽¹¹⁾, räknas inte resor inom unionen som transport i internationell trafik och matavfall från sådana resor behöver inte förbrännas. Sådana resor inom unionen anses dock vara *internationella resor* enligt internationell sjöfartslagstiftning (Marpolkonventionen och den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas)). För att säkerställa konsekvens i unionsrätten bör definitionerna i förordning (EG) nr 1069/2009 följas när omfattningen och behandlingen av matavfall som härrör från transportmedel i internationell trafik fastställs i detta direktiv, jämfört med förordning (EU) nr 142/2011.
- (28) För att säkerställa adekvata mottagningsanordningar i hamn är utveckling, genomförande och omprövning av planen för mottagande och hantering av avfall av grundläggande betydelse, på grundval av samråd med alla berörda aktörer. Av praktiska och organisatoriska skäl kan närbelägna hamnar i samma geografiska region vilja utveckla en gemensam plan som omfattar tillgång till mottagningsanordningar i varje hamn som omfattas av den planen och samtidigt erbjuder en gemensam administrativ ram.
- (29) Det kan vara en utmaning att anta och övervaka planer för mottagande och hantering av avfall för små, icke-kommersiella hamnar, till exempel förtöjningsområden och småbåtshamnar, som tar emot lite trafik, bestående endast av fritidsbåtar, eller som bara används under en del av året. Avfallet från dessa små hamnar hanteras normalt av det kommunala avfallshanteringssystemet i enlighet med principerna i direktiv 2008/98/EG. För att inte överbelasta de lokala myndigheterna och för att underlätta avfallshantering i sådana små hamnar, bör det räcka att avfallet från sådana hamnar inkluderas i det kommunala avfallsflödet och hanteras i enlighet därmed, att hamnen ger hamnanvändare information om avfallsmottagning, och att undantagna hamnar rapporteras i det elektroniska systemet så att övervakningen kan minimeras.
- (30) För att på ett effektivt sätt hantera problemet med marint skräp är det av grundläggande betydelse att vidta åtgärder för rätt incitamentsnivå för avlämning av avfall, särskilt avfall enligt definitionen i bilaga V till Marpolkonventionen (nedan kallat *avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen*), till mottagningsanordningar i hamn. Detta kan uppnås genom ett kostnadstäckningssystem som kräver tillämpning av en indirekt avgift. Den indirekta avgiften bör betalas utan hänsyn till avlämningen av avfall och bör ge rätt till avlämning av avfallet utan några ytterligare direkta avgifter. Fiske- och fritidssektorerna bör, med tanke på deras bidrag till uppkomsten av marint skräp, bör också vara föremål för den indirekta avgiften. Om ett fartyg avlämnar en exceptionellt stor mängd avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen, i synnerhet driftsavfall, som överskrider den maximala särskilda lagringskapacitet för avfall som anges i formuläret för förhandsanmälan om avlämning av avfall får bör det dock vara möjligt att dessutom ta ut en direkt avgift för att säkerställa att kostnaderna för mottagning av denna exceptionella avfallsmängd inte medför en oproportionerlig börda för en hamns kostnadstäckningssystem. Detta kan också vara fallet om den deklarerade särskilda lagringskapaciteten är överdriven eller orimlig.

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009 av den 21 oktober 2009 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter och därav framställda produkter som inte är avsedda att användas som livsmedel och om upphävande av förordning (EG) nr 1774/2002 (förordning om animaliska biprodukter) (EUT L 300, 14.11.2009, s. 1).

⁽¹¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 142/2011 av den 25 februari 2011 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter och därav framställda produkter som inte är avsedda att användas som livsmedel och om genomförande av rådets direktiv 97/78/EG vad gäller vissa prover och produkter som enligt det direktivet är undantagna från veterinärkontroller vid gränsen (EUT L 54, 26.2.2011, s. 1).

- (31) I vissa medlemsstater har system inrättats för att tillhandahålla alternativ finansiering av kostnader för insamling och hantering på land av fiskeredskapsavfall och passivt uppfiskat avfall, bland annat system för *fiske av skräp*. Sådana initiativ bör välkomnas, och medlemsstaterna bör uppmuntras att komplettera de kostnadstäckningssystem som inrättats i enlighet med detta direktiv med system för fiske av skräp i syfte att täcka kostnaderna för passivt uppfiskat avfall. Som sådana bör dessa kostnadstäckningssystem, som baseras på tillämpningen av en sådan indirekt avgift på 100 % för avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen, exklusive lastrester, inte avskräcka fiskehamnar att delta i befintliga system för passivt uppfiskat avfall.
- (32) Ett fartygs avgifter bör sänkas för de fartyg som är utformade, utrustade eller drivs på ett sätt som minimerar avfall, i överensstämmelse med vissa kriterier som ska utarbetas genom genomförandebefogenheter som tilldelas kommissionen, i enlighet med IMO-riktlinjer för genomförandet av bilaga V till Marpolkonventionen och med standarder som utarbetats av Internationella standardiseringsorganisationen. Minskning och effektiv materialåtervinning av avfall kan framför allt uppnås genom effektiv avfallssortering ombord i linje med de riktlinjerna och standarderna.
- (33) På grund av den typ av handel som bedrivs, vilken kännetecknas av täta hamnanlöp, drabbas närsjöfarten under det rådande systemet av betydande kostnader för avlämning av avfall till mottagningsanordningar i hamn, eftersom det är nödvändigt att betala en avgift vid varje hamnanlöp. Trafiken är inte heller tillräckligt tidtabellsbunden eller regelbunden för att vara berättigad till undantag från betalning och avlämning av avfall på dessa grunder. För att begränsa den ekonomiska bördan för sektorn bör en nedsatt avgift tas ut för fartyg, baserat på den typ av trafik fartygen används i.
- (34) Lastrester förblir lastägarens egendom efter lossning av lasten i terminalen, och kan ha ett ekonomiskt värde. Av denna anledning bör lastrester inte ingå i kostnadstäckningssystemen och tillämpningen av den indirekta avgiften. Avgifterna för avlämning av lastrester bör betalas av den som använder mottagningsanordningen i hamn, såsom anges i avtalen mellan berörda parter eller i andra lokala överenskommelser. Lastrester inbegriper även rester av oljehaltig last eller skadlig flytande last efter rengöring, vilka omfattas av utsläppsnormerna i bilagorna I och II till Marpolkonventionen och som under vissa omständigheter, i enlighet med dessa bilagor, inte måste avlämnas i hamn för att undvika onödiga driftskostnader för fartyg och trafikstockningar i hamnarna.
- (35) Medlemsstaterna bör uppmuntra avlämning av lastrester från tankrengöring som innehåller högviskosa, svärned-brytbara flytande ämnen, möjligen genom lämpliga ekonomiska incitament.
- (36) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352⁽¹²⁾ omfattar tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn som en tjänst inom ramen för dess tillämpningsområde. Den innehåller regler om insyn när det gäller de avgiftssystem som tillämpas för användningen av hamntjänster, om samråd med hamnanvändare och om rutiner för hantering av klagomål. Detta direktiv går utöver den ram som fastställs i den förordningen genom att tillhandahålla mer detaljerade krav för utformningen och driften av kostnadstäckningssystemen för mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg och för insynen i kostnadsstrukturen.
- (37) Förutom att skapa incitament till avlämning av avfall är ett effektivt genomdrivande av avlämningsskyldigheten av största vikt och bör följa en riskbaserad strategi för vilken en riskbaserad målinriktningsmekanism för unionen bör inrättas.
- (38) Ett av de största hindren för ett effektivt genomdrivande av avlämningskyldigheten har varit skillnaderna i medlemsstaternas tolkning och genomförande av undantaget baserat på tillräcklig lagringskapacitet. För att undvika att tillämpningen av detta undantag undergräver direktivets huvudsyfte bör det specificeras ytterligare, särskilt i fråga om nästa anlöpshamn, och tillräcklig lagringskapacitet bör fastställas på ett harmoniserat sätt på grundval av gemensamma metoder och kriterier. I fall där det är svårt att avgöra om det finns adekvata mottagningsanordningar i hamnar utanför unionen är det viktigt att den behöriga myndigheten noga överväger tillämpningen av undantaget.

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

- (39) Det finns ett behov av ytterligare harmonisering av systemet med undantag för fartyg som används i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp, i synnerhet klargörande av termer som används och villkoren för dessa undantag. Refit-utvärderingen och konsekvensbedömningen har visat att bristen på harmonisering av villkoren för och tillämpningen av undantag har lett till en onödig administrativ börda för fartyg och hamnar.
- (40) Övervakning och genomdrivande bör underlättas genom ett system som bygger på elektronisk rapportering och elektroniskt informationsutbyte. I detta syfte bör det befintliga informations- och tillsynssystem som inrättats enligt direktiv 2000/59/EG vidareutvecklas och bör fortsätta att användas på grundval av befintliga elektroniska data-system, i synnerhet unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG⁽¹³⁾ och inspektionsdatabasen (Thetis) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG⁽¹⁴⁾. Ett sådant system bör även omfatta information om tillgängliga mottagningsanordningar i de olika hamnarna.
- (41) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU⁽¹⁵⁾ förenklas och harmoniseras de administrativa förfaranden som gäller för sjöfarten genom en mer allmän användning av elektronisk informationsöverföring och en rationalisering av rapporteringsformaliteter. I Vallettaförklaringen om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020, som stöddes av rådet i dess slutsatser av den 8 juni 2017, uppmanades kommissionen att föreslå en lämplig uppföljning av översynen av det direktivet. Ett offentligt samråd om rapporteringsformaliteter för fartyg genomfördes av kommissionen mellan den 25 oktober 2017 och den 18 januari 2018. Den 17 maj 2018 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet ett förslag till förordning om inrättande av en enda kontaktpunkt för europeisk sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU.
- (42) Enligt Marpolkonventionen ska de avtalsslutande parterna ha uppdaterad information om sina mottagningsanordningar i hamn och överlämna denna information till IMO. För detta ändamål har IMO inrättat en databas med information om mottagningsanordningar i hamn inom sitt globala integrerade sjöfartsinformationssystem (nedan kallat Gisis).
- (43) I IMO:s konsoliderade vägledning föreskriver IMO rapportering av påstådda brister hos mottagningsanordningar i hamn. Enligt det förfarandet bör ett fartyg rapportera sådana brister till flaggstatens administration, som i sin tur ska informera IMO och hamnstaten om händelsen. Hamnstaten bör granska rapporten och vidta lämpliga åtgärder samt informera IMO och den rapporterade flaggstaten. Rapportering av denna information om påstådda brister direkt till det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som föreskrivs i detta direktiv skulle möjliggöra efterföljande överföring av denna information till Gisis, och befria medlemsstaterna i deras egenskap av flaggstater och hamnstater från sin rapporteringsskyldighet gentemot IMO.
- (44) Undergruppen för mottagningsanordningar i hamn, som inrättades inom ramen för det europeiska forumet för hållbar sjötransport, och som fört samman ett brett spektrum av experter inom området föroreningar förorsakade av fartyg och hantering av avfall från fartyg, ajournerade sig i december 2017 inför inledningen av de interinstitutionella förhandlingarna. Eftersom den undergruppen gav kommissionen värdefull vägledning och sakkunskap vore det önskvärt att inrätta en liknande expertgrupp med mandat att utbyta erfarenheter av genomförandet av detta direktiv.
- (45) Det är viktigt att eventuella sanktioner som fastställs av medlemsstaterna genomförs korrekt och att de är effektiva, proportionella och avskräckande.
- (46) Goda arbetsvillkor för hamnpersonal som arbetar vid mottagningsanordningar i hamn är ytterst viktigt för att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarstagande sjöfartssektor som kan locka kompetenta arbetstagare och säkerställa lika villkor över hela Europa. Grundläggande utbildning och fortbildning av personal är avgörande för att säkerställa tjänstekvalitet och skydd för arbetstagare. Hamnmyndigheter och myndigheter som ansvarar för mottagningsanordningar i hamn ska säkerställa att all personal erhåller nödvändig utbildning för att förvärva den kunskap som krävs för deras arbete, med särskilt fokus på hälso- och säkerhetsaspekter i samband med hantering av farligt material, och att utbildningskraven uppdateras regelbundet för att möta de utmaningar som den tekniska innovationen medför.

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informations-system för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EUT L 208, 5.8.2002, s. 10).

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

- (47) De befogenheter som kommissionen tilldelats för att genomföra direktiv 2000/59/EG bör uppdateras i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (48) Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilagorna till detta direktiv och hänvisningarna till internationella instrument i den utsträckning det är nödvändigt för att bringa dem i överensstämmelse med unionsrätten eller för att ta hänsyn till utveckling på internationell nivå, i synnerhet inom IMO; ändring av bilagorna till detta direktiv när detta är nödvändigt för att förbättra de genomförande- och övervakningsarrangemang som fastställs genom direktivet, i synnerhet för att säkerställa effektiv anmälan och avlämning av avfall samt en korrekt tillämpning av undantag, samt, under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat efter en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot den marina miljö, ändring av detta direktiv i den utsträckning som krävs för att undvika detta hot, i syfte att, vid behov, förhindra att ändringar av dessa internationella instrument gäller vid tillämpningen av detta direktiv. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inbegripet på expertnivå och att dessa samråd sker i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹⁶⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (49) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att fastställa de metoder som ska användas för beräkningen av den tillräckliga särskilda lagringskapaciteten ombord; utarbeta gemensamma kriterier för erkännande, i syfte att bevilja fartyg en nedsatt avfallsavgift, av att ett fartygs utformning, utrustning och drift påvisar att det genererar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt; fastställa metoder för övervakningsuppgifter för passivt uppfiskat avfall och formatet för rapporteringen; i detalj fastställa de olika delarna i unionens riskbaserade målinriktningsmekanism. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁷⁾.
- (50) Eftersom målet med detta direktiv, nämligen att skydda den marina miljön från avfallsutsläpp till havs, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (51) Unionen kännetecknas av regionala skillnader på hamnnivå, vilket också visas i den territoriella konsekvensbedömningen som har utförts av kommissionen. Hamnar skiljer sig åt i fråga om geografisk belägenhet, storlek, administrativ struktur och ägandeförhållanden och kännetecknas av de typer av fartyg som normalt anlöper hamnarna. Dessutom avspeglar avfallshanteringssystemen skillnaderna på kommunal nivå, inbegripet infrastruktur för avfallshantering i senare led.
- (52) Enligt artikel 349 i EUF-fördraget ska hänsyn tas till särdragen i unionens yttersta randområden, nämligen Gadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna. För att säkerställa att det finns tillgång till adekvata mottagningsanordningar i hamn kan det vara lämpligt att medlemsstaterna tillgängliggör regionalt driftsstöd för operatörer av mottagningsanordningar i hamn eller hamnmyndigheterna i de regionerna inom unionen i syfte att hantera följderna av de bestående nackdelar som avses i den artikeln. Regionalt driftsstöd som tillgängliggörs av medlemsstater i det sammanhanget är undantaget från anmälnings-skyldigheten enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget, om stödet vid den tidpunkt då det beviljas uppfyller villkoren i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014⁽¹⁸⁾ som antagits enligt rådets förordning (EG) nr 994/98⁽¹⁹⁾.
- (53) Direktiv 2000/59/EG bör därför upphävas.

⁽¹⁶⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁸⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁽¹⁹⁾ Rådets förordning (EG) nr 994/98 av den 7 maj 1998 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på vissa slag av övergripande statligt stöd (EGT L 142, 14.5.1998, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Avsnitt 1

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Syfte

Detta direktiv syftar till att skydda den marina miljön mot de negativa effekterna av utsläpp av avfall från fartyg som anlöper hamnar i unionen, samtidigt som en smidigt fungerande sjöfart säkerställs, genom att förbättra tillgången till och användningen av adekvata mottagningsanordningar i hamn och avlämnningen av avfall till dessa anordningar.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *fartyg*: alla typer av havsgående fartyg som används i den marina miljön, inbegripet fiskefartyg, fritidsbåtar, bärplansbåtar, sväware, undervattensfarkoster och flytande farkoster,
2. *Marpolkonventionen*: den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, i dess uppdaterade version,
3. *avfall från fartyg*: allt avfall, inbegripet lastrester, som uppstår under ett fartygs drift eller under lastning, lossning och rengöring, och som omfattas av tillämpningsområdet för bilagorna I, II, IV, V och VI till Marpolkonventionen, samt passivt uppfiskat avfall,
4. *passivt uppfiskat avfall*: avfall som samlas i nät under fiskeinsatser,
5. *lastrester*: sådana rester av lastmaterial ombord som finns kvar på däck eller i lastrum eller tankar efter lastning och lossning, inbegripet överskott eller spill som uppkommer i samband med lastning och lossning, antingen under våta eller torra förhållanden eller ansamlade i spolvatten, exklusive lastdamm som finns kvar på däck efter sopning eller damm på fartygets externa ytor,
6. *mottagningsanordning i hamn*: alla fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan tillhandahålla tjänsten att ta emot avfall från fartyg,
7. *fiskefartyg*: alla fartyg som är utrustade eller i kommersiellt syfte används för att fånga fisk eller andra levande tillgångar från havet,
8. *fritidsbåt*: alla typer av fartyg, med en skrovlängd på minst 2,5 meter, oavsett framdrivningssätt, som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och som inte används yrkesmässigt,
9. *hamn*: en plats eller ett geografiskt område som tillskapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning som huvudsakligen utformats så att mottagande av fartyg möjliggörs, inbegripet ankarplatsen inom hamnens jurisdiktion,
10. *tillräcklig lagringskapacitet*: tillräcklig kapacitet för att lagra avfallet ombord från avgångstidpunkten fram till nästa anlöpshamn, inklusive det avfall som sannolikt kommer att genereras under resan,

11. *tidtabellsbunden trafik*: trafik baserad på en offentliggjord eller planerad lista över avgångs- och ankomsttider mellan fastställda hamnar eller återkommande överfarter som utgör en vedertagen tidtabell,
12. *regelbundna hamnanlöp*: upprepade resor med samma fartyg, som bildar ett konstant mönster, mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp,
13. *täta hamnanlöp*: besök av ett fartyg i samma hamn minst en gång varannan vecka,
14. *Gisis*: globalt integrerat sjöfartsinformationssystem (Global Integrated Shipping Information System) som inrättats av IMO,
15. *behandling*: återvinning eller bortskaffande, inklusive förberedelse för återvinning eller bortskaffande,
16. *indirekt avgift*: en avgift som betalas för tillhandahållandet av tjänster avseende mottagningsanordningar i hamn, utan hänsyn till den faktiska avlämningen av avfall från fartyg.

Avfall från fartyg som avses i led 3 ska betraktas som avfall i den mening som avses i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG.

Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv tillämpas på
 - a) alla fartyg, oberoende av deras flagg, som anlöper eller framförs i en medlemsstats hamn, med undantag för fartyg som används för hamntjänster i den mening som avses i artikel 1.2 i förordning (EU) 2017/352 och med undantag för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en stat och som för närvarande endast används på statlig, icke-kommersiell basis,
 - b) alla hamnar i medlemsstaterna som normalt anlöps av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för led a.

Vid tillämpningen av detta direktiv, och i syfte att undvika onödiga dröjsmål för fartyg, får medlemsstaterna besluta att undanta ankarplatserna i sina hamnar från tillämpningen av artiklarna 6, 7 och 8.

2. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att, när så rimligen är möjligt, fartyg som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde avlämnar sitt avfall på ett sätt som är förenligt med detta direktiv.
3. Medlemsstater som varken har hamnar eller fartyg som för deras flagg vilka omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får, med undantag för den skyldighet som anges i tredje stycket i denna punkt, avvika från bestämmelserna i detta direktiv.

Medlemsstater som inte har hamnar som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från bestämmelserna i detta direktiv som enbart rör hamnar.

De medlemsstater som har för avsikt att utnyttja sådana avvikelser som anges i denna punkt ska meddela kommissionen senast den 28 juni 2021 om huruvida de relevanta villkoren har uppfyllts och ska därefter årligen informera kommissionen om eventuella senare ändringar. Innan dessa medlemsstater har införlivat och genomfört detta direktiv får de inte ha hamnar som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och de får inte heller tillåta fartyg, inklusive båtar, som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde att föra deras flagg.

Avsnitt 2

Tillhandahållande av adekvata mottagningsanordningar i hamn*Artikel 4***Mottagningsanordningar i hamn**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillgång till mottagningsanordningar i hamn som är adekvata för att tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att dessa orsakas onödigt dröjsmål.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa följande:
 - a) Att mottagningsanordningarna i hamn har kapacitet att ta emot typerna och mängderna av avfall från fartyg som normalt använder den hamnen, med beaktande av
 - i) hamnanvändarnas operativa behov,
 - ii) den hamnens storlek och geografiska belägenhet,
 - iii) den typ av fartyg som anlöper hamnen, och
 - iv) de undantag som medges enligt artikel 9.
 - b) Att formaliteterna och de praktiska arrangemangen i samband med användningen av mottagningsanordningarna i hamn är enkla och snabba så att onödiga dröjsmål för fartyg undviks.
 - c) Att de avgifter som tas ut för avlämning inte avskräcker från användning av mottagningsanordningarna i hamn.
 - d) Att mottagningsanordningarna i hamn möjliggör hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt i enlighet med direktiv 2008/98/EG och annan relevant unionsrätt och nationell rätt om avfall.

Med avseende på tillämpningen av första stycket led d ska medlemsstaterna säkerställa separat insamling för att underlätta återanvändning och materialåtervinning av avfall från fartyg i hamnar i enlighet med kraven i unionsrätten om avfall, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG ⁽²⁰⁾, direktiv 2008/98/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU ⁽²¹⁾. För att underlätta denna process får mottagningsanordningar i hamn samla in de separata avfallsfraktionerna i enlighet med de avfallskategorier som fastställs i Marpolkonventionen, med beaktande av riktlinjerna i denna konvention.

Första stycket led d ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av de strängare krav som införts genom förordning (EG) nr 1069/2009 för hanteringen av matavfall som härrör från transportmedel i internationell trafik.

3. Medlemsstaterna ska, i egenskap av flaggstater, använda IMO:s formulär och förfaranden för att till IMO och myndigheterna i hamnstaten anmäla påstådda brister vid mottagningsanordningar i hamn.

Medlemsstaterna ska, i egenskap av hamnstater, utreda alla rapporterade fall av påstådda brister och använda IMO:s formulär och förfaranden för att underrätta IMO och den rapporterade flaggstaten om resultaten av undersökningen.

4. De berörda hamnmyndigheterna eller, i annat fall, de relevanta myndigheterna ska säkerställa att det i samband med avlämning och mottagande av avfall vidtas tillräckliga säkerhetsåtgärder för att avvärja risker för människor och miljön i hamnar som omfattas av detta direktiv.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla parter som är involverade i avlämningen eller mottagandet av avfall från fartyg kan begära ersättning för skada som orsakats av onödigt dröjsmål.

⁽²⁰⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG av den 6 september 2006 om batterier och ackumulatorer och förbrukade batterier och ackumulatorer och om upphävande av direktiv 91/157/EEG (EUT L 266, 26.9.2006, s. 1).

⁽²¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU av den 4 juli 2012 om avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning (WEEE) (EUT L 197, 24.7.2012, s. 38).

Artikel 5

Planer för mottagande och hantering av avfall

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att en lämplig plan för mottagande och hantering av avfall upprättas och har genomförts för varje hamn efter fortlöpandesamråd med de berörda parterna, särskilt hamnanvändare eller deras företrädare, samt när så är lämpligt lokala behöriga myndigheter, operatörer av mottagningsanordningar i hamn, organisationer som genomför skyldigheter inom utökat producentansvar och företrädare för det civila samhället. Dessa samråd bör hållas både under det första upprättandet av planerna för mottagande och hantering av avfall och efter det att de har antagits, särskilt om betydande förändringar har skett, med avseende på kraven i artiklarna 4, 6 och 7.

Utförliga krav för utarbetandet av planerna för mottagande och hantering av avfall återges i bilaga 1.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information, från planerna för mottagande och hantering av avfall, om tillgången till adekvata mottagningsanordningar i hamn i deras hamnar och om kostnadsstrukturen på ett tydligt sätt meddelas fartygsoperatörerna, görs offentligt tillgänglig och är lättillgänglig på ett officiellt språk i den medlemsstat där hamnen är belägen och, i relevanta fall, på ett internationellt använt språk:

- a) Uppgift om var de anordningar som hör till varje kaj-/ankarplats är belägna och, när så är relevant, deras öppettider.
- b) Förteckning över fartygsavfall som normalt hanteras av hamnen.
- c) Förteckning över kontaktställen, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och de tjänster som tillhandahålls.
- d) Beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall.
- e) Beskrivning av kostnadstäckningssystemen, inbegripet, i tillämpliga fall, system och medel som avses i bilaga 4, för avfallshantering.

Den information som avses i första stycket i den här punkten ska också göras tillgänglig i elektronisk form och hållas uppdaterad i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.

3. Om det krävs av effektivitetsskäl får de planer för mottagande och hantering av avfall utarbetas gemensamt av två eller flera närbelägna hamnar i samma geografiska region, med lämplig medverkan från varje hamn, under förutsättning att behovet av och tillgången på mottagningsanordningar i hamnar specificeras för varje hamn.

4. Medlemsstaterna ska utvärdera och godkänna planen för mottagande och hantering av avfall och säkerställa att den godkänns på nytt åtminstone vart femte år efter det att den har godkänts eller godkänts på nytt, och efter det att det skett betydande förändringar av det sätt på vilket hamnen drivs. Dessa förändringar får omfatta strukturella förändringar i trafik till hamnen, utveckling av ny infrastruktur, förändringar i efterfrågan och tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn, och ny teknik för behandling ombord.

Medlemsstaterna ska övervaka hamnens genomförande av planen för mottagande och hantering av avfall. Om inga betydande förändringar har ägt rum under den femårsperiod som avses i första stycket får det förnyade godkännandet bestå i en validering av de befintliga planerna.

5. Små, icke-kommersiella hamnar som kännetecknas av sällsynt eller lite trafik bestående enbart av fritidsbåtar får undantas från punkterna 1–4 om deras mottagningsanordningar i hamn är integrerade i det avfallshanteringssystem som förvaltas av den relevanta kommunen eller på den relevanta kommunens vägnar, och de medlemsstater där dessa hamnar är belägna säkerställer att information om avfallshanteringssystemet görs tillgänglig för hamnanvändarna.

De medlemsstater där sådana hamnar är belägna ska på elektronisk väg, i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13, meddela namnet på hamnarna och var de är belägna.

Avsnitt 3

Avlämning av avfall från fartyg

Artikel 6

Förhandsanmälan av avfall

1. Operatören av, agenten för eller befälhavaren för ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG och som är på väg till en unionshamn ska sanningsenligt och noggrant fylla i formuläret i bilaga 2 till det här direktivet (nedan kallad *förhandsanmälan av avfall*) och anmäla all den information som ingår däri till den myndighet eller det organ som utsetts för detta ändamål av den medlemsstat där hamnen är belägen

- a) minst 24 timmar före ankomsten om anlöpshamnen är känd,
- b) så snart anlöpshamnen är känd, om denna information är tillgänglig mindre än 24 timmar före ankomsten, eller
- c) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar.

2. Informationen från förhandsanmälan av avfall ska rapporteras elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 i detta direktiv, i enlighet med direktiven 2002/59/EG och 2010/65/EU.

3. Informationen från förhandsanmälan av avfall ska finnas tillgänglig ombord, helst i elektronisk form, åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran tillhandahållas de relevanta myndigheterna i medlemsstaterna.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som anmäls i enlighet med denna artikel granskas och delas med de relevanta tillsynsmyndigheterna utan dröjsmål.

Artikel 7

Avlämning av avfall från fartyg

1. Befälhavaren för ett fartyg som anlöper en unionshamn ska, innan fartyget lämnar hamnen, avlämna allt avfall som medförs ombord till en mottagningsanordning i hamn i enlighet med relevanta utsläppsnormer som fastställs i Marpol-konventionen.

2. Vid avlämning ska operatören av mottagningsanordningen i hamn eller myndigheten i den hamn där avfallet har avlämnats sanningsenligt och noggrant fylla i formuläret i bilaga 3 (nedan kallat *avfallsavlämningskvittot*) samt utfärda och utan onödigt dröjsmål tillhandahålla avfallsavlämningskvittot till befälhavaren för fartyget.

Det krav som anges i första stycket ska inte gälla i små hamnar vars anordningar är obemannade eller som är avlägset belägna, förutsatt att den medlemsstat där sådana hamnar är belägna har anmält dessa hamnars namn och belägenhet elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.

3. Operatören av, agenten för eller befälhavaren för ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG ska före avgång, eller så snart avfallsavlämningskvittot har mottagits, på elektronisk väg rapportera den information som finns på detta i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 i det här direktivet, i enlighet med direktiven 2002/59/EG och 2010/65/EU.

Informationen från avfallsavlämningskvittot ska finnas tillgänglig ombord på fartyget i minst två år, där så är relevant tillsammans med tillämplig oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, och ska på begäran tillhandahållas myndigheterna i medlemsstaterna.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får ett fartyg fortsätta till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfallet, om

- a) den information som lämnas i enlighet med bilagorna 2 och 3 visar att det finns tillräcklig särskildlagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn,
- b) den information som finns tillgänglig ombord på fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG visar att det finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn, eller
- c) fartyget endast vistas på ankarplatsen under mindre än 24 timmar eller anlöper under svåra väderförhållanden, förutom om området i fråga har undantagits i enlighet med artikel 3.1 andra stycket.

För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av det undantag som avses i första stycket a och b, ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa de metoder som ska användas för beräkningen av den tillräckliga särskilda lagringskapaciteten ombord. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

5. En medlemsstat ska ålägga fartyget att före avgång avlämna allt sitt avfall om

a) det, på grundval av den tillgängliga informationen, inbegripet information som är tillgänglig elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 eller i Gisis, inte kan fastställas att adekvata mottagningsanordningar i hamn finns tillgängliga i nästa anlöpshamn, eller

b) nästa anlöpshamn är okänd.

6. Punkt 4 ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av strängare krav för fartyg vilka har antagits i enlighet med internationell rätt.

Artikel 8

Kostnadstäckningssystem

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att kostnaderna för drift av mottagningsanordningar i hamn för mottagande och behandling av avfall från fartyg, förutom lastrester, täcks genom en avgift som tas ut från fartygen. Dessa kostnader inbegriper de komponenter som förtecknas i bilaga 4.

2. Kostnadstäckningssystemen får inte utgöra ett incitament för fartyg att släppa ut sitt avfall till havs. För detta ändamål ska medlemsstaterna tillämpa samtliga följande principer vid utformningen och driften av kostnadstäckningssystemen:

a) Fartyg ska betala en indirekt avgift, utan hänsyn till avlämning av avfall till en mottagningsanordning i hamn.

b) Den indirekta avgiften ska täcka

i) de indirekta administrativa kostnaderna,

ii) en betydande del av de direkta driftskostnaderna, i enlighet med bilaga 4, som, ska utgöra minst 30 % av de totala direkta kostnaderna för faktisk avlämning av avfall under det föregående året; med möjligheten att också beakta kostnader som gäller den förväntade mängden trafik för det kommande året.

c) För att skapa ett maximalt incitament till avlämning av avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen, undantaget lastrester, ska ingen direkt avgift tas ut för sådant avfall, i syfte att säkerställa rätt till avlämning utan några ytterligare direkta avgifter baserade på de avfallsvolymer som avlämnats, undantaget om denna volym avlämnat avfall överstiger den maximala särskilda lagringskapacitet för avfall som nämns i formuläret i bilaga 2 till detta direktiv; passivt uppfiskat avfall, inbegripet rätten till avlämning, ska omfattas av denna ordning.

d) För att undvika att kostnaderna för insamling och behandling av passivt uppfiskat avfall uteslutande bärs av hamn-användare ska medlemsstaterna i förekommande fall täcka dessa kostnader med intäkterna från alternativa finansieringssystem, inbegripet från system för avfallshantering och från tillgänglig unionsfinansiering samt nationell och regional finansiering.

e) För att uppmuntra avlämning av lastrester från tankrengöring som innehåller högviskosa, svärnedbrytbara flytande ämnen får medlemsstaterna tillhandahålla lämpliga ekonomiska incitament för avlämning av sådana lastrester.

f) Den indirekta avgiften får inte omfatta avfall från avgasreningssystem, vars kostnader ska täckas på grundval av de typer och mängder av avfall som avlämnas.

3. Den del av kostnaderna som inte täcks av den indirekta avgiften ska i förekommande fall täckas på grundval av de typer och mängder av avfall som faktiskt avlämnas av fartyget.

4. Avgifterna får differentieras på grundval av

- a) fartygets kategori, typ och storlek,
- b) tillhandahållandet av fartygstjänster som utförs utanför normala öppettider i hamnen, eller
- c) hur farligt avfallet är.

5. Avgifterna ska sänkas på grundval av

- a) den typ av handel som fartyget används för, särskilt om fartyget är i drift inom närsjöfart,
- b) om fartygets konstruktion, utrustning och drift är sådana att det kan visas att fartyget genererar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt.

Senast den 28 juni 2020, ska kommissionen anta genomförandeakter för att bestämma kriterierna för att fastställa om ett fartyg uppfyller de krav som anges i första stycket led b i fråga om fartygets avfallshantering ombord. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

6. För att säkerställa att avgifterna är rättvisa, öppna, lätta att identifiera och icke-diskriminerande samt att de speglar kostnaderna för de anordningar och tjänster som tillhandahålls och, i förekommande fall, används, ska avgifternas belopp och grunden för beräkningen av dem tillgängliggöras för hamnanvändarna i planerna för mottagande och hantering av avfall på ett officiellt språk i den medlemsstat där hamnen är belägen och, i relevanta fall, på ett språk som används internationellt.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att övervakningsuppgifter om volymen och kvantiteten av passivt uppfiskat avfall samlas in och ska rapportera sådana övervakningsuppgifter till kommissionen. På grundval av dessa övervakningsuppgifter ska kommissionen offentliggöra en rapport senast den 31 december 2022, och därefter vartannat år.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa metoder för övervakningsuppgifterna och formatet för rapporteringen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

Artikel 9

Undantag

1. Medlemsstaterna får undanta ett fartyg som anlöper deras hamnar från skyldigheterna i artiklarna 6, 7.1 och 8 (nedan kallat *undantaget*), om det finns tillräckliga bevis för att följande villkor är uppfyllda:

- a) Fartyget används i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp.
- b) Det finns ett arrangemang för att säkerställa avlämning av avfallet och betalning av avgifterna i en hamn längs fartygets rutt som:
 - i) styrks av ett undertecknat kontrakt med en hamn eller avfallsentreprenör och av avfallsavlämningskvitton
 - ii) har anmälts till alla hamnar längs fartygets rutt, och
 - iii) har godkänts av den hamn där avlämning och betalning sker, vilket kan vara en unionshamn eller annan hamn, i vilken det är fastställt på grundval av den information som rapporteras elektroniskt till den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13 och i Gisis att adekvata anordningar finns tillgängliga.
- c) Undantaget har ingen negativ inverkan på sjösäkerhet, hälsa, boende- eller arbetsförhållanden ombord eller på den marina miljön.

2. Om undantaget beviljas ska den medlemsstat där hamnen är belägen utfärda ett intyg om undantag, på grundval av det format som anges i bilaga 5, som bekräftar att fartyget uppfyller de nödvändiga villkoren och kraven för tillämpningen av undantaget och som anger undantagets varaktighet.

3. Medlemsstaterna ska rapportera informationen från intyget om undantag på elektronisk väg i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa en effektiv övervakning och tillämpning av de arrangemang som inrättats för avlämning och betalning för de undantagna fartyg som besöker deras hamnar.
5. Trots det beviljade undantaget får ett fartyg inte fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och som kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.

Avsnitt 4

Tillsynsåtgärder

Artikel 10

Inspektioner

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fartyg kan underkastas inspektioner, även slumpmässiga sådana, för att kontrollera att de uppfyller kraven i detta direktiv.

Artikel 11

Inspektionsåtaganden

1. Varje medlemsstat ska utföra inspektioner av fartyg som anlöper dess hamnar motsvarande minst 15 % av det totala antalet enskilda fartyg som anlöper dess hamnar årligen.

Det totala antalet enskilda fartyg som anlöper en medlemsstat ska beräknas som det genomsnittliga antalet enskilda fartyg under de tre föregående åren enligt vad som har rapporterats via den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 13.

2. Medlemsstaterna ska fullgöra punkt 1 i denna artikel genom att välja ut fartyg på grundval av en av unionens riskbaserade målinriktningsmekanismer.

För att säkerställa harmonisering av inspektionerna och enhetliga villkor för urvalet av de fartyg som ska inspekteras ska kommissionen anta genomförandeakter för att i detalj fastställa de olika delarna i unionens riskbaserade målinriktningsmekanism. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.

3. Medlemsstaterna ska fastställa förfaranden för inspektioner av fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG i syfte att, i den mån det är praktiskt möjligt, säkerställa efterlevnad av det här direktivet.

När medlemsstaterna fastställer dessa förfaranden får de ta hänsyn till unionens riskbaserade målinriktningsmekanism som avses i punkt 2.

4. Om den berörda myndigheten i medlemsstaten inte är nöjd med resultaten av inspektionen ska den, utan att det påverkar tillämpningen av de sanktioner som avses i artikel 16, säkerställa att fartyget inte lämnar hamnen förrän det har avlämnat sitt avfall till en mottagningsanordning i hamn i enlighet med artikel 7.

Artikel 12

Informations-, övervaknings- och tillsynssystem

Genomförandet och tillämpningen av detta direktiv ska underlättas genom den elektroniska rapporteringen och det elektroniska utbytet av information mellan medlemsstater i enlighet med artiklarna 13 och 14.

Artikel 13

Rapportering och utbyte av information

1. Rapporteringen och utbytet av information ska baseras på unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (nedan kallat *SafeSeaNet*), som avses i artikel 22a.3 i och bilaga III till direktiv 2002/59/EG.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information rapporteras elektroniskt och inom skälig tid i enlighet med direktiv 2010/65/EU:
 - a) Informationen om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG och som anlöper en unionshamn, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen.
 - b) Informationen från den förhandsanmälan av avfall som anges i bilaga 2.
 - c) Informationen från det avfallsavlämningskvitto som anges i bilaga 3.
 - d) Informationen från det intyg om undantag som anges i bilaga 5.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som förtecknas i artikel 5.2 görs elektroniskt tillgänglig genom *SafeSeaNet*.

Artikel 14

Registrering av inspektioner

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en inspektionsdatabas som alla medlemsstater ska vara anslutna till och som ska innehålla all information som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv (nedan kallad *inspektionsdatabasen*). Inspektionsdatabasen ska baseras på den inspektionsdatabas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG och ska ha funktioner liknande den databasens funktioner.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att informationen om inspektioner enligt detta direktiv, inbegripet information om bristande efterlevnad och utfärdade förbud mot resa, utan dröjsmål överförs till inspektionsdatabasen så snart som
 - a) inspektionsrapporten har färdigställts,
 - b) förbudet mot resa har hävts, eller
 - c) ett undantag har beviljats.
3. Kommissionen ska säkerställa att inspektionsdatabasen gör det möjligt att ta fram alla relevanta data, som rapporterats av medlemsstaterna, i syfte att övervaka genomförandet av detta direktiv.

Kommissionen ska säkerställa att inspektionsdatabasen innehåller information för unionens riskbaserade målinriktningsmekanism som avses i artikel 11.2.

Kommissionen ska regelbundet se över inspektionsdatabasen för att övervaka direktivets genomförande och fästa uppmärksamheten på eventuella tvivel rörande huruvida direktivet genomförs på ett heltäckande sätt, så att korrigerande åtgärder kan vidtas.

4. Medlemsstaterna ska alltid ha tillgång till den information som finns registrerad i inspektionsdatabasen.

Artikel 15

Utbildning av personal

Hamnmyndigheter och myndigheter som ansvarar för mottagningsanordningar i hamn ska säkerställa att all personal erhåller nödvändig utbildning för att förvärva den kunskap som krävs för deras arbete med avfallshantering, med särskilt fokus på hälso- och säkerhetsaspekter i samband med hanteringen av farligt material, och att utbildningskraven regelbundet uppdateras för att möta de utmaningar som den tekniska innovationen medför.

Artikel 16

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Avsnitt 5

Slutbestämmelser

Artikel 17

Utbyte av erfarenheter

Kommissionen ska vidta åtgärder för organisation av utbyten av erfarenheter mellan medlemsstaternas nationella myndigheter och experter, även från den privata sektorn, civilsamhället och fackföreningar, om tillämpningen av detta direktiv i unionshamnar.

Artikel 18

Ändringsförfarande

1. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 för att ändra bilagorna till detta direktiv och hänvisningarna till IMO-instrument i detta direktiv i den utsträckning det är nödvändigt för att bringa dem i överensstämmelse med unionsrätten eller för att ta hänsyn till utveckling på internationell nivå, i synnerhet inom IMO.
2. Kommissionen ges även befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 för att ändra bilagorna när detta är nödvändigt för att förbättra de genomförande- och övervakningsarrangemang som fastställs i detta direktiv, i synnerhet de som föreskrivs i artiklarna 6, 7 och 9, för att säkerställa effektiv anmälan och avlämning av avfall samt en korrekt tillämpning av undantag.
3. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat efter en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot den marina miljön ges kommissionen, i syfte att inom ramen för detta direktiv undgå obligatorisk tillämpning av en specifik ändring av Marpolkonventionen, befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 för att ändra detta direktiv, i den utsträckning som krävs för att undvika detta hot.
4. De delegerade akter som avses i denna artikel ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen av Marpolkonventionen eller den planerade dagen för den ändringens ikraftträdande.

Under den period som föregår ikraftträdandet av sådana delegerade akter ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i nationell rätt eller tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga.

Artikel 19

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 18.1, 18.2 och 18.3 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 27 juni 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 18.1, 18.2 och 18.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 18.1, 18.2 och 18.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 20

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽²²⁾. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 21

Ändring av direktiv 2010/65/EU

I punkt A i bilagan till direktiv 2010/65/EU ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Anmälan av avfall från fartyg, inbegripet lastrester

Artiklarna 6, 7 och 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mot-tagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (EUT L 151, 20.5.2019, s. 116).”

Artikel 22

Upphävande

Direktiv 2000/59/EG ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet.

Artikel 23

Översyn

1. Kommissionen ska utvärdera detta direktiv och överlämna resultaten av utvärderingen till Europaparlamentet och rådet senast den 28 juni 2026. Utvärderingen ska även inbegripa en rapport som redogör för bästa praxis när det gäller förebyggande och hantering av avfall ombord på fartyg.
2. Kommissionen ska, inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1625 ⁽²³⁾, när nästa översyn av Europeiska sjösäkerhetsbyråns (Emsa) uppdrag ska göras, även utvärdera huruvida Emsa bör beviljas ytterligare befogenheter avseende efterlevnaden av detta direktiv.

⁽²²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).

⁽²³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1625 av den 14 september 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EUT L 251, 16.9.2016, s. 77).

*Artikel 24***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 28 juni 2021 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 25***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 26***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg 17 april 2019.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

G. CIAMBA

Ordförande

BILAGA 1

KRAV PÅ PLANER FÖR MOTTAGANDE OCH HANTERING AV AVFALL

Planerna för mottagande och hantering av avfall ska omfatta alla typer av avfall från fartyg som normalt anlöper hamnen och ska utarbetas med hänsyn till hamnens storlek och med hänsyn till de typer av fartyg som anlöper hamnen.

Planerna för mottagande och hantering av avfall ska innehålla följande:

- a) En bedömning av behovet av mottagningsanordningar i hamn mot bakgrund av behoven hos de fartyg som normalt anlöper hamnen.
- b) En beskrivning av mottagningsanordningarnas typ och kapacitet.
- c) En beskrivning av förfarandena för mottagande och insamling av avfall från fartyg.
- d) En beskrivning av kostnadstäckningssystemet.
- e) En beskrivning av förfarandet för rapportering av påstådda brister hos mottagningsanordningar i hamn.
- f) En beskrivning av förfarandet för fortlöpande samråd med hamnanvändare, avfallsentreprenör, terminaloperatörer och andra berörda parter.
- g) En översikt över vilken typ av och vilka mängder avfall som tas emot från fartyg och hanteras i anordningarna.

Planerna för mottagande och hantering av avfall får omfatta följande:

- a) En sammanfattning av relevant nationell rätt och av förfaranden och formaliteter för avlämning av avfallet till mottagningsanordningar i hamn.
- b) En identifiering av ett kontaktställe i hamnen.
- c) En beskrivning av utrustning och processer för förbehandling av specifika avfallsflöden i hamnen, om sådana finns.
- d) En beskrivning av metoder för registrering av den faktiska användningen av mottagningsanordningarna i hamn.
- e) En beskrivning av metoder för registrering av de mängder avfall som fartygen har avlämnat.
- f) En beskrivning av metoder för hantering av de olika avfallsflödena i hamnen.

Förfarandena för mottagning, insamling, lagring, behandling och bortskaffande bör i alla avseenden överensstämma med ett miljöledningssystem som utformats så att dessa verksamheters inverkan på miljön successivt minskar. Sådan överensstämmelse anses föreligga om förfarandena är förenliga med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1221/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1221/2009 av den 25 november 2009 om frivilligt deltagande för organisationer i gemenskapens miljölednings- och miljörevisionsordning (Emas) och om upphävande av förordning (EG) nr 761/2001 och kommissionens beslut 2001/681/EG och 2006/193/EG (EUT L 342, 22.12.2009, s. 1).

BILAGA 2

**STANDARDFORMAT FÖR FORMULÄRET FÖR FÖRHANDSANMÄLAN OM AVLÄMNING AV AVFALL VID
MOTTAGNINGSANORDNINGAR I HAMNAR**

Anmälan om avlämning av avfall till (anlöpshamnens namn enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2019/883)

Detta formulär bör behållas ombord på fartyget tillsammans med relevant oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, i enlighet med Marpolkonventionen.

1. UPPGIFTER OM FARTYGET

1.1 Fartygets namn:	1.5 Ägare eller operatör:
1.2 IMO-nummer:	1.6 Registerbeteckning/signalbokstäver:
	MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity):
1.3 Bruttodräktighet:	1.7 Flaggstat:
1.4 Typ av fartyg: ☐ Oljetankfartyg ☐ Kemikalietankfartyg ☐ Bulkfartyg ☐ Containerfartyg ☐ Annan typ av lastfartyg ☐ Passagerarfartyg ☐ Ro-ro ☐ Annat (specifika)	

2. UPPGIFTER OM HAMN OCH RUTT

2.1 Plats/terminalnamn:	2.6 Senaste hamn för avlämning av avfall:
2.2 Datum och tid för ankomst:	2.7 Datum för sista avlämning:
2.3 Datum och tid för avgång:	2.8 Nästa avlämningshamn:
2.4 Senaste hamn och land:	2.9 Person som lämnar in detta formulär (om annan än befälhavaren):
2.5 Nästa hamn och land (om det är känt):	

3. AVFALLSTYP OCH AVFALLSMÄNGD SAMT LAGRINGSKAPACITET

Typ	Avfall som ska avlämnas (m ³)	Maximal lagringskapacitet för avfall (m ³)	Mängd avfall som behålls ombord (m ³)	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa anlöpshamn (m ³)
Marpol bilaga I – Olja					
Oljehaltigt länsvatten					
Oljehaltiga restprodukter (sludge)					
Oljehaltigt spolvatten från tankrengöring					
Förorenat barlastvatten					

Typ	Avfall som ska avlämnas (m ³)	Maximal lagringskapacitet för avfall (m ³)	Mängd avfall som behålls ombord (m ³)	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa anläpshamn (m ³)
Avlagringar och slam från rengöring av tankar					
Annat (specificera)					
Marpol bilaga II – Skadliga flytande ämnen (NLS) ⁽¹⁾					
Ämne i kategori X					
Ämne i kategori Y					
Ämne i kategori Z					
OS – Andra ämnen					
Marpol bilaga IV – Toalettavfall					
Marpol bilaga V – Fast avfall					
A. Plast					
B. Matavfall					
C. Hushållsavfall (t.ex. pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, lergods osv.)					
D. Matolja					
E. Förbränningsaska					
F. Driftsavfall					
G. Djurkroppar					
H. Fiskeredskap					
I. Elektroniskt avfall (WEEE)					

⁽¹⁾ Ange officiell transportbenämning för det skadliga flytande ämnet i fråga.

Typ	Avfall som ska avlämnas (m ³)	Maximal lagringskapacitet för avfall (m ³)	Mängd avfall som behålls ombord (m ³)	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa anläpshamn (m ³)
J. Lastrester ⁽¹⁾ (som är skadliga för den marina miljön, HME)					
K. Lastrester ⁽²⁾ (som inte är skadliga för den marina miljön, HME)					
Marpol bilaga VI – Luftföroreningar					
Ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen ⁽³⁾					
Rester från avgasrening					

Annat avfall som inte omfattas av Marpol					
Passivt uppfiskat avfall					

Anm.:

1. Denna information ska användas vid hamnstatskontroll och för andra inspektionsändamål.
2. Detta formulär ska fyllas i, utom i de fall då fartyget omfattas av undantag enligt artikel 9 i direktiv (EU) 2019/883.

⁽¹⁾ Får vara uppskattningar; ange officiell transportbenämning för torrlasten.

⁽²⁾ Får vara uppskattningar; ange officiell transportbenämning för torrlasten.

⁽³⁾ Till följd av normalt underhåll ombord.

BILAGA 3

STANDARDFORMAT FÖR AVFALLSAVLÄMNINGSKVITO

Den utsedda företrädaren för tillhandahållaren av mottagningsanordningen ska lämna följande formulär till befälhavaren för ett fartyg som har avlämnat avfall i enlighet med artikel 7 i direktiv (EU) 2019/883.

Detta formulär ska behållas ombord på fartyget tillsammans med relevant oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, i enlighet med Marpolkonventionen.

1. UPPGIFTER OM MOTTAGNINGSANORDNING I HAMN OCH HAMN

1.1 Plats/terminalnamn:	
1.2 Tillhandahållare av mottagningsanordning i hamn:	
1.3 Tillhandahållare av behandlingsanläggning (om annan än ovan):	
1.4 Datum och tid för avfallsavlämning från:	till:

2. UPPGIFTER OM FARTYGET

2.1 Fartygets namn:	2.5 Ägare eller operatör:
2.2 IMO-nummer:	2.6. Registerbeteckning/signalbokstäver: MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity):
2.3 Bruttodräktighet:	2.7 Flaggstat:
2.4. Typ av fartyg: ☐ Oljetankfartyg ☐ Kemikalietankfartyg ☐ Bulkfartyg ☐ Containerfartyg ☐ Annan typ av lastfartyg ☐ Passagerarfartyg ☐ Ro-ro ☐ Annat (specifera)	

3. AVFALLSTYP OCH AVFALLSMÄNGD SOM MOTTAGITS

Marpol bilaga I – Olja	Mängd (m ³)	Marpol bilaga V – Fast avfall	Mängd (m ³)
Oljehaltigt länsvatten		A. Plast	
Oljehaltiga restprodukter (sludge)		B. Matavfall	
Oljehaltigt spolvatten från tankrengöring		C. Hushållsavfall (t.ex. pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, lergods osv.)	
Förorenat barlastvatten		D. Matolja	
Avlagringar och slam från rengöring av tankar		E. Förbränningsaska	
Annat (specificera)		F. Driftsavfall	
Marpol bilaga II – Skadliga flytande ämnen (NLS)	Mängd (m ³)/ Namn (1)	G. Djurkroppar	
Ämne i kategori X		H. Fiskeredskap	
Ämne i kategori Y		I. Elektroniskt avfall WEEE	
		J. Lastrester (2) (som är skadliga för den marina miljön)	
		K. Lastrester (2) (som inte är skadliga för den marina miljön (icke-HME))	
		Marpol bilaga VI – Luftföroreningar	Mängd (m ³)
Ämne i kategori Z		Ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen	
OS – övriga ämnen		Rester från avgasrening	
Marpol bilaga IV – Toalettavfall	Mängd (m ³)	Annat avfall som inte omfattas av Marpol	Mängd (m ³)
		Passivt uppfiskat avfall	

(1) Ange officiell transportbenämning för det skadliga flytande ämnet i fråga.

(2) Ange officiell transportbenämning för torrlasten.

BILAGA 4

KOSTNADSKATEGORIER FÖR OCH NETTOINTÄKTER FRÅN DRIFT OCH ADMINISTRATION AV MOTTAGNINGSANORDNINGAR I HAMN

Direkta kostnader	Indirekta kostnader	Nettointäkter
Direkta driftskostnader som uppstår vid den faktiska avlämningen av avfall från fartyg, inklusive de kostnader som anges nedan.	Indirekta administrativa kostnader som uppstår vid ledningen av systemet i hamnen, inklusive de kostnader som anges nedan.	Nettointäkter från system för avfallshantering och tillgänglig nationell/regional finansiering, inklusive de intäktsfaktorer som anges nedan.
— Tillhandahållande av infrastrukturen för mottagningsanordningar i hamn, inbegripet containrar, tankar, processverktyg, pråmar, lastbilar, mottagning av avfall, behandlings-anläggningar. — Koncessioner för leasing av anläggningen, i tillämpliga fall, eller för leasing av den utrustning som krävs för mottagnings-anordningar i hamn. — Den faktiska driften av mottagningsanordningarna i hamn: insamling av avfall från fartyg, transport av avfall från mottagningsanordningar i hamn för slutbehandling, underhåll och rengöring av mottagnings-anordningar i hamn, personalkostnader, inklusive övertid, el, avfallsanalys och försäkring. — Förberedelse för återanvändning, materialåtervinning eller bortskaffande av avfall från fartyg, inbegripet separat insamling av avfall. — Administration: fakturering, utfärdande av avfallsavlämnings-kvitton till fartyget, rapportering.	— Utveckling och godkännande av planen för mottagande och hantering av avfall, inbegripet revisioner av den planen och genomförandet av den. — Uppdatering av planen för mottagande och hantering av avfall, inbegripet arbetskraftskostnader och konsultkostnader, i tillämpliga fall. — Organisering av samrådsförfaranden för utvärderingen av planen för mottagande och hantering av avfall. — Förvaltning av systemen för anmälan och kostnadstäckning, inklusive tillämpningen av nedsatta avgifter för <i>gröna fartyg</i>, tillhandahållande av it-system på hamnnivå, statistisk analys och därmed sammanhängande arbetskostnader. — Organisering av förfaranden för offentlig upphandling för tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn samt utfärdande av nödvändiga tillstånd för tillhandahållande av mottagningsanordningar i hamn. — Förmedling av information till hamnanvändare genom flygblad, skyltar och affischer i hamnen, eller genom hamnens webbplats, samt elektronisk överföring av informationen i enlighet med artikel 5. — Förvaltning av system för avfallshantering: system för utökat producentansvar, materialåtervinning och ansökan om och förvaltning av nationella/regionala medel. — Övriga administrativa kostnader: kostnader för övervakning och elektronisk rapportering av undantag i enlighet med artikel 9.	— Ekonomiska nettoförmåner som tillhandahålls av system för utökat producentansvar. — Andra nettointäkter från avfallshantering, såsom system för materialåtervinning. — Finansiering inom ramen för Europeiska havs- och fiskerifonden (EHFF). — Annan finansiering eller andra bidrag för avfallshantering och fiske som är tillgängliga för hamnar.

BILAGA 5

INTYG OM UNDANTAG ENLIGT ARTIKEL 9 I FRÅGA OM KRAVEN ENLIGT ARTIKEL 6, ARTIKEL 7.1 OCH ARTIKEL 8 I DIREKTIV (EU) 2019/883 I HAMNEN/HAMNARNA [ANGE HAMN] I [ANGE MEDLEMSSTAT] ⁽¹⁾

Fartygets namn

Registerbeteckning/signalbokstäver

Flaggstat

[ange fartygets namn]

[ange IMO-nummer]

[ange flaggstatens namn]

är i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp i följande hamn(ar) i [ange medlemsstatens namn] enligt en tidsplan eller förutbestämd färdväg:

[]

och anlöper dessa hamnar minst en gång varannan vecka:

[]

och har ett arrangemang som säkerställer betalningen av avgifterna och avlämningen av avfall till hamnen, eller en tredje part i hamnen:

[]

och undantas därför i enlighet med [ange relevant bestämmelse i nationell lagstiftning] [från kraven på:

☐ obligatorisk avlämning av avfall från fartyg,

☐ förhandsanmälan av avfall, och

☐ betalning av en obligatorisk avgift, i följande hamnar:]

Detta intyg är giltigt till och med den [datum], såvida inte grunderna för utfärdandet av intyget ändras före det datumet.

Ort och datum:

.....
Namn
Befattning

⁽¹⁾ Stryk om ej tillämpligt.