



Στρασβούργο, 16.1.2018  
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Πρόταση

## **ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ και την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και της οδηγίας 2010/65/ΕΕ**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Οι απορρίψεις αποβλήτων από πλοία συνιστούν ολοένα μεγαλύτερη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον και έχουν δαπανηρές περιβαλλοντικές και οικονομικές συνέπειες. Το πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων ήρθε πρόσφατα στο προσκήνιο, λόγω του αυξανόμενου αριθμού επιστημονικών μελετών οι οποίες παρέχουν αποδείξεις για τις καταστροφικές συνέπειες στα θαλάσσια οικοσυστήματα και για τις επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία. Παρότι οι περισσότερες πηγές θαλάσσιων απορριμμάτων είναι χερσαίες, η ναυτιλία διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο στις απορρίψεις οικιακών αποβλήτων και αποβλήτων λειτουργίας στη θάλασσα. Έντονη ανησυχία προκαλούν επίσης οι συνέπειες ευτροφισμού των απορρίψεων λυμάτων από πλοία, ιδιαίτερα από μεγάλα επιβατηγά πλοία, σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές, όπως η Βαλτική Θάλασσα, καθώς και οι συνέπειες των απορρίψεων ελαιωδών αποβλήτων στη θαλάσσια ζωή και στα θαλάσσια ενδιαιτήματα.

Οι παράνομες απορρίψεις στη θάλασσα προέρχονται τόσο από τα ίδια τα πλοία, ιδίως εξαιτίας κακών πρακτικών διαχείρισης αποβλήτων επί του πλοίου, όσο και από την ξηρά, λόγω της έλλειψης επαρκών εγκαταστάσεων στους λιμένες για την παραλαβή αποβλήτων από τα πλοία.

Η οδηγία 2000/59/EK<sup>1</sup> ρυθμίζει το ζήτημα από την πλευρά της ξηράς, με διατάξεις που διασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής (ΛΕΠ) και την παράδοση των αποβλήτων στις εν λόγω εγκαταστάσεις. Η οδηγία εφαρμόζει τους σχετικούς διεθνείς κανόνες, δηλαδή αυτούς που περιέχονται στη σύμβαση MARPOL<sup>2</sup>. Ωστόσο, ενώ η οδηγία επικεντρώνεται στις δραστηριότητες στους λιμένες, η σύμβαση MARPOL επικεντρώνεται κυρίως στις δραστηριότητες στη θάλασσα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η οδηγία εναρμονίζεται με τη σύμβαση MARPOL και ταυτόχρονα τη συμπληρώνει, ρυθμίζοντας τις νομικές, πρακτικές και οικονομικές ευθύνες στη διεπαφή ξηράς-θάλασσας. Η σύμβαση MARPOL, παρότι παρέχει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία από διάφορες ρυπογόνες ουσίες, δεν προβλέπει αποτελεσματικό μηχανισμό επιβολής. Επομένως, η ενσωμάτωση των κύριων εννοιών και υποχρεώσεων της σύμβασης MARPOL στο δίκαιο της ΕΕ συνεπάγεται τη δυνατότητα αποτελεσματικής επιβολής τους μέσω του νομικού συστήματος της ΕΕ.

Περίπου 17 έτη μετά την έναρξη ισχύος της, η οδηγία χρειάζεται διεξοδική αναθεώρηση. Η παρούσα κατάσταση διαφέρει πλέον σημαντικά από εκείνη που επικρατούσε όταν εκδόθηκε η αρχική οδηγία το 2000. Έκτοτε, η σύμβαση MARPOL ενισχύθηκε με διαδοχικές τροποποιήσεις, ενώ το πεδίο εφαρμογής και οι ορισμοί της ισχύουσας οδηγίας δεν συνάδουν πλέον με το διεθνές πλαίσιο. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη στηρίζονται ολοένα περισσότερο στο πλαίσιο της σύμβασης MARPOL, με αποτέλεσμα η εφαρμογή και η επιβολή της οδηγίας να καθίστανται προβληματικές. Επιπλέον, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν διαφορετικές ερμηνείες των κύριων εννοιών της οδηγίας, γεγονός που προκαλεί σύγχυση σε πλοία, λιμένες και φορείς εκμετάλλευσης.

Στόχος της αναθεώρησης είναι η επίτευξη υψηλότερου επιπέδου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με τη μείωση των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα, καθώς και η

<sup>1</sup> Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

<sup>2</sup> Διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (ενοποιημένη έκδοση).

βελτίωση της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στους λιμένες, με τη μείωση του διοικητικού φόρτου και την επικαιροποίηση του κανονιστικού πλαισίου. Επειδή η πρόταση εντάσσεται στο πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), στόχος της είναι να πληροί τις αρχές της απλούστευσης και της αποσαφήνισης του REFIT.

Για λόγους σαφήνειας, με την πρόταση καταργείται η ισχύουσα οδηγία και αντικαθίσταται με μια νέα οδηγία. Περιλαμβάνει επίσης παρεπόμενες αλλαγές στην οδηγία 2009/16/EK σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα<sup>3</sup>, καθώς και στην οδηγία 2010/65/EE<sup>4</sup>.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης αποτελεί σημαντικό πεδίο δράσης της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό επαναλαμβάνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την πολιτική της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018<sup>5</sup>, η οποία προσβλέπει σε μηδενικά απόβλητα από τη ναυτιλιακή κυκλοφορία. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί μέσω της συμμόρφωσης με τις διεθνείς συμβάσεις και τα διεθνή πρότυπα. Η σύμβαση MARPOL, η οποία συνιστά το σχετικό διεθνές πλαίσιο, έχει υποστεί σειρά τροποποιήσεων, όπως η προσθήκη νέων ή αυστηρότερων κανόνων για τις απορρίψεις από πλοία. Οι τροποποιήσεις αυτές θα πρέπει να αποτυπωθούν ορθά στην οδηγία.

Η ύπαρξη εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων στους λιμένες χαρακτηρίζεται ως υπηρεσία την οποία παρέχει ο λιμένας στους χρήστες του, όπως ορίζεται στον κανονισμό για τις λιμενικές υπηρεσίες<sup>6</sup>. Η προτεινόμενη οδηγία λαμβάνει υπόψη τις σχετικές αρχές και διατάξεις όπως περιλαμβάνονται στον εν λόγω κανονισμό, αλλά βαίνει πέραν των απαιτήσεων του προβλέποντας διάρθρωση κόστους και διαφάνεια. Με τον τρόπο αυτό εξυπηρετείται ο γενικός σκοπός της προτεινόμενης οδηγίας, ο οποίος είναι η μείωση των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα. Επιπλέον, ο κανονισμός για τις λιμενικές υπηρεσίες εφαρμόζεται μόνο στους λιμένες του ΔΕΔ-Μ, ενώ η προτεινόμενη οδηγία καλύπτει όλους τους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των μικρότερων λιμένων, όπως λιμένες αλιείας και μαρίνες.

Η οδηγία 2010/65/EK περιλαμβάνει την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων στις πληροφορίες που πρέπει να υποβάλλονται ηλεκτρονικά μέσω του συστήματος «εθνικής ενιαίας θυρίδας». Για τον σκοπό αυτό, αναπτύχθηκε ηλεκτρονικό μήνυμα για τα απόβλητα. Οι πληροφορίες που υποβάλλονται με το μήνυμα αυτό ανταλλάσσονται στη συνέχεια μέσω του συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της ΕΕ (SafeSeaNet) και διαβιβάζονται στο εργαλείο υποβολής αναφορών της βάσης δεδομένων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα που δημιουργήθηκε με την οδηγία 2009/16/EK για τη διευκόλυνση της συμμόρφωσης, της παρακολούθησης και της επιβολής.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

---

<sup>3</sup> Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

<sup>4</sup> Οδηγία 2010/65/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών, ΕΕ L 283 της 29.10.2010, σ. 1.

<sup>5</sup> COM(2009) 8 «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018».

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1.

Η ισχύουσα οδηγία και η παρούσα πρόταση συνάδουν πλήρως με τις αρχές της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ, και ειδικότερα με: i) την αρχή της προφύλαξης· ii) την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»· και iii) την αρχή ότι η προληπτική δράση αναλαμβάνεται στην πηγή, όπου είναι εφικτό. Η πρόταση συμβάλλει επίσης στους στόχους της οδηγίας-πλαίσου για τη θαλάσσια στρατηγική<sup>7</sup>, με σκοπό την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης σε όλα τα θαλάσσια ύδατα της ΕΕ έως το 2020. Η προτεινόμενη οδηγία θέτει επίσης σε εφαρμογή την οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα<sup>8</sup> καθώς προβλέπει βελτιωμένες πρακτικές διαχείρισης αποβλήτων στους λιμένες σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και ιεράρχηση των αποβλήτων της ΕΕ. Τέλος, η προτεινόμενη οδηγία συνάδει με την οδηγία για την περιεκτικότητα σε θείο<sup>9</sup>, η οποία συμβάλλει στη βιωσιμότητα των θαλάσσιων μεταφορών με τη μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο. Ωστόσο, η εφαρμογή του καθεστώτος που επιβάλλεται βάσει της οδηγίας για την περιεκτικότητα σε θείο δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τη μετατόπιση από τις εκπομπές στην ατμόσφαιρα στις απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα, ή σε άλλα υδατικά συστήματα, όπως λιμένες και εκβολές ποταμών, ως υποπροϊόν των εφαρμοζόμενων τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών, όπως είναι τα συστήματα καθαρισμού των καυσαερίων.

Η προτεινόμενη οδηγία θα διαδραματίσει επίσης καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου που καθορίζεται στη στρατηγική της Επιτροπής για την κυκλική οικονομία<sup>10</sup> για μείωση κατά 30 % έως το 2020 της ποσότητας θαλάσσιων απορριμμάτων που εντοπίζονται στις παραλίες και απολεσθέντος αλιευτικού εξοπλισμού που εντοπίζεται στη θάλασσα. Στη στρατηγική για την κυκλική οικονομία αναγνωρίζεται επίσης ότι η αναθεώρηση της οδηγίας για τις ΛΕΠ μπορεί να συμβάλει με άμεσο και σημαντικό τρόπο στη μείωση των θαλάσσιων απορριμμάτων πλοίων. Στη στρατηγική για τις πλαστικές ύλες<sup>11</sup>, η Επιτροπή εξετάζει πρόσθετα μέτρα για τη μείωση των απολεσθέντων ή εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων, όπως διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού και συστήματα καταβολής εγγύησης-επιστροφής για τα αλιευτικά εργαλεία που εντοπίζονται συνηθέστερα στα απορρίμματα, καθώς και αυξημένη ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τέτοια συστήματα.

## 2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

### • Νομική βάση

Δεδομένου ότι η πρόταση αντικαθιστά την ισχύουσα οδηγία, η νομική βάση παραμένει το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 80 παράγραφος 2 της ΣΕΚ), στο οποίο προβλέπεται μεταξύ άλλων η έγκριση κοινών κανόνων για τις θαλάσσιες μεταφορές. Μολονότι στόχος της οδηγίας είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα, ο γενικότερος σκοπός πολιτικής που εξυπηρετεί είναι η διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή στην επίτευξη της εσωτερικής αγοράς μεταφορών.

<sup>7</sup> Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, ΕΕ L 164 της 25.6.2008, σ. 19-40.

<sup>8</sup> Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών, ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3-30.

<sup>9</sup> Οδηγία 2005/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2005, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο, ΕΕ L 191 της 22.7.2005, σ. 59.

<sup>10</sup> COM/2015/614 final, «Το κλείσιμο του κύκλου – Ένα σχέδιο δράσης της ΕΕ για την κυκλική οικονομία».

<sup>11</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SWD (2018)16.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η ναυτιλία είναι ένας διεθνής τομέας και οι δραστηριότητές του λαμβάνουν χώρα σε διεθνή ύδατα και λιμένες σε ολόκληρο τον πλανήτη. Ως εκ τούτου, για τον τομέα αυτόν απαιτούνται διεθνείς κανόνες, τους οποίους, όσον αφορά τη ρύπανση από τα πλοία, προβλέπει η σύμβαση MARPOL. Ωστόσο, τα κύρια προβλήματα του διεθνούς καθεστώτος δεν σχετίζονται με την ανεπάρκεια προτύπων, αλλά κυρίως με το γεγονός ότι τα πρότυπα δεν εφαρμόζονται και δεν επιβάλλονται δεόντως. Η καταβολή προσπαθειών για εναρμονισμένη εφαρμογή διεθνώς συμφωνηθέντων κανόνων, οι οποίοι συμπληρώνονται όταν απαιτείται από ειδικές απαιτήσεις της ΕΕ, είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ. Αυτό αντικατοπτρίζεται επίσης στη νομική βάση της οδηγίας, ήτοι στο άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, το οποίο περιλαμβάνει τη θέσπιση κοινών κανόνων για τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεδομένου ότι η οδηγία μεταφέρει τη σύμβαση MARPOL στο δίκαιο της ΕΕ, έχει τον ίδιο σκοπό με τη σύμβαση, ο οποίος συνίσταται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία. Το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης αφορά γενικά το σύνολο των υδάτων της ΕΕ και, επομένως, απαιτείται κοινή προσέγγιση της ΕΕ για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των προβλημάτων, καθώς αυτά δεν μπορούν να επιλυθούν με την ανάληψη δράσης από επιμέρους κράτη μέλη.

Για να αποφευχθεί η πληθώρα διαφορετικών πολιτικών στους λιμένες όσον αφορά την παράδοση αποβλήτων από τα πλοία και για να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού τόσο για τους λιμένες όσο και για τους χρήστες των λιμένων, είναι αναγκαία η περαιτέρω εναρμόνιση σε επίπεδο ΕΕ. Η απλουστευμένη και, επομένως, πιο εναρμονισμένη εφαρμογή των διαφόρων υποχρεώσεων σε επίπεδο ΕΕ θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα του κλάδου της ναυτιλίας, εξασφαλίζοντας παράλληλα την τήρηση των βασικών όρων στους λιμένες. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να αποφευχθούν δυσμενείς συνέπειες, όπως η «άγρα ΛΕΠ», στο πλαίσιο της οποίας τα πλοία διατηρούν τα απόβλητά τους επί του πλοίου έως ότου μπορέσουν να τα παραδώσουν στον λιμένα στον οποίο η παράδοση είναι οικονομικά πιο συμφέρουσα. Η περαιτέρω εναρμόνιση των καθεστώτων εξαιρέσης για πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα και τακτικά δρομολόγια θα συμβάλει επίσης στην αντιμετώπιση των ανεπαρκειών τόσο από πλευράς πλοίων όσο και από πλευράς λιμένων.

Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη διατηρούν διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την εφαρμογή κοινών κανόνων και αρχών σε τοπικό επίπεδο/επίπεδο λιμένα. Με τη νέα οδηγία, θα συνεχίσουν να αποφασίζουν για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των συστημάτων κάλυψης του κόστους, το ύψος των τελών και την κατάρτιση προγραμμάτων παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων στους λιμένες της επικράτειάς τους. Οι αρχές των κρατών μελών βρίσκονται στην καταλληλότερη θέση να καθορίζουν τον βαθμό λεπτομέρειας και την κάλυψη των προγραμμάτων παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και τη γεωγραφική θέση των λιμένων και τις ανάγκες των πλοίων που καταπλέουν σε αυτούς.

- **Αναλογικότητα**

Ο σκοπός της πρότασης είναι διττός: i) βελτίωση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις απορρίψεις αποβλήτων από τα πλοία και, ταυτόχρονα, ii) διασφάλιση της αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών στους λιμένες. Από την εκτίμηση επιπτώσεων προκύπτει ότι συνεχίζεται η απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα, με καταστροφικές συνέπειες για τα θαλάσσια οικοσυστήματα, ιδιαίτερα από τη διάθεση σκουπιδιών. Ταυτόχρονα, το ισχύον καθεστώς συνεπάγεται περιττό διοικητικό φόρτο για τους λιμένες και τους χρήστες λιμένων, ο οποίος οφείλεται κυρίως στις ανακολουθίες μεταξύ

των υποχρεώσεων που απορρέουν από την οδηγία και εκείνων που απορρέουν από το διεθνές πλαίσιο (ήτοι τη σύμβαση MARPOL). Στην εκτίμηση επιπτώσεων καταδεικνύεται η αναλογικότητα της προτιμώμενης επιλογής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που λήφθηκαν από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου επί της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων.

Στόχος της πρότασης είναι η αντιμετώπιση των εν λόγω προβλημάτων με την περαιτέρω εναρμόνιση με τη σύμβαση MARPOL, ιδιαίτερα όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, τους ορισμούς και τα έντυπα. Στόχος της προτεινόμενης οδηγίας είναι επίσης η αύξηση της συνεκτικότητας με άλλες πράξεις της ΕΕ, με την πλήρη ενσωμάτωση των επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα και την εναρμόνιση με την οδηγία 2002/59/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις παρακολούθησης και υποβολής αναφορών. Η νέα προσέγγιση στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ένα σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής αναφορών και ανταλλαγής πληροφοριών, το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενα ηλεκτρονικά συστήματα και στην αρχή ότι οι πληροφορίες θα πρέπει να υποβάλλονται μόνο μία φορά. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διευκολυνθεί η παρακολούθηση και η επιβολή και να ελαχιστοποιηθεί ο συναφής διοικητικός φόρτος.

Για την αντιμετώπιση του ειδικότερου προβλήματος των θαλάσσιων απορριμμάτων απαιτούνται πρόσθετα μέτρα, τα οποία θα πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση των απορρίψεων σκουπιδιών από τα πλοία. Ο στόχος αυτός θα πρέπει να επιτευχθεί με συνδυασμό κινήτρων και μέτρων επιβολής. Επειδή οι κλάδοι της αλιείας και της αναψυχής συμβάλλουν και αυτοί σημαντικά στο πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων, ενσωματώθηκαν πιο συστηματικά στο σύστημα, ιδιαίτερα όσον αφορά τα κίνητρα για την παράδοση αποβλήτων στην ξηρά. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι υποχρεώσεις κοινοποίησης και επιθεώρησης δημιουργούν δυσανάλογο φόρτο στα μικρότερα πλοία και στους μικρότερους λιμένες, εφαρμόζεται διαφοροποιημένη προσέγγιση με βάση το μήκος και την ολική χωρητικότητα. Η προσέγγιση αυτή θα συνίσταται στα εξής:

- Η υποβολή των πληροφοριών που περιέχονται στην εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων και στην απόδειξη παραλαβής αποβλήτων θα απαιτείται μόνο για σκάφη των 45 μέτρων και άνω, σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ.
- Ο στόχος του 20 % για τις επιθεωρήσεις αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής θα ισχύει μόνο για σκάφη ολικής χωρητικότητας άνω των 100 τόνων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation, IMO/ΔΝΟ) για τήρηση σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων επί του πλοίου.
- Τα εμπορικά πλοία θα επιθεωρούνται στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα, με την εφαρμογή προσέγγισης βάσει κινδύνου, με την οποία αναμένεται να αυξηθεί η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα του συστήματος.

Παρότι η οδηγία στοχεύει σε περαιτέρω εναρμόνιση των κύριων εννοιών του καθεστώτος ΛΕΠ για τη διασφάλιση κοινής ενωσιακής προσέγγισης με βάση τους σχετικούς διεθνείς κανόνες, η οδηγία παρέχει τη διακριτική ευχέρεια στα κράτη μέλη να αποφασίζουν για τα επιχειρησιακά μέτρα που θα εφαρμόσουν σε επίπεδο λιμένα, λαμβανομένων υπόψη τοπικών παραγόντων και της διοικητικής οργάνωσης και ιδιοκτησιακής δομής του λιμένα. Η επάρκεια των εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων καθορίζεται βάσει του μεγέθους, της γεωγραφικής θέσης και του είδους της κίνησης στον λιμένα, στοιχεία τα οποία καθορίζουν με τη σειρά τους τον βαθμό λεπτομέρειας και το πεδίο εφαρμογής του προγράμματος παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων του λιμένα. Τα εν λόγω προγράμματα μπορούν επίσης να

καταρτιστούν σε γεωγραφικό πλαίσιο, ώστε να εξυπηρετούν τα συμφέροντα λιμένων με περιφερειακή εγγύτητα, καθώς και εκείνων με περιφερειακή κίνηση.

Τα κράτη μέλη, παρότι θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα κάλυψης του κόστους ενσωματώνουν τις αρχές που προβλέπονται στην οδηγία, ειδικότερα για τα έμμεσα τέλη και τα επίπεδα διαφάνειας, θα εξακολουθούν να μπορούν να σχεδιάζουν τα συστήματα χρεώσεων και να αποφασίζουν το ακριβές ύψος των τελών, λαμβάνοντας υπόψη το είδος της κίνησης στους λιμένες. Η διακριτική αυτή ευχέρεια θα είναι πιο περιορισμένη όσον αφορά τα σκουπίδια —τη σημαντικότερη συνιστώσα της θαλάσσιας ρύπανσης— για τα οποία το κόστος θα καλύπτεται εξ ολοκλήρου μέσω του έμμεσου τέλους. Δεδομένων των ιδιαίτερος αρνητικών επιπτώσεων των πλαστικών υλών και άλλων συστατικών των απορριμμάτων από τα πλοία στο θαλάσσιο περιβάλλον, απαιτείται μέγιστο οικονομικό κίνητρο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα απορρίμματα παραδίδονται σε κάθε ελλιμενισμό αντί να απορρίπτονται στη θάλασσα.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Για τον σκοπό της κατάρτισης σαφούς και συνεκτικής νομοθεσίας, διαπιστώθηκε ότι η καταλληλότερη νομική λύση είναι η πρόταση μιας και μόνον νέας οδηγίας. Η εναλλακτική επιλογή της υποβολής πρότασης για σειρά τροποποιήσεων στην ισχύουσα οδηγία απορρίφθηκε, διότι θα απαιτούσε μεγάλο αριθμό αλλαγών. Η επιλογή νέου κανονισμού απορρίφθηκε επίσης, καθώς ο κανονισμός δεν θα παρείχε επαρκή ευελιξία στα κράτη μέλη ώστε να αποφασίζουν τις βέλτιστες πολιτικές εφαρμογής για τους λιμένες τους, οι οποίοι διαφέρουν σημαντικά από άποψη μεγέθους, θέσης, ιδιοκτησιακού καθεστώτος και διοικητικής οργάνωσης.

### **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Από την εκ των υστέρων αξιολόγηση προέκυψε ότι η οδηγία υπήρξε σημαντική για την επίτευξη του σκοπού της μείωσης των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα και είχε σαφή ενωσιακή προστιθέμενη αξία. Ωστόσο, ενώ οι όγκοι αποβλήτων που παραδίδονται στην ξηρά αυξήθηκαν, παρατηρούνται διαφορετικές τάσεις μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών αποβλήτων. Επιπλέον, σημαντική ποσότητα αποβλήτων εξακολουθεί να απορρίπτεται στη θάλασσα. Αυτό οφείλεται κυρίως σε διαφορές στον τρόπο ερμηνείας και εφαρμογής των κύριων υποχρεώσεων που προβλέπονται στην ισχύουσα οδηγία, όπως είναι η παροχή επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, ο σχεδιασμός και η λειτουργία συστημάτων κάλυψης του κόστους και η επιβολή της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης.

Η έννοια της επάρκειας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής δεν ορίστηκε σαφώς στην προηγούμενη οδηγία, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σύγχυση μεταξύ των χρηστών και των φορέων εκμετάλλευσης λιμένων. Κατ' επέκταση, η έλλειψη διαβούλευσης με τους χρήστες λιμένων, καθώς και οι ανακολουθίες με τη νομοθεσία της ΕΕ για την ξηρά, είχαν ως αποτέλεσμα να μην διατίθενται πάντοτε επαρκείς εγκαταστάσεις στους λιμένες. Για παράδειγμα, κατά τη διαβούλευση, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη διαμαρτυρήθηκαν για τη μη χωριστή συλλογή αποβλήτων στους λιμένες τα οποία διαχωρίζονταν προηγουμένως στο πλοίο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Επιπλέον, παρατηρήθηκε σύγχυση όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης λαμβανομένων υπόψη των κανόνων της σύμβασης MARPOL για τις απορρίψεις, καθώς και όσον αφορά τον ορισμό της

επαρκούς ικανότητας αποθήκευσης επί του πλοίου ως κύριας εξαίρεσης βάσει της οποίας ένα πλοίο μπορεί να αποπλεύσει χωρίς να παραδώσει τα απόβλητά του.

Το νομικό και διοικητικό πλαίσιο των επιθεωρήσεων ΛΕΠ ήταν επίσης ασαφές, όπως και η βάση και η συχνότητα διενέργειας των εν λόγω επιθεωρήσεων. Τέλος, οι εξαιρέσεις για πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια εφαρμόζονταν για ποικίλους λόγους και υπό διαφορετικές προϋποθέσεις, με αποτέλεσμα περιττό διοικητικό φόρτο. Τα προβλήματα αυτά οδήγησαν σε μείωση της αποτελεσματικότητας του καθεστώτος όσον αφορά την επίτευξη του κύριου στόχου του, δηλαδή τη μείωση των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα.

Άλλα ζητήματα τα οποία αναδείχθηκαν από την εκ των υστέρων αξιολόγηση είναι τα εξής:

- Η οδηγία δεν συνάδει απολύτως με συναφείς πολιτικές της ΕΕ, όπως η νομοθεσία της ΕΕ για τα απόβλητα και οι βασικές αρχές της, οι οποίες δεν εφαρμόζονται πλήρως στους λιμένες.
- Σημαντικές αλλαγές στο διεθνές νομικό πλαίσιο (σύμβαση MARPOL) δεν έχουν ενσωματωθεί στην οδηγία.
- Η έλλειψη συστηματικής καταγραφής των αποβλήτων που παραδίδονται στους λιμένες και η ανεπαρκής ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών παρεμπόδισαν την αποδοτική παρακολούθηση και επιβολή της οδηγίας και είχαν ως αποτέλεσμα σημαντικά κενά στα δεδομένα όσον αφορά τις ροές αποβλήτων στους λιμένες της ΕΕ.
- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Διενεργήθηκαν τακτικές διαβουλεύσεις με ευρύ φάσμα ομάδων ενδιαφερόμενων μερών στους κόλπους της υποομάδας ΛΕΠ η οποία συστάθηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού φόρουμ για την αειφόρο ναυτιλία με σκοπό την υποβοήθηση της διαδικασίας αναθεώρησης. Η υποομάδα, η οποία συγκεντρώνει τις βασικές ομάδες ενδιαφερόμενων μερών, δηλαδή εθνικές αρχές κρατών μελών, λιμένες, πλοιοκτήτες, φορείς εκμετάλλευσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και περιβαλλοντικές ΜΚΟ, διαθέτει υψηλό επίπεδο εμπειρογνωσίας σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για τη διαχείριση αποβλήτων από τα πλοία. Στη διάρκεια αρκετών συνεδριάσεων, η υποομάδα εξέτασε και συζήτησε τα προτεινόμενα μέτρα και τις επιλογές για την αναθεώρηση, και οι εισηγήσεις της εξετάστηκαν δεόντως και λήφθηκαν υπόψη κατά την εκπόνηση της πρότασης. Σύνοψη του αποτελέσματος των συζητήσεων της υποομάδας περιλαμβάνεται στα παραρτήματα του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής<sup>12</sup>.

Γενικά, τα ενδιαφερόμενα μέρη τάσσονται υπέρ της αναθεώρησης με την οποία επιδιώκεται περαιτέρω εναρμόνιση με τη σύμβαση MARPOL, ιδιαίτερα όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης, και προβλέπει ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος των θαλάσσιων απορριμμάτων. Η υποομάδα τόνισε κατ' επανάληψη την ανάγκη δέουσας εφαρμογής των αρχών της ΕΕ για τα απόβλητα στο πλαίσιο του καθεστώτος για τις ΛΕΠ, καθώς και περαιτέρω εναρμόνισης του καθεστώτος εξαιρέσεων και των συστημάτων κάλυψης του κόστους, χωρίς να επιβληθεί μια προσέγγιση «ενιαίου συστήματος για όλους» στους λιμένες της ΕΕ. Επιπλέον, η υποομάδα συζήτησε τρόπους βελτίωσης της παρακολούθησης και της επιβολής και τρόπους διευκόλυνσης της διαδικασίας μέσω της ηλεκτρονικής υποβολής αναφορών και ανταλλαγής δεδομένων.

<sup>12</sup> Παράρτημα 2, σ. 7, Συνοπτική έκθεση της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.



Στο πλαίσιο της διαδικασίας εκτίμησης επιπτώσεων οργανώθηκε ανοικτή δημόσια διαβούλευση, στην οποία ανταποκρίθηκε ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών. Ακολούθησε στοχοθετημένη διαβούλευση που απευθυνόταν σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς των λιμένων. Από τις διαβουλεύσεις αυτές προέκυψε ότι η έλλειψη κινήτρων και επιβολής συγκαταλέγονται στους σημαντικότερους παράγοντες των ευρύτερων προβλημάτων της απόρριψης αποβλήτων στη θάλασσα. Επιπλέον, και στους δύο γύρους διαβουλεύσεων, επισημάνθηκε ότι ο περιττός διοικητικός φόρτος οφείλεται κατά βάση στην έλλειψη συνοχής στους ορισμούς και στα έντυπα, καθώς και στα διαφορετικά καθεστώτα εξαιρέσεων.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η παρούσα πρόταση αξιοποιεί τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν και αναλύθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αξιολόγησης και εκτίμησης επιπτώσεων, για τις οποίες εκπονήθηκαν εξωτερικές μελέτες. Επιπλέον, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) παρείχε τεχνική βοήθεια και ειδικά δεδομένα.

Στη μελέτη εκ των υστέρων αξιολόγησης του 2015 αξιολογήθηκαν δεδομένα τα οποία λήφθηκαν από 40 μεγάλους εμπορικούς λιμένες, βάσει των οποίων καταρτίστηκε χρονοσειρά παραδόσεων αποβλήτων για την περίοδο 2004-2013. Μέρος των δεδομένων προέρχονταν από προηγούμενες μελέτες που είχε εκπονήσει ο EMSA σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας και τα δεδομένα συμπληρώθηκαν από έρευνα που διενεργήθηκε στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η υποστηρικτική μελέτη που εκπονήθηκε το 2016 για την υποβοήθηση της **εκτίμησης επιπτώσεων** για την αναθεώρηση της οδηγίας είχε ως στόχο τη συμπλήρωση των δεδομένων για τους παραδοθέντες σε λιμένες όγκους αποβλήτων που είχαν προσδιοριστεί σε προηγούμενες μελέτες (Ramboll 2012 και Panteia 2015) για την περίοδο 2013-2015. Επικαιροποιημένα δεδομένα για τις παραδόσεις αποβλήτων για τη συγκεκριμένη περίοδο λήφθηκαν από 29 εκ των 40 λιμένων που είχαν αξιολογηθεί παλαιότερα. Επιπλέον, στην υποστηρικτική μελέτη της εκτίμησης επιπτώσεων εφαρμόστηκε μοντέλο για τον υπολογισμό του κενού αποβλήτων, γνωστό ως μοντέλο MARWAS, το οποίο μετρά τη διαφορά μεταξύ: i) των αποβλήτων που αναμένεται να παραδοθούν στους λιμένες για τα οποία έχουν ληφθεί δεδομένα παράδοσης, βάσει της κίνησης στους εν λόγω λιμένες κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος· και ii) των παραδοθέντων αποβλήτων, σε απόλυτους όγκους, στους εν λόγω λιμένες κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου. Δεδομένα για την κίνηση των πλοίων λήφθηκαν από τον EMSA για τους υπό εξέταση 29 λιμένες και εισήχθησαν στο μοντέλο. Η υποστηρικτική μελέτη περιλάμβανε επίσης αξιολόγηση της περιβαλλοντικής ευπάθειας των διαφόρων περιφερειακών θαλάσσιων περιοχών ανάλογα με τις διάφορες κατηγορίες αποβλήτων από τα πλοία. Η μεθοδολογία επεξηγείται αναλυτικά στο σχετικό παράρτημα του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα πρόταση<sup>13</sup>.

Η προαναφερόμενη υποομάδα ΛΕΠ παρείχε συνεχή στήριξη καθ' όλη τη διαδικασία.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν διάφορες επιλογές πολιτικής για την αναθεώρηση της οδηγίας, με βάση τις ακόλουθες κατευθυντήριες αρχές:

<sup>13</sup> Παράρτημα 4, σ. 23, Αναλυτικά μοντέλα που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της εκτίμησης επιπτώσεων.

- (1) το πεδίο εφαρμογής της αναθεώρησης, την έκταση των νομοθετικών αλλαγών και την κατάρτιση καθοδήγησης μη δεσμευτικού δικαίου·
- (2) το πεδίο εφαρμογής της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης για τα απόβλητα. Επιλογή μεταξύ της εναρμόνισης με τους κανόνες της σύμβασης MARPOL για τις απορρίψεις και της επιδίωξης καθεστώτος μηδενικών απορρίψεων αποβλήτων μέσω πλήρους παράδοσης στους λιμένες. Η επιλογή αυτή έχει επίσης αντίκτυπο σε άλλες πτυχές, όπως η εφαρμογή συστημάτων κάλυψης του κόστους και η επιβολή·
- (3) τη δυνατότητα αντιμετώπισης του ειδικού προβλήματος των θαλάσσιων απορριμμάτων από τα πλοία (κυρίως σκουπίδια των πλοίων)·
- (4) τη δυνατότητα μείωσης του διοικητικού φόρτου και απλούστευσης του καθεστώτος σύμφωνα με τους στόχους REFIT της πρότασης.

Οι αρχές αυτές αντικατοπτρίζονται στους στόχους πολιτικής που περιγράφονται κατωτέρω.

**ΕΠΙΛΟΓΗ 1:** Βασικό σενάριο. Βάσει της επιλογής αυτής, δεν προβλέπεται καμία νομοθετική αλλαγή στην οδηγία. Αντί της όποιας αλλαγής, καταρτίζεται καθοδήγηση μη δεσμευτικού δικαίου και επεκτείνεται περαιτέρω το ηλεκτρονικό σύστημα υποβολής αναφορών και παρακολούθησης βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 3 της ισχύουσας οδηγίας, το οποίο βασίζεται στην ηλεκτρονική υποβολή αναφορών στο σύστημα SafeSeaNet και στη THETIS (βάση δεδομένων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα).

**ΕΠΙΛΟΓΗ 2:** Ελάχιστη αναθεώρηση. Η επιλογή αυτή προβλέπει στοχοθετημένες πρωτοβουλίες και συνοπτικές νομοθετικές προσαρμογές σχετικές με τη σύμβαση MARPOL καθώς και με τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης, με αξιοποίηση του βασικού σεναρίου. Ειδικότερα, εναρμονίζει το πεδίο εφαρμογής με εκείνο της σύμβασης MARPOL, με την προσθήκη των αποβλήτων που καλύπτονται από το παράρτημα VI της σύμβασης, και επικαιροποιεί τις παραπομπές στην περιβαλλοντική νομοθεσία της Ένωσης.

**ΕΠΙΛΟΓΗ 3:** Εναρμόνιση με τη σύμβαση MARPOL. Με την επιλογή αυτή επιδιώκεται περαιτέρω προσέγγιση με τη σύμβαση MARPOL, ιδίως όσον αφορά τον καθορισμό του πεδίου εφαρμογής της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης σύμφωνα με τους κανόνες της σύμβασης MARPOL για τις απορρίψεις, ώστε να αντιμετωπιστούν οι παράνομες απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα. Η επιλογή αυτή περιλαμβάνει επίσης ενσωμάτωση των επιθεωρήσεων ΛΕΠ στον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα καθώς και το πλήρες φάσμα μέτρων για τη βελτίωση της επάρκειας των εγκαταστάσεων, και των οικονομικών κινήτρων ώστε τα πλοία να παραδίδουν τα απόβλητά τους.

**ΕΠΙΛΟΓΗ 4:** Καθεστώς ΛΕΠ της ΕΕ το οποίο βαίνει πέραν της σύμβασης MARPOL. Στόχος της επιλογής αυτής είναι η ενίσχυση του ισχύοντος βάσει της οδηγίας καθεστώτος, υπερβαίνοντας τη σύμβαση MARPOL. Η απαίτηση υποχρεωτικής παράδοσης εφαρμόζεται σε όλα τα απόβλητα από τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που, βάσει της σύμβασης MARPOL, μπορούν να απορρίπτονται στη θάλασσα. Η επιλογή αυτή περιλαμβάνει επίσης το πλήρες φάσμα μέτρων για τη βελτίωση της επάρκειας των εγκαταστάσεων και την παροχή των κατάλληλων κινήτρων για παράδοση.

**ΕΠΙΛΟΓΕΣ 3B και 4B:** Παραλλαγές επιλογών για τα θαλάσσια απορρίμματα βάσει των επιλογών 3 και 4 ανωτέρω. Αυτές οι παραλλαγές επιλογών εξετάζουν ειδικά το πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων από τα πλοία. Οι παραλλαγές περιλαμβάνουν τόσο κίνητρα όσο και μέτρα επιβολής, καθώς και πρόταση για την πλήρη υπαγωγή των αλιευτικών σκαφών

και των σκαφών αναψυχής στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, βάσει, ωστόσο, διαφοροποιημένης προσέγγισης επιβολής ανάλογα με την ολική χωρητικότητα.

Από την εκτίμηση επιπτώσεων συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι η προτιμώμενη επιλογή είναι η επιλογή πολιτικής 3B, καθώς συνδυάζει τους στόχους της μείωσης των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα, ιδιαίτερα των απορρίψεων σκουπιδιών (θαλάσσια απορρίμματα), με την πρόθεση μείωσης του διοικητικού φόρτου μέσω της περαιτέρω εναρμόνισης με τη σύμβαση MARPOL.

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται:

- να έχει θετικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο, καθώς θα έχει ως αποτέλεσμα σημαντική μείωση των παράνομων απορρίψεων ελαιωδών αποβλήτων, λυμάτων, απορριμμάτων και αποβλήτων πλυντρίδων στη θάλασσα·
- να συμβάλει σημαντικά στην κυκλική οικονομία με ειδικά μέτρα που θα στοχεύουν στη μείωση των θαλάσσιων απορριμμάτων, καθώς και των αποβλήτων από τους κλάδους της αλιείας και της αναψυχής, και στη βελτίωση των πρακτικών διαχείρισης αποβλήτων στους λιμένες·
- να έχει ως αποτέλεσμα μείωση του κόστους επιβολής και σημαντική μείωση του διοικητικού κόστους·
- να δημιουργήσει πρόσθετες θέσεις απασχόλησης, ειδικότερα στους φορείς διακίνησης αποβλήτων και στον τομέα του τουρισμού σε παράκτιες περιοχές·
- να αυξήσει την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση όσον αφορά το πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων, τόσο από την ξηρά όσο και από τα πλοία.

Η προτιμώμενη επιλογή αναμένεται να **δημιουργήσει πρόσθετες δαπάνες συμμόρφωσης και λειτουργικές δαπάνες**, ιδιαίτερα για επενδύσεις στη συλλογή αποβλήτων στους λιμένες, την εναρμόνιση των συστημάτων κάλυψης του κόστους και την ανάπτυξη νέας ικανότητας παραλαβής και επεξεργασίας νέων ροών αποβλήτων. Ωστόσο, οι δαπάνες αυτές αναμένεται να είναι περιορισμένες. Το αναμενόμενο ύψος των εν λόγω δαπανών περιγράφεται στην εκτίμηση επιπτώσεων που περιλαμβάνεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση<sup>14</sup>. Ωστόσο, δεν κατέστη δυνατή η ακριβής ποσοτικοποίηση των συνολικών δαπανών συμμόρφωσης λόγω έλλειψης δεδομένων.

Η εκτίμηση επιπτώσεων υποβλήθηκε στην επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου τον Μάιο του 2017. Η επιτροπή εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις<sup>15</sup>. Στη γνώμη της, η επιτροπή διατύπωσε ανησυχίες σχετικά με την προστιθέμενη αξία της οδηγίας σε σύγκριση με τη σύμβαση MARPOL και ζήτησε περισσότερες διευκρινίσεις όσον αφορά τη σχέση μεταξύ των δύο καθεστώτων και τον τρόπο με τον οποίο οι προτεινόμενες επιλογές συνάδουν με τη σύμβαση ή βαίνουν πέραν αυτής. Στο πλαίσιο αυτό, η επιτροπή υπέβαλε επίσης ορισμένα ερωτήματα σχετικά με την αναλογικότητα της προτιμώμενης επιλογής, ιδίως λόγω των ειδικότερων απαιτήσεων για τα μικρότερα σκάφη και της αβεβαιότητας που εξακολουθεί να υφίσταται όσον αφορά το ακριβές ύψος των δαπανών συμμόρφωσης και των επενδυτικών δαπανών που συνδέονται με τη συγκεκριμένη επιλογή. Οι παρατηρήσεις αυτές αντιμετωπίστηκαν ως ακολούθως:

<sup>14</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής – Εκτίμηση επιπτώσεων, σ. 60 (δαπάνες συμμόρφωσης) και σ. 73 (συμπέρασμα).

<sup>15</sup> Γνώμη σχετικά με την εκτίμηση επιπτώσεων/Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, 23 Ιουνίου 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/...>

- Δόθηκαν πρόσθετες διευκρινίσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η οδηγία πρόκειται να μεταφέρει στο δίκαιο της ΕΕ τις σχετικές υποχρεώσεις της σύμβασης MARPOL με προσέγγιση ανάλογα με τον λιμένα, ενώ αποσαφηνίστηκε ότι στόχος δεν είναι μόνο η πρόβλεψη της επιβολής των εν λόγω απαιτήσεων μέσω του νομικού καθεστώτος της ΕΕ, αλλά επίσης η παροχή προστιθέμενης αξίας όσον αφορά την εφαρμογή τους στα κράτη μέλη, ιδίως μέσω πρόσθετων στοιχείων όπως τα προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, τα συστήματα κάλυψης του κόστους στους λιμένες και το καθεστώς εξαιρέσεων για τα πλοία τακτικών γραμμών. Συμπεριλήφθηκε πίνακας ο οποίος παρέχει σύγκριση των δύο νομικών πράξεων, καθώς και επισκόπηση των σημαντικότερων τροποποιήσεων που έχουν επέλθει στη σύμβαση MARPOL κατά την τελευταία 15ετία.
- Συμπεριλήφθηκε πίνακας στον οποίο συγκρίνονται οι διάφορες επιλογές πολιτικής σε σχέση με τη σύμβαση MARPOL. Διευκρινίστηκε επίσης ότι η βασισμένη στην εναρμόνιση με τη σύμβαση MARPOL προτιμώμενη επιλογή δεν ισοδυναμεί με πλήρη εναρμόνιση, καθώς κάτι τέτοιο θα σήμαινε την κατάργηση θεμελιωδών υποχρεώσεων, οι οποίες έχουν αποδειχτεί ιδιαίτερα σημαντικές και χρήσιμες, όπως προέκυψε από την εκ των υστέρων αξιολόγηση (REFIT) της οδηγίας. Συμπεριλήφθηκαν πρόσθετες διευκρινίσεις ώστε να καταδειχθεί η αναλογικότητα κάθε επιλογής και παρασχέθηκαν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η προτιμώμενη επιλογή πρόκειται να επανακαθορίσει τη θέση των μικρότερων σκαφών, δηλαδή των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής, με την εφαρμογή διαφοροποιημένης προσέγγισης κατά την επιβολή ανάλογα με την ολική χωρητικότητα και το συνολικό μήκος.
- Τέλος, καταβλήθηκαν πρόσθετες προσπάθειες για την εξασφάλιση ποσοτικών δεδομένων από τους λιμένες σχετικά με ορισμένες βασικές υποχρεώσεις οι οποίες προβλέπονται στην προτιμώμενη επιλογή. Ωστόσο, καθώς πρόκειται για εμπορικά ευαίσθητα δεδομένα, οι απαντήσεις που λήφθηκαν ήταν περιορισμένες και η περιγραφή των δαπανών συμμόρφωσης και των επενδυτικών δαπανών παραμένει σε μεγάλο βαθμό ποιοτική.

- **Εκτίμηση εδαφικών επιπτώσεων**

Η προτεινόμενη αναθεώρηση έχει σημαντική περιφερειακή διάσταση λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων θαλάσσιων λεκανών της ΕΕ και των τοπικών ιδιαιτεροτήτων των λιμένων. Για τον λόγο αυτό, διενεργήθηκε εκτίμηση εδαφικών επιπτώσεων. Από την εκτίμηση αυτή αναδείχθηκαν οι ειδικές προκλήσεις που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν οι λιμένες σε μικρά νησιά και απομακρυσμένες περιοχές κατά την εφαρμογή του καθεστώτος ΛΕΠ, αλλά συνάχθηκε επίσης το συμπέρασμα ότι η νέα οδηγία μπορεί να αποβεί επωφελής για τις περιοχές αυτές, ιδιαίτερα όσον αφορά την ανάπτυξη του τουρισμού, την απασχόληση και τη διακυβέρνηση. Ωστόσο, παρά τις περιφερειακές διαφορές, η εκτίμηση εδαφικών επιπτώσεων ανέδειξε ισχυρή επιθυμία για εναρμόνιση των βασικών πτυχών της οδηγίας. Τα αποτελέσματα της εκτίμησης εδαφικών επιπτώσεων συνοψίζονται στην περιληπτική έκθεση που επισυνάπτεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Καθώς η πρόταση αποτελεί πρωτοβουλία REFIT, στόχος της είναι η απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου και η μείωση του διοικητικού φόρτου.

Με την καλύτερη εναρμόνιση των ορισμών με τη σύμβαση MARPOL, τα τυποποιημένα έντυπα που έχει καταρτίσει ο ΔΝΟ για την κοινοποίηση αποβλήτων και την απόδειξη

παραλαβής αποβλήτων μπορούν επίσης να ενσωματωθούν πλήρως στην οδηγία. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να αποφευχθεί, κατά το δυνατόν, η ύπαρξη παράλληλων εντύπων και συστημάτων. Επιπλέον, προτείνεται να περιληφθούν οι επιθεωρήσεις ΛΕΠ στο καθεστώς ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα και να χρησιμοποιείται το σύστημα πληροφοριών και παρακολούθησης, το οποίο αναπτύχθηκε βάσει της ισχύουσας οδηγίας (άρθρο 12 παράγραφος 3) και βασίζεται στην ηλεκτρονική υποβολή αναφορών στο σύστημα SafeSeaNet και στη βάση δεδομένων THETIS, για τη διευκόλυνση της παρακολούθησης και της επιβολής. Τα μέτρα αυτά αναμένεται να συμβάλουν στη μείωση του διοικητικού κόστους κατά 7,1 εκατ. EUR, καθώς θα αυξήσουν την αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων. Αναμένεται επίσης ότι οι προτεινόμενες αλλαγές θα αυξήσουν τις επιχειρηματικές ευκαιρίες για τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στους λιμένες, καθώς και για τους φορείς εκμετάλλευσης στους κλάδους της αναψυχής και του τουρισμού, οι περισσότεροι από τους οποίους χαρακτηρίζονται ΜΜΕ, καθώς αναμένεται αύξηση της ποσότητας των αποβλήτων που θα εκφορτώνονται στους λιμένες, με αποτέλεσμα καθαρότερο θαλάσσιο περιβάλλον και θετικές συνέπειες για τον τοπικό και περιφερειακό τουρισμό.

Η πρόταση νέας οδηγίας παρέχει σημαντική διακριτική ευχέρεια στα κράτη μέλη όσον αφορά: i) την οργάνωση των εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες τους, όπως αντικατοπτρίζεται στα προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων· και ii) τον σχεδιασμό των κατάλληλων συστημάτων τελών, λαμβανομένων υπόψη του μεγέθους και της γεωγραφικής θέσης των λιμένων, καθώς και του είδους κίνησης στους εν λόγω λιμένες.

Η προτεινόμενη αναθεώρηση προβλέπει την περαιτέρω ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής, το οποίο έχει ήδη δημιουργηθεί βάσει της ισχύουσας οδηγίας για τη διευκόλυνση της παρακολούθησης και της επιβολής της οδηγίας. Το σύστημα θα βασίζεται στο σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της ΕΕ, το οποίο προβλέπεται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ, και στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που δημιουργήθηκε βάσει της οδηγίας 2009/16/ΕΚ. Τα δεδομένα θα υποβάλλονται ηλεκτρονικά με χρήση του συστήματος της «εθνικής ενιαίας θυρίδας», σύμφωνα με την οδηγία 2010/65/ΕΕ, και θα ανταλλάσσονται μεταξύ κρατών μελών για σκοπούς παρακολούθησης και επιβολής. Με την πρόταση θα τυποποιηθούν επίσης περαιτέρω οι ηλεκτρονικοί μορφότευποι υποβολής πληροφοριών για την απόδειξη παραλαβής αποβλήτων, την κοινοποίηση αποβλήτων και τις εξαιρέσεις για τα πλοία τακτικών γραμμών.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η πρόταση συνοδεύεται από σχέδιο εφαρμογής, στο οποίο απαριθμούνται οι δράσεις που απαιτούνται για την υλοποίηση των μέτρων και προσδιορίζονται οι σημαντικότερες τεχνικές, νομικές και χρονικές προκλήσεις όσον αφορά την εφαρμογή.

Προσδιορίστηκαν κατάλληλες ρυθμίσεις παρακολούθησης και υποβολής αναφορών. Ο EMSA διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία αυτή, καθώς είναι υπεύθυνος για την

ανάπτυξη και τη λειτουργία των ηλεκτρονικών συστημάτων δεδομένων για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η ισχύουσα οδηγία προβλέπει ήδη τη δημιουργία κοινού συστήματος πληροφοριών και παρακολούθησης, το οποίο: i) εντοπίζει τα πλοία που δεν παραδίδουν τα απόβλητά τους· και ii) διαπιστώνει αν επιτυγχάνονται οι στόχοι της οδηγίας. Τα τελευταία έτη, το εν λόγω σύστημα αναπτύχθηκε στηριζόμενο σε υφιστάμενες βάσεις δεδομένων: ειδικότερα, το SafeSeaNet εξασφάλισε την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών και ανταλλαγή πληροφοριών από την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων, ενώ αναπτύχθηκε χωριστό εργαλείο ΕΕ εντός της βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων (THETIS) για την υποβολή αναφορών σχετικά με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ΛΕΠ. Επιπλέον, έχουν ληφθεί μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι οι πληροφορίες που αποθηκεύονται στο SafeSeaNet διαβιβάζονται συστηματικά στο εργαλείο THETIS-EU, ώστε να είναι εφικτή η παρακολούθηση και η επιβολή της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης. Με την προτεινόμενη οδηγία, τα συστήματα θα βελτιωθούν περαιτέρω και αναμένεται ότι θα περιλαμβάνουν επίσης τις βασικές πληροφορίες για την ύπαρξη εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες της ΕΕ. Οι πληροφορίες αυτές θα διαβιβάζονται επίσης στο GISIS, το παγκόσμιο ολοκληρωμένο σύστημα ναυτιλιακών πληροφοριών του ΔΝΟ, ώστε να διασφαλίζεται ότι, με την υποβολή αναφορών βάσει της οδηγίας, τα κράτη μέλη ανταποκρίνονται ταυτόχρονα στις διεθνείς υποχρεώσεις τους υποβολής αναφορών.

Επιπλέον, ο EMSA θα συμβάλει στην παρακολούθηση της εφαρμογής της προτεινόμενης οδηγίας. Καθώς ο πλήρης κύκλος των προβλεπόμενων επισκέψεων του EMSA για την παρακολούθηση της εφαρμογής προγραμματίζεται να διαρκέσει πέντε έτη<sup>16</sup>, ο χρόνος διενέργειας αξιολόγησης της οδηγίας ορίζεται στα επτά έτη.

Τέλος, προβλέπεται επίσης η σύσταση ομάδας εμπειρογνομόνων, η οποία θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών και άλλων συναφών τομέων. Η ομάδα θα ανταλλάσσει πληροφορίες και εμπειρίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας και θα παρέχει την αναγκαία καθοδήγηση στην Επιτροπή.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα, καθώς στόχος της πρότασης είναι η απλούστευση και η αποσαφήνιση του ισχύοντος καθεστώτος.

## **6. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

Η προτεινόμενη οδηγία θα εναρμονίσει όσο το δυνατόν περισσότερο το καθεστώς της ΕΕ με τη σύμβαση MARPOL, ιδιαίτερα όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, τους ορισμούς και τα έντυπα. Ωστόσο, δεν είναι δυνατή η πλήρης εναρμόνιση, διότι η οδηγία επικεντρώνεται σε δραστηριότητες στους λιμένες, ενώ η σύμβαση MARPOL επικεντρώνεται σε δραστηριότητες στη θάλασσα. Η οδηγία, παρότι βασίζεται στις υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της σύμβασης MARPOL, βαίνει πέραν αυτών, εξετάζοντας λεπτομερώς τις νομικές, επιχειρησιακές και χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις όλων των φορέων εκμετάλλευσης. Επιπλέον, η προτεινόμενη οδηγία, όπως και η ισχύουσα, έχει ευρύτερο πεδίο εφαρμογής, καθώς καλύπτει όλα τα ποντοπόρα σκάφη και όλους τους λιμένες της ΕΕ στους οποίους καταπλέουν τα εν λόγω σκάφη.

---

<sup>16</sup> Όπως προβλέπεται στη μεθοδολογία του EMSA για τις επισκέψεις στα κράτη μέλη, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Οι κύριοι τομείς στους οποίους η οδηγία και η σύμβαση MARPOL θα εξακολουθήσουν να διαφέρουν είναι οι ακόλουθοι:

- η έγκριση προγραμμάτων παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων·
- η ανάπτυξη και η λειτουργία των συστημάτων κάλυψης του κόστους·
- η υποχρεωτική υποβολή πληροφοριών από την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων και την απόδειξη παραλαβής αποβλήτων·
- το καθεστώς επιθεωρήσεων·
- το καθεστώς εξαιρέσεων για πλοία τακτικών γραμμών.

Πολλές από τις διαφορές αυτές στο καθεστώς της ΕΕ εξυπηρετούν την καλύτερη εφαρμογή και επιβολή του καθεστώτος που προβλέπεται στη σύμβαση MARPOL.

Οι σημαντικότερες αλλαγές που επιφέρει η νέα οδηγία περιγράφονται συνοπτικά κατωτέρω.

### **Τίτλος, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί:**

Ο τίτλος θα τροποποιηθεί ώστε να παραπέμπει ρητώς στην παράδοση αποβλήτων από τα πλοία, καθώς με τον τρόπο αυτόν θα αποτυπωθεί καλύτερα ο κύριος σκοπός της οδηγίας.

Στο **άρθρο 2** ο όρος «απόβλητα πλοίου» θα αντικατασταθεί με τον γενικότερο όρο «απόβλητα από πλοία», ο οποίος ορίζεται σε σχέση με τα σχετικά παραρτήματα της σύμβασης MARPOL. Ο όρος θα περιλαμβάνει επίσης την κατηγορία των «καταλοίπων φορτίου», καθώς και τα απόβλητα που εμπίπτουν στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, δηλαδή τα κατάλοιπα συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων, τα οποία αποτελούνται από ιλύ και νερό αποστράγγισης από τα εν λόγω συστήματα. Με την κατάργηση της διάκρισης μεταξύ αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, και τη διασφάλιση πλήρους συμμόρφωσης προς τους ορισμούς της σύμβασης MARPOL, καθίσταται εφικτή η περαιτέρω εναρμόνιση με τα τυποποιημένα έντυπα και πιστοποιητικά του ΔΝΟ. Τα απόβλητα που αλιεύονται παθητικά, δηλαδή τα απόβλητα που συλλέγονται στα δίχτυα κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων, έχουν συμπεριληφθεί στον ορισμό των αποβλήτων από πλοία, ώστε να εξασφαλισθούν κατάλληλες ρυθμίσεις για την παράδοση του συγκεκριμένου τύπου αποβλήτων από τον τομέα της αλιείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, λαμβανομένης υπόψη της σημασίας τους για τα θαλάσσια απορρίμματα. Έχουν προστεθεί σαφείς και επικαιροποιημένες παραπομπές στις σχετικές πράξεις της νομοθεσίας της ΕΕ.

### **Επάρκεια λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής:**

Η έννοια των «επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής» περιγράφεται σαφέστερα, σύμφωνα με την καθοδήγηση του ΔΝΟ. Η απαίτηση χωριστής συλλογής αποβλήτων που απορρέει από την οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα συμπεριλήφθηκε ρητώς στο **άρθρο 4** ώστε να εφαρμόζεται στους λιμένες. Η απαίτηση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία για τις περιπτώσεις στις οποίες τα απόβλητα διαχωρίζονται προηγουμένως επί του πλοίου σύμφωνα με διεθνείς κανόνες και διεθνή πρότυπα.

Όσον αφορά τα προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, τα οποία είναι καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη της επάρκειας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, στο **άρθρο 5** και στο **παράρτημα 1** δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στις απαιτήσεις διαβούλευσης. Παρέχονται επίσης διευκρινίσεις όσον αφορά το τι συνιστά «κατάλληλο

πρόγραμμα», ποιες είναι οι «σημαντικές αλλαγές» σε ένα τέτοιο πρόγραμμα και ποιο το «περιφερειακό πλαίσιο» στο οποίο αυτό μπορεί να καταρτιστεί.

### **Κίνητρα για παράδοση:**

Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι παρέχονται τα κατάλληλα κίνητρα για την παράδοση των διαφόρων τύπων αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, στο **άρθρο 8** καθορίζονται οι κύριες αρχές που πρέπει να ενσωματωθούν και να χρησιμοποιούνται σε κάθε σύστημα τελών που καθιερώνεται βάσει της οδηγίας. Στις αρχές αυτές περιλαμβάνονται η σχέση μεταξύ του τέλους που χρεώνεται και του κόστους των ΛΕΠ, ο υπολογισμός της «σημαντικής συνεισφοράς» που πρέπει να καλύπτεται από το έμμεσο τέλος και οι βασικές απαιτήσεις διαφάνειας. Η οδηγία περιλαμβάνει ένα νέο **παράρτημα 4**, στο οποίο παρέχεται επισκόπηση των διαφόρων ειδών κόστους του συστήματος ΛΕΠ, με τη διάκριση μεταξύ άμεσων και έμμεσων δαπανών.

Παρότι το άρθρο 8 δεν επιβάλλει την εφαρμογή συγκεκριμένου συστήματος σε όλους τους λιμένες της ΕΕ, το προτεινόμενο σύστημα κάλυψης του κόστους είναι αυστηρότερο όσον αφορά τις αρχές που πρέπει να εφαρμόζονται κατά την καθιέρωση του έμμεσου τέλους για τα απορρίμματα, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά. Επειδή οι απορρίψεις απορριμμάτων συμβάλλουν σημαντικά στο ευρύτερο πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίμματα, προτείνεται ένα σύστημα «μη ειδικού τέλους», με το οποίο η καταβολή του έμμεσου τέλους θα παρέχει στα πλοία το δικαίωμα να παραδίδουν όλα τα επί του πλοίου απορρίμματα, χωρίς να υποχρεούνται να καταβάλλουν πρόσθετο άμεσο τέλος (βάσει όγκου). Δεδομένου ότι στο σύστημα έμμεσου τέλους θα υπάγονται επίσης αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής, με τον τρόπο αυτό θα αντιμετωπιστεί επίσης η διάθεση διχτυών αλιείας στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά.

Το άρθρο 8 ενισχύει επίσης την έννοια του «πράσινου πλοίου», όπως έχει ήδη αναπτυχθεί και εφαρμόζεται από ορισμένους λιμένες σύμφωνα με διεθνή πρότυπα και συστήματα πιστοποίησης. Με βάση την έννοια αυτή, θα πρέπει να επιβάλλεται μειωμένο τέλος αποβλήτων στα πλοία που μπορούν να αποδείξουν βιώσιμη διαχείριση αποβλήτων επί του πλοίου, τα κριτήρια της οποίας θα πρέπει να καθοριστούν περαιτέρω από την Επιτροπή με κατ' εξουσιοδότηση πράξη.

### **Επιβολή της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης:**

Το έντυπο εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων που αναφέρεται στο **άρθρο 6** έχει εναρμονιστεί πλήρως με την εγκύκλιο MEPC/834 του ΔΝΟ και προβλέπεται στο νέο παράρτημα 2 της οδηγίας. Το πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης παράδοσης όλων των αποβλήτων καθορίστηκε σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL, ώστε η οδηγία ΛΕΠ να αντικατοπτρίζει το καθεστώς απορρίψεων της σύμβασης MARPOL: στις περιπτώσεις στις οποίες η σύμβαση MARPOL απαγορεύει την απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα, η οδηγία ΛΕΠ απαιτεί την παράδοση των εν λόγω αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου. Με την προσέγγιση αυτή, δεν απαιτείται ειδική διάταξη για την παράδοση καταλοίπων φορτίου, όπως συνέβαινε με την προηγούμενη οδηγία. Επιπλέον, σύμφωνα με το **άρθρο 7** απαιτείται, με την παραλαβή των αποβλήτων, η έκδοση απόδειξης παραλαβής αποβλήτων προς το πλοίο, η οποία περιέχει τις πληροφορίες που το πλοίο θα πρέπει να υποβάλει ηλεκτρονικά στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής SafeSeaNet, πριν από τον απόπλου.



Το **άρθρο 7** περιορίζει την εφαρμογή της εξαίρεσης που βασίζεται στην επαρκή ικανότητα αποθήκευσης εφόσον ο επόμενος λιμένας κατάπλου βρίσκεται στην ΕΕ και δεν είναι αβέβαιη η ύπαρξη επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής, το οποίο ενσωματώνεται στο SafeSeaNet, σχετικά με επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής σε λιμένες της ΕΕ. Επιπλέον, στην παρούσα πρόταση προβλέπεται η έγκριση από την Επιτροπή, μέσω εκτελεστικής πράξης, ειδικών μεθόδων για τον υπολογισμό της επαρκούς ικανότητας αποθήκευσης επί του πλοίου.

Όσον αφορά το καθεστώς επιθεωρήσεων, στο **άρθρο 10** προβλέπεται ότι οι επιθεωρήσεις ΛΕΠ πρέπει να ενσωματωθούν πλήρως στο καθεστώς ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα που καθιερώθηκε με την οδηγία 2009/16/ΕΚ και να ακολουθούν προσέγγιση βάσει κινδύνου, όταν το πλοίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Προκειμένου να διασφαλισθεί ότι σε κάθε επιθεώρηση που διεξάγεται στο πλαίσιο ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα ελέγχεται επίσης η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ΛΕΠ, πρέπει επίσης να επέλθουν ορισμένες τροποποιήσεις στην οδηγία 2009/16/ΕΚ, όπως αυτές προβλέπονται στο **άρθρο 21**. Ταυτόχρονα, προβλέπεται χωριστό καθεστώς επιθεωρήσεων για τα αλιευτικά σκάφη, τα σκάφη αναψυχής και τα εγχώρια σκάφη ολικής χωρητικότητας άνω των 100 τόνων, διότι τα εν λόγω σκάφη δεν καλύπτονται από την οδηγία για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αυτών των σκαφών θα πρέπει να καταχωρίζονται στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής, σε ειδικό εργαλείο ΕΕ εντός της βάσης δεδομένων THETIS.

#### **Καθεστώς εξαιρέσεων για πλοία προγραμματισμένων και τακτικών γραμμών:**

Στο **άρθρο 9** της πρότασης προβλέπεται περαιτέρω εναρμόνιση των κριτηρίων εξαίρεσης, ιδιαίτερα όσον αφορά τι συνιστά «πλοίο τακτικών γραμμών» με «συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς», καθώς και ποιες θεωρούνται «επαρκείς αποδείξεις για την ύπαρξη διακανονισμού» για παράδοση των αποβλήτων και καταβολή του τέλους. Καθιερώνεται τυποποιημένο πιστοποιητικό εξαίρεσης, το οποίο θα πρέπει να εισάγεται στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής μέσω ηλεκτρονικής υποβολής στοιχείων στο SafeSeaNet, ώστε τα κράτη μέλη να μπορούν στη συνέχεια να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό.

#### **Αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής:**

Η θέση των αλιευτικών σκαφών και των μικρών σκαφών αναψυχής επανακαθορίζεται στην οδηγία, δεδομένης της σημαντικής συμβολής τους στο πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων. Ενώ, βάσει της ισχύουσας οδηγίας, τόσο τα αλιευτικά σκάφη όσο και τα μικρά σκάφη αναψυχής εξαιρούνται από ορισμένες από τις βασικές υποχρεώσεις, οι εξαιρέσεις αυτές επανακαθορίστηκαν ώστε οι υποχρεώσεις να εφαρμόζονται στα μεγαλύτερα σκάφη, βάσει μήκους και ολικής χωρητικότητας, προκειμένου να διασφαλιστεί η αναλογικότητα του καθεστώτος.

Όσον αφορά τα συστήματα κάλυψης του κόστους, τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής θα υπόκεινται στο έμμεσο τέλος. Ως εκ τούτου, όπως και τα λοιπά σκάφη, τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής θα υποχρεούνται να καταβάλλουν τέλος στον λιμένα, ανεξαρτήτως αν παραδίδουν ή όχι απόβλητα. Ωστόσο, αυτό θα πρέπει να παρέχει επίσης στα συγκεκριμένα σκάφη το δικαίωμα να παραδίδουν όλα τα απορρίμματά τους χωρίς να πρέπει να καταβάλλουν πρόσθετο τέλος, συμπεριλαμβανομένων εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων και αποβλήτων που αλιεύονται παθητικά. Όσον αφορά τους άλλους

τύπους αποβλήτων, οι γενικές υποχρεώσεις εφαρμογής ελάχιστου έμμεσου τέλους 30 % θα εφαρμόζονται επίσης στην παράδοση αποβλήτων από αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής.

Η υποβολή πληροφοριών από την εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων και την απόδειξη παραλαβής αποβλήτων θα απαιτείται μόνο για αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής των 45 μέτρων και άνω. Η απαίτηση ηλεκτρονικής υποβολής πληροφοριών, προ του κατάπλου και του απόπλου, από σκάφη μικρότερου μήκους θα ήταν δυσανάλογη, διότι τα εν λόγω σκάφη δεν διαθέτουν συνήθως τον απαιτούμενο εξοπλισμό για την υποβολή ηλεκτρονικών αναφορών και οι λιμένες που τις παραλαμβάνουν δεν είναι σε θέση να επεξεργάζονται ηλεκτρονικές κοινοποιήσεις σε κάθε ελλιμενισμό. Το γεγονός αυτό καταδείχθηκε επίσης στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση<sup>17</sup>.

Όσον αφορά την επιβολή, η οδηγία προβλέπει ότι πρέπει να διενεργούνται επιθεωρήσεις τουλάχιστον στο 20 % του συνόλου των αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής ολικής χωρητικότητας άνω των 100 τόνων που καταπλέουν στους λιμένες του εκάστοτε κράτους μέλους σε ετήσια βάση. Το κατώτατο αυτό όριο συμπίπτει με την απαίτηση της σύμβασης MARPOL για την ύπαρξη σχεδίου καταγραφής απορριμμάτων επί του πλοίου για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 100 τόνων.

---

<sup>17</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Εκτίμηση επιπτώσεων, κεφάλαιο 5.2.5, σ. 46.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ και την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και της οδηγίας 2010/65/ΕΕ**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη: τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>18</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>19</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η θαλάσσια πολιτική της Ένωσης στοχεύει σε υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και αποφάσεις με ταυτόχρονη διατήρηση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).
- (2) Η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία («σύμβαση MARPOL») προβλέπει γενικές απαγορεύσεις των απορρίψεων από πλοία στη θάλασσα, αλλά ρυθμίζει επίσης τους όρους υπό τους οποίους ορισμένοι τύποι αποβλήτων επιτρέπεται να απορρίπτονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η σύμβαση MARPOL υποχρεώνει τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες.
- (3) Η Ένωση επιδίωξε την εφαρμογή της σύμβασης MARPOL μέσω της οδηγίας 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup>, εφαρμόζοντας μια προσέγγιση με βάση τους λιμένες. Στόχος της οδηγίας 2000/59/ΕΚ είναι να συγκεραστούν τα συμφέροντα της ομαλής λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

<sup>18</sup> ΕΕ C της, σ. .

<sup>19</sup> ΕΕ C της, σ. .

<sup>20</sup> Οδηγία 2000/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81).

- (4) Την τελευταία εικοσαετία, η σύμβαση MARPOL και τα παραρτήματά της έχουν υποστεί σημαντικές τροποποιήσεις, με τις οποίες καθορίστηκαν αυστηρότεροι κανόνες και απαγορεύσεις για τις απορρίψεις αποβλήτων από τα πλοία στη θάλασσα.
- (5) Στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL καθορίστηκαν κανόνες απορρίψεων για νέες κατηγορίες αποβλήτων, και ειδικότερα για τα κατάλοιπα συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων, τα οποία αποτελούνται από ιλύ και νερό αποστράγγισης. Οι συγκεκριμένες κατηγορίες αποβλήτων πρέπει να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.
- (6) Στις 15 Απριλίου 2014, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organisation, IMO/ΔΝΟ) εξέδωσε την ενοποιημένη καθοδήγηση για τους παρόχους και τους χρήστες λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής (MEPC.1/εγκύκλιος 834), καθώς και τυποποιημένο μορφότυπο κοινοποίησης αποβλήτων, απόδειξης παραλαβής αποβλήτων και αναφοράς καταγγελλόμενων ανεπαρκειών των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.
- (7) Παρά τις κανονιστικές αυτές εξελίξεις, οι απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα συνεχίζονται. Αυτό οφείλεται σε συνδυασμό παραγόντων: στους λιμένες δεν διατίθενται πάντοτε επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, η επιβολή είναι συχνά ανεπαρκής και παρατηρείται έλλειψη κινήτρων για την παράδοση των αποβλήτων στην ξηρά.
- (8) Από την έναρξη ισχύος της, η οδηγία 2000/59/EK έχει συμβάλει στην αύξηση των όγκων αποβλήτων που παραδίδονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και, ως εκ τούτου, έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη μείωση των απορρίψεων αποβλήτων στη θάλασσα, όπως προέκυψε από την αξιολόγηση REFIT της οδηγίας.
- (9) Η αξιολόγηση REFIT κατέδειξε επίσης ότι η οδηγία 2000/59/EK δεν υπήρξε πλήρως αποτελεσματική λόγω έλλειψη συνοχής με το πλαίσιο της σύμβασης MARPOL. Επιπλέον, τα κράτη μέλη ανέπτυξαν διαφορετικές ερμηνείες των βασικών εννοιών της οδηγίας, όπως είναι η επάρκεια των εγκαταστάσεων, η εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων και η υποχρεωτική παράδοση αποβλήτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, και των εξαιρέσεων για τα πλοία τακτικών γραμμών. Από την αξιολόγηση προέκυψε η ανάγκη μεγαλύτερης εναρμόνισης των εννοιών αυτών και περαιτέρω ευθυγράμμισης με τη σύμβαση MARPOL, για την αποφυγή περιττού διοικητικού φόρτου τόσο για τους λιμένες όσο και για τους χρήστες των λιμένων.
- (10) Η οδηγία είναι επίσης καθοριστικής σημασίας για την εφαρμογή της βασικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας και των κύριων περιβαλλοντικών αρχών στο πλαίσιο των λιμένων και της διαχείρισης των αποβλήτων από τα πλοία. Συγκεκριμένα, συναφείς πράξεις εν προκειμένω είναι η οδηγία 2008/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>21</sup>, καθώς και η οδηγία 2008/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>22</sup>.
- (11) Η οδηγία 2008/98/EK θέτει τις κύριες αρχές διαχείρισης των αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και της ιεράρχησης των αποβλήτων, με την οποία δίνεται προτεραιότητα στην επαναχρησιμοποίηση και στην ανακύκλωση των αποβλήτων ως προς άλλες μορφές ανάκτησης και διάθεσης των

<sup>21</sup> Οδηγία 2008/98/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (EE L 312 της 22.11.2008, σ. 3).

<sup>22</sup> Οδηγία 2008/56/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική) (EE L 164 της 25.6.2008, σ. 19).

αποβλήτων και απαιτείται η καθιέρωση συστημάτων χωριστής συλλογής των αποβλήτων. Οι υποχρεώσεις αυτές εφαρμόζονται επίσης στη διαχείριση των αποβλήτων από τα πλοία.

- (12) Η χωριστή συλλογή των αποβλήτων από τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων, είναι αναγκαία προκειμένου να διασφαλίζεται η περαιτέρω ανάκτησή τους στα επόμενα στάδια της αλυσίδας διαχείρισης των αποβλήτων. Τα απορρίμματα διαχωρίζονται συχνά επί του πλοίου σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και τα διεθνή πρότυπα, η δε νομοθεσία της Ένωσης θα πρέπει να διασφαλίζει ότι αυτές οι προσπάθειες διαχωρισμού των αποβλήτων επί του πλοίου δεν υπονομεύονται από την έλλειψη ρυθμίσεων για χωριστή συλλογή στην ξηρά.
- (13) Παρότι τα θαλάσσια απορρίμματα προέρχονται στην πλειονότητά τους από δραστηριότητες στην ξηρά, ο κλάδος της ναυτιλίας, καθώς και οι κλάδοι της αλιείας και της αναψυχής, συμβάλλουν επίσης σημαντικά στις απορρίψεις απορριμμάτων, όπως και πλαστικών υλών και εγκαταλελειμμένων αλιευτικών εργαλείων, που καταλήγουν απευθείας στη θάλασσα.
- (14) Με τη στρατηγική της Επιτροπής για την κυκλική οικονομία<sup>23</sup> τέθηκε στόχος μείωσης των θαλάσσιων απορριμμάτων κατά 30 % έως το 2020 και αναγνωρίστηκε ο ειδικός ρόλος που καλείται να διαδραματίσει εν προκειμένω η οδηγία 2000/59/EK, καθώς διασφαλίζεται η διάθεση επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής απορριμμάτων και προβλέπεται τόσο το κατάλληλο επίπεδο κινήτρων όσο και η επιβολή της παράδοσης των αποβλήτων στις εγκαταστάσεις στην ξηρά.
- (15) Μια λιμενική εγκατάσταση παραλαβής θεωρείται επαρκής εάν είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σκαφών που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η επάρκεια αφορά τόσο τις λειτουργικές συνθήκες της εγκατάστασης με βάση τις ανάγκες των χρηστών, όσο και την περιβαλλοντική διαχείριση των εγκαταστάσεων σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης για τα απόβλητα.
- (16) Ο κανονισμός (ΕΚ) 1069/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>24</sup> επιβάλλει την αποτέφρωση ή την απόρριψη με ταφή σε εγκεκριμένο χώρο υγειονομικής ταφής των υπολειμμάτων τροφίμων διεθνών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων από πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης που ήρθαν δυνητικά σε επαφή με ζωικά υποπροϊόντα επί του πλοίου. Προκειμένου η απαίτηση αυτή να μην περιορίζει την προώθηση της περαιτέρω επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης των αποβλήτων από τα πλοία, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για καλύτερο διαχωρισμό των αποβλήτων επί του πλοίου, ώστε να αποφεύγεται η δυνητική μόλυνση αποβλήτων, όπως τα απόβλητα συσκευασίας.
- (17) Για να διασφαλισθεί η επάρκεια λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη και η εκ νέου αξιολόγηση του προγράμματος παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, βάσει διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερόμενους χρήστες των λιμένων. Για πρακτικούς και οργανωτικούς λόγους, ενδέχεται ορισμένοι

<sup>23</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Το κλείσιμο του κύκλου – Ένα σχέδιο δράσης της ΕΕ για την κυκλική οικονομία», COM(2015) 614, ενότητα 5.1.

<sup>24</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1069/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, περί υγειονομικών κανόνων για ζωικά υποπροϊόντα και παράγωγα προϊόντα που δεν προορίζονται για κατανάλωση από τον άνθρωπο και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1774/2002 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 1).

γειτονικοί λιμένες που βρίσκονται στην ίδια περιφέρεια να θελήσουν να καταρτίσουν κοινό πρόγραμμα, το οποίο θα καλύπτει τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής σε κάθε λιμένα που καλύπτει το πρόγραμμα και, παράλληλα, θα προβλέπει κοινό διοικητικό πλαίσιο.

- (18) Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος των θαλάσσιων απορριμμάτων, έχει θεμελιώδη σημασία η πρόβλεψη κατάλληλου επιπέδου κινήτρων για την παράδοση των αποβλήτων, και ειδικότερα των απορριμμάτων, στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με ένα σύστημα ανάκτησης του κόστους που επιβάλλει την εφαρμογή έμμεσου τέλους, το οποίο πρέπει να καταβάλλεται ανεξάρτητα από την παράδοση αποβλήτων και το οποίο θα πρέπει να παρέχει δικαίωμα παράδοσης αποβλήτων χωρίς πρόσθετη άμεση επιβάρυνση. Λαμβανομένης υπόψη της συμβολής τους στη θαλάσσια ρύπανση από απορρίμματα, οι κλάδοι της αλιείας και της αναψυχής θα πρέπει επίσης να περιληφθούν στο εν λόγω σύστημα.
- (19) Η έννοια του «πράσινου πλοίου» θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω όσον αφορά τη διαχείριση αποβλήτων, ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος επιβράβευσης των σκαφών που μειώνουν τα επί του πλοίου απόβλητα.
- (20) Τα κατάλοιπα φορτίου παραμένουν ιδιοκτησία του κυρίου του φορτίου μετά την εκφόρτωση του φορτίου στον τερματικό σταθμό και συχνά έχουν οικονομική αξία. Για τον λόγο αυτό, τα κατάλοιπα φορτίου δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται στα συστήματα κάλυψης του κόστους και στην εφαρμογή του έμμεσου τέλους· το τέλος παράδοσης καταλοίπων φορτίου θα πρέπει να καταβάλλεται από τον χρήστη της εγκατάστασης παραλαβής, όπως καθορίζεται στους συμβατικούς διακανονισμούς μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ή σε άλλους τοπικούς διακανονισμούς.
- (21) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>25</sup> περιλαμβάνει την παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής στις υπηρεσίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Προβλέπει κανόνες για τη διαφάνεια της διάρθρωσης των χρεώσεων που επιβάλλονται για τη χρήση λιμενικών υπηρεσιών, διαβούλευση με τους χρήστες των λιμένων και διαδικασίες διεκπεραίωσης καταγγελιών. Η οδηγία βαίνει πέραν του πλαισίου που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/352, διότι προβλέπει αναλυτικότερες απαιτήσεις για τη λειτουργία και τον σχεδιασμό των συστημάτων ανάκτησης του κόστους των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων από πλοία και για τη διαφάνεια της διάρθρωσης του κόστους.
- (22) Πέραν της παροχής κινήτρων για την παράδοση, η αποτελεσματική επιβολή της υποχρεωτικής παράδοσης είναι ύψιστης σημασίας και θα πρέπει να στηρίζεται σε προσέγγιση βάσει κινδύνου σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ<sup>26</sup>, η οποία δεν συνάδει πλέον με τον στόχο του 25 % για τις επιθεωρήσεις που προβλέπεται στην οδηγία 2000/59/ΕΚ για τα σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.
- (23) Ένα από τα κύρια εμπόδια στην αποτελεσματική επιβολή της απαίτησης υποχρεωτικής παράδοσης υπήρξε η διαφορετική ερμηνεία και εφαρμογή από τα κράτη μέλη της εξαίρεσης με βάση την επαρκή ικανότητα αποθήκευσης επί του πλοίου. Προκειμένου η εφαρμογή της εξαίρεσης αυτής να μην υπονομεύει τον κύριο σκοπό της οδηγίας, η εξαίρεση θα πρέπει να διευκρινιστεί περαιτέρω, ειδικότερα όσον αφορά

<sup>25</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

<sup>26</sup> Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

τον επόμενο λιμένα κατάπλου, και η επαρκής ικανότητα αποθήκευσης θα πρέπει να καθορίζεται με εναρμονισμένο τρόπο στους λιμένες της Ένωσης, βάσει κοινής μεθοδολογίας και κοινών κριτηρίων.

- (24) Η παρακολούθηση και η επιβολή θα πρέπει να διευκολύνονται με ένα σύστημα βασιζόμενο στην ηλεκτρονική υποβολή αναφορών και ανταλλαγή πληροφοριών. Για τον σκοπό αυτό, το υφιστάμενο σύστημα πληροφοριών και παρακολούθησης που δημιουργήθηκε βάσει της οδηγίας 2000/59/EK θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω και να συνεχίσει να λειτουργεί με βάση υφιστάμενα ηλεκτρονικά συστήματα δεδομένων, και ειδικότερα το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της ΕΕ (SafeSeaNet) και τη βάση δεδομένων επιθεωρήσεων (THETIS). Το σύστημα θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τις πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής στους διαφόρους λιμένες.
- (25) Σύμφωνα με τη σύμβαση MARPOL απαιτείται τα συμβαλλόμενα μέρη να διατηρούν επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής και να κοινοποιούν τις πληροφορίες αυτές στον ΔΝΟ. Για τον σκοπό αυτό, ο ΔΝΟ έχει δημιουργήσει βάση δεδομένων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής εντός του οικείου παγκόσμιου ολοκληρωμένου συστήματος ναυτιλιακών πληροφοριών («GISIS»). Με την υποβολή των πληροφοριών αυτών στο σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που καθιερώνεται με την οδηγία και τη διαβίβαση στη συνέχεια των εν λόγω πληροφοριών μέσω του συστήματος στο GISIS, τα κράτη μέλη δεν θα υποχρεούνται πλέον να υποβάλλουν χωριστά στον ΔΝΟ τις πληροφορίες αυτές.
- (26) Απαιτείται περαιτέρω εναρμόνιση του καθεστώτος εξαιρέσεων για τα πλοία τακτικών γραμμών με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς, και ιδιαίτερα αποσαφήνιση των χρησιμοποιούμενων όρων και των όρων που διέπουν τις εν λόγω εξαιρέσεις. Από την αξιολόγηση REFIT και την εκτίμηση επιπτώσεων προέκυψε ότι η έλλειψη εναρμόνισης των όρων και της εφαρμογής των εξαιρέσεων έχει ως αποτέλεσμα περιττό διοικητικό φόρτο για τα πλοία και τους λιμένες.
- (27) Η υποομάδα για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής, η οποία συστάθηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού φόρουμ για την αειφόρο ναυτιλία και η οποία συγκεντρώνει ευρύ φάσμα εμπειρογνομόνων στον τομέα της ρύπανσης από πλοία και της διαχείρισης των αποβλήτων από πλοία, έχει παράσχει στην Επιτροπή πολύτιμη καθοδήγηση και εμπειρογνοσσία. Θα ήταν σκόπιμο η ομάδα αυτή να διατηρηθεί ως χωριστή ομάδα εμπειρογνομόνων για την ανταλλαγή πείρας σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.
- (28) Οι εξουσίες που έχουν ανατεθεί στην Επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας 2000/59/EK θα πρέπει να επικαιροποιηθούν σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
- (29) Προκειμένου να προβλεφθεί μέθοδος για την εφαρμογή της εξαίρεσης που βασίζεται στην επαρκή ικανότητα αποθήκευσης και για την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που συστήνεται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές εξουσίες. Οι εκτελεστικές πράξεις θα πρέπει να εκδοθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (30) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και να προαχθούν περιβαλλοντικά ορθές πρακτικές διαχείρισης των αποβλήτων επί του πλοίου, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο

290 της ΣΛΕΕ σχετικά με την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας, για την επικαιροποίηση των παραπομπών σε διεθνείς πράξεις και των παραρτημάτων και για την αλλαγή των παραπομπών σε διεθνείς πράξεις, ώστε να αποφευχθεί, εάν είναι αναγκαίο, η εφαρμογή τροποποιήσεων των εν λόγω διεθνών πράξεων για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, καθώς και για την ανάπτυξη κοινών κριτηρίων με σκοπό την αναγνώριση των «οικολογικών πλοίων» με σκοπό την επιβολή μειωμένου τέλους αποβλήτων στα συγκεκριμένα πλοία. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την εκπόνηση και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίσει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και δέουσα διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

- (31) Δεδομένου ότι ο στόχος της οδηγίας όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη σε μεμονωμένη βάση, μπορεί όμως λόγω της κλίμακας της δράσης να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (32) Η Ένωση χαρακτηρίζεται από περιφερειακές διαφορές σε επίπεδο λιμένων, όπως καταδείχθηκε επίσης στην εκτίμηση εδαφικών επιπτώσεων. Οι λιμένες διαφέρουν ανάλογα με τη γεωγραφική θέση, το μέγεθος, τη διοικητική οργάνωση και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους και χαρακτηρίζονται από τον τύπο των πλοίων που καταπλέουν συνήθως σε αυτούς. Επιπλέον, τα συστήματα διαχείρισης αποβλήτων αντικατοπτρίζουν τις διαφορές σε επίπεδο δήμων και σε επίπεδο υποδομών των επόμενων σταδίων της αλυσίδας διαχείρισης αποβλήτων.
- (33) Επομένως, η οδηγία 2000/59/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθεί.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

## **ΤΜΗΜΑ 1: ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

### *Άρθρο 1*

#### **Αντικείμενο**

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις αρνητικές συνέπειες των απορρίψεων αποβλήτων από πλοία που χρησιμοποιούν λιμένες της Ένωσης και, παράλληλα, η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, με τη βελτίωση της διάθεσης επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και της παράδοσης αποβλήτων στις εν λόγω εγκαταστάσεις.

### *Άρθρο 2*

#### **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «πλοίο»: ποντοπόρο σκάφος κάθε τύπου που λειτουργεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών και των σκαφών αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς, των



υδροπτερύγων, των αερόστρωμων σκαφών, των καταδυομένων και των πλωτών ναυπηγημάτων·

- β) «σύμβαση MARPOL»: η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, στην επικαιροποιημένη της έκδοση·
- γ) «απόβλητα από πλοία»: όλα τα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, τα οποία παράγονται κατά το δρομολόγιο πλοίου ή κατά τις εργασίες φόρτωσης, εκφόρτωσης και καθαρισμού, ή τα απόβλητα που συλλέγονται σε δίχτυα κατά τη διάρκεια των αλιευτικών δραστηριοτήτων και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραρτημάτων I, II, IV, V και VI της σύμβασης MARPOL·
- δ) «κατάλοιπα φορτίου»: τα υπολείμματα οποιουδήποτε υλικού του φορτίου τα οποία παραμένουν επί του πλοίου στο κατάστρωμα ή στους χώρους φορτίου μετά τη φόρτωση και την εκφόρτωση, συμπεριλαμβανομένων υπερχειλίσεων και διαρροών κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση, σε υγρή ή ξηρά κατάσταση ή συμπαρασυρόμενα σε νερό πλύσης, εξαιρουμένης της σκόνης φορτίου που παραμένει στο κατάστρωμα μετά τη σάρωση ή της σκόνης στις εξωτερικές επιφάνειες του πλοίου·
- ε) «λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής»: κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση, ικανή να παραλαμβάνει απόβλητα από πλοία·
- στ) «αλιευτικό σκάφος»: κάθε πλοίο που είναι εξοπλισμένο ή χρησιμοποιείται εμπορικά για την αλίευση ψαριών ή άλλων έμβιων πόρων από τη θάλασσα·
- ζ) «σκάφος αναψυχής»: κάθε τύπος πλοίου, με μήκος κύτους τουλάχιστον 2,5 μέτρων, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσής του, το οποίο χρησιμοποιείται για αθλητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς και δεν χρησιμοποιείται για εμπορική δραστηριότητα·
- η) «εγχώριο σκάφος»: πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους και εκτελεί μόνον εσωτερικά δρομολόγια στο συγκεκριμένο κράτος μέλος·
- θ) «εσωτερικό δρομολόγιο»: δρομολόγιο σε θαλάσσιες περιοχές από λιμένα κράτους μέλους προς τον ίδιο ή άλλο λιμένα εντός του ίδιου κράτους μέλους·
- ι) «λιμένας»: θέση ή γεωγραφική περιοχή διαμορφωμένη από βελτιωτικά έργα και εγκαταστάσεις, ώστε να επιτρέπει την υποδοχή πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής αγκυροβολίου εντός της δικαιοδοσίας του λιμένα·
- ια) «υπολείμματα τροφίμων»: όλα τα απορρίμματα τροφίμων, συμπεριλαμβανομένων των χρησιμοποιημένων μαγειρικών ελαίων από εστιατόρια, εγκαταστάσεις τροφοδοσίας και μαγειρεία·
- ιβ) «επαρκής ικανότητα αποθήκευσης»: επαρκής ικανότητα αποθήκευσης των αποβλήτων επί του πλοίου από τη στιγμή του απόπλου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που είναι πιθανό να παραχθούν κατά τη διάρκεια του δρομολογίου·
- ιγ) «τακτική γραμμή»: γραμμή βάσει δημοσιευμένου ή προγραμματισμένου πίνακα αναχωρήσεων και αφίξεων μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή επαναλαμβανόμενες διελεύσεις που συνιστούν αναγνωρίσιμο χρονοδιάγραμμα·

- ιδ) «τακτικοί ελλιμενισμοί»: επαναλαμβανόμενες διαδρομές του ίδιου πλοίου που συνιστούν σταθερό πρόγραμμα μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων ή σειράς δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις·
- ιε) «συχνοί ελλιμενισμοί»: κατάπλοι πλοίου στον ίδιο λιμένα οι οποίοι πραγματοποιούνται τουλάχιστον μία φορά ανά δεκαπενθήμερο·
- ιστ) «GISIS» (Global Integrated Ship Information System): το παγκόσμιο ολοκληρωμένο σύστημα ναυτιλιακών πληροφοριών που έχει συστήσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.

Τα «απόβλητα από πλοία», όπως ορίζονται στα στοιχεία γ) και δ), θεωρούνται απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ<sup>27</sup>.

### *Άρθρο 3*

#### **Πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

- α) σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν σε λιμένα κράτους μέλους, πλην των πολεμικών πλοίων ή βοηθητικών σκαφών ή άλλων πλοίων που ανήκουν στο κράτος ή που τα εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν αποκλειστικά σε κυβερνητική μη εμπορική βάση·
- β) σε όλους τους λιμένες των κρατών μελών στους οποίους συνήθως καταπλέουν πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου α).

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται, κατά το δυνατόν, ότι, πλοία τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας παραδίδουν τα απόβλητά τους κατά τρόπο σύμφωνο με την παρούσα οδηγία.

## **ΤΜΗΜΑ 2: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΑΡΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ**

### *Άρθρο 4*

#### **Λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής επαρκών για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση των πλοίων.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
  - α) οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής έχουν την ικανότητα να δεχτούν τους τύπους και τις ποσότητες των αποβλήτων από τα πλοία που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών αναγκών των χρηστών του λιμένα, του μεγέθους και της γεωγραφικής θέσης του λιμένα, των τύπων των πλοίων που καταπλέουν σε αυτόν και των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 9·
  - β) οι διατυπώσεις για τη χρήση των εγκαταστάσεων είναι απλές και διεκπεραιώνονται με ταχύτητα για να αποφεύγονται αδικαιολόγητες

<sup>27</sup> Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών, ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3-30.

καθυστερήσεις για τα πλοία, τα δε επιβαλλόμενα για την παράδοση τέλη δεν δημιουργούν αντικίνητρα στη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής από τα πλοία·

- γ) οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής καθιστούν εφικτή τη διαχείριση των αποβλήτων του πλοίου με περιβαλλοντικά κατάλληλο τρόπο σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2008/98/EK και άλλων σχετικών νομοθετικών πράξεων της ΕΕ για τα απόβλητα. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη προβλέπουν χωριστή συλλογή των αποβλήτων από τα πλοία στους λιμένες όπως προβλέπεται στη νομοθεσία της ΕΕ για τα απόβλητα, και ειδικότερα στην οδηγία 2008/98/EK, στην οδηγία 2012/19/ΕΕ και στην οδηγία 2006/66/EK. Τα προβλεπόμενα στο παρόν στοιχείο γ) εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των αυστηρότερων απαιτήσεων που επιβάλλονται από τον κανονισμό (ΕΚ) 1069/2009 για τη διαχείριση υπολειμμάτων τροφίμων από τις διεθνείς μεταφορές.
3. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα έντυπα και τις διαδικασίες που προβλέπονται από τον ΔΝΟ για την υποβολή αναφορών στις αρχές του κράτους λιμένα σχετικά με καταγγελλόμενες ανεπάρκειες των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.
- Κάθε πληροφορία που λαμβάνεται μέσω της συγκεκριμένης διαδικασίας υποβολής αναφοράς διαβιβάζεται επίσης ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 14 της παρούσας οδηγίας.
4. Τα κράτη μέλη διερευνούν όλες τις περιπτώσεις αναφορών καταγγελλόμενων ανεπαρκειών και διασφαλίζουν ότι κάθε πρόσωπο εμπλεκόμενο στην παράδοση ή στην παραλαβή αποβλήτων από πλοία μπορεί να προβάλει αξίωση αποζημίωσης λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης.

#### *Άρθρο 5*

#### **Προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων**

1. Για κάθε λιμένα καταρτίζεται και εφαρμόζεται κατάλληλο πρόγραμμα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ιδίως με τους χρήστες του λιμένα ή τους εκπροσώπους αυτών. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα πρέπει να διενεργούνται τόσο κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτισης των προγραμμάτων όσο και μετά την έγκρισή τους, ιδιαίτερα όταν έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές όσον αφορά τις προβλεπόμενες στα άρθρα 4, 6 και 7 απαιτήσεις. Οι λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με την κατάρτιση των προγραμμάτων αυτών καθορίζονται στο παράρτημα 1.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες από τα προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων που αφορούν τη διάθεση επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες τους και το σχετικό κόστος κοινοποιούνται με σαφήνεια στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων και δημοσιοποιούνται μέσω του δικτυακού τόπου των λιμένων ή σε έντυπη μορφή:
- α) θέση των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για κάθε θέση πρόσδεσης·
  - β) κατάλογο των αποβλήτων πλοίων τα οποία διαχειρίζεται συνήθως ο λιμένας·
  - γ) κατάλογο των σημείων επαφής, των φορέων εκμετάλλευσης και των παρεχομένων υπηρεσιών·
  - δ) περιγραφή των διαδικασιών παράδοσης των αποβλήτων·

- ε) περιγραφή των συστημάτων ανάκτησης του κόστους· και
- στ) περιγραφή των διαδικασιών για την αναφορά καταγγελλόμενων ανεπαρκειών στις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής.

Οι ως άνω πληροφορίες υποβάλλονται επίσης ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στο άρθρο 14 της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ.

3. Τα προγράμματα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν, εφόσον απαιτείται για λόγους αποτελεσματικότητας, να καταρτίζονται συνδυαστικά από δύο ή περισσότερους γειτονικούς λιμένες της ίδιας περιφέρειας, με δέουσα συμμετοχή κάθε λιμένα, υπό τον όρο ότι προσδιορίζεται για κάθε λιμένα ποιες εγκαταστάσεις παραλαβής είναι απαραίτητες και ποιες είναι διαθέσιμες.
4. Τα κράτη μέλη αξιολογούν και εγκρίνουν το πρόγραμμα παραλαβής και διακίνησης αποβλήτων, παρακολουθούν την εφαρμογή του και εξασφαλίζουν την επανέγκρισή του τουλάχιστον ανά τριετία μετά την έγκριση ή επανέγκρισή του, καθώς και έπειτα από σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία του λιμένα. Στις αλλαγές αυτές περιλαμβάνονται, ενδεικτικά, διαρθρωτικές αλλαγές της κυκλοφορίας στον λιμένα, κατασκευή νέων υποδομών, αλλαγές στη ζήτηση και στην παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής και νέες τεχνικές επεξεργασίας επί του πλοίου.

### **ΤΜΗΜΑ 3**

#### **ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ**

##### *Άρθρο 6*

##### **Εκ των προτέρων κοινοποίηση αποβλήτων**

1. Ο φορέας εκμετάλλευσης πλοίου, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου που emπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>28</sup>, πλην των αλιευτικών σκαφών ή των σκαφών αναψυχής μικρότερων των 45 μέτρων, με προορισμό λιμένα ευρισκόμενο στην ΕΕ, συμπληρώνει με ακρίβεια το έντυπο του παραρτήματος 2 και κοινοποιεί τα σχετικά στοιχεία στην αρχή ή στον φορέα που έχει οριστεί για τον σκοπό αυτό από το κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο εκάστοτε λιμένας:
  - (a) α) τουλάχιστον 24 ώρες πριν από την άφιξη, εάν είναι γνωστός ο λιμένας κατάπλου·
  - (b) β) μόλις γίνει γνωστός ο λιμένας κατάπλου, εάν η πληροφορία αυτή είναι διαθέσιμη λιγότερες από 24 ώρες πριν από την άφιξη·
  - (c) γ) το αργότερο κατά την αναχώρηση από τον προηγούμενο λιμένα, εάν η διάρκεια του δρομολογίου είναι μικρότερη από 24 ώρες.
2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 14 της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με την οδηγία 2010/65/ΕΕ και την οδηγία 2002/59/ΕΚ.

<sup>28</sup> Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

3. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 φυλάσσονται στο πλοίο τουλάχιστον έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου και τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, εφόσον ζητηθούν.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που κοινοποιούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου εξετάζονται δεόντως και γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές επιβολής χωρίς καθυστέρηση.

#### *Άρθρο 7*

### **Παράδοση αποβλήτων από πλοία**

1. Ο πλοίαρχος πλοίου που καταπλέει σε λιμένα της Ένωσης παραδίδει, προτού αποπλεύσει από τον λιμένα, όλα τα απόβλητα που μεταφέρονται επί του πλοίου σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες απόρριψης που προβλέπονται στη σύμβαση MARPOL.
2. Με την παράδοση, ο φορέας διαχείρισης αποβλήτων ή η αρχή του λιμένα στον οποίο παραδόθηκαν τα απόβλητα συμπληρώνουν με ακρίβεια το έντυπο του παραρτήματος 3 και χορηγούν στο πλοίο την απόδειξη παραλαβής.

Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση μικρών μη στελεχωμένων λιμένων ή απομακρυσμένων λιμένων, εφόσον το κράτος μέρος στο οποίο βρίσκεται τέτοιος λιμένας έχει υποβάλει την πληροφορία αυτή ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στο άρθρο 14 της παρούσας οδηγίας.
3. Ο φορέας εκμετάλλευσης πλοίου, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/ΕΚ υποβάλλει ηλεκτρονικά, πριν από τον απόπλου, τις πληροφορίες της απόδειξης παραλαβής αποβλήτων στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που προβλέπεται στο άρθρο 14 της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με την οδηγία 2010/65/ΕΕ και την οδηγία 2002/59/ΕΚ.
4. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2 φυλάσσονται στο πλοίο για τουλάχιστον δύο έτη και τίθενται στη διάθεση των αρχών των κρατών μελών, εφόσον ζητηθούν.
5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, το πλοίο δύναται να μεταβεί στον επόμενο λιμένα κατάπλου χωρίς να παραδώσει τα απόβλητα, εάν:
  - α) το πλοίο καταπλέει σε αγκυροβόλιο μόνο για λιγότερο από 24 ώρες ή υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες·
  - β) από τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με τα παραρτήματα 2 και 3 προκύπτει ότι υπάρχει επαρκής ικανότητα αποθήκευσης για το σύνολο των αποβλήτων που έχουν συσσωρευθεί και θα συσσωρευθούν κατά το προβλεπόμενο δρομολόγιο του πλοίου έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου.
6. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εξαίρεσης βάσει επαρκούς ειδικής ικανότητας αποθήκευσης, ανατίθενται στην Επιτροπή εκτελεστικές εξουσίες για τον καθορισμό των μεθόδων που θα χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της επαρκούς ειδικής ικανότητας αποθήκευσης επί του πλοίου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 2.

7. Εάν ο επόμενος λιμένας κατάπλου βρίσκεται εκτός της Ένωσης ή εάν τα κράτη μέλη έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι δεν διατίθενται επαρκείς εγκαταστάσεις στον επόμενο λιμένα κατάπλου ή εάν ο εν λόγω λιμένας είναι άγνωστος, τα κράτη μέλη απαιτούν από το πλοίο να παραδώσει όλα τα απόβλητά του πριν από τον απόπλου.
8. Η παράγραφος 2 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της έγκρισης αυστηρότερων απαιτήσεων για τα πλοία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

#### *Άρθρο 8*

#### **Συστήματα ανάκτησης του κόστους**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το κόστος της λειτουργίας λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για την παραλαβή και την επεξεργασία αποβλήτων από πλοία, πλην των καταλοίπων φορτίου, καλύπτεται με την είσπραξη τέλους από τα πλοία. Το εν λόγω κόστος περιλαμβάνει τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα 4.
2. Τα συστήματα ανάκτησης του κόστους δεν παρέχουν κίνητρο στα πλοία να απορρίπτουν τα απόβλητά τους στη θάλασσα. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις ακόλουθες αρχές στον σχεδιασμό και στη λειτουργία των συστημάτων ανάκτησης του κόστους στους λιμένες:
  - α) μέρος του τέλους που πρέπει να καταβάλλουν τα πλοία είναι έμμεσο τέλος, το οποίο καταβάλλεται ανεξαρτήτως της παράδοσης αποβλήτων σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής·
  - β) το έμμεσο τέλος καλύπτει το έμμεσο διοικητικό κόστος, καθώς και σημαντικό μέρος των άμεσων λειτουργικών δαπανών, όπως καθορίζονται στον παράρτημα 4. Το σημαντικό μέρος των άμεσων λειτουργικών δαπανών αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30 % του συνολικού ετήσιου κόστους για την πραγματική παράδοση αποβλήτων·
  - γ) προκειμένου να παρασχεθεί μέγιστο κίνητρο για την παράδοση αποβλήτων όπως ορίζεται στο παράρτημα V της σύμβασης MARPOL, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που συλλέγονται στα δίχτυα κατά τη διάρκεια αλιευτικών δραστηριοτήτων, το έμμεσο τέλος που επιβάλλεται καλύπτει το σύνολο του κόστους των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής για τα συγκεκριμένα απόβλητα, προκειμένου να διασφαλίζεται δικαίωμα παράδοσης χωρίς πρόσθετη άμεση χρέωση·
  - δ) το έμμεσο τέλος δεν καλύπτει τα απόβλητα από συστήματα καθαρισμού καυσαερίων, των οποίων το κόστος καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται.
3. Το μέρος του κόστους που δεν καλύπτεται, ενδεχομένως, από το τέλος που αναφέρεται στο στοιχείο β), καλύπτεται με βάση τους τύπους και τις ποσότητες αποβλήτων που παραδίδονται πραγματικά από το πλοίο.
4. Τα τέλη μπορούν να διαφοροποιούνται λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων, της κατηγορίας, του τύπου και του μεγέθους του πλοίου και του είδους των δρομολογίων που εκτελεί το πλοίο, καθώς και λαμβανομένων υπόψη υπηρεσιών που παρέχονται εκτός του κανονικού ωραρίου λειτουργίας στον λιμένα.
5. Τα τέλη μειώνονται εάν βάσει του σχεδιασμού, του εξοπλισμού και της λειτουργίας του πλοίου μπορεί να αποδειχθεί ότι το πλοίο παράγει μειωμένες ποσότητες

αποβλήτων και διαχειρίζεται τα απόβλητά του με βιώσιμο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να καθορίσει, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19, τα κριτήρια για να προσδιορίζεται ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο όσον αφορά τη διαχείριση αποβλήτων επί του πλοίου.

6. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα επιβαλλόμενα τέλη είναι δίκαια, καθορίζονται με διαφάνεια, δεν εισάγουν διακρίσεις και αντιστοιχούν στο κόστος των διατιθέμενων εγκαταστάσεων και, αναλόγως, των χρησιμοποιούμενων υπηρεσιών, το ύψος των τελών και η βάση υπολογισμού τους κοινοποιούνται στους χρήστες των λιμένων.

#### *Άρθρο 9* **Εξαιρέσεις**

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν πλοίο που καταπλέει στους λιμένες τους από τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6, στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και στο άρθρο 8 σωρευτικά, εάν υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις ότι:
  - α) το πλοίο εκτελεί τακτική γραμμή με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς·
  - β) υπάρχει διακανονισμός που εγγυάται την παράδοση των αποβλήτων και την καταβολή του τέλους σε λιμένα ευρισκόμενο στη διαδρομή του πλοίου·
  - γ) ο διακανονισμός που αναφέρεται στο στοιχείο β) αποδεικνύεται από υπογεγραμμένη σύμβαση με λιμένα ή ανάδοχο στον τομέα των αποβλήτων, αποδείξεις παράδοσης αποβλήτων και επιβεβαίωση ότι ο διακανονισμός έχει γίνει δεκτός από όλους τους λιμένες που βρίσκονται στη διαδρομή του πλοίου. Ο διακανονισμός για την παράδοση και την καταβολή του τέλους πραγματοποιείται σε λιμένα της Ένωσης προκειμένου να αποτελεί επαρκή απόδειξη σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.
2. Εάν χορηγηθεί η εξαίρεση, το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας εκδίδει πιστοποιητικό εξαίρεσης, βάσει του μορφότυπου που προβλέπεται στο παράρτημα 5, στο οποίο επιβεβαιώνεται ότι το πλοίο πληροί τους αναγκαίους όρους και απαιτήσεις για την εφαρμογή της εξαίρεσης και αναφέρεται η διάρκεια της εξαίρεσης.
3. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν τις πληροφορίες του πιστοποιητικού εξαίρεσης ηλεκτρονικά στο μέρος του συστήματος παρακολούθησης και πληροφοριών που προβλέπεται στο άρθρο 14 της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2002/59/ΕΚ.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την αποτελεσματική παρακολούθηση και επιβολή των διακανονισμών για την παράδοση και την καταβολή του τέλους οι οποίοι ισχύουν για τα εξαιρούμενα σκάφη που καταπλέουν στους λιμένες τους.

### **ΤΜΗΜΑ 4: ΕΠΙΒΟΛΗ**

#### *Άρθρο 10* **Επιθεωρήσεις**

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε όλα τα πλοία να είναι δυνατόν να υπόκεινται σε επιθεώρηση για την επαλήθευση της συμμόρφωσής τους με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

### *Άρθρο 11*

#### **Επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα**

Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ για τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, κατά τρόπο ώστε κάθε τέτοια επιθεώρηση να περιλαμβάνει επαλήθευση της συμμόρφωσης του πλοίου με τις απαιτήσεις των άρθρων 6, 7 και 9.

### *Άρθρο 12*

#### **Επιθεωρήσεις εκτός του πλαισίου ελέγχου από το κράτος λιμένα**

1. Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις πλοίων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι διενεργούνται επιθεωρήσεις τουλάχιστον στο 20 % του συνολικού αριθμού μεμονωμένων σκαφών για καθεμία από τις κατηγορίες που απαριθμούνται κατωτέρω:
  - α) εγχώρια πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους τους, ολικής χωρητικότητας 100 τόνων και άνω, τα οποία καταπλέουν στο οικείο κράτος μέλος σε ετήσια βάση·
  - β) αλιευτικά σκάφη, ολικής χωρητικότητας 100 τόνων και άνω, τα οποία καταπλέουν στο οικείο κράτος μέλος σε ετήσια βάση·
  - γ) σκάφη αναψυχής, ολικής χωρητικότητας 100 τόνων και άνω, τα οποία καταπλέουν στο οικείο κράτος μέλος σε ετήσια βάση.
2. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 καταχωρίζονται στο μέρος του συστήματος πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής που αναφέρεται στο άρθρο 15 της παρούσας οδηγίας.
3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις αλιευτικών σκαφών ολικής χωρητικότητας κάτω των 100 τόνων, καθώς και σκαφών αναψυχής ολικής χωρητικότητας κάτω των 100 τόνων, ώστε να διασφαλίζεται συμμόρφωση προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
4. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 16, εάν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κρίνει μη ικανοποιητικά τα αποτελέσματα της επιθεώρησης, διασφαλίζει ότι το πλοίο δεν αποπλέει από τον λιμένα προτού παραδώσει τα απόβλητά του σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής σύμφωνα με το άρθρο 7.

### *Άρθρο 13*

#### **Σύστημα πληροφοριών, παρακολούθησης και επιβολής**

Η εφαρμογή και η επιβολή της οδηγίας διευκολύνεται από την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών σύμφωνα με τα άρθρα 14 και 15.

### *Άρθρο 14*

#### **Υποβολή αναφορών και ανταλλαγή πληροφοριών**

1. Η υποβολή αναφορών και η ανταλλαγή πληροφοριών βασίζονται στο σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών της ΕΕ (SafeSeaNet), το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 22α και στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2002/59/ΕΚ.



2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα ακόλουθα δεδομένα υποβάλλονται ηλεκτρονικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος σύμφωνα με την οδηγία 2010/65/EK:
  - α) πληροφορίες για τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/59/EK, το οποίο ελλιμενίζεται σε λιμένα της ΕΕ, καθώς και τον αναγνωριστικό κωδικό του οικείου λιμένα·
  - β) πληροφορίες από την κοινοποίηση αποβλήτων η οποία παρατίθεται στο παράρτημα 2·
  - γ) πληροφορίες από την απόδειξη παραλαβής αποβλήτων η οποία παρατίθεται στο παράρτημα 3·
  - δ) πληροφορίες από το πιστοποιητικό εξαίρεσης το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα 5.
3. Στο μέτρο του εφικτού, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής ολικής χωρητικότητας άνω των 100 τόνων, τα οποία ελλιμενίζονται σε λιμένα της Ένωσης, υποβάλλουν επίσης τις πληροφορίες για τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου.
4. Οι πληροφορίες που υποβάλλονται για τους σκοπούς του άρθρου 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 2 διαβιβάζονται στη συνέχεια από την Επιτροπή στη βάση δεδομένων λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής του ΔΝΟ στο GISIS.

#### *Άρθρο 15*

#### **Καταχώριση των επιθεωρήσεων**

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, τηρεί και ενημερώνει βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, με την οποία συνδέονται όλα τα κράτη μέλη και η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων που προβλέπεται από την παρούσα οδηγία. Η εν λόγω βάση δεδομένων θα βασίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 24 της οδηγίας 2009/16/EK και θα έχει παρόμοιες λειτουργίες με αυτή τη βάση δεδομένων.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με περιπτώσεις μη συμμόρφωσης και διαταγές απαγόρευσης απόπλου, διαβιβάζονται χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις ολοκληρωθεί η έκθεση επιθεώρησης ή αρθεί η διαταγή απαγόρευσης απόπλου ή χορηγηθεί εξαίρεση.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων επικυρώνονται εντός 72 ωρών.
4. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων καθιστά εφικτή την ανάκτηση όλων των σχετικών δεδομένων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη για τον σκοπό της παρακολούθησης της εφαρμογής της οδηγίας.
5. Τα κράτη μέλη έχουν ανά πάσα στιγμή πρόσβαση στις καταχωρισμένες πληροφορίες.

## *Άρθρο 16*

### **Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη ορίζουν τους κανόνες επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παραβίασης των εθνικών διατάξεων που εγκρίνονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

## **ΤΜΗΜΑ 5: ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

### *Άρθρο 17*

#### **Ανταλλαγή πείρας**

Η Επιτροπή μεριμνά για την οργάνωση ανταλλαγών πείρας μεταξύ των εθνικών αρχών και των εμπειρογνομόνων των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων εμπειρογνομόνων από τον ιδιωτικό τομέα, σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στους λιμένες της Ένωσης.

### *Άρθρο 18*

#### **Διαδικασία τροποποίησης**

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19 για την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας και των παραπομπών σε πράξεις του ΔΝΟ εφόσον απαιτείται για την εναρμόνισή τους με το δίκαιο της Ένωσης ή για να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ιδίως στο πλαίσιο του ΔΝΟ.
2. Επιτρέπεται επίσης η τροποποίηση των παραρτημάτων όταν αυτό είναι αναγκαίο για τη βελτίωση των ρυθμίσεων εφαρμογής και παρακολούθησης που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, ιδίως των προβλεπόμενων στα άρθρα 6, 7 και 9, προκειμένου να διασφαλίζονται η αποτελεσματική κοινοποίηση και παράδοση των αποβλήτων και η ορθή εφαρμογή των εξαιρέσεων.
3. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση της Επιτροπής και προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή και απαράδεκτη απειλή κατά της ασφάλειας στη θάλασσα, την υγεία, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή το θαλάσσιο περιβάλλον ή προκειμένου να αποφευχθεί η ασυμβατότητα με την ενωσιακή ναυτιλιακή νομοθεσία, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19, για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας, ώστε να μην εφαρμοστεί, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τροποποίηση της σύμβασης MARPOL.
4. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου που έχει καθοριστεί σε διεθνές επίπεδο για τη σιωπηρή αποδοχή της συγκεκριμένης τροποποίησης ή την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποίησης αυτής. Κατά την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης, τα κράτη μέλη απέχουν από την ανάληψη κάθε πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της τροποποίησης στην εθνική νομοθεσία ή στην εφαρμογή της τροποποίησης της συγκεκριμένης διεθνούς πράξης.

### Άρθρο 19

#### Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 5, στο άρθρο 18 παράγραφος 1, στο άρθρο 18 παράγραφος 2 και στο άρθρο 18 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από [την ημερομηνία έναρξης ισχύος]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους της ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εγείρουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.
2. Η εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Παράγει αποτελέσματα την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
3. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
4. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν εγείρει αντιρρήσεις το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή ότι δεν σκοπεύουν να εγείρουν αντίρρηση. Η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

### Άρθρο 20

#### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) που έχει συσταθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Στις περιπτώσεις παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

### Άρθρο 21

#### Τροποποιήσεις στην οδηγία 2009/16/ΕΚ

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:
  - α) στην παράγραφο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):

«δ) «επαληθεύει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με το άρθρο 6, το άρθρο 7 και το άρθρο 9, κατά περίπτωση, της οδηγίας 201X/XX/ΕΕ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία.»·

- β) στην παράγραφο 3 πρώτο εδάφιο προστίθεται η ακόλουθη διάταξη στο τέλος της παραγράφου:  
«ή της οδηγίας 201X/XX/EE.»
- γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:  
(4) «Εάν μετά την επιθεώρηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο δ) ή στην παράγραφο 3 ο επιθεωρητής κρίνει ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται προς την οδηγία 201X/XX/EE, δεν επιτρέπεται ο απόπλους του πλοίου από τον λιμένα, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 της οδηγίας 201X/XX/EE, έως ότου το πλοίο παραδώσει τα απόβλητά του σε λιμενική εγκατάσταση παραλαβής.»
- (2) στο παράρτημα I τμήμα II σημείο 2B, η ακόλουθη περίπτωση προστίθεται στο τέλος του καταλόγου μη αναμενόμενων παραγόντων:
- «πλοία τα οποία έχουν αναφερθεί ως μη συμμορφούμενα προς την υποχρέωση παράδοσης των αποβλήτων τους σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας 201X/XX/EE ή για τα οποία από τις πληροφορίες που έχουν υποβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 201X/XX/EE προκύπτουν αποδείξεις μη συμμόρφωσης προς την οδηγία 201X/XX/EE.»
- (3) στο παράρτημα IV προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:
- (51) Αντίγραφο των εγγράφων της εκ των προτέρων κοινοποίησης αποβλήτων που τηρούνται επί του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 201X/XX/EE.
- (52) Τα τυποποιημένα έντυπα απόδειξης παραλαβής αποβλήτων που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας 201X/XX/EE.
- (53) Το πιστοποιητικό εξαίρεσης που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 201X/XX/EE.

#### *Άρθρο 22*

#### **Τροποποιήσεις στην οδηγία 2010/65/EE**

Η οδηγία 2010/65/EE τροποποιείται ως εξής:

στο στοιχείο Α του παραρτήματος, το σημείο 4 τροποποιείται ως εξής:

«4. Κοινοποίηση αποβλήτων από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων

Άρθρα 6 και 7 της οδηγίας 201X/XX/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».

#### *Άρθρο 23*

#### **Κατάργηση**

Η οδηγία 2000/59/EK καταργείται.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 24*  
**Επανεξέταση**

Η Επιτροπή αξιολογεί την παρούσα οδηγία και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο το αργότερο επτά έτη από την έναρξη ισχύος της.

*Άρθρο 25*  
**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2020 τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.  
Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 26*  
**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 27*  
**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*