

Strasbourg, den 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv
2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU**

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Udtømning af affald fra skibe udgør en stigende trussel for havmiljøet med store miljømæssige og økonomiske konsekvenser. For nylig er der kommet øget opmærksomhed på problemet med havaffald, da et stigende antal videnskabelige undersøgelser viser de ødelæggende virkninger på havøkosystemer samt virkningerne på menneskers helbred. Skønt de fleste kilder til havaffald er landbaserede, spiller skibsfarten også en vigtig rolle med hensyn til udtømning af husholdnings- og driftsaffald til søs. Der er ligeledes stor bekymring over eutrofiering og dens effekter på grund af udtømning af spildevand fra skibe, navnlig store passagerskibe, i visse havområder som f.eks. Østersøen, samt olieholdige affaldsudtømmningers indvirkning på det marine liv og habitater.

Årsagerne til ulovlig udtømning til søs kan findes både hos skibene selv, især ringe affaldshåndteringspraksis ombord, såvel som til lands, grundet utilstrækkelige faciliteter i havne til at modtage affald fra skibe.

Direktiv 2000/59/EF¹ regulerer landsiden gennem bestemmelser, der sikrer adgangen til havnemodtagefaciliteter (PRF) og aflevering af affald til disse faciliteter. Det implementerer de relevante internationale normer, dvs. dem, der er indeholdt i MARPOL². Dog fokuserer direktivet på operationer i havnen, mens MARPOL hovedsageligt fokuserer på operationer til søs. På den måde falder direktivet både sammen med samt supplerer MARPOL ved at regulere det retlige, praktiske og økonomiske ansvar på grænsen mellem havet og kysten. Skønt MARPOL udgør en bred ramme til bekæmpelse af forurening fra forskellige stoffer hidrørende fra skibe, omfatter den ikke en effektiv håndhævelsesmekanisme. Derfor betyder integrationen af MARPOL's vigtigste begreber og forpligtelser i EU-lovgivningen, at de kan håndhæves effektivt gennem EU's retssystem.

I dag, 17 år efter direktivets ikrafttrædelse, er der behov for en gennemgribende revision. Den nuværende situation er nu væsentligt anderledes, end da det oprindelige direktiv blev vedtaget i 2000. Siden da er MARPOL blevet styrket gennem senere ændringer, mens anvendelsesområdet og definitionerne i det nuværende direktiv ikke længere er i overensstemmelse med de internationale rammer. Som følge heraf er medlemsstaterne i stigende grad afhængige af MARPOL-rammerne, hvilket gør gennemførelsen og håndhævelsen af direktivet problematisk. Desuden anvender medlemsstaterne forskellige fortolkninger af direktivets hovedbegreber, hvorved der skabes forvirring mellem skibe, havne og operatører.

Revisionen har til formål at opnå et højere beskyttelsesniveau for havmiljøet ved at reducere udtømning af affald i havet såvel som at effektivisere de maritime operationer i havnen ved at reducere den administrative byrde og ajourføre lovrammen. Da forslaget falder ind under Programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT), skal det være i overensstemmelse med REFIT-principperne om forenkling og afklaring.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

² Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (konsolideret udgave).

Af hensyn til klarheden ophæver forslaget det nuværende direktiv og erstatter det med et enkelt nyt direktiv. Det omfatter også supplerende ændringer af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol³, samt af direktiv 2010/65/EU⁴.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Reduktion af forurening i havet er et vigtigt område for EU-indsatsen inden for søtransport. Dette blev understreget i Kommissionens meddelelse om EU's søtransportpolitik frem til 2018⁵, som sigter mod at afskaffe al udtømning af affald fra søtransport. Dette mål kan opnås ved at overholde internationale konventioner og standarder. MARPOL, som udgør den relevante internationale ramme, har gennemgået en række ændringer, vedrørende f.eks. nye eller strengere udtømningsnormer for skibe. Disse bør afspejles korrekt i direktivet.

Tilvejebringelse af faciliteter til affaldsmodtagelse i havne defineres som en tjeneste, en havn leverer til sine brugere, jf. forordningen om havnetjenester⁶. Det foreslåede direktiv tager højde for de relevante principper og bestemmelser, der er omfattet af denne forordning, men går videre end dens krav ved at fastsætte bestemmelser om afgiftsordninger og deres gennemsigtighed. Det skal tjene det foreslåede direktivs overordnede mål, som er at reducere udtømning af affald til søs. Hertil kommer, at forordningen om havnetjenester kun gælder for TEN-T-havne, mens det foreslåede direktiv omfatter *alle* havne, herunder mindre havne såsom fiskerihavne og lystbådehavne.

I direktiv 2010/65/EF omfatter de oplysninger, der skal indberettes elektronisk via det nationale "enkeltvindue"-system, bl.a. forudanmeldelse af affald. Til det formål er en elektronisk affaldsmeddelelse blevet udviklet. Oplysningerne i denne meddelelse udveksles efterfølgende via EU's maritime informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet) og videreføres til rapporteringsmodulet i havnestatskontroldatabasen, der er oprettet i henhold til direktiv 2009/16/EF for at fremme overholdelse, overvågning og håndhævelse.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Det gældende direktiv og det foreliggende forslag er helt i overensstemmelse med principperne i EU's miljølovgivning, især: (i) forsigtighedsprincippet (ii) "forureneren betaler"-princippet og (iii) princippet om, at forebyggende foranstaltninger så vidt muligt skal foretages ved kilden. Det bidrager også til målene for havstrategidirektivet⁷, der søger at beskytte havmiljøet og sigter mod en god miljøstatus for alle EU's havområder inden 2020. Det foreslåede direktiv giver også virkning til affaldsrammedirektivet⁸ ved at bane vejen bedre affaldshåndtering i havne i overensstemmelse med EU's affaldshierarki og princippet om, at forureneren betaler. Endelig er det foreslåede direktiv i overensstemmelse med svovldirektivet⁹, som bidrager til søtransportens bæredygtighed ved at reducere

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaler for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

⁵ COM(2009)8 "EU's søtransportpolitik frem til 2018 — strategiske mål og anbefalinger".

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiell gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1-18).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3-30).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/33/EU af 6. juli 2005 med hensyn til svovlindhold i søfartsbrændstof (EUT L 191 af 22.7.2005, s. 59).

svovlindholdet i skibsbrændstof. Dog må anvendelsen af den ordning, der er indført med svovldirektivet, ikke føre til et skift fra luftemissioner til udtømning af affald til søs eller andre vandområder såsom havne og flodmundinger som en konsekvens af de anvendte reduktionsteknologier såsom røggasrensingsanlæg.

Det foreslåede direktiv vil også bidrage til at nå det mål, der er fastsat i Kommissionens strategi for en cirkulær økonomi¹⁰ om at reducere mængden af havaffald på strande og vragede fiskeredskaber i havet med 30 % inden 2020. Strategien for en cirkulær økonomi anerkender også, at en revision af det gamle PRF-direktiv kan yde et direkte og væsentligt bidrag til at reducere havaffald, der genereres af skibe. I Kommissionens plaststrategi¹¹ undersøges yderligere tiltag til reduktion af tabt eller efterladt fiskeriudstyr, f.eks. udvidet producentansvar og pant- og retursystemer for almindeligt nedslidt fiskeriudstyr samt øget udveksling af oplysninger om sådanne ordninger.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Da forslaget erstatter det gældende direktiv, er retsgrundlaget fortsat artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (tidl. artikel 80, stk. 2, i TEF), som omfatter vedtagelse af almindelige regler for søtransport. Selv om direktivet har til formål at beskytte havmiljøet mod udtømning af affald til søs, er dets overordnede politiske mål at lette søtransport og bidrage til virkeliggørelsen af det indre marked for transport.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Skibsfart er en international sektor med aktiviteter, der finder sted i internationale farvande og i havne over hele kloden. Sektoren kræver derfor internationale regler, som med hensyn til forurening fra skibe findes i MARPOL. De største problemer i den internationale ordning skyldes imidlertid ikke utilstrækkelige standarder, men snarere at de ikke gennemføres og håndhæves korrekt. En afgrundpillerne i EU's havpolitik er at tilstræbe en harmoniseret gennemførelse af internationalt vedtagne regler, eventuelt suppleret med specifikke EU-krav. Dette fremgår også af direktivets retsgrundlag, nemlig artikel 100, stk. 2, i TEUF, som omfatter vedtagelse af fælles regler for søtransport. Da direktivet omsætter MARPOL-konventionen til EU-ret, deler det samme mål som konventionen, dvs. beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra skibe. Problemet med havforurening forekommer typisk overalt på EU-farvande og kræver derfor en fælles EU-tilgang for at løse problemerne effektivt, da disse ikke kan løses ved handling fra enkelte medlemsstater.

For at undgå en lang liste af forskellige politikker i havne for aflevering af affald fra skibe og for at sikre ensartede vilkår for både havne og havnebrugere er det nødvendigt med yderligere harmonisering på EU-plan. En forenklet og derfor mere harmoniseret gennemførelse af de forskellige forpligtelser på EU-plan vil forbedre konkurrenceevnen og den økonomiske effektivitet i skibsfartssektoren, samtidig med at der sikres grundliggende forhold i havne. Dette skulle hindre negative virkninger som "PRF-shopping", hvor skibe beholder deres affald om bord, indtil de kan aflevere det til den havn, hvor det er økonomisk mest fordelagtigt. Yderligere harmonisering af fritagelsesordningerne for skibe, der sejler i fast rutefart, vil også tackle ineffektivitet på skibs- og havnesiden.

¹⁰ COM/2015/614 final, "Kredsløbet lukkes – en EU-handlingsplan for den cirkulære økonomi".

¹¹ Kommissionens arbejdsdokument SWD(2018) 16.

Samtidig opretholder medlemsstaterne en vis skønsmargen med hensyn til gennemførelse af fælles regler og principper på lokal- eller havneniveau. Med det nye direktiv vil de fortsat selv beslutte, hvordan ordningerne for omkostningsdækning udformes og forvaltes, fastlægge afgiftsniveauet og udvikle affaldsmodtagelses- og håndteringsplaner for havne på deres område. Medlemsstaternes myndigheder er bedst placeret til at bestemme detaljerings- og dækningsniveauet af affaldsmodtagelses- og håndteringsplanerne under hensyntagen til havnenes størrelse og geografiske placering samt behovet for de skibe, der besøger dem.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget har et todelt formål: i) at forbedre beskyttelsen af havmiljøet mod udtømmning af affald fra skibe, samt ii) at effektivisere søtransportoperationerne i havne. Konsekvensanalysen har vist, at affald fortsat udtømmes til søs med ødelæggende virkninger på havøkosystemer, især fra udtømmning af skrald. Samtidig skaber den nuværende ordning en unødvendig administrativ byrde for havne og havnebrugere, der hovedsagelig skyldes uoverensstemmelser mellem forpligtelserne i henhold til direktivet og den internationale ramme (dvs. MARPOL-konventionen). Konsekvensanalysen har vist proportionaliteten af den foretrukne løsning til at løse problemerne i overensstemmelse med de bemærkninger, der er modtaget fra Udvalget for Forskriftskontrol om konsekvensanalysen.

Forslaget tager sigte på at løse disse problemer ved yderligere at tilpasse reglerne til MARPOL, især hvad angår anvendelsesområde, definitioner og formater. Det foreslåede direktiv sigter også mod større overensstemmelse med andre EU-retsakter ved at indarbejde inspektionerne fuldt ud inden for rammerne af havnestatskontrollen og tilpasse bestemmelserne til direktiv 2002/59/EF for så vidt angår overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne. Den nye tilgang bygger primært på et system med elektronisk indberetning og udveksling af information baseret på eksisterende elektroniske systemer og på princippet om, at oplysningerne kun skal rapporteres én gang. Dette vil lette overvågningen og håndhævelsen, samtidig med at den administrative byrde minimeres.

Det specifikke problem med havaffald berettiger yderligere foranstaltninger, som bør resultere i en yderligere reduktion af affaldsudtømmning fra skibe. Dette bør opnås gennem en kombination af incitamenter og håndhævelsestiltag. I og med at fiskeri- og fritidssektorerne også bidrager væsentligt til problemet med havaffald, er disse blevet mere systematisk integreret i systemet, især med hensyn til incitamenterne til at aflevere affald på land. Da meddelelses- og inspektionsforpligtelser ville udgøre en uforholdsmæssig stor byrde for mindre fartøjer og havne, anvendes en differentieret tilgang baseret på længde og bruttotonnage. Denne tilgang vil omfatte:

- Indberetning af oplysninger, der er indeholdt i forudanmeldelsen af affald samt i affaldskvitteringen, kræves kun for fartøjer på 45 meter og derover, i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF.
- Inspektionsmålet på 20 % for fisker- og fritidsfartøjer gælder kun for fartøjer på over 100 bruttoton, i overensstemmelse med IMO-kravene om en affaldsstyringsplan, der skal opbevares om bord.
- Handelsskibe vil blive inspiceret som led i havnestatskontrollen efter en risikobaseret tilgang, som skal gøre systemet mere virkningsfuldt og effektivt.

Selv om direktivet har til formål at harmonisere de vigtigste begreber i PRF-ordningen for at sikre en fælles EU-tilgang på grundlag af de relevante internationale normer, giver det medlemsstaterne mulighed for at træffe afgørelse om de operationelle foranstaltninger, der

finder anvendelse på havneniveau, baseret på lokale overvejelser og havnenes administrative opsætning og ejerstruktur. Affaldsmottagefaciliteternes egnethed bestemmes ud fra deres størrelse og geografiske placering samt typen af trafik, der besøger havnen, som igen bestemmer detaljeringsniveauet og omfanget af havnens plan for modtagelse og håndtering af affald. Disse planer kan også udvikles i en geografisk sammenhæng, for således at tjene interesserne for havne, der ligger geografisk tæt på hinanden, såvel som den regionale trafikks interesser.

Selv om medlemsstaterne skal sørge for, at ordningerne til omkostningsdækning integrerer de principper, der er fastsat i direktivet, navnlig vedrørende den indirekte afgift og gennemsigthedsniveauet, vil de stadig selv kunne udforme afgiftssystemerne og fastlægge det nøjagtige afgiftsniveau, under hensyntagen til typen af trafik til havne. Denne skønsmargen vil være mere begrænset for skrald – den vigtigste del af havaffald – for hvilket omkostningerne skal dækkes fuldt ud gennem den indirekte afgift. I betragtning af de særligt negative virkninger på havmiljøet fra plast og andre komponenter i skrald fra skibe er der behov for et maksimalt finansielt incitament for at sikre, at skrald afleveres ved hvert havneanløb, i stedet for at blive udtømt til søs.

- **Valg af retsakt**

Af hensyn til klar og konsekvent lovgivningsmæssig udformning viste den mest hensigtsmæssige retlige løsning sig at være forslaget om ét enkelt nyt direktiv. Den alternative mulighed med at foreslå et sæt ændringer til det nuværende direktiv blev kasseret, fordi det krævede for mange ændringer. Muligheden for en ny forordning blev også kasseret, da det ikke ville give medlemsstaterne tilstrækkelig fleksibilitet til at træffe beslutning om de bedste gennemførelsespolitikker for deres havne, der er meget forskellige med hensyn til størrelse, placering, ejerskab og administrativ opsætning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Den efterfølgende evaluering har vist, at direktivet har været egnet til at nå målet om at reducere mængden af udtømt affald til søs og har haft en klar EU-merværdi. Selv om der afleveres mere affald til land er tendensen ujævn mellem de forskellige affaldskategorier. Desuden udtømmes en væsentlig mængde affald fortsat i havet. Dette skyldes hovedsageligt forskelle i, hvordan de vigtigste krav i det nuværende direktiv, f.eks. tilrådgivningsstillelse af tilstrækkelige havnemottagefaciliteter, udformning og forvaltning af ordninger for omkostningsdækning samt håndhævelse af pligten til aflevering af affald, fortolkes og gennemføres.

Begrebet tilstrækkelig havnemottagefacilitet blev ikke klart defineret i det gamle direktiv, hvilket har skabt forvirring blandt havnebrugere og operatører. Som følge heraf har manglende høring af havnebrugere samt uoverensstemmelser med "landbaseret" EU-lovgivning resulteret i situationer, hvor der ikke altid er tilstrækkelige faciliteter til rådighed i havne. For eksempel klagede interessenter under høringen over manglen på særskilt indsamling i havne af affald, der forinden er blevet sorteret om bord i overensstemmelse med internationale standarder. Derudover har der været forvirring over omfanget af den pligt til aflevering af affald i lyset af MARPOL-udtømningsnormerne, herunder definitionen af tilstrækkelig lagerkapacitet om bord som den største undtagelse for et skib til at forlade en havn uden at have afleveret sit affald.

Den retlige og administrative ramme for PRF-inspektioner har også været uklar, ligesom grundlaget for og regelmæssigheden af disse inspektioner har det. Endelig er undtagelserne for skibe, der sejler i fast rutefart, blevet anvendt af forskellige årsager og under forskellige betingelser, hvilket skaber unødvendige administrative byrder. Disse problemer har gjort ordningen mindre effektiv med hensyn til at opfylde sit vigtigste formål: dvs. reduktion af udtømningen af affald til søs.

Yderligere problemer fremhævet i den efterfølgende evaluering:

- Direktivet er ikke helt i overensstemmelse med relevante EU-politikker som EU's affaldslovgivning og dens nøgleprincipper, som ikke er blevet fuldt gennemført i havne.
- Væsentlige ændringer i den internationale lovramme (MARPOL) er ikke blevet indarbejdet i direktivet.
- Manglen på systematisk registrering af affald, der afleveres i havne, og utilstrækkelig udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne har hæmmet effektiv overvågning og håndhævelse af direktivet og resulteret i betydelige datahuller vedrørende affaldsstrømme i EU-havne.
- **Høringer af interesserede parter**

Der er blevet afholdt regelmæssige høringer med en bred vifte af interessentgrupper inden for rammerne af PRF-undergruppen, der er nedsat under det europæiske forum for bæredygtig skibsfart for at bistå i revisionsprocessen. Undergruppen, som forener de vigtigste interessentgrupper, dvs. medlemsstaternes nationale myndigheder, havne, skibsejere, havnemodtagefaciliteter og miljømæssige NGO'er, indbefatter et højt niveau af ekspertise i havnemodtagefaciliteter til håndtering af affald fra skibe. I løbet af flere møder undersøgte og drøftede undergruppen de foreslåede tiltag og muligheder for revisionen, og dens forslag blev gennemgået og taget i betragtning ved udarbejdelsen af forslaget. Et resumé af resultatet af undergruppens drøftelser er inkluderet i bilagene til arbejdsdokumentet fra tjenestegrenene¹².

Generelt er interessenterne tilhængere af en revision, der søger yderligere tilpasning til MARPOL, især den del der angår omfanget pligten til aflevering af affald, og som omfatter løsninger på problemet med havaffald. Undergruppen har gentagne gange understreget behovet for en korrekt gennemførelse af EU-affaldsprincipperne i forbindelse med PRF-systemet samt for yderligere harmonisering af fritagelsesordningen og ordningen for omkostningsdækning uden at gennemtvinge en ikke-differentieret standardordning for EU-havne. Desuden drøftede undergruppen måder til at forbedre overvågning og håndhævelse, og hvordan elektronisk indberetning og dataudveksling kunne lette processen.

I forbindelse med konsekvensanalysen blev der arrangeret en åben offentlig høring, som indbragte svar fra en bred vifte af interessenter. Dette blev fulgt op af en målrettet høring af alle havneinteressenter. Disse høringer viste, at manglen på incitament og håndhævelse er blandt de vigtigste drivkræfter bag de overordnede problemer med udtømning af affald til søs. Derudover blev det påpeget i begge høringsrunder, at inkonsistente definitioner og formularer samt forskellige fritagelsesordninger skaber en unødigt administrative byrde.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

¹² Bilag 2, side 7, Synopsissrapport fra interessenthøring.

Dette forslag bygger på de oplysninger, der blev indsamlet og analyseret i forbindelse med evalueringen og konsekvensanalysen, hvor der også blev gennemført eksterne undersøgelser. Derudover blev der modtaget teknisk bistand og specifikke data fra Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA).

Den efterfølgende evalueringsundersøgelse i 2015 behandlede data fra 40 store kommercielle havne, på baggrund af hvilke der blev udarbejdet en tidsserie om affaldshåndtering for perioden 2004-2013. En del af dataene kom fra tidligere undersøgelser, som EMSA havde udført om gennemførelsen af direktivet, og blev suppleret med en interessentundersøgelse.

Støtteundersøgelsen, der blev gennemført i 2016 som supplement til **konsekvensanalysen** i forbindelse med revisionen af direktivet, sigtede mod at supplere dataene om afleverede affaldsmængder i de havne, der blev identificeret i tidligere undersøgelser (Rambøll 2012 og Panteia 2015) for perioden 2013-2015. Opdaterede affaldsleveringsdata for denne periode blev modtaget fra 29 ud af de 40 havne, der tidligere var blevet vurderet. Derudover anvendte støtteundersøgelsen til konsekvensanalysen en model til beregning af affaldskløften, en såkaldt MARWAS-model, som måler: i) forskellen mellem den mængde affald, der forventes afleveret til de havne, for hvilke der er modtaget afleveringsdata på grundlag af trafikken til disse havne i den angivne tidsramme, og ii) hvad der blev leveret i absolutte mængder i disse havne i denne periode. Skibsbevægelsesdata blev opnået fra EMSA for de 29 havne, der blev undersøgt og indført i modellen. Støtteundersøgelsen udviklede også en vurdering af miljømæssig sårbarhed for de forskellige regionale havområder i forhold til de forskellige kategorier af affald fra skibe. Metoden er forklaret i detaljer i det relevante bilag til det arbejdsdokument fra tjenestegrenene, der ledsager dette forslag¹³.

Ovennævnte PRF-undergruppe har løbende ydet støtte gennem hele processen.

- **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen undersøgte forskellige politiske muligheder for revision af direktivet, baseret på følgende vejledende principper:

- (1) Omfanget af revisionen, omfanget af lovændringer og udviklingen af retningslinjer ved hjælp af blød lovgivning
- (2) Omfanget af pligten til aflevering af affald. Valget om tilpasning til MARPOL-udtømningsnormerne eller målsætningen om et system med ingen affaldsudtømning via fuld aflevering til havne. Dette har også indflydelse på andre aspekter såsom anvendelse af ordningen for omkostningsdækning og håndhævelse
- (3) Potentialet til at løse det specifikke problem med havaffald fra skibe (for det meste skrald fra skibe)
- (4) Potentialet for at reducere den administrative byrde og forenkle ordningen i overensstemmelse med forslagets REFIT-mål.

Disse principper afspejles i de politiske mål, der er beskrevet nedenfor.

LØSNING 1: Basisscenarie. I henhold til denne mulighed foretages der ingen ændringer af direktivet. I stedet udvikles der retningslinjer ved hjælp af blød lovgivning samt en videre udvidelse af det elektroniske indberetnings- og overvågningssystem, der er oprettet i henhold

¹³ Bilag 4, side 23, Analytiske modeller anvendt til udarbejdelse af konsekvensanalysen.

til artikel 12, stk. 3, i det nuværende direktiv, og som er baseret på elektronisk indberetning til SafeSeaNet og THETIS (statskontroldatabase for havne).

MULIGHED 2: Minimal revision. Denne mulighed forudsætter målrettede initiativer og koncise retlige tilpasninger i forhold til MARPOL-konventionen samt relevant EU-lovgivning baseret på basisscenariet. Ved at medtage affald, der er omfattet af bilag VI i konventionen, vil det bringe navnlig anvendelsesområdet i overensstemmelse med MARPOL-konventionen og opdatere henvisninger til EU's miljølovgivning.

MULIGHED 3: MARPOL-tilpasning. Denne mulighed søger yderligere tilnærmelse til MARPOL, især ved at fastsætte omfanget af pligten til aflevering af affald i overensstemmelse med MARPOL-udtømningsnormerne, som vil tackle problemet med ulovlig udtømmning af affald til søs. Denne mulighed omfatter også inkorporeringen af PRF-inspektioner i havnestatskontrollen og omfatter hele spektret af foranstaltninger til forbedring af faciliteter og økonomiske incitamenter for skibe til at aflevere affald.

MULIGHED 4: EU PRF-ordning, der går videre end MARPOL. Denne mulighed har til formål at styrke den nuværende ordning i henhold til direktivet ved at gå videre end MARPOL-konventionen. Pligten til at aflevere affald vil gælde for alt affald fra skibe, herunder det affald, der kan udtømmes i havet under MARPOL. Denne mulighed omfatter også det komplette udvalg af foranstaltninger til forbedring af faciliteterne og giver de rette incitamenter til at aflevere affald.

MULIGHEDER 3B og 4B: Mulighedsvarianter for havaffald under mulighed 3 og 4 ovenfor. Disse mulighedsvarianter omhandler specifikt problemet med havaffald fra skibe (for det meste udtømmning af skrald). Både incitamenter og håndhævels tiltag er medtaget, samt et forslag om at medtage fisker- og fritidsfartøjer fuldt ud inden for direktivets anvendelsesområde, om end med en differentieret håndhævelsesmetode baseret på bruttotonnage.

Konsekvensanalysen konkluderede, at den foretrukne politiske løsning er mulighed 3B, idet den forener målene om at reducere udtømmningen af affald til havs, især udtømmning af skrald (havaffald), med den ønskede reduktion af den administrative byrde ved yderligere tilpasning til MARPOL-konventionen.

Den foretrukne politiske løsning forventes at:

- have positive miljøkonsekvenser, da den vil føre til en betydelig reduktion af den ulovlige udtømmning til søs af olieaffald, spildevand, skrald og affald fra rensningssystemer
- yde et væsentligt bidrag til den cirkulære økonomi gennem særlige foranstaltninger rettet mod at reducere havaffald, herunder affald der stammer fra fiskeri- og fritidssektorerne, samt forbedre affaldshåndteringen i havne
- resultere i en reduktion af håndhævelsesomkostningerne og en væsentlig reduktion af administrationsomkostningerne
- skabe yderligere beskæftigelse, især for affaldsbehandlere og i turistsektoren ved kystområder
- føre til øget miljøbevidsthed omkring problemet med havaffald, både på land og om bord.

Den foretrukne løsning forventes at **medføre yderligere efterlevels- og driftsomkostninger**, især fra investeringer i affaldsindsamling i havne, tilpasning af ordningerne for omkostningsdækning samt udvikling af ny kapacitet til modtagelse og behandling af nye affaldsstrømme. Disse omkostninger forventes imidlertid at blive begrænsede. Det forventede niveau for disse omkostninger er beskrevet i konsekvensanalysen, der er indeholdt i det arbejdsdokument fra tjenestegrenene, der ledsager forslaget¹⁴. En nøjagtig kvantificering af de overordnede omkostninger for overholdelse kunne dog ikke leveres på grund af manglende data.

Konsekvensanalysen blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol til godkendelse i maj 2017. Udvalget afgav en positiv udtalelse med forbehold¹⁵. I sin udtalelse udtrykte Udvalget betænkelighed ved direktivets merværdi i forhold til MARPOL-konventionen og anmodede om en yderligere redegørelse for sammenhængen mellem de to ordninger, og hvordan de foreslåede løsninger er i overensstemmelse med eller går videre end konventionen. I den sammenhæng stillede bestyrelsen også nogle spørgsmål vedrørende proportionaliteten af den foretrukne løsning, især da den indeholder flere specifikke krav til mindre fartøjer, og der er stadig en vis usikkerhed med hensyn til de nøjagtige efterlevels- og investeringsomkostninger i forbindelse med denne mulighed. Disse bemærkninger blev behandlet på følgende måder:

- Der blev yderligere redegjort for, hvordan direktivet har til formål at gennemføre de relevante forpligtelser fra MARPOL-konventionen via en havnebaseret tilgang og ikke alene søger at sikre håndhævelse af disse krav gennem EU's retsorden, men også giver merværdi med hensyn til deres gennemførelse i medlemsstaterne, navnlig gennem yderligere elementer såsom affaldsmodtagelses- og håndteringsplaner, ordninger for omkostningsdækning i havne og ordningen om fritagelser for skibe, der sejler i fast rutefart. En tabel med en sammenligning mellem de to instrumenter er blevet inkluderet, samt en oversigt over de mest relevante ændringer i MARPOL-konventionen de sidste 15 år.
- Der blev inkluderet en tabel, der sammenligner de forskellige politiske løsninger med MARPOL-konventionen. Det blev også forklaret, at den foretrukne løsning baseret på en tilpasning med MARPOL ikke svarer til fuld tilpasning, da dette ville betyde tilbagetrækning af grundlæggende forpligtelser, der har vist sig at være meget relevante og nyttige, jf. den efterfølgende evaluering (REFIT) af direktivet. Yderligere redegørelser blev medtaget for at demonstrere proportionaliteten af hver enkelt af mulighederne, og der blev leveret flere oplysninger om, hvordan de foretrukne valgmuligheder foreslår at omdefinere de mindre fartøjers stilling, dvs. fisker- og fritidsfartøjer, idet der anvendes en differentieret tilgang til håndhævelse baseret på bruttotonnage og længde samlet set.
- Endelig blev der gjort yderligere bestræbelser for at indhente kvantitative data fra havnene vedrørende nogle af de vigtigste forpligtelser, der indgår i den foretrukne løsning. Men da det drejer sig om kommercielt følsomme data, blev der modtaget begrænset feedback, og beskrivelsen af efterlevels- og investeringsomkostningerne forbliver primært kvalitativ.

¹⁴ Kommissionens arbejdsdokument – Konsekvensanalyse, side 60 (omkostninger for overholdelse) og side 73 (konklusion).

¹⁵ Udtalelse om konsekvensanalyse/havnemodtagefaciliteter for skibsgenereret affald og lastrester, den 23. juni 2017, [http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/\[/...\]](http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/[/...])

- **Territorial konsekvensanalyse**

Den foreslåede revision har en vigtig regional dimension i betragtning af de forskellige havområder i EU og havnenes lokale særegenheder. Af denne grund blev der foretaget en territorial konsekvensanalyse. Analysen pegede på de specifikke udfordringer, som havne på små øer og afsidesliggende steder kan komme ud for ved gennemførelsen af PRF-regimet, men konkluderede også, at det nye direktiv kan betyde fordele for disse regioner, især inden for turismeudvikling, beskæftigelse og governance. På trods af de regionale forskelle viste den territoriale konsekvensanalyse imidlertid et stærkt behov for harmonisering af de vigtigste aspekter af direktivet. Resultaterne af den territoriale konsekvensanalyse er opsummeret i synopsisrapporten, der er knyttet til det arbejdsdokument fra tjenestegrenene, der ledsager forslaget.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Da forslaget er et REFIT-initiativ, sigter det mod at forenkle lovgivningen og mindske den administrative byrde.

Ved at tilpasse definitionerne bedre til MARPOL kan standardformularerne, der er udviklet af IMO for affaldsanmeldelse og affaldsmodtagelse, også indarbejdes fuldt ud i direktivet. Ved at gøre dette kan parallelle former og systemer undgås så meget som muligt. Desuden foreslås det at inkludere PRF-inspektioner i havnestatskontrolordningen og anvende det informations- og overvågningssystem, der blev udviklet på grundlag af det nuværende direktiv (artikel 12, stk. 3), og som er baseret på elektronisk indberetning i SafeSeaNet og THETIS, for at lette overvågningen og håndhævelsen. Disse foranstaltninger forventes at medføre en reduktion af administrationsudgifter på 7,1 mio. EUR, da de skulle resultere i mere effektive inspektioner. De foreslåede revisioner forventes også at øge forretningsmulighederne for affaldsoperatører i havne såvel som operatører inden for fritids- og turistsektoren, hvoraf de fleste er SMV'er, da mere affald skulle blive landet i havne, hvilket resulterer i et renere havmiljø med positive effekter for lokal og regional turisme.

Forslaget til et nyt direktiv giver medlemsstaterne en betydelig skønsmargen til at: i) organisere modtagefaciliteterne i deres havne, som afspejlet i affaldsbehandlings- og affaldshåndteringsplanerne og ii) tilrettelægge de relevante afgiftssystemer under hensyntagen til havnenes størrelse og geografiske placering samt typen af trafik til disse havne.

Den foreslåede revision omfatter videreudvikling og drift af det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der allerede er oprettet med det gældende direktiv for at lette overvågningen og håndhævelsen heraf. Systemet vil være baseret på Unionens overvågnings- og informationssystem for skibsfarten, der er fastsat i direktiv 2002/59/EF, og den inspektionsdatabase, der blev oprettet i henhold til direktiv 2009/16/EF. Dataene vil blive indberettet elektronisk ved hjælp af det nationale "enkeltvindue"-system i overensstemmelse med direktiv 2010/65/EU og udveksles mellem medlemsstaterne med henblik på overvågning og håndhævelse. Forslaget vil også yderligere standardisere elektroniske indberetningsformater for affaldsmodtagelse, affaldsanmeldelse og fritagelser for skibe, der sejler i fast rutefart.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen konsekvenser for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forslaget ledsages af en gennemførelsesplan, som indeholder en liste over de tiltag, der er nødvendige for at gennemføre foranstaltningerne, og som indkredser de væsentligste tekniske, retlige og tidsmæssige udfordringer i forbindelse med gennemførelsen.

Der er fundet tilstrækkelige overvågnings- og rapporteringsordninger. EMSA spiller en vigtig rolle i denne proces, da agenturet har ansvaret for udvikling og drift af de elektroniske datasystemer inden for søtransport.

Det gældende direktiv kræver allerede oprettelse af et fælles informations- og overvågningssystem til at: i) identificere skibe, der ikke afleverer deres affald og ii) fastslå, om direktivets mål er blevet opfyldt. I de senere år er dette system blevet udviklet på grundlag af eksisterende databaser: Navnlig har SafeSeaNet stået den elektroniske indberetning og udveksling af oplysninger fra forudanmeldelsen af affald, og der er blevet udviklet et særskilt EU-modul inden for inspektionsdatabasen (THETIS) til indberetning af resultater fra PRF-inspektioner. Derudover er der taget skridt til at sikre, at de oplysninger, der lagres i SafeSeaNet, systematisk overføres til THETIS-EU, således at pligten til aflevering af affald kan overvåges og håndhæves. Med det foreslåede direktiv vil systemerne blive yderligere forbedret og bør også omfatte de grundlæggende oplysninger om tilgængeligheden af modtagefaciliteter i EU-havne. Disse oplysninger vil også blive sendt til GISIS, IMO's globale integrerede skibsinformationssystem, og bl.a. sikre, at medlemsstaterne via indberetningen i henhold til dette direktiv, samtidig opfylder deres internationale rapporteringsforpligtelser.

Desuden vil EMSA bidrage til overvågningen af gennemførelsen af det foreslåede direktiv. Da den fulde cyklus af forudsete EMSA-gennemførelsesbesøg er berammet til 5 år¹⁶, er direktivets evalueringscyklus fastsat med intervaller på syv år.

Endelig er det også meningen, at der nedsættes en ekspertgruppe bestående af repræsentanter fra medlemsstaterne og fra andre relevante sektorer. Gruppen udveksler information og erfaring med gennemførelsen af direktivet og yder Kommissionen den nødvendige vejledning.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Der er ikke behov for forklarende dokumenter, da forslaget har til formål at forenkle og præcisere den eksisterende ordning.

6. NÆRMERE REDEGØRELSE FOR DE ENKELTE BESTEMMELSER I FORSLAGET

Det foreslåede direktiv vil så vidt muligt tilpasse EU-ordningen med MARPOL, især hvad angår anvendelsesområde, definitioner og formater. En fuldstændig tilpasning er imidlertid ikke mulig, da direktivet fokuserer på operationer i havne, mens MARPOL fokuserer på operationer til søs. Selv om direktivet bygger på de forpligtelser, som medlemsstaterne har

¹⁶ Som fastsat i EMSA-metoden for besøg i medlemsstaterne, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

påtaget sig under MARPOL, går det videre ved at behandle alle operatørernes retlige, operationelle og økonomiske forpligtelser i detaljer. Desuden har det foreslåede direktiv ligesom dets forgænger et bredere anvendelsesområde ved at dække alle søgående fartøjer og alle EU-havne, som disse fartøjer besøger.

De vigtigste områder, hvor direktivet og MARPOL fortsat vil være forskellige, vedrører følgende:

- udformning af planer for affaldsmodtagelse og -håndtering
- tilrettelæggelse og forvaltning af ordningerne for omkostningsdækning
- den obligatoriske indberetning af oplysninger fra forudmeldelsen af affald og affaldskvitteringen
- inspektionsordningen
- fritagelsesordningen for skibe, der sejler i fast rutefart.

Mange af disse forskelle i EU-ordningen tjener til bedre at gennemføre og håndhæve MARPOL-ordningen.

De vigtigste ændringer, der indføres med det nye direktiv, er beskrevet nedenfor.

Titel, anvendelsesområde og definitioner:

Titlen vil blive ændret til udtrykkeligt at henvise til aflevering af affald fra skibe, da dette bedre afspejler direktivets hovedmål.

I **Artikel 2** erstattes definitionen af "skibsassald" med den mere generiske definition af "affald fra skibe", som er fastlagt ud fra de relevante bilag til MARPOL. Dette omfatter også kategorien "lastrester" såvel som affald, der falder ind under MARPOL-bilag VI, dvs. restprodukter fra udstødningsrensningsanlæg, der består af slam og afløbsvand fra disse systemer. Ved at fjerne sondringen mellem skibsassald og lastrester og sikre fuld overholdelse af MARPOL-definitionerne er det muligt yderligere at tilpasse direktivet til IMO's standardformularer og certifikater. Passivt fisket affald, dvs. affald, der samles i garn under fiskeri, er medtaget i definitionen af affald fra skibe for at sikre, at der etableres passende ordninger for aflevering af denne type affald fra fiskerisektoren til havnemodtagefaciliteter, idet det er relevant i forbindelse med havaffald. Klare og opdaterede referencer er blevet tilføjet til den relevante EU-lovgivning.

Passende modtagefaciliteter i havne:

Begrebet "passende modtagefaciliteter" er blevet mere tydeligt beskrevet på linje med IMO-retningslinjerne. Kravet om særskilt indsamling af affald som følge af affaldsrammedirektivet er udtrykkeligt omfattet af **artikel 4**, således at det også gælder for havne. Dette er især relevant i tilfælde, hvor affaldet først sorteres om bord i overensstemmelse med internationale normer og standarder.

Hvad angår affaldsmodtagelses- og affaldshåndteringsplanerne, som er med til at sikre tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne, er der i **artikel 5** og **bilag 1** blevet lagt større vægt på kravene fra høringen. Begreberne "passende plan", de "væsentlige ændringer" i en sådan plan og den "regionale kontekst", hvori den kan udvikles, er også blevet præciseret.

Incitamenter til aflevering af affald:

For at sikre, at der gives de rette incitamenter til at aflevere de forskellige typer affald til havnemodtagefaciliteter, fastlægger **artikel 8** de vigtigste principper, der skal indarbejdes og anvendes i hver afgiftsordning, der oprettes i henhold til direktivet. Dette omfatter forholdet mellem den opkrævede afgift og omkostningerne til PRF, beregningen af det "betydelige bidrag", der skal dækkes af den indirekte afgift og de vigtigste gennemsigtighedskrav. Direktivet omfatter et nyt **bilag 4**, som giver et overblik over de forskellige typer omkostninger i PRF-systemet, idet der sondres mellem direkte og indirekte omkostninger.

Selv om artikel 8 ikke foreskriver en bestemt ordning, som skal anvendes i alle EU-havne, er den foreslåede ordning for omkostningsdækning strengere med hensyn til de principper, der skal anvendes ved fastsættelsen af den indirekte afgift for skrald, herunder passivt fisket affald. Da udtømningen af skrald bidrager væsentligt til det bredere problem med havaffald, foreslås en ordning, der ikke omfatter specifikke afgifter, hvor betalingen af den indirekte afgift giver skibe ret til at aflevere alt affald ombord uden at skulle betale yderligere direkte afgifter(baseret på mængder). Da fisker- og fritidsfartøjer også kommer til at indgå i den indirekte afgiftsordning, bør denne også omhandle bortskaffelse af udtjente fiskegarn og passivt fisket affald.

Artikel 8 styrker også ideen om et "grønt skib" som allerede udviklet og anvendt af individuelle havne i overensstemmelse med internationale standarder og certificeringsordninger. I henhold til dette begreb skal der anvendes en reduceret affaldsavgift for skibe, der kan demonstrere en bæredygtig affaldshåndtering om bord, hvis kriterier det tilkommer Kommissionen at fastlægge yderligere i en delegeret retsakt.

Håndhævelse af pligten til at aflevere affald:

Formularen til forudanmeldelse af affald, der omhandles i **artikel 6**, er blevet fuldstændigt tilpasset med IMO-bekendtgørelse MEPC/834 og findes i et nyt bilag 2 til direktivet. Omfanget af pligten til at aflevere alt affald er fastsat i overensstemmelse med MARPOL, således at PRF-direktivet afspejler MARPOL-udtømningsordningen: Hvor MARPOL forbyder udtømning af affald til søs, kræver PRF-direktivet, at affaldet afleveres til havnemodtagefaciliteter på land, inklusive lastrester. Med denne tilgang er der ikke behov for nogen specifik bestemmelse for aflevering af lastrester, som det var tilfældet i det gamle direktiv. Desuden kræver **artikel 7** udstedelse af en affaldskvittering til skibet ved aflevering af affaldet, der indeholder de oplysninger, som skibet skal indberette elektronisk til informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet (SafeSeaNet), før afrejse.

Artikel 7 begrænser anvendelsen af undtagelsen baseret på tilstrækkelig lagerkapacitet til situationer, hvor den næste anløbshavn er beliggende i EU, og hvor der ikke er usikkerhed om tilgængeligheden af tilstrækkelige havnemodtagefaciliteter. Denne vurdering bør foretages på grundlag af de oplysninger, der stilles til rådighed i informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er integreret i SafeSeaNet, om passende havnemodtagefaciliteter i EU-havne. Desuden vil Kommissionen i henhold til dette forslag ved hjælp af en gennemførelsesretsakt vedtage de specifikke metoder til beregning af den tilstrækkelige lagerkapacitet ombord.

Hvad angår inspektionsordningen specificerer **artikel 10**, at PRF-inspektioner skal integreres fuldt ud i den havnestatskontrolordning, der er oprettet i henhold til direktiv 2009/16/EF, og at de skal følge en risikobaseret tilgang, når skibet falder ind under direktivets anvendelsesområde. For at sikre, at hver enkelt havnestatskontrolinspektion også verificerer overholdelse af PRF-kravene, skal der foretages ændringer af direktiv 2009/16/EF som fastsat

i **artikel 21**. Samtidig indføres der en særskilt inspektionsordning for fisker- og fritidsfartøjer og indenlandske fartøjer på over 100 bruttoton, da disse fartøjer ikke er omfattet af havnestatskontroldirektivet. Resultaterne af inspektionerne på disse fartøjer skal registreres i informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet i et specifikt EU-modul inden for THETIS.

Fritagelsesordning for skibe, der sejler i fast rutefart:

Forslagets **artikel 9** indfører en yderligere harmonisering af fritagelseskriterierne, navnlig af hvad der udgør et "skib, der sejler i fast rutefart" med "hyppige og regelmæssige havneanløb", og hvad der udgør "tilstrækkeligt bevis for en ordning" for aflevering af affald og betaling af afgiften. Der indføres et standardfritagelsescertifikat, som skal indarbejdes i informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet via elektronisk indberetning til SafeSeaNet, således at medlemsstaterne senere kan udveksle de oplysninger, der er indeholdt i certifikatet.

Fisker- og fritidsfartøjer:

Situationen for fiskerfartøjer og små fritidsfartøjer er blevet omdefineret i direktivet grundet deres relative bidrag til problemet med havaffald til søs. I henhold til det gældende direktiv er både fiskerfartøjer og mindre fritidsfartøjer undtaget fra nogle af de vigtigste forpligtelser, men disse fritagelser er nu blevet omdefineret, således at de større fartøjer er medtaget på grundlag af længde og bruttotonnage for at sikre ordningens proportionalitet

Hvad angår ordningen for omkostningsdækning, vil fisker- og fritidsfartøjer være underlagt den indirekte afgift. På samme måde som andre fartøjer vil fisker- og fritidsfartøjer derfor blive forpligtet til at betale en afgift til havnen, uanset om de afleverer affald eller ej. Dette skal dog også give disse skibe ret til at aflevere alt deres affald, uden at de er nødsaget til at betale yderligere afgifter, herunder alt udtjent fiskeriudstyr og passivt fisket affald. For så vidt angår de øvrige affaldstyper gælder de generelle forpligtelser om at anvende en indirekte afgift på mindst 30 % også for aflevering af affald fra fiskeri- og fritidssektorerne.

Indberetning af oplysningerne fra affaldsanmeldelsen og affaldskvitteringen kræves kun for fisker- og fritidsfartøjer på 45 meter og derover. Et krav om, at skibe under denne tærskel skal indberette elektronisk før ankomst og afrejse, vil være uforholdsmæssigt, da disse skibe normalt ikke er udstyret til elektronisk indberetning, og de havne, der modtager dem, heller ikke er i stand til at behandle elektroniske meddelelser ved hvert eneste havneanløb. Dette fremgår også af den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget¹⁷.

Hvad angår håndhævelsen fastsættes det i direktivet, at der skal foretages inspektion af mindst 20 % af alle fisker- og fritidsfartøjer på over 100 bruttoton, der årligt anløber havne i en relevant medlemsstat. Denne tærskel er på linje med MARPOL-kravet om at føre en affaldsregistreringsplan ombord på skibe over 100 bruttoton.

¹⁷

Kommissionens arbejdsdokument – Konsekvensanalyse, kapitel 5.2.5, s.46.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv 2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁸,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁹,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionens havpolitik er rettet mod et højt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelse. Dette kan opnås ved at overholde internationale konventioner, kodekser og resolutioner, samtidig med at havenes frihed bevares, jf. De Forenede Nationers havretskonvention (UNCLOS).
- (2) Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") indeholder generelle forbud mod udtømning fra skibe til søs, men regulerer også betingelserne, under hvilke visse former for affald kan udtømmes i havmiljøet. MARPOL-konventionen kræver, at medlemsstaterne sikrer, at der er tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne.
- (3) Unionen har søgt at gennemføre MARPOL-konventionen gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF²⁰ ved at følge en havnebaseret tilgang. Direktiv 2000/59/EF tager sigte på at forene interesserne for en ubesværet søtransport med beskyttelse af havmiljøet.
- (4) I de sidste to årtier har MARPOL-konventionen og dets bilag gennemgået væsentlige ændringer, der fastsætter skærpede normer og forbud mod udtømning af affald fra skibe til søs.
- (5) Bilag VI til MARPOL-konventionen indførte udtømningsnormer for nye affaldskategorier, navnlig restprodukter fra udstødningsrensningssystemer, der består

¹⁸ EUT C , , s. .

¹⁹ EUT C , , s. .

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

af både slam og afløbsvand. Disse affaldskategorier bør indgå i direktivets anvendelsesområde.

- (6) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog den 15. april 2014 den konsoliderede vejledning for udbydere og brugere af modtagefaciliteter i havne (MEPC.1/Bekendtgørelse 834), herunder standardformatet for affaldsanmeldelse, affaldskvittering og indberetning af påståede utilstrækkeligheder ved modtagefaciliteter i havne.
- (7) På trods af denne lovgivningsmæssige udvikling forekommer der stadig udtømmning af affald til søs. Dette skyldes en kombination af faktorer, navnlig at der ikke altid er adgang til passende modtagefaciliteter i havne, at håndhævelsen ofte er utilstrækkelig, og at der er mangel på incitament til at aflevere affaldet på land.
- (8) Direktiv 2000/59/EF har bidraget til at øge den mængde affald, der afleveres til havnemodtagefaciliteter siden dets ikrafttræden, og det har således bidraget til at reducere udtømmningen af affald som beskrevet i REFIT-evalueringen af direktivet.
- (9) REFIT-evalueringen har også vist, at direktiv 2000/59/EF ikke har været fuldt effektivt på grund af uoverensstemmelser med MARPOL-rammebestemmelserne. Desuden har medlemsstaterne fortolket nøglekoncepterne i direktivet forskelligt såsom faciliteternes tilstrækkelighed, forudanmeldelse af affald og den obligatoriske aflevering af affald til havnemodtagefaciliteter og fritagelser for skibe, der sejler i fast rutefart. Evalueringen viste, at der var behov for mere harmonisering af disse begreber og yderligere tilpasning til MARPOL-konventionen for at undgå unødigt administrativ byrde for både havne og havnebrugere.
- (10) Direktivet er også afgørende for anvendelsen af den vigtigste miljølovgivning og relevante principper i forbindelse med havne og håndtering af affald fra skibe. Især Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF²¹ samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF²² er relevante instrumenter i denne henseende.
- (11) Direktiv 2008/98/EF fastsætter de vigtigste principper for affaldshåndtering, herunder affaldshierarkiet og princippet om, at "forureneren betaler", som tilskynder til genbrug og genanvendelse af affald frem for andre former for nyttiggørelse og bortskaffelse af affald og kræver, at der etableres systemer til særskilt indsamling af affald. Disse forpligtelser gælder også for håndtering af affald fra skibe.
- (12) Særskilt indsamling af affald fra skibe, herunder vraket fiskeriudstyr, er nødvendig for at sikre yderligere nyttiggørelse i det efterfølgende affaldshåndteringsled. Skrald sorteres ofte ombord på skibe i overensstemmelse med internationale normer og standarder, og EU-lovgivningen skal sikre, at disse bestræbelser på affaldssortering ombord ikke hindres af manglende ordninger for særskilt indsamling på land.
- (13) Skønt hovedparten af havaffaldet stammer fra landbaserede aktiviteter, er skibsindustrien, herunder fiskeri- og fritidssektorerne, også en vigtig bidragsyder, idet der udtømmes skrald, herunder plast og udtjent fiskeriudstyr, der ryger direkte i havet.
- (14) Kommissionens strategi for en cirkulær økonomi²³ indeholder et reduktionsmål for havaffald på 30 % i 2020 og anerkender den specifikke rolle, som direktiv 2000/59/EF

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s.3).

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for fælles havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) (EUT L 164 af 25.6.2008, s.19).

²³ Kommissionens meddelelse COM/2015/0614, "Kredsløbet lukkes – en EU-handlingsplan for den cirkulære økonomi", afsnit 5.1.

skal spille i denne henseende ved at sikre adgangen til passende faciliteter til modtagelse af skrald og sørge for både det rette niveau af incitamenter samt håndhævelsen af aflevering af affald til de landbaserede anlæg.

- (15) En havnemodtagefacilitet anses for at være tilstrækkelig, hvis den kan imødekomme behovet hos de skibe, der normalt anløber havnen, uden at forårsage unødigt forsinkelse. Tilstrækkelighed vedrører både driftsforholdene for anlægget i lyset af brugernes behov såvel som miljøstyringen af faciliteterne i overensstemmelse med EU's affaldslovgivning.
- (16) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1069/2009²⁴ kræver, at køkken- og madaffald fra international fart forbrændes eller bortskaffes ved nedgravning i et godkendt deponeringsanlæg, herunder affald fra skibe, der anløber havne i Unionen, som potentielt har været i kontakt med animalske biprodukter om bord. For at dette krav ikke skal begrænse muligheden for yderligere genbrug og genanvendelse af affald fra skibe, bør man bestræbe sig på at sortere affaldet bedre ombord for at undgå en eventuel kontaminering af affald, såsom emballageaffald.
- (17) For at sikre at havnene råder over tilstrækkelige modtagefaciliteter, er det afgørende, at der udvikles en plan for modtagelse og håndtering af affald, som løbende evalueres, og som er baseret på høringer af alle relevante havnebrugere. Af praktiske og organisatoriske grunde kan nabohavne i samme region have interesse i at udarbejde en fælles plan, der dækker adgangen til modtagefaciliteter i hver af de havne, der er omfattet af planen, samtidig med at der skabes en fælles administrativ ramme.
- (18) For effektivt at løse problemet med havaffald er det afgørende at skabe det rette niveau af incitament til aflevering af affald til havnemodtagefaciliteter, især skrald. Dette kan opnås gennem en ordning for omkostningsdækning, som indebærer betaling af en indirekte afgift, uanset om der afleveres affald eller ej, og som skal give ret til aflevering af affald uden betaling af yderligere direkte afgifter. Fiskeri- og fritidssektorerne bør også medtages i dette system, idet de også bidrager til forekomsten af havaffald.
- (19) Konceptet "grønt skib" bør videreudvikles i forbindelse med affaldshåndtering, således at der anvendes et effektivt belønningssystem for de fartøjer, der reducerer deres affald om bord.
- (20) Lastrester er stadig lastejerens ejendom efter losning af lasten til terminalen, og de har ofte en økonomisk værdi. Af denne grund bør lastrester ikke være omfattet af ordningen for omkostningsdækning og den indirekte afgift; afgiften i forbindelse med aflevering af lastrester bør betales af brugeren af modtagefaciliteten i overensstemmelse med de kontraktlige ordninger mellem de involverede parter eller andre lokale ordninger.
- (21) Levering af havnemodtagefaciliteter er en af de ydelser, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352²⁵. Forordningen indeholder bestemmelser om gennemsigtighed i afgiftssystemerne i forbindelse med brug af havnetjenester, høring af havnebrugere og behandling af klager. Direktivet rækker

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 1069/2009 af 21. oktober 2009 om sundhedsbestemmelser for animalske biprodukter og afledte produkter, som ikke er bestemt til konsum, og om ophævelse af forordning (EF) 1774/2002 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 1).

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

videre end de rammer, der er fastsat i forordning (EU) 2017/352, idet det fastsætter mere detaljerede krav til forvaltningen og tilrettelæggelsen af ordningerne for omkostningsdækning i forbindelse med brug af havnemodtagefaciliteter for affald fra skibe samt gennemsigtigheden af afgiftsstrukturen.

- (22) Foruden at skabe incitament til at aflevere affald er det afgørende at sikre en effektiv håndhævelse af pligten til at aflevere affald på grundlag af en risikobaseret tilgang i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF²⁶, som dog ikke længere er i overensstemmelse målet i direktiv 2000/59/EF om at foretage inspektion af 25 % af de fartøjer, der falder ind under dets anvendelsesområde.
- (23) En af de største hindringer for en effektiv håndhævelse af pligten til at aflevere affald har været medlemsstaternes forskellige fortolkning og anvendelse af fritagelsen baseret på tilstrækkelig lagerkapacitet ombord. For at undgå at anvendelsen af denne undtagelse underminerer direktivets hovedformål, bør den præciseres nærmere, især med hensyn til den næste anløbshavn, og der bør indføres fælles metoder og kriterier for at sikre en ensartet bestemmelse af, hvad der udgør tilstrækkelig lagerkapacitet.
- (24) Overvågning og håndhævelse bør lettes gennem et system baseret på elektronisk indberetning og udveksling af oplysninger. Med henblik herpå bør det eksisterende informations- og overvågningssystem, der er oprettet i henhold til direktiv 2000/59/EF, videreudvikles og fortsat drives på grundlag af eksisterende elektroniske datasystemer, navnlig Unionens informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet) og Inspektionsdatabasen (THETIS). Systemet bør også indeholde oplysninger om de modtagefaciliteter, der er tilgængelige i de forskellige havne.
- (25) MARPOL-konventionen kræver, at de kontraherende parter holder oplysningerne om deres havnemodtagefaciliteter ajour og formidler disse oplysninger til IMO. Med henblik herpå har IMO etableret en database for havnemodtagefaciliteter inden for sit globale integrerede skibsinformationssystem ("GISIS"). Ved at indberette disse oplysninger til det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der er oprettet i henhold til direktivet, og den efterfølgende overførsel af disse oplysninger via systemet til GISIS, vil medlemsstaterne ikke længere skulle indberette disse oplysninger separat til IMO.
- (26) Der er behov for en yderligere harmonisering af undtagelsesordningen for skibe, der sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb, og navnlig bør de anvendte udtryk og betingelserne for disse fritagelser præciseres. REFIT-evalueringen og konsekvensanalysen har vist, at manglen på harmonisering af betingelserne for og anvendelsen af fritagelser har skabt en unødvendig administrativ byrde for skibe og havne.
- (27) Undergruppen for havnemodtagefaciliteter, der blev oprettet under det europæiske forum for bæredygtig skibsfart, og som samler en bred vifte af eksperter inden for forurening fra skibe og håndtering af affald fra skibe, har ydet Kommissionen værdifuld vejledning og ekspertise. Det ville være ønskeligt at opretholde denne gruppe som en særskilt ekspertgruppe for udveksling af erfaringer med gennemførelsen af direktivet.
- (28) Kommissionens beføjelser til at gennemføre direktiv 2000/59/EF bør ajourføres i overensstemmelse med traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

- (29) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge en metode til anvendelse af undtagelsen baseret på tilstrækkelig lagerkapacitet og videreudvikle det oplysnings-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der oprettes i henhold til dette direktiv. Gennemførelsesretsakterne bør vedtages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011.
- (30) For at tage hensyn til den globale udvikling og fremme en miljøvenlig affaldshåndtering om bord bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af dette direktiv for at ajourføre referencerne til internationale instrumenter og bilagene og for at ændre henvisninger til internationale instrumenter for om nødvendigt at forhindre, at ændringer af disse internationale instrumenter gælder i forbindelse med dette direktiv, og for at udvikle fælles kriterier for anerkendelse af "grønne skibe" med det formål at indrømme disse skibe en nedsat affaldsafgift. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (31) Da målet for dette direktiv, nemlig at beskytte havmiljøet imod udtømmning af affald til søs, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af foranstaltningens omfang bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (32) Unionen er præget af regionale forskelle på havniveau, hvilket også kan konstateres i den territoriale konsekvensanalyse. Havne varierer afhængigt af geografisk placering, størrelse, administrativ struktur og ejerskab, og karakteriseres ved den type skibe, der normalt anløber. Desuden afspejler affaldshåndteringssystemerne forskellene på kommunalt plan samt den underliggende infrastruktur til affaldshåndtering.
- (33) Direktiv 2000/59/EF bør derfor ophæves —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

AFSNIT 1: ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1 **Genstand**

Dette direktiv har til formål at beskytte havmiljøet mod de negative virkninger fra udtømmning af affald fra skibe, der anvender havne i Unionen, samt sikre en ubesværet søtransport ved at forbedre adgangen til tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne og afleveringen af affald til disse faciliteter.

Artikel 2 **Definitioner**

I dette direktiv forstås der ved:

- (a) "skib": et søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, herunder fiskerfartøjer og fritidsbåde, der ikke anvendes til

erhvervsmæssige formål, hydrofoilibåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel

- (b) "MARPOL-konventionen": den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe i sin aktuelle udgave
- (c) "affald fra skibe": alt affald, herunder lastrester, der genereres under skibets drift eller under lastning, losning og rengøring og rensningshandlinger, eller affald, der samles i garn under fiskeri, og falder ind under anvendelsesområdet for bilag I, II, IV, V og VI til MARPOL
- (d) "lastrester": rester af ethvert lastmateriale om bord, som forbliver på dækket eller i lastrum efter lastning og losning, herunder restmængder eller spild ved lastning og losning, uanset om det er i våd eller tør tilstand eller indeholdt i vaskevand, undtagen laststøv der forbliver på dækket efter fejning eller støv på skibets ydre flader
- (e) "modtagefaciliteter i havne": enhver facilitet, som er fast, flydende eller mobil, og som kan modtage affald fra skibe
- (f) "fiskerfartøj": ethvert skib, der er udstyret eller anvendes erhvervsmæssigt til fangst af fisk eller andre levende ressourcer fra havet
- (g) "fritidsfartøj": et skib af en hvilken som helst type med en skroglængde på 2,5 meter og derover, uanset fremdrivningsmiddel, beregnet til sports- eller fritidsformål og ikke til erhvervsmæssige formål
- (h) "indenrigsfartøj": et skib, der fører en medlemsstats flag, og som udelukkende beskæftiger sig med indenrigsfart i den pågældende medlemsstat
- (i) "indenrigsfart": en sejlads i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat
- (j) "havn": et sted eller et geografisk område, hvor der er foretaget anlægsarbejder og forefindes udstyr, som gør det muligt at modtage skibe, herunder ankerpladser inden for havnens jurisdiktion
- (k) "køkken- og madaffald": alt madaffald, herunder brugt madolie fra restauranter, cateringfaciliteter og køkkener
- (l) "tilstrækkelig lagerkapacitet": tilstrækkelig kapacitet til at opbevare affaldet om bord fra afgangstidspunktet til den næste anløbshavn, herunder det affald, der forventeligt vil blive produceret under rejsen
- (m) "fast rutefart": trafik baseret på en offentliggjort eller planlagt liste over afgangs- og ankomsttider mellem identificerede havne eller gentagne overfarter, der udgør en anerkendt tidsplan
- (n) "regelmæssige havneanløb": gentagne rejser foretaget med det samme skib, der følger et fast mønster mellem identificerede havne eller foretager en række rejser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb
- (o) "hyppige havneanløb": et skibs anløb til samme havn mindst én gang hver fjortende dag
- (p) "GISIS": det globale integrerede skibsinformationssystem oprettet af Den Internationale Søfartsorganisation.

"affald fra skibe" som defineret i litra c) og d) anses for affald som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2008/98/EF²⁷.

Artikel 3 **Anvendelsesområde**

Dette direktiv gælder for:

- (a) alle skibe, uanset flag, som anløber eller opererer i en havn i en medlemsstat, med undtagelse af alle orlogsfartøjer, marinehjælpeskibe og andre skibe, der ejes eller drives af en stat og på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål
- (b) alle havne i medlemsstaterne, som normalt anløbes af skibe, der er omfattet af litra a).

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at skibe, der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, hvor det er muligt, afleverer deres affald på en måde, som er i overensstemmelse med dette direktiv.

AFSNIT 2: TILRÅDIGHEDSSTILLELSE AF PASSENDE MODTAGEFACILITETER I HAVNE

Artikel 4 **Modtagefaciliteter i havne**

1. Medlemsstaterne sikrer, at der i havne stilles modtagefaciliteter til rådighed, som er tilstrækkelige til at imødekomme behovene for de skibe, der normalt anløber havnene, uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibene.
2. Medlemsstaterne sørger for, at:
 - (a) modtagefaciliteterne har kapacitet til at modtage de typer og mængder af affald fra skibe, som normalt anløber havnen, under hensyntagen til de operationelle behov hos havnens brugere, havnens størrelse og geografiske placering, typen af skibe, der anløber havnen, og de undtagelser, der er omhandlet i artikel 9
 - (b) formaliteterne vedrørende brug af faciliteterne er enkle og hurtige for at undgå unødige forsinkelser for skibe, og at de afgifter, der opkræves for aflevering af affald, ikke afskrækker skibene fra at benytte modtagefaciliteterne i havnen
 - (c) modtagefaciliteterne tillader håndtering af skibets affald på en miljømæssig forsvarlig måde i overensstemmelse med kravene i direktiv 2008/98/EF og anden relevant EU-lovgivning om affald. Med henblik herpå sørger medlemsstaterne for særskilt indsamling af affald fra skibe i havne som krævet efter EU's affaldslovgivning, navnlig direktiv 2008/98/EF, direktiv 2012/19/EU og direktiv 2006/66/EF. Litra c) finder anvendelse, uden at dette berører de strengere krav i forordning (EF) nr. 1069/2009 vedrørende håndtering af køkken- og madaffald.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3-30).

3. Medlemsstaterne anvender de formularer og procedurer, der er fastsat af IMO, til indberetning af påståede utilstrækkelige modtagefaciliteter til havnestatens myndigheder.

Alle oplysninger, der modtages gennem denne indberetningsprocedure, sendes også elektronisk til den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv.

4. Medlemsstaterne undersøger alle indberettede tilfælde af påståede utilstrækkeligheder og sikrer, at enhver part, der er involveret i aflevering eller modtagelse af affald fra skibe, kan kræve erstatning for skader forårsaget af unødigt forsinkelse.

Artikel 5

Planer for modtagelse og håndtering af affald

1. Der udarbejdes og gennemføres en hensigtsmæssig plan for modtagelse og håndtering af affald for alle havne efter høring af de berørte parter, især havnebrugerne eller deres repræsentanter. Disse høringer bør afholdes både under den indledende udarbejdelse af planerne og efter deres vedtagelse, især når der er sket betydelige ændringer med hensyn til kravene i artikel 4, 6 og 7. De detaljerede krav til udarbejdelsen af sådanne planer er anført i bilag 1.
2. Medlemsstaterne sikrer, at følgende oplysninger i planerne for modtagelse og håndtering af affald vedrørende adgangen til tilstrækkelige modtagefaciliteter i deres havne og de hermed forbundne omkostninger tydeligt meddeles skibsoperatørerne og offentliggøres enten via havnenes hjemmeside eller i trykt form:
 - (a) modtagefaciliteternes placering for hver kajplads
 - (b) en liste over affald fra skibe, der normalt håndteres af havnen
 - (c) en liste over kontaktpunkter, operatører og de tjenester, der udbydes
 - (d) en beskrivelse af procedurerne for aflevering af affald
 - (e) en beskrivelse af omkostningsdækningen og
 - (f) en beskrivelse af procedurerne for indberetning af påståede utilstrækkelige modtagefaciliteter i havnen.

Disse oplysninger indberettes ligeledes elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF.

3. De i stk. 1 omhandlede planer for modtagelse og håndtering af affald kan, når det er nødvendigt af effektivitetshensyn, udarbejdes i fællesskab mellem to eller flere nabohavne i samme region under passende deltagelse af hver havn, forudsat at behovet for og adgangen til modtagefaciliteter er præciseret for hver enkelt havn.
4. Medlemsstaterne evaluerer og godkender planen for modtagelse og håndtering af affald, overvåger gennemførelsen heraf og sørger for, at den godkendes på ny mindst hvert tredje år, efter den er blevet godkendt eller godkendt på ny, samt efter betydelige ændringer i havnens drift. Disse ændringer omfatter, men er ikke begrænset til, strukturelle ændringer i trafikken til havnen, udvikling af ny infrastruktur, ændringer i efterspørgslen og tilrådighedsstillelsen af modtagefaciliteter og nye behandlingsteknikker ombord.

AFSNIT 3

AFLEVERING AF AFFALD FRA SKIBE

Artikel 6

Forudanmeldelse af affald

1. Operatøren, agenten eller skibsføreren på et skib, der falder inden for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF²⁸, undtagen fiskerfartøjer og fritidsfartøjer på under end 45 meter, som planlægger at anløbe en havn i Unionen, skal korrekt udfylde formularen i bilag 2 og meddele disse oplysninger til den myndighed eller det organ, der er udpeget til dette formål af den medlemsstat, hvor den pågældende havn er beliggende:
 - (a) mindst 24 timer inden ankomsten, hvis anløbshavnen kendes
 - (b) så snart anløbshavnen kendes, hvis denne oplysning først foreligger mindre end 24 timer inden ankomsten
 - (c) senest ved afsejling fra den foregående havn, hvis sejladsens varighed er under 24 timer.
2. De oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, indberettes elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med direktiv 2010/65/EU og direktiv 2002/59/EF.
3. De i stk. 1 nævnte oplysninger opbevares om bord i det mindste indtil næste anløbshavn og stilles til rådighed på forlangende for den relevante medlemsstats myndigheder.
4. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der meddeles efter denne artikel, undersøges behørigt og straks deles med de relevante håndhævende myndigheder.

Artikel 7

Aflevering af affald fra skibe

1. Skibsføreren på et skib, der anløber en havn i Unionen, skal, før skibet forlader havnen, aflevere alt affald, der transporteres ombord på skibet, til en modtagefacilitet i havnen i overensstemmelse med de relevante udtømningsnormer, der er fastsat i MARPOL-konventionen.
2. Ved aflevering udfylder affaldsoperatøren eller myndigheden i den havn, hvor affaldet blev afleveret, nøjagtigt formularen i bilag 3 og udsteder en kvittering til skibet.

Dette krav gælder ikke i små ubemandede havne eller i fjerntliggende havne, forudsat at den medlemsstat, hvor en sådan havn er beliggende, har indberettet disse oplysninger elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv.

²⁸

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s.10).

3. Operatøren, agenten eller skibsføreren på et skib, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, indberetter inden afrejse elektronisk oplysningerne fra affaldskvitteringen i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med direktiv 2010/65/EU og direktiv 2002/59/EF.
4. De i stk. 2 nævnte oplysninger opbevares om bord i mindst to år og stilles til rådighed på forlangende for medlemsstatens myndigheder.
5. Uanset stk. 1 kan et skib fortsætte til næste anløbshavn uden at aflevere affaldet, hvis:
 - (a) skibet kun ligger ved ankerplads i mindre end 24 timer eller under ugunstige vejrforhold
 - (b) det fremgår af de oplysninger, der er givet efter bilag 2 og 3, at der er tilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet til alt det affald, der er blevet og vil blive akkumuleret under skibets planlagte sejlads til den næste anløbshavn.
6. For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af undtagelsen vedrørende tilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge metoderne til beregning af den tilstrækkelige dedikerede lagerkapacitet om bord. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 20, stk. 2.
7. Hvis den næste anløbshavn er beliggende uden for Unionen, eller hvis der er god grund til at formode, at der ikke er tilstrækkelige faciliteter til rådighed i den næste anløbshavn, eller hvis denne havn er ukendt, skal medlemsstaten kræve, at skibet afleverer alt sit affald før afgang.
8. Anvendelsen af stk. 2 berører ikke de strengere krav for skibe, der er vedtaget i overensstemmelse med folkeretten.

Artikel 8

Ordninger for omkostningsdækning

1. Medlemsstaterne sikrer, at omkostningerne til drift af faciliteter til modtagelse og behandling af affald fra skibe, bortset fra lastrester, dækkes gennem opkrævning af en afgift fra skibe. Disse omkostninger omfatter de elementer, der er anført i bilag 4.
2. Ordningen for omkostningsdækning må ikke tilskynde skibe til at udtømme deres affald i havet. Med henblik herpå anvender medlemsstaterne følgende principper i udformningen og forvaltningen af ordningerne for omkostningsdækning i havne:
 - (a) en del af den afgift, som skibene betaler, skal være en indirekte afgift, der betales, uanset om der afleveres affald til en modtagefacilitet i havnen
 - (b) den indirekte afgift skal dække de indirekte administrationsomkostninger samt en væsentlig del af de direkte driftsomkostninger som fastsat i bilag 4. Den væsentlige del af de direkte driftsomkostninger skal udgøre mindst 30 % af de samlede årlige direkte omkostninger i forbindelse med den faktiske aflevering af affald
 - (c) for at sikre maksimalt incitament til at aflevere affald som defineret i bilag V til MARPOL-konventionen, herunder affald, der er blevet samlet i garn i forbindelse med fiskeri, skal den indirekte afgift, der opkræves, dække alle

modtagefaciliteternes omkostninger til dette affald for at sikre ret til aflevering af affald uden yderligere direkte afgifter

- (d) den indirekte afgift dækker ikke affald fra røggasrensningsanlæg, hvortil omkostninger dækkes med udgangspunkt i de typer og mængder af affald, der afleveres.
- 3. Den del af omkostningerne, som eventuelt ikke dækkes af den i litra b) omhandlede afgift, dækkes med udgangspunkt i de typer og de mængder affald, som skibet faktisk afleverer.
- 4. Affaldet kan differentieres efter bl.a. skibets kategori, type og størrelse og den type trafik, skibet er involveret i, såvel som efter de ydelser, der udføres uden for havnens normale driftstid.
- 5. Afgifterne nedsættes, hvis skibets design, udstyr og drift er således, at det kan påvises, at skibet producerer en reduceret mængde affald og håndterer affaldet på en bæredygtig og miljømæssig forsvarlig måde. Kommissionen bemyndiges til ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 19 at fastlægge kriterierne for at fastslå, om et skib opfylder kravene i dette stykke med hensyn til skibets håndtering af affald ombord.
- 6. For at sikre at afgifterne er rimelige, klare og ikke-diskriminerende, og at de afspejler omkostningerne i forbindelse med de faciliteter og tjenesteydelser, der stilles til rådighed og i givet fald benyttes, bør afgiftsbeløbet og beregningsgrundlaget offentliggøres for havnens brugere.

Artikel 9 **Undtagelser**

- 1. Medlemsstaterne kan fritage et skib, der anløber deres havne, fra forpligtelserne i artikel 6, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 kumulativt, hvis der er tilstrækkelige beviser for at:
 - (a) skibet sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb
 - (b) der findes en ordning til at sikre, at affaldet afleveres, og afgifterne betales i en havn på skibets rute
 - (c) ordningen under litra b) kan dokumenteres ved hjælp af en underskrevet kontrakt med en havn eller et affaldsfirma, affaldsleveringskvitteringer og en bekræftelse af, at ordningen er blevet accepteret af alle havne på skibets rute. Ordningen for aflevering af affald og betaling af afgiften skal være indgået i en havn i Unionen for at udgøre tilstrækkelig bevis i overensstemmelse med dette stykke.
- 2. Hvis fritagelsen gives, udsteder den medlemsstat, hvor havnen er beliggende, et fritagelsescertifikat baseret på formularen i bilag 5, der bekræfter, at skibet opfylder de nødvendige betingelser og krav for anvendelsen af fritagelsen med angivelse af fritagelsens varighed.
- 3. Medlemsstaterne indberetter elektronisk oplysningerne fra fritagelsescertifikatet i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med kravene i direktiv 2002/59/EF.

4. Medlemsstaterne sørger for en effektiv overvågning og håndhævelse af ordningen for aflevering af affald og betaling af afgiften for de fritagne fartøjer, der besøger deres havne.

AFSNIT 4: HÅNDHÆVELSE

Artikel 10

Inspektioner

Medlemsstaterne sikrer, at ethvert skib kan underkastes inspektion med henblik på at kontrollere, at det overholder kravene i dette direktiv.

Artikel 11

Inspektioner i forbindelse med havnestatskontrol

Inspektionerne foretages i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF for skibe, der falder ind under nævnte direktivs anvendelsesområde, således at enhver sådan inspektion omfatter en kontrol af, at skibet opfylder kravene i artikel 6, 7 og 9.

Artikel 12

Inspektioner uden for havnestatskontrol

1. Med hensyn til inspektion af skibe, der falder uden for anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF, sikrer medlemsstaterne, at der foretages inspektion af mindst 20 % af det samlede antal individuelle fartøjer for hver af følgende kategorier:
 - (a) indenlandske skibe, der fører deres flag, med en bruttotonnage på 100 og derover, og som årligt anløber den pågældende medlemsstat
 - (b) fiskerfartøjer med en bruttotonnage på 100 og derover, der årligt anløber den pågældende medlemsstat
 - (c) fritidsfartøjer med en bruttotonnage på 100 og derover, der årligt anløber den pågældende medlemsstat.
2. Resultaterne af de i stk. 1 omhandlede inspektioner registreres i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 15 i dette direktiv.
3. Medlemsstaterne fastsætter procedurer for inspektion af fiskerfartøjer under 100 bruttoton samt for fritidsfartøjer under 100 bruttoton for at sikre overholdelsen af de gældende krav i dette direktiv.
4. Hvis den relevante myndighed i medlemsstaten ikke er tilfreds med resultaterne af inspektionen, sørger den for, at skibet ikke forlader havnen, før det har afleveret sit affald til en modtagefacilitet i havnen i overensstemmelse med artikel 7, uden at dette berører anvendelsen af de sanktioner, der er omhandlet i artikel 16.

Artikel 13

Informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem

Gennemførelsen og håndhævelsen af direktivet lettes ved hjælp af den elektroniske indberetning og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, der er fastsat i artikel 14 og 15.

Artikel 14

Indberetning og udveksling af oplysninger

1. Indberetningen og udvekslingen af oplysninger baseres på Unionens informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet) som omhandlet i artikel 22a, stk. 3, og bilag III til direktiv 2002/59/EF.
2. Medlemsstaterne sørger for elektronisk indberetning af følgende data inden for en rimelig frist, jf. direktiv 2010/65/EF:
 - (a) oplysninger om det faktiske ankomsttidspunkt og afgangstidspunkt for hvert skib, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, som anløber en EU-havn sammen med en identifikator for den pågældende havn
 - (b) oplysningerne i affaldsanmeldelsen, jf. bilag 2
 - (c) oplysningerne i affaldskvitteringen, jf. bilag 3
 - (d) oplysningerne i fritagelsescertifikatet, jf. bilag 5.
3. Medlemsstaterne sørger i videst muligt omfang for, at fisker- og fritidsfartøjer på over 100 bruttoton, der anløber en EU-havn, også indgiver oplysninger om det faktiske tidspunkt for ankomst og afgang.
4. De oplysninger, der indberettes i henhold til artikel 4 og artikel 5, stk. 2, videresendes efterfølgende af Kommissionen til IMO-databasen for modtagefaciliteter i havne under GISIS.

Artikel 15

Registrering af inspektioner

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer en inspektionsdatabase, som alle medlemsstaterne har adgang til, og som indeholder alle de oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af den inspektionsordning, der indføres ved dette direktiv. Denne database vil være baseret på den inspektionsdatabase, der er omhandlet i artikel 24 i direktiv 2009/16/EF, og vil have samme funktionaliteter som sidstnævnte database.
2. Medlemsstaterne sørger for, at oplysninger om de inspektioner, der foretages efter dette direktiv, herunder oplysninger om fejl og mangler samt udstedte forbud mod sejlads, straks overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udarbejdet, eller forbuddet mod sejlads er blevet ophævet, eller en fritagelse er blevet udstedt.
3. Medlemsstaterne sørger for, at de oplysninger, der overføres til inspektionsdatabasen, valideres inden for 72 timer.
4. Kommissionen sikrer, at inspektionsdatabasen gør det muligt at hente alle relevante data, som medlemsstaterne har indberettet, med henblik på at overvåge gennemførelsen af direktivet.
5. Medlemsstaterne skal til enhver tid have adgang til de registrerede oplysninger.

Artikel 16

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige

foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

AFSNIT 5: AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 17

Udveksling af erfaringer

Kommissionen sørger for tilrettelæggelse af udveksling af erfaringer mellem medlemsstaternes nationale myndigheder og eksperter, herunder fra den private sektor, om anvendelsen af dette direktiv i Unionens havne.

Artikel 18

Ændringsprocedure

1. Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 19 med henblik på at ændre bilagene til dette direktiv og henvisningerne til IMO-instrumenter, i det omfang det er nødvendigt for at bringe dem i overensstemmelse med EU-lovgivningen eller for at tage hensyn til udviklingen på internationalt niveau, især i forhold til IMO.
2. Bilagene kan også ændres, når det er nødvendigt for at forbedre gennemførelses- og overvågningsordningerne i dette direktiv, navnlig dem, der er fastsat i artikel 6, 7 og 9, for at sikre en effektiv anmeldelse og aflevering af affald samt en korrekt anvendelse af undtagelser.
3. Under særlige omstændigheder, når det er behørigt begrundet ud fra en relevant analyse foretaget af Kommissionen, og for at undgå en alvorlig og uacceptabel trussel mod søfartssikkerheden, sundheden, leveforholdene eller arbejdsvilkårene ombord eller havmiljøet eller for at undgå uforenelighed med Unionens søfartslovgivning, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 19 for at ændre dette direktiv med henblik på ikke at anvende en ændring af MARPOL-konventionen i forbindelse med dette direktiv.
4. Disse delegerede retsakter vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for nævnte ændrings ikrafttræden. I perioden forud for en sådan delegeret retsakts ikrafttræden afstår medlemsstaterne fra at tage initiativ til at indarbejde ændringen i national lovgivning eller til at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument.

Artikel 19

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 8, stk. 5, artikel 18, stk. 1, artikel 18, stk. 2, og artikel 18 stk. 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegering af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

2. Delegationen af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
3. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
4. En vedtaget retsakt træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets og Rådets initiativ.

Artikel 20

Udvalg

1. Kommissionen bistås af udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2099/2002. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 21

Ændringer af direktiv 2009/16/EF

I direktiv 2009/16/EF foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 13 foretages følgende ændringer:
 - (a) i stk. 1 tilføjes som litra d):
 - (d) kontrollerer, at skibet er i overensstemmelse med artikel 6, artikel 7 og artikel 9, hvis det er relevant, i direktiv 201X/XX/EU om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe."
 - (b) I stk. 3, først afsnit, tilføjes følgende bestemmelse i slutningen af stykket:
".. eller i direktiv 201X/XX/EU".
 - (c) Der tilføjes følgende nye stykke:
 - (4) "Hvis inspektøren efter den inspektion, der er omhandlet i stk. 1, litra d), eller i stk. 3, ikke er overbevist om, at skibet er i overensstemmelse med direktiv 201X/XX/EU, må skibet ikke forlade havnen, uden at dette berører anvendelsen af sanktionerne i artikel 16 i direktiv 201X/XX/EU, indtil skibet har afleveret sit affald til en modtagefacilitet i havnen."
- (2) I bilag I.II.2B tilføjes følgende indrykning i slutningen af listen over uventede faktorer:
 - "Skibe, der angives som ikke at overholde forpligtelsen til at aflevere deres affald i overensstemmelse med artikel 7 i direktiv 201X/XX/EU, eller for hvilke de oplysninger, der er indberettet i overensstemmelse med artikel 6 i

direktiv 201X/XX/EU, har afsløret bevis for manglende overholdelse af direktiv 201X/XX/EU".

(3) I bilag IV tilføjes følgende punkter:

- (51) En kopi af dokumenterne vedrørende forudanmeldelse af affald opbevaret om bord, jf. artikel 6, stk. 3, i direktiv 201X/XX/EU
- (52) De standardaffaldskvitteringer, der er udstedt efter artikel 7 i direktiv 201X/XX/EU.
- (53) De fritagelsescertifikater, der er udstedt efter artikel 9 i direktiv 201X/XX/EU.

Artikel 22

Ændring af direktiv 2010/65/EU

I direktiv 2010/65/EU foretages følgende ændringer:

I punkt A i bilaget ændres nr. 4 således:

"4. Anmeldelse om affald fra skibe, herunder restmængder.

Artikel 6 og 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 201X/XX/EU".

Artikel 23

Ophævelse

Direktiv 2000/59/EF ophæves.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv.

Artikel 24

Evaluerings

Kommissionen evaluerer dette direktiv og forelægger resultaterne af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet senest syv år efter ikrafttrædelsen.

Artikel 25

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 31. december 2020 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforordninger, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 26

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 27
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand