



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 27. marts 2019
(OR. en)**

2018/0012 (COD)

PE-CONS 85/18

**TRANS 657
MAR 202
ENV 917
PECHE 551
CODEC 2378**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om
modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af
direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/...

af ...

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

(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 Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure³, og
ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 283 af 10.8.2018, s. 61.

² EUT C 461 af 21.12.2018, s. 220.

³ Europa-Parlamentets holdning af 13.3.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af

- (1) Unionens havpolitik sigter mod at sikre et højt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelse. Dette kan opnås ved at overholde internationale konventioner, kodekser og resolutioner, samtidig med at friheden til sejlads bevares, jf. De Forenede Nationers havretskonvention ("UNCLOS").
- (2) De Forenede Nationers mål for bæredygtig udvikling nr. 14 gør opmærksom på truslerne i form af havforurening og forurening med næringsstoffer, udtømning af ressourcerne og klimaændringer, som alle hovedsagelig er forårsaget af menneskelige aktiviteter. Disse trusler lægger yderligere pres på økosystemerne, f.eks. biodiversiteten og den naturlige infrastruktur, og skaber samtidig verdensomspændende socioøkonomiske problemer, herunder i form af sundhedsmæssige, sikkerhedsmæssige og økonomiske risici. Unionen skal gøre en indsats for at beskytte marine arter og støtte de befolkningsgrupper, der er afhængige af havet, hvad enten det er med henblik på beskæftigelse, ressourcer eller fritid.
- (3) Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") indeholder generelle forbud mod udtømning fra skibe til søs, men regulerer også de betingelser, hvorunder visse former for affald kan udtømmes i havmiljøet. MARPOL-konventionen kræver, at de kontraherende parter sikrer, at der er tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne.

- (4) Unionen har søgt at gennemføre dele af MARPOL-konventionen gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF¹ ved at følge en havnebaseret tilgang. Direktiv 2000/59/EF tager sigte på at forene interesserne for en ubesværet søtransport med beskyttelse af havmiljøet.
- (5) I de sidste to årtier har MARPOL-konventionen og dens bilag været genstand for væsentlige ændringer, der har indført skærpede normer og forbud mod udtømning af affald fra skibe til søs.
- (6) Bilag VI til MARPOL-konventionen indførte udtømningsnormer for nye affaldskategorier, navnlig restprodukter fra udstødningsrensningssystemer, der består af både slam og afløbsvand. Disse affaldskategorier bør være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde.
- (7) Medlemsstaterne bør fortsat arbejde inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") for på sammenhængende vis at tage hensyn til de miljømæssige virkninger af udledning af spildevand fra åbne scrubbersystemer, herunder foranstaltninger til at modvirke eventuelle virkninger.

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

- (8) Medlemsstaterne bør opfordres til at træffe passende foranstaltninger i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF¹, herunder forbud mod udledning af spildevand fra åbne scrubbersystemer og visse lastrester i farvandene på deres område.
- (9) Den 1. marts 2018 vedtog IMO den reviderede konsoliderede vejledning for udbydere og brugere af modtagefaciliteter i havne (MEPC.1/Bekendtgørelse 834/Rev.1) ("IMO's konsoliderede vejledning"), som omfatter standardformater for affaldsanmeldelse, affaldsleveringskvittering og indberetning af påståede utilstrækkeligheder ved modtagefaciliteter i havne samt rapporteringskrav for faciliteter til modtagelse af affald.
- (10) På trods af denne lovgivningsmæssige udvikling forekommer der stadig udtømmning af affald til søs med betydelige miljømæssige, sociale og økonomiske omkostninger til følge. 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 incitamenter til at aflevere affaldet på land.
- (11) Direktiv 2000/59/EF har bidraget til at øge den mængde affald, der afleveres til modtagefaciliteter i havne, bl.a. ved at sikre, at skibe bidrager til omkostningerne for disse faciliteter uanset deres faktiske anvendelse af disse faciliteter, og det har således bidraget til at reducere udtømmningen af affald som beskrevet i den evaluering af direktivet, der blev gennemført inden for rammerne af programmet for målrettet og effektiv regulering ("REFIT-evaluering").

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1).

- (12) REFIT-evalueringen har også vist, at direktiv 2000/59/EF ikke har været fuldt effektivt på grund af uoverensstemmelser med MARPOL-konventionens rammer. Desuden har medlemsstaterne fortolket nøglekoncepterne i nævnte direktiv forskelligt såsom faciliteternes tilstrækkelighed, forudanmeldelse af affald, obligatorisk aflevering af affald til modtagefaciliteter i havne samt fritagelser for skibe, der sejler i fast rutefart. REFIT-evalueringen viste, at der var behov for mere harmonisering af disse begreber og fuld tilpasning til MARPOL-konventionen for at undgå en unødigt administrativ byrde for både havne og havnebrugere.
- (13) For at tilpasse Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF¹ til de relevante bestemmelser i MARPOL-konventionen om udtømningsnormer bør Kommissionen vurdere behovet for en revision af nævnte direktiv, navnlig ved hjælp af en udvidelse af dets anvendelsesområde.
- (14) Unionens havpolitik bør være rettet mod et højt niveau af beskyttelse af havmiljøet under hensyntagen til diversiteten i Unionens havområder. Den bør bygge på principperne om, at der bør træffes forebyggende foranstaltninger, at skaden på havmiljøet fortrinsvis bør udbedres ved kilden, og at forureneren bør betale.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11).

- (15) Dette direktiv bør være afgørende for anvendelsen af den vigtigste miljølovgivning og relevante principper i forbindelse med havne og håndtering af affald fra skibe. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF¹ og 2008/98/EF² er navnlig relevante instrumenter i denne henseende.
- (16) Direktiv 2008/98/EF fastsætter de vigtigste principper for affaldshåndtering, herunder princippet om, at "forureneren betaler" og affaldshierarkiet, 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. Desuden er begrebet udvidet producentansvar et vejledende princip i Unionens affaldslovgivning, hvorefter producenter er ansvarlige for deres produkters miljøpåvirkninger gennem hele produkternes livscyklus. Disse forpligtelser gælder også for håndtering af affald fra skibe.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) (EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19).

² 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).

- (17) Særskilt indsamling af affald fra skibe, herunder vraget fiskeriudstyr, er nødvendig for at sikre yderligere nyttiggørelse, således at den kan forberedes med henblik på genbrug eller genanvendelse i det efterfølgende affaldshåndteringsled og for at undgå, at det skader marine dyreliv og havmiljøet. Affald sorteres ofte om bord på skibe i overensstemmelse med internationale normer og standarder, og EU-retten skal sikre, at disse bestræbelser på affaldssortering ombord ikke hindres af manglende ordninger for særskilt indsamling på land.
- (18) Hvert år ender en betydelig mængde plast i have og oceaner i Unionen. Skønt hovedparten af havaffaldet i de fleste havområder stammer fra landbaserede aktiviteter, er skibsindustrien, herunder fiskeri- og fritidssektorerne, også en vigtig bidragsyder, idet der udtømmes affald, herunder plast og vraget fiskeriudstyr, der ryger direkte i havet.
- (19) Direktiv (EU) 2008/98/EF opfordrer medlemsstaterne til at standse produktionen af havaffald som et bidrag til FN's bæredygtighedsmål om at forhindre og væsentligt reducere havforurening af enhver slags.

- (20) Kommissionens meddelelse af 2. december 2015 med titlen "Kredsløbet lukkes - en EU-handlingsplan for den cirkulære økonomi" anerkendte den specifikke rolle, som direktiv 2000/59/EF skulle spille i denne henseende ved at sikre adgang til passende faciliteter til modtagelse af affald og sørge for både det rette niveau af incitamenter samt håndhævelsen af aflevering af affald til de landbaserede anlæg.
- (21) Offshoreanlæg er en af de havbaserede kilder til havaffald. Medlemsstaterne bør derfor træffe passende foranstaltninger vedrørende aflevering af affald fra offshoreanlæg, der fører deres flag eller opererer i deres farvande eller begge, og sikre overholdelse af de strenge udtømningsnormer for offshoreanlæg, der er fastlagt i MARPOL-konventionen.
- (22) Affald, navnlig plastaffald, fra floder er en af de største kilder til havaffald, som omfatter udtømninger fra fartøjer på indre vandveje. Disse fartøjer bør derfor være omfattet af strenge udtømnings- og afleveringsnormer. I dag fastsættes disse regler af den relevante flodkommission. Indlandshavne er imidlertid omfattet af EU-retten om affald. Med henblik på at fortsætte bestræbelserne på at harmonisere de lovgivningsmæssige rammer for Unionens indre vandveje opfordres Kommissionen til at evaluere en EU-ordning for udtømnings- og afleveringsnormer for fartøjer på indre vandveje, der tager hensyn til konventionen om indsamling, aflevering og modtagelse af affald ved sejlads på Rhinen og de indre vandveje af 9. september 1996 (CDNI).

- (23) I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009¹ skal EU-fiskerfartøjer have udstyr om bord til bjergning af tabt udstyr. I tilfælde af tabt udstyr skal fartøjets skibsfører søge at bjerge det hurtigst muligt. Hvis de tabte redskaber ikke kan bjerger, skal fiskerfartøjets skibsfører inden for 24 timer meddele myndighederne i sin flagmedlemsstat. Flagmedlemsstaten skal derefter underrette den kompetente myndighed i kystmedlemsstaten. Underretningen omfatter fiskerfartøjets havnekendingsnummer og navn, det tabte udstyrs art og position samt de foranstaltninger, der er truffet for at bjerge det. Fiskerfartøjer på under 12 meter kan fritages. I henhold til forslaget om Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 skal fiskerfartøjets indberetning foretages i en elektronisk logbog, og medlemsstaterne skal indsamle og registrere oplysninger om tabt udstyr og fremsende disse oplysninger til Kommissionen efter anmodning. De indsamlede oplysninger, der er tilgængelige i affaldskvitteringer, om passivt fisket affald i overensstemmelse med dette direktiv, kan også indberettes på denne måde.

¹ Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 om oprettelse af en kontrolordning for Unionen med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik, om ændring af forordning (EF) nr. 847/96, (EF) nr. 2371/2002, (EF) nr. 811/2004, (EF) nr. 768/2005, (EF) nr. 2115/2005, (EF) nr. 2166/2005, (EF) nr. 388/2006, (EF) nr. 509/2007, (EF) nr. 676/2007, (EF) nr. 1098/2007, (EF) nr. 1300/2008, (EF) nr. 1342/2008 og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 2847/93, (EF) nr. 1627/94 og (EF) nr. 1966/2006 (EUT L 343 af 22.12.2009, s. 1).

- (24) I overensstemmelse med den internationale konvention for administration og kontrol af skibes ballastvand og sediment, der blev vedtaget den 13. februar 2004 og trådte i kraft den 8. september 2017, er alle skibe forpligtet til at gennemføre procedurer for håndtering af ballastvand i henhold til IMO's standarder, og det kræves, at havne og terminaler, der er udpeget til rengøring og reparation af ballasttanke, skal sikre passende faciliteter til modtagelsen af sedimenter.
- (25) En modtagefacilitet i en havn anses for at være tilstrækkelig, hvis den kan imødekomme behovet hos de skibe, der normalt anløber havnen, uden at forårsage unødigt forsinkelse, således som det også er beskrevet i IMO's konsoliderede vejledning og i IMO-retningslinjerne, for at sikre, at havnene råder over tilstrækkelige faciliteter til modtagelse af affald (resolution MEPC.83(44)). Tilstrækkelighed vedrører både driftsforholdene for anlægget i lyset af brugernes behov og miljøstyringen af faciliteterne i overensstemmelse med EU-retten om affald. Det kan i nogle tilfælde være vanskeligt at vurdere, om en modtagefacilitet i en havn beliggende uden for Unionen opfylder sådan standard.

- (26) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1069/2009¹ kræver, at køkken- og madaffald fra international skibsfart forbrændes eller bortskaffes ved nedgravning i et godkendt deponeringsanlæg, herunder affald fra skibe, der anløber havne i Unionen, og som potentielt har været i kontakt med animalske biprodukter om bord. For at dette krav ikke skal begrænse forberedelsen med henblik på genbrug og genanvendelse af affald fra skibe, bør der i overensstemmelse med IMO's konsoliderede vejledning gøres bestræbelser på at sortere affaldet bedre for at undgå en eventuel kontaminering af affald, såsom emballageaffald.
- (27) Som fastsat i forordning (EF) nr. 1069/2009 sammenholdt med Kommissionens forordning (EU) nr. 142/2011² betragtes sejladsere inden for Unionen ikke som "transportmidler i international fart", og køkken- og madaffald fra disse sejladsere behøver ikke at blive forbrændt. Sådanne sejladsere inden for Unionen betragtes imidlertid som "udenrigsfart" i henhold til international søfartslovgivning (MARPOL-konventionen og den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS)). For at sikre sammenhæng i EU-retten bør definitionerne i forordning (EF) nr. 1069/2009 følges ved fastlæggelsen af anvendelsesområdet for og behandlingen af køkken- og madaffald fra international skibsfart i henhold til dette direktiv sammenholdt med forordning (EU) nr. 142/2011.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 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) nr. 1774/2002 (forordningen om animalske biprodukter) (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 1).

² Kommissionens forordning (EU) nr. 142/2011 af 25. februar 2011 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1069/2009 om sundhedsbestemmelser for animalske biprodukter og afledte produkter, som ikke er bestemt til konsum, og om gennemførelse af Rådets direktiv 97/78/EF for så vidt angår visse prøver og genstande, der er fritaget for veterinærkontrol ved grænsen som omhandlet i samme direktiv (EUT L 54 af 26.2.2011, s. 1).

- (28) For at sikre, at havnene råder over tilstrækkelige modtagefaciliteter, er det afgørende, at der udvikles og gennemføres en plan for modtagelse og håndtering af affald, som løbende evalueres, og som er baseret på høringer af alle relevante parter. Af praktiske og organisatoriske grunde kan nabohavne i samme geografiske 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.
- (29) Det kan være en udfordring for små ikkekommercielle havne såsom fortøjningszoner og lystbådehavne, der har begrænset trafik, der kun består af fritidsfartøjer, eller som kun er i brug en del af året, at vedtage og overvåge planer for modtagelse og håndtering af affald. Affaldet fra disse små havne håndteres normalt som led i det kommunale affaldshåndteringssystem i overensstemmelse med principperne i direktiv 2008/98/EF. For at undgå at overbebyrde de lokale myndigheder og lette affaldshåndteringen i sådanne små havne bør det være tilstrækkeligt, at affald fra sådanne havne indgår i den kommunale affaldsstrøm og håndteres i overensstemmelse hermed, at havnene stiller oplysninger til rådighed om de faciliteter til affaldsmodtagelse, der er tilgængelige for havnebrugere, og at de fritagne havne indberettes i det elektroniske system, så overvågningen kan minimeres mest muligt.

- (30) For effektivt at løse problemet med havaffald er det afgørende at skabe det rette niveau af incitamenter til aflevering af affald til modtagefaciliteter i havne, navnlig affald som defineret i bilag V til MARPOL-konventionen. Dette kan opnås gennem en ordning for omkostningsdækning, som indebærer betaling af en indirekte afgift. Denne indirekte afgift bør betales, uanset om der afleveres affald eller ej, og skal give ret til aflevering af affaldet uden betaling af yderligere direkte afgifter. Fiskeri- og fritidssektorerne bør også være underlagt den indirekte afgift, idet de også bidrager til forekomsten af havaffald. Hvis et skib afleverer en ekstraordinær mængde affald som defineret i bilag V til MARPOL-konventionen, navnlig driftsaffald, der overstiger den maksimale dedikerede lagerkapacitet som nævnt i formularen til forudanmeldelsen af affald, bør det være muligt at opkræve en yderligere direkte afgift for at sikre, at omkostningerne i forbindelse med modtagelsen af denne ekstraordinære affaldsmængde ikke medfører en uforholdsmæssig stor byrde for en havns ordning for omkostningsdækning. Dette kan også være tilfældet, hvis den erklærede dedikerede lagerkapacitet er uforholdsmæssig stor eller urimelig.

- (31) I visse medlemsstater er der indført ordninger for at tilvejebringe alternativ finansiering af omkostningerne ved indsamling og håndtering af affald i form af fiskeriudstyr eller passivt fisket affald på land, herunder "ordninger vedrørende fiskeri efter affald". Sådanne initiativer bør hilses velkommen, og medlemsstaterne bør tilskyndes til at supplere de ordninger for omkostningsdækning, der er indført i overensstemmelse med dette direktiv, med ordningerne vedrørende fiskeri efter affald for at dække omkostningerne ved passivt fisket affald. Som sådan bør de ordninger for omkostningsdækning, der er baseret på anvendelse af en indirekte afgift på 100 % for affald som defineret i bilag V til MARPOL-konventionen, undtagen lastrester, ikke få fiskerihavnssamfund til at undlade at deltage i eksisterende afleveringsordninger for passivt fisket affald.
- (32) Afgifterne for et skib bør nedsættes for de fartøjer, der er udformet, udstyret eller drives med henblik på at begrænse affald efter bestemte kriterier, som skal udarbejdes af de gennemførelsesbeføjelser, som tillægges Kommissionen, i overensstemmelse med IMO-retningslinjerne for gennemførelse af bilag V til MARPOL-konventionen og standarder udarbejdet af Den Internationale Standardiseringsorganisation. En reduktion og effektiv genanvendelse af affald opnås først og fremmest gennem effektiv affaldssortering om bord i overensstemmelse med disse retningslinjer og standarder.
- (33) Nærskibstrafik har på grund af sin form for skibsfart, som er kendetegnet ved hyppige havneanløb, betydelige omkostninger under den nuværende ordning for aflevering af affald til modtagefaciliteter i havne, fordi de skal betale en afgift ved hvert eneste havneanløb. Samtidig sejler nærskibstrafikken ikke nok i fast rutefart til, at den kan fritages for betaling og aflevering af affald med den begrundelse. For at begrænse den finansielle byrde på sektoren bør der pålægges fartøjer et reduceret gebyr afhængigt af den form for trafik, de er involveret i.

- (34) Lastrester er stadig lastejerens ejendom efter losning af lasten til terminalen, og de kan have en økonomisk værdi. Af denne grund bør lastrester ikke være omfattet af ordningen for omkostningsdækning og den indirekte afgift. Afgifterne i forbindelse med aflevering af lastrester bør betales af brugeren af modtagefaciliteten i en havn i overensstemmelse med de kontraktlige ordninger mellem de involverede parter eller andre lokale ordninger. Lastrester omfatter også rester af olieholdig eller giftig flydende last efter rengøring og rensningshandling, som udtømningsnormerne i bilag I og II til MARPOL-konventionen gælder for, og som på visse betingelser, der er fastsat i nævnte bilag, ikke behøver at blive afleveret i havn for at undgå unødvendige driftsomkostninger for skibe og ophobning af skibe i havne.
- (35) Medlemsstaterne bør tilskynde til aflevering af rester fra tankskyllevand, der indeholder flydende stoffer med høj viskositet, eventuelt ved hjælp af passende finansielle incitamenter.
- (36) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352¹ er levering af modtagefaciliteter i havne en tjeneste inden for dens anvendelsesområde. Forordningen indeholder bestemmelser om gennemsigtighed i afgiftssystemerne i forbindelse med brug af havnetjenester, høring af havnebrugere og behandling af klager. Dette direktiv rækker videre end de rammer, der er fastsat i nævnte forordning, idet det fastsætter mere detaljerede krav til udformningen og forvaltningen af ordningerne for omkostningsdækning i forbindelse med brug af modtagefaciliteter i havne for affald fra skibe samt gennemsigtigheden af afgiftsstrukturen.

¹ 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).

- (37) 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, for hvilken Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme bør fastlægges.
- (38) 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. For at undgå, at anvendelsen af denne fritagelse underminerer dette direktivs hovedformål, bør den præciseres nærmere, navnlig 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. I tilfælde, hvor det er vanskeligt at afgøre, om der er tilstrækkelige modtagefaciliteter til rådighed i havne uden for Unionen, er det af afgørende betydning, at den kompetente myndighed nøje overvejer at anvende fritagelsen.
- (39) 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.

- (40) 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 bør fortsat drives på grundlag af eksisterende elektroniske datasystemer, navnlig Unionens informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet) fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF¹ og Inspektionsdatabasen (THETIS) oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF². Et sådant system bør også indeholde oplysninger om de modtagefaciliteter, der er tilgængelige i de forskellige havne.

¹ 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 (EUT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

- (41) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU¹ forenkler og harmoniserer de administrative procedurer i forbindelse med søtransport ved at gøre elektronisk overførsel af informationer mere generel og strømline indberetningsformaliteter. Vallettaerklæringen om Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020, som blev godkendt af Rådet i dets konklusioner af 8. juni 2017, opfordrede Kommissionen til at foreslå passende opfølgning af revisionen af nævnte direktiv. Kommissionen foretog en offentlig høring om indberetningsformaliteter for skibe fra den 25. oktober 2017 til den 18. januar 2018. Den 17. maj 2018 forelagde Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til en forordning om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og ophævelse af direktiv 2010/65/EU.
- (42) MARPOL-konventionen kræver, at de kontraherende parter holder oplysningerne om deres modtagefaciliteter i havne ajour og formidler disse oplysninger til IMO. Med henblik herpå har IMO etableret en database for modtagefaciliteter i havne inden for sit Global Integrated Shipping Information System ("GISIS").

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om indberetningsformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

- (43) I IMO's konsoliderede vejledning fastslår IMO bestemmelser om indberetning af påståede utilstrækkeligheder ved modtagefaciliteter i havne. Efter denne procedure bør et skib indberette sådanne utilstrækkeligheder til flagstatens administration, som dernæst giver IMO og havnestaten meddelelse om forholdet. Havnestaten bør undersøge indberetningen og reagere hensigtsmæssigt samt informere IMO og den indberettende flagstat. Hvis disse oplysninger om påståede utilstrækkeligheder indberettes direkte i det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, som er fastlagt i dette direktiv, kan disse oplysninger efterfølgende sendes til GISIS, hvorved medlemsstaterne i deres egenskab af flag- og havnestater fritages for deres indberetningspligt til IMO.
- (44) Undergruppen for havnemodtagefaciliteter, der blev oprettet under det europæiske forum for bæredygtig skibsfart, og som samlede en bred vifte af eksperter inden for forurening fra skibe og håndtering af affald fra skibe, blev opløst i december 2017 i lyset af påbegyndelsen af interinstitutionelle forhandlinger. Eftersom denne undergruppe ydede Kommissionen værdifuld vejledning og ekspertise, ville det være ønskeligt at oprette en lignende ekspertgruppe med mandat til udveksling af erfaringer om gennemførelsen af dette direktiv.
- (45) Det er vigtigt, at eventuelle sanktioner, der fastsættes af medlemsstaterne, gennemføres korrekt og er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsernes grovhed og har afskrækkende virkning.

- (46) Gode arbejdsvilkår for personale, der arbejder i modtagefaciliteter i havne er af afgørende betydning for at skabe en sikker, effektiv og socialt ansvarlig søfartssektor, der er i stand til at tiltrække kvalificerede arbejdstagere og sikre lige vilkår i hele Europa. Indledende og regelmæssig uddannelse af personalet er afgørende for at sikre kvaliteten af tjenesterne og beskyttelsen af arbejdstagerne. Havnemyndigheder og myndigheder med ansvar for modtagefaciliteter bør sikre, at alt personale modtager den nødvendige uddannelse for at tilegne sig den viden, som er nødvendig for deres arbejde, idet opmærksomheden i særlig grad skal rettes mod sundheds- og sikkerhedsaspekter vedrørende håndtering af farligt affald, og at uddannelseskravene løbende ajourføres, så de imødekommer de udfordringer, som den teknologiske innovation medfører.
- (47) Kommissionens beføjelser til at gennemføre direktiv 2000/59/EF bør ajourføres i overensstemmelse med traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- (48) Beføjelse til at vedtage retsakter bør delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af bilagene til dette direktiv og referencerne til internationale instrumenter i det omfang det er nødvendigt for at bringe dem i overensstemmelse med EU-retten eller for at tage hensyn til udviklingen på internationalt niveau, navnlig i forhold til IMO; ændring af bilagene til dette direktiv, når dette er nødvendigt for at forbedre gennemførelses- og overvågningsordningerne fastsat deri, navnlig i forbindelse med den effektive anmeldelse og aflevering af affald og en korrekt anvendelse af undtagelser; samt 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 havmiljøet, ændring af dette direktiv i det omfang det er nødvendigt for at undgå en sådan trussel for om nødvendigt at forhindre, at ændringer af disse internationale instrumenter gælder i forbindelse med dette direktiv. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (49) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge en metode til beregning af tilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet; med det formål at indrømme disse skibe en nedsat affaldsafgift at udvikle fælles kriterier for anerkendelse af, at et skibs design, udstyr og drift påviser, at det producerer en reduceret mængde affald og håndterer affaldet på en bæredygtig og miljømæssig forsvarlig måde; at fastlægge metoder til indsamling af overvågningsdata om omfanget og mængden af passivt fisket affald og indberetningsformatet; at definere de detaljerede elementer i Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.
- (50) Målet for dette direktiv, nemlig at beskytte havmiljøet imod udtømmning af affald til søs, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor 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 dette mål.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (51) Unionen er præget af regionale forskelle på havneniveau, hvilket også kan konstateres i den territoriale konsekvensanalyse, som Kommissionen foretog. 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.
- (52) I henhold til artikel 349 i TEUF skal der tages hensyn til de særlige karakteristika, der gør sig gældende i regionerne i Unionens yderste periferi, dvs. Guadeloupe, Fransk Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer. For at sikre, at der forefindes tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne, kan det være hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne stiller regional driftsstøtte til rådighed for operatører af modtagefaciliteter i havne eller havnemyndigheder i disse regioner i Unionen for at imødegå de vedvarende handicaps, der er omhandlet i nævnte artikel. Regional driftsstøtte, der i den sammenhæng stilles til rådighed af medlemsstaterne, er fritaget fra underretningspligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF, hvis den på tildelingstidspunktet opfylder betingelserne i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014¹, vedtaget i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 994/98².
- (53) Direktiv 2000/59/EF bør derfor ophæves —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

² Rådets forordning (EF) nr. 994/98 af 7. maj 1998 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for horisontal statsstøtte (EFT L 142 af 14.5.1998, s. 1).

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 og anvendelsen af tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne og afleveringen af affald til disse faciliteter.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

- 1) "skib": et søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, herunder fiskerfartøjer, fritidsfartøjer, hydrofoilbåde, luftpudéfartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel
- 2) "MARPOL-konventionen": den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe i sin aktuelle udgave

- 3) "affald fra skibe": alt affald, herunder lastrester, der genereres under skibets drift eller under lastning, losning og rengøring og rensningshandlinger, og som falder ind under anvendelsesområdet for bilag I, II, IV, V og VI til MARPOL-konventionen, samt passivt fisket affald
- 4) "passivt fisket affald": affald, der samles i garn under fiskeri
- 5) "lastrester": rester af ethvert lastmateriale om bord, som forbliver på dækket eller i lastrum eller tanke 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
- 6) "modtagefacilitet i havne": enhver facilitet, som er fast, flydende eller mobil, og som kan yde den tjeneste at modtage affald fra skibe
- 7) "fiskerfartøj": ethvert skib, der er udstyret eller anvendes erhvervsmæssigt til fangst af fisk eller andre levende ressourcer fra havet
- 8) "fritidsfartøj": et skib af en hvilken som helst type med en skroglængde på 2,5 meter eller mere, uanset fremdrivningsmiddel, beregnet til sports- eller fritidsformål og ikke til erhvervsmæssige formål

- 9) "havn": et sted eller et geografisk område, hvor der er foretaget anlægsarbejder og forefindes udstyr, primært udformet til at modtage skibe, herunder ankerpladser inden for havnens jurisdiktion
- 10) "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 sejladsen
- 11) "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
- 12) "regelmæssige havneanløb": gentagne sejladser foretaget med det samme skib, der følger et fast mønster mellem identificerede havne eller foretager en række sejladser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb
- 13) "hyppige havneanløb": et skibs anløb til samme havn mindst én gang hver fjortende dag
- 14) "GISIS": det globale integrerede skibsinformationssystem oprettet af IMO
- 15) "behandling": nyttiggørelses- eller bortskaffelsesoperationer, der omfatter forberedelse forud for nyttiggørelse eller bortskaffelse

- 16) "indirekte afgift": en afgift betalt for tilrådighedsstillelse af modtagefacilitetstjenester i havnen, uanset den faktiske aflevering af affald fra skibe.

"Affald fra skibe" som omhandlet i nr. 3 anses for affald som omhandlet i artikel 3, nr. 1, i direktiv 2008/98/EF.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på:
 - a) alle skibe, uanset flag, som anløber eller opererer i en havn i en medlemsstat, med undtagelse af skibe, der udfører havnetjenester som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EU) 2017/352, og 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 ikkekommercielle formål
 - b) alle havne i medlemsstaterne, som normalt anløbes af skibe, der er omfattet af litra a).

Med henblik på dette direktiv og for at undgå unødigt forsinkelse for skibe kan medlemsstaterne beslutte at udelukke ankerpladserne fra deres havne med henblik på anvendelsen af artikel 6, 7 og 8.

2. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at skibe, der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, hvor det med rimelighed er muligt, afleverer deres affald på en måde, som er i overensstemmelse med dette direktiv.
3. Medlemsstater, der hverken har havne eller skibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan, med undtagelse af forpligtelsen i tredje afsnit, fravige bestemmelserne i dette direktiv.

Medlemsstater, der ikke har havne, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige de bestemmelser i dette direktiv, der udelukkende vedrører havne.

De medlemsstater, som agter at benytte fritagelserne i dette stykke, meddeler senest den ... [gennemførelsesdatoen for dette direktiv] Kommissionen, om de relevante betingelser er blevet opfyldt, og underretter derefter årligt Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer. Indtil de pågældende medlemsstater har gennemført og implementeret dette direktiv, må de ikke have havne, der falder inden for direktivets anvendelsesområde, og de må ikke tillade skibe, herunder fartøjer, der falder inden for direktivets anvendelsesområde, at føre deres flag.

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:
 - i) de operationelle behov hos havnebrugerne,
 - ii) denne havns størrelse og geografiske placering,
 - iii) typen af skibe, der anløber havnen, og
 - iv) de undtagelser, der er omhandlet i artikel 9.
 - b) formaliteterne og de praktiske ordninger vedrørende brug af faciliteterne er enkle og hurtige for at undgå unødige forsinkelser og ulemper for skibe,

- c) de afgifter, der opkræves for aflevering af affald, ikke afskrækker skibene fra at benytte modtagefaciliteterne i havnen, og
- d) modtagefaciliteterne tillader håndtering af affald fra skibe på en miljømæssig forsvarlig måde i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF og anden relevant EU-ret og national ret om affald.

Med henblik på første afsnit, litra d), sikrer medlemsstaterne særskilt indsamling for at lette genbrug og genanvendelse af affald fra skibe i havne som krævet i henhold til EU-retten om affald, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF¹, direktiv 2008/98/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU². For at lette denne proces kan modtagefaciliteterne i havne indsamle særskilte affaldsfraktioner i overensstemmelse med de affaldskategorier, der er defineret i MARPOL-konventionen under hensyntagen til dens retningslinjer.

Første afsnit, litra d), finder anvendelse, uden at det berører de strengere krav i forordning (EF) nr. 1069/2009 vedrørende håndtering af køkken- og madaffald fra international transport.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF af 6. september 2006 om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer samt om ophævelse af direktiv 91/157/EØF (EUT L 266 af 26.9.2006, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU af 4. juli 2012 om affald af elektrisk og elektronisk udstyr (WEEE) (EUT L 197 af 24.7.2012, s. 38).

3. Medlemsstaterne anvender i deres egenskab af flagstater IMO-formularerne og -procedurerne til at give IMO og havnestatens myndigheder meddelelse om påståede utilstrækkeligheder ved modtagefaciliteter i havne.

Medlemsstaterne undersøger i deres egenskab af havnestater alle indberettede tilfælde af påståede utilstrækkeligheder og anvender IMO-formularerne og -procedurerne til at give IMO og den indberettende flagstat meddelelse om resultatet af undersøgelsen.

4. De relevante havnemyndigheder eller, hvis dette ikke er muligt, de relevante myndigheder skal sikre, at aflevering eller modtagelse af affald udføres med tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger for at forhindre risici for person- eller miljøskader i havne omfattet af nærværende direktiv.
5. Medlemsstaterne 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. Medlemsstaterne sikrer, at der udarbejdes og gennemføres en hensigtsmæssig plan for modtagelse og håndtering af affald for alle havne efter høring af de berørte parter, herunder især havnebrugerne eller deres repræsentanter og, hvis det er relevant, lokale kompetente myndigheder, operatører af modtagefaciliteter i havne og organisationer, der gennemfører udvidet producentansvar samt repræsentanter for civilsamfundet. Disse høringer bør afholdes både under den indledende udarbejdelse af planen for modtagelse og håndtering af affald og efter dens vedtagelse, især når der er sket betydelige ændringer med hensyn til kravene i artikel 4, 6 og 7.

De detaljerede krav til udarbejdelsen af planen for modtagelse og håndtering af affald 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 omkostningsstrukturen tydeligt meddeles skibsoperatørerne og offentliggøres og gøres let tilgængelige på et officielt sprog i den medlemsstat, hvor havnen er beliggende og, hvis det er relevant, på et internationalt anvendt sprog:
 - a) modtagefaciliteternes placering for hver kajplads og, hvis det er relevant, deres åbningstid

- b) en liste over affald fra skibe, der normalt håndteres af havnen
- c) en liste over kontaktpunkter, operatører af modtagefaciliteter i havne og de tjenester, der udbydes
- d) en beskrivelse af procedureerne for aflevering af affald
- e) en beskrivelse af ordningerne for omkostningsdækning, herunder affaldshåndteringsordninger og finansiering som omhandlet i bilag 4, hvor det er relevant.

De i dette stykkes første afsnit omhandlede oplysninger skal ligeledes stilles til rådighed elektronisk og ajourføres i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13.

- 3. Når det er nødvendigt af effektivitetshensyn, kan planerne for modtagelse og håndtering af affald udarbejdes i fællesskab mellem to eller flere nabohavne i samme geografiske region under passende deltagelse af hver havn, forudsat at behovet for og adgangen til modtagefaciliteter i havnen er præciseret for hver enkelt havn.
- 4. Medlemsstaterne evaluerer og godkender planen for modtagelse og håndtering af affald og sørger for, at den godkendes på ny mindst hvert femte år, efter den er blevet godkendt eller godkendt på ny, samt efter betydelige ændringer i havnens drift. Disse ændringer kan omfatte strukturelle ændringer i trafikken til havnen, udvikling af ny infrastruktur, ændringer i efterspørgslen og tilrådighedsstillelsen af modtagefaciliteter og nye behandlingsteknikker ombord.

Medlemsstaterne overvåger havnens gennemførelse af planen for modtagelse og håndtering af affald. Hvis der i den femårige periode, der er omhandlet i første afsnit, ikke er sket betydelige ændringer, kan den fornyede godkendelse bestå i en validering af de eksisterende planer.

5. Små ikkekommercielle havne, der er kendetegnet ved kun at have sporadisk eller begrænset trafik fra fritidsfartøjer, kan fritages fra stk. 1-4, hvis deres modtagefaciliteter i havnen er integreret i det affaldshåndteringssystem, der administreres af eller på vegne af den relevante kommune, og de medlemsstater, hvor disse havne er beliggende, sikrer, at oplysningerne om affaldshåndteringssystemet stilles til rådighed for brugerne af disse havne.

De medlemsstater, hvor sådanne havne er beliggende, skal indberette navnet på og beliggenheden af disse havne elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13.

AFSNIT 3

AFLEVERING AF AFFALD FRA SKIBE

Artikel 6

Forudanmeldelse af affald

1. Operatøren, agenten eller skibsføreren på et skib, der falder inden for direktiv 2002/59/EF, og som planlægger at anløbe en havn i Unionen, udfylder formularen i bilag 2 til nærværende direktiv sandfærdigt og præcist ("forudanmeldelse af affald") og meddeler alle oplysningerne heri 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, eller
 - c) senest ved afsejling fra den foregående havn, hvis sejladsen varer under 24 timer.
2. Oplysningerne om forudanmeldelse af affald indberettes elektronisk i denne del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13 i dette direktiv, i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EU og 2010/65/EF.

3. Oplysningerne om forudanmeldelse af affald skal være tilgængelige om bord, helst i elektronisk form, 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 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 sit affald, der transporteres om bord, til en modtagefacilitet i havnen i overensstemmelse med de relevante udtømningsnormer, der er fastsat i MARPOL-konventionen.
2. Ved aflevering udfylder operatøren af modtagefaciliteten i havne eller myndigheden i den havn, hvor affaldet blev afleveret, sandfærdigt og præcist formularen i bilag 3 ("affaldsleveringskvittering") og udsteder og leverer uden unødigt forsinkelse affaldsleveringskvitteringen til skibsføreren.

Kravet i første afsnit gælder ikke i små havne med ubemandede faciliteter eller i fjerntliggende havne, forudsat at den medlemsstat, hvor sådanne havne er beliggende, har indberettet navnet på og beliggenheden af disse havne elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13.

3. Operatøren, agenten eller skibsføreren på et skib, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, indberetter elektronisk oplysningerne fra affaldsleveringskvitteringen i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13 i nærværende direktiv, inden afrejse, eller så snart affaldsleveringskvitteringen er modtaget, i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EU og 2010/65/EF.

Oplysningerne fra affaldsleveringskvitteringen skal være tilgængelige om bord i mindst to år, hvor det er relevant, sammen med den behørig olieoptegnelsesbog, fragtoptegnelsesbog, affaldsoptegnelsesbog eller affaldsstyringsplan og på forlangende stilles til rådighed for medlemsstatens myndigheder.

4. Uanset stk. 1 kan et skib fortsætte til næste anløbshavn uden at aflevere affaldet, hvis:
- a) 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, eller
 - b) det fremgår af de tilgængelige oplysninger om bord på skibe, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, 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, eller

- c) skibet kun ligger ved ankerplads i mindre end 24 timer eller under ugunstige vejrforhold, medmindre et sådant område er blevet udelukket i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, andet afsnit.

For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af fritagelsen, jf. første afsnits litra a) og b), vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at fastlægge metoderne til beregning af den tilstrækkelige dedikerede lagerkapacitet. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 20, stk. 2.

- 5. En medlemsstat skal kræve, at skibet afleverer alt sit affald før afgang, hvis:
 - a) det ikke på baggrund af de oplysninger, der er tilgængelige, herunder oplysninger, der er tilgængelige elektronisk i det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der er omhandlet i artikel 13 eller i GISIS, kan fastslås, at der er tilstrækkelige modtagefaciliteter til rådighed i den næste anløbshavn, eller
 - b) den næste anløbshavn er ukendt.
- 6. Anvendelsen af stk. 4 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 alle de følgende principper i udformningen og forvaltningen af ordningerne for omkostningsdækning i havne:
 - a) skibe skal betale en indirekte afgift, uanset om der afleveres affald til en modtagefacilitet i havnen
 - b) den indirekte afgift skal dække:
 - i) de indirekte administrationsomkostninger
 - ii) en væsentlig del af de direkte driftsomkostninger som fastsat i bilag 4, som skal udgøre mindst 30 % af de samlede direkte omkostninger i forbindelse med den faktiske aflevering af affald i løbet af det foregående år, med mulighed for også at tage omkostninger i forbindelse med den forventede trafikmængde i det kommende år i betragtning

- c) for at give et maksimalt incitament til at aflevere affald som omhandlet i bilag V til MARPOL-konventionen bortset fra lastrester skal der ikke kræves nogen direkte afgift for sådan affald for at sikre ret til aflevering af affald uden yderligere afgifter på grundlag af mængden af afleveret affald, undtagen når mængden af afleveret affald overstiger den maksimale dedikerede lagerkapacitet som omhandlet i formularen i bilag 2 til dette direktiv; passivt fisket affald er omfattet af denne ordning, herunder retten til aflevering
- d) for at undgå, at omkostningerne til indsamling og behandling af passivt fisket affald udelukkende bæres af havnebrugere, dækker medlemsstaterne, hvor det er relevant, disse omkostninger med indtægter fra alternative finansieringssystemer, herunder fra affaldshåndteringsordninger og fra EU-finansiering, national finansiering eller regional finansiering, der er til rådighed
- e) for at tilskynde til aflevering af rester fra tankskyllevand, der indeholder flydende stoffer med høj viskositet, kan medlemsstaterne fastsætte passende finansielle incitamenter med henblik på aflevering heraf
- f) den indirekte afgift omfatter 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 indirekte afgift, dækkes med udgangspunkt i de typer og de mængder affald, som skibet faktisk afleverer.

4. Afgifterne kan differentieres på følgende grundlag:
- a) skibets kategori, type og størrelse
 - b) levering af tjenester til skibe uden for havnens normale driftstid, eller
 - c) affaldets farlige karakter.
5. Afgifterne nedsættes på følgende grundlag:
- a) den form for skibsfart, skibet sejler, navnlig hvis et skib sejler nærskibsfart,
 - b) skibets design, udstyr og drift påviser, at skibet producerer en reduceret mængde affald og håndterer affaldet på en bæredygtig og miljømæssig forsvarlig måde.

Senest den ... [12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at fastlægge kriterierne for at fastslå, om et skib opfylder kravene i første afsnit, litra b), med hensyn til skibets håndtering af affald ombord. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 20, stk. 2.

6. For at sikre, at afgifterne er rimelige, klare, lette at identificere og ikkediskriminerende, 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 havnebrugerne på et officielt sprog i den medlemsstat, hvor havnen er beliggende og, hvis relevant, på et internationalt anvendt sprog i planerne for modtagelse og håndtering af affald.
7. Medlemsstaterne sikrer, at der indsamles overvågningsdata om omfanget og mængden af passivt fisket affald, og indberetter disse overvågningsdata til Kommissionen. På grundlag af disse overvågningsdata, offentliggør Kommissionen en rapport senest den 31. december 2022 og hvert andet år herefter.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at fastsætte dataovervågningsmetoder og indberetningsformat. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 20, stk. 2.

Artikel 9

Fritagelser

1. Medlemsstaterne kan fritage et skib, der anløber deres havne, fra forpligtelserne i artikel 6, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 ("fritagelsen"), hvis der er tilstrækkelige beviser for, at følgende betingelser er opfyldt:
 - 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, som:
 - i) kan dokumenteres ved hjælp af en underskrevet kontrakt med en havn eller et affaldsfirma og ved hjælp af affaldsleveringskvitteringer
 - ii) er blevet anmeldt alle havne på skibets rute, og
 - iii) er blevet godkendt af den havn, hvor afleveringen og betalingen finder sted, hvilket kan være en havn i Unionen eller en anden havn, hvor der, som fastslået på baggrund af de oplysninger, der er indberettet elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13 og i GISIS, er tilstrækkelige faciliteter til rådighed.
 - c) fritagelsen medfører ikke en negativ indvirkning på søfartssikkerheden, sundheden, levestandarderne eller arbejdsvilkårene ombord eller havmiljøet.
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 denne del af oplysnings-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13.
4. Medlemsstaterne sørger for en effektiv overvågning og håndhævelse af ordningen for aflevering af affald og betaling af afgiften for de fritagne skibe, der anløber deres havne.
5. Uanset den fritagelse, der er indrømmet, må et skib ikke sejle videre til den næste anløbshavn, hvis der er utilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet til alt det affald, der er blevet og vil blive akkumuleret under skibets planlagte sejlads til den næste anløbshavn.

AFSNIT 4

HÅNDHÆVELSE

Artikel 10

Inspektioner

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

Artikel 11
Inspektionsforpligtelser

1. Hver medlemsstat foretager inspektion af skibe, der anløber dens havne, svarende til mindst 15 % af det samlede antal individuelle skibe, der årligt anløber dens havne.

Det samlede antal individuelle skibe, der anløber en havn i en medlemsstat, beregnes som det gennemsnitlige antal individuelle skibe i de foregående tre år som indberettet gennem denne del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 13.

2. Medlemsstaterne skal opfylde denne artikels stk. 1, ved at udvælge skibe på grundlag af Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme.

For at sikre harmonisering af inspektionerne og fastsætte ensartede betingelser for udvælgelse af skibe til inspektion vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at definere de detaljerede elementer i Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 20, stk. 2.

3. Medlemsstaterne fastlægger procedurer for inspektion af skibe, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, med henblik på, så vidt det er praktisk muligt, at sikre overholdelsen af dette direktiv.

Ved fastlæggelsen af disse procedurer kan medlemsstaterne tage hensyn til Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme, jf. stk. 2.

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 12

Informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem

Gennemførelsen og håndhævelsen af dette direktiv lettes ved hjælp af den elektroniske indberetning og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, der er fastsat i artikel 13 og 14.

Artikel 13

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 oplysninger inden for en rimelig frist, jf. direktiv 2010/65/EU:
 - a) oplysningerne om det faktiske ankomsttidspunkt og afgangstidspunkt for hvert skib, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, som anløber en havn i Unionen sammen med en identifikator for den pågældende havn
 - b) oplysningerne i forudanmeldelse af affald, jf. bilag 2
 - c) oplysningerne i affaldsleveringskvitteringen, jf. bilag 3
 - d) oplysningerne i fritagelsescertifikatet, jf. bilag 5.
3. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der er opført i artikel 5, stk. 2, er elektronisk tilgængelige gennem SafeSeaNet.

Artikel 14
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 ("inspektionsdatabase"). Inspektionsdatabasen skal 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:
 - a) inspektionsrapporten er udarbejdet
 - b) forbuddet mod sejlads er blevet ophævet, eller
 - c) en fritagelse er blevet udstedt.
3. Kommissionen sikrer, at inspektionsdatabasen gør det muligt at hente alle relevante data, som medlemsstaterne har indberettet, med henblik på at overvåge gennemførelsen af dette direktiv.

Kommissionen sikrer også, at inspektionsdatabasen leverer oplysninger til Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme, jf. artikel 11, stk. 2.

Kommissionen gennemgår jævnligt inspektionsdatabasen for at overvåge dette direktivs gennemførelse og gør opmærksom på eventuel tvivl om fuldstændig gennemførelse med henblik på at iværksætte korrigerende foranstaltninger.

4. Medlemsstaterne skal til enhver tid have adgang til de registrerede oplysninger i inspektionsdatabasen.

Artikel 15

Uddannelse af personale

Havnemyndigheder og myndigheder med ansvar for modtagefaciliteter i havne sikrer, at alt personale modtager den nødvendige uddannelse for at tilegne sig den viden, som er nødvendig for deres arbejde med håndtering af affald, idet opmærksomheden i særlig grad rettes mod sundheds- og sikkerhedsaspekter vedrørende håndtering af farligt affald, og at uddannelseskravene løbende ajourføres, så de imødekommer de udfordringer, som den teknologiske innovation medfører.

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, civilsamfundet og fagforeninger om anvendelsen af dette direktiv i havne i Unionen.

Artikel 18

Ændringsprocedure

1. Kommissionen tillægges beføjelser 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 dette direktiv, 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. Kommissionen tillægges også beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 19, med henblik på at ændre bilagene, når dette 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 havmiljøet tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 19 for at ændre dette direktiv, i det omfang det er nødvendigt for at undgå en sådan trussel, med henblik på ikke at anvende en ændring af MARPOL-konventionen i forbindelse med dette direktiv.
4. De delegerede retsakter, der er fastsat i denne artikel, vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af ændringen af MARPOL-konventionen 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 ret eller til at anvende denne ændring af det pågældende internationale instrument.

Artikel 19

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 18, stk. 1, 2 og 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ... [ikrafttrædelsesdato for dette direktiv]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen 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.
3. Den i artikel 18, stk. 1, 2 og 3, omhandlede delegation 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.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 18, stk. 1, 2 og 3, 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 eller Rådets initiativ.

Artikel 20

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002¹. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 21

Ændring af direktiv 2010/65/EU

I punkt A i bilaget til direktiv 2010/65/EU affattes punkt 4 således:

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

Artikel 6, 7 og 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/... om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe (EUT L ...)"".

Artikel 22

Ophævelse

Direktiv 2000/59/EF ophæves.

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

⁺ EUT: Indsæt venligst nummer, dato og oplysninger om offentliggørelse på direktivet i dokument 85/18 (2018/0012 (COD)).

Artikel 23

Evaluering

1. Kommissionen evaluerer dette direktiv og forelægge resultaterne af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet senest den ... [syv år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden]. Evalueringen skal også omfatte en rapport, som beskriver bedste praksis for affaldsforebyggelse og -håndtering om bord på skibe.
2. I forbindelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1625¹ evaluerer Kommissionen, næste gang Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds (EMSA's) mandat tages op til revision, om EMSA bør tildeles yderligere beføjelser med henblik på håndhævelse af dette direktiv.

Artikel 24

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... [24 måneder efter ikrafttrædelsen af dette direktiv]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1625 af 14. september 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EUT L 251 af 16.9.2016, s. 77).

Disse love og bestemmelser 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 retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 25

Ikrafttræden

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

Artikel 26

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG 1

KRAV TIL PLANER FOR MODTAGELSE OG HÅNDTERING AF AFFALD

Planerne for modtagelse og håndtering af affald skal gælde for alle typer affald fra skibe, som normalt anløber havnen, og udarbejdes under hensyn til havnens størrelse og den type skibe, som anløber den.

Planerne for modtagelse og håndtering af affald skal indeholde de følgende elementer:

- a) en vurdering af behovet for modtagefaciliteter i en havn på baggrund af behovet hos de skibe, der normalt anløber havnen
- b) en beskrivelse af havnemodtagefaciliteternes type og kapacitet
- c) en beskrivelse af procedurerne for modtagelse og indsamling af affald fra skibe
- d) en beskrivelse af ordningen for omkostningsdækning
- e) en beskrivelse af proceduren for indberetning af påståede utilstrækkelige modtagefaciliteter i havnen
- f) en beskrivelse af proceduren for løbende høring af havnebrugere, affaldsfirmaer, terminaloperatører samt andre berørte parter og
- g) en oversigt over typen og mængden af affald, der modtages fra skibe og håndteres i faciliteterne.

Planerne for modtagelse og håndtering af affald kan også omfatte:

- a) et resumé af relevant national ret samt proceduren og formaliteterne for levering af affald til havnens modtagefaciliteter
- b) en identifikation af et kontaktsted i havnen
- c) en beskrivelse af eventuelt udstyr og eventuelle processer til forbehandling i forbindelse med særlige affaldsstrømme i havnen
- d) en beskrivelse af metoder til registrering af den faktiske brug af modtagefaciliteterne i havnen
- e) en beskrivelse af metoder til registrering af mængderne af afleveret affald fra skibe
- f) en beskrivelse af, hvordan de forskellige affaldsstrømme styres i havnen.

Procedurene for modtagelse, indsamling, oplagring, behandling og bortskaffelse bør i alle henseender være i overensstemmelse med en miljøstyringsordning, som er egnet til gradvis at mindske disse aktiviteter miljøpåvirkning. Procedurene antages at være i overensstemmelse, hvis de efterkommer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1221/2009¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1221/2009 af 25. november 2009 om organisationers frivillige deltagelse i en fællesskabsordning for miljøledelse og miljørevision (EMAS) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 761/2001 og Kommissionens beslutning 2001/681/EF og 2006/193/EF (EUT L 342 af 22.12.2009, s. 1).

BILAG 2

STANDARDFORMULAR TIL FORUDANMELDELSE AF AFFALD TIL MODTAGEFACILITETER I HAVNE

Anmeldelse om aflevering af affald til:
(EU) 2019/...⁺)

(angiv navnet på anløbshavn, jf. artikel 6 i direktiv

Denne formular bør opbevares om bord på skibet sammen med den behørig olieoptegnelsesbog, fragtoptegnelsesbog, affaldsoptegnelsesbog eller affaldsstyringsplan som krævet i MARPOL-konventionen.

1. SKIBSOPLYSNINGER

1.1 Skibets navn:	1.5 Ejer eller operatør:
1.2 IMO-nummer:	1.6 Kendingsnummer eller -bogstaver:
	MMSI (identitet i den maritime mobiltjeneste)-nummer:
1.3 Bruttotonnage:	1.7 Flagstat:
1.4 Skibstype:	☐ Olie tankskib ☐ Kemikalietanker ☐ Bulkskib ☐ Container ☐ Andet lastskib ☐ Passagerskib ☐ Ro-ro ☐ Andet (specificer)

2. HAVNE- OG SEJLADSOPLYSNINGER

2.1 Sted/Terminalnavn:	2.6 Sidste havn, hvor der blev afleveret affald:
2.2 Ankomstdato og -tidspunkt:	2.7 Dato for sidste aflevering:
2.3 Afrejsedato og -tidspunkt:	2.8 Næste afleveringshavn:
2.4 Sidste havn og land:	2.9 Person, der indsender denne formular (hvis anden end skibsføreren):
2.5 Næste havn og land (hvis kendt):	

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på dette direktiv.

3. TYPE OG MÆNGDE AFFALD OG LAGRINGSKAPACITET

Type	Affald, der skal afleveres (m ³)	Maksimal dedikeret lagerkapacitet til affald (m ³)	Affaldsmængde, der beholdes om bord (m ³)	Den havn, hvor det resterende affald vil blive afleveret	Skønnet affaldsmængde der vil blive produceret mellem anmeldelsen og næste anløbshavn (m ³)
MARPOL Bilag I – Olie					
Olieholdigt ballastvand					
Olierester (slam)					
Olieholdigt tankskyllevand					
Beskidt ballastvand					
Aflejringer og slam fra tankrensning					
Andet (angiv nærmere)					
MARPOL Bilag II – GIFTIGE FLYDENDE STOFFER (NLS) ¹					
Kategori X-substans					
Kategori Y-substans					
Kategori Z-substans					
AS- andre substanser					
MARPOL Bilag IV – Spildevand					

¹ Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den involverede NLS.

Type	Affald, der skal afleveres (m³)	Maksimal dedikeret lagerkapacitet til affald (m³)	Affaldsmængde, der beholdes om bord (m³)	Den havn, hvor det resterende affald vil blive afleveret	Skønnet affaldsmængde der vil blive produceret mellem anmeldelsen og næste anløbshavn (m³)
MARPOL Bilag V – Skrald					
A. Plast					
B. Madrester					
C. Husholdningsaffald (f.eks. papirprodukter, klude, glas, metal, flasker, lertøj, osv.)					
D. Madolie					
E. Aske fra forbrændingsanlæg					
F. Driftsaffald					
G. Døde dyr					
H. Fiskeriudstyr					
I. E-affald					
J. Lastrester ¹ (skadelige for havmiljøet)					

¹ Kan være et skøn. Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den tørre last.

Type	Affald, der skal afleveres (m ³)	Maksimal dedikeret lagerkapacitet til affald (m ³)	Affaldsmængde, der beholdes om bord (m ³)	Den havn, hvor det resterende affald vil blive afleveret	Skønnet affaldsmængde der vil blive produceret mellem anmeldelsen og næste anløbshavn (m ³)
K. Lastrester ¹ (ikke-skadelige for havmiljøet)					
MARPOL Bilag VI – Luftforureningsrelateret					
Ozonedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder sådanne stoffer ²					
Restprodukter fra udstødningsgas					

Øvrigt affald, der ikke er dækket af MARPOL					
Passivt fisket affald					

Bemærkninger

- Disse oplysninger anvendes til havnestatskontrol og andre inspektionsformål.
- Denne formular udfyldes, medmindre skibet er omfattet af en fritagelse i henhold til artikel 9 i direktiv (EU) 2019/...⁺.

¹ Kan være et skøn. Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den tørre last.
² Opstået fra normale vedligeholdelsesaktiviteter om bord.
⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på dette direktiv.

BILAG 3

STANDARDFORMULAR TIL AFFALDSLEVERINGSKVITTERINGEN

Den udpegede repræsentant for leverandøren af modtagefaciliteter i havne udsteder denne formular til skibsføreren af et skib, der har afleveret affald i overensstemmelse med artikel 7 i direktiv (EU) 2019/...⁺.

Denne formular skal opbevares om bord på skibet sammen med den behørig olieoptegnelsesbog, fragtoptegnelsesbog, affaldsoptegnelsesbog eller affaldsstyringsplan som krævet i MARPOL-konventionen.

1. MODTAGEFACILITET I HAVNE OG HAVNEOPLYSNINGER

1.1.	Sted/terminalnavn:
1.2.	Leverandør(er) af modtagefaciliteter i havne
1.3.	Behandlingsfacilitetsleverandør(er) – hvis anden end ovenstående:
1.4.	Affaldsafleveringsdato og -tidspunkt fra: til:

2. SKIBSOPLYSNINGER

2.1.	Skibets navn:	2.5.	Ejer eller operatør:		
2.2.	IMO-nummer:	2.6.	Kendingsnummer eller -bogstaver: MMSI (identitet i den maritime mobiltjeneste)- nummer:		
2.3.	Bruttotonnage:	2.7.	Flagstat:		
2.4.	Skibstype:	☐ Olie-tanker	☐ Kemikalietanker	☐ Bulkskib	☐ Container
		☐ Andet lastskib	☐ Passagerskib	☐ Ro-ro	☐ Andet (specificer)

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på dette direktiv.

3. TYPE OG MÆNGDE AF MODTAGET AFFALD

MARPOL Bilag I – Olie	Mængde (m ³)	MARPOL Bilag V – Skrald	Mængde (m ³)
Olieholdigt ballastvand		A. Plast	
Olierester (slam)		B. Madrester	
Olieholdigt tankskyllevand		C. Husholdningsaffald (f.eks. papirprodukter, klude, glas, metal, flasker, lertøj, osv.)	
Beskidt ballastvand		D. Madolie	
Aflejringer og slam fra tankrensning		E. Aske fra forbrændingsanlæg	
Andet (angiv nærmere)		F. Driftsaffald	
MARPOL Bilag II – GIFTIGE FLYDENDE STOFFER (NLS)	Mængde (m ³)/Navn ⁵	G. Døde dyr	
Kategori X-substans		H. Fiskeriudstyr	

Kategori Y-substans		I. E-affald	
		J. Lastrester ⁶ (skadelige for havmiljøet)	
		K. Lastrester ⁶ (ikke skadelige for havmiljøet)	
		MARPOL Bilag VI – Luftforureningsrelateret	Mængde (m ³)
Kategori Z-substans		Ozonnedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder sådanne stoffer	
AS – andre substanser		Restprodukter fra udstødningsgas	
MARPOL Bilag IV – Spildevand	Mængde (m ³)	Øvrigt affald, der ikke er dækket af MARPOL	Mængde (m ³)
		Passivt fisket affald	

⁵ Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den involverede NLS.

⁶ Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den tørre last.

BILAG 4

Kategorier af omkostninger og nettoindtægter vedrørende drift og administration af modtagefaciliteter i havne

Direkte omkostninger Direkte driftsomkostninger, der stammer fra den faktiske aflevering af affald fra skibe, inklusive nedenstående omkostninger.	Indirekte omkostninger Indirekte administrative omkostninger, der opstår som led i havnens styring af systemet, inklusive nedenstående omkostninger.	Nettoindtægter Nettoprovenu fra affaldshåndteringsordninger og tilgængelig national/regional finansiering, herunder nedenstående indtægtslementer.
– Tilrådighedsstillelse af infrastruktur til modtagefaciliteter i havnen, herunder containere, tanke, bearbejdningsværktøjer, pramme, lastbiler, affaldsmodtagelse, behandlingsanlæg – Koncessioner for leasing af stedet, hvis det er relevant, eller for leasing af det udstyr, der er nødvendigt for driften af modtagefaciliteter i havnen	– Udvikling og godkendelse af denne plan til modtagelse og håndtering af affald, herunder eventuelle ændringer af planen og dens gennemførelse – Opdatering af planen til modtagelse og håndtering af affald, herunder løn- og rådgivningsomkostninger, hvor det er relevant – Organisering af høringsprocedurer for (gen)evaluering af planen til modtagelse og håndtering af affald	– Finansielle nettofordele ved ordninger for udvidet producentansvar – andre nettoindtægter fra affaldshåndtering såsom genanvendelsesordninger – Finansiering i henhold til Den Europæiske Hav- og Fiskerifond (EHFF) – Anden tilgængelig finansiering eller tilskud til havne til affaldshåndtering og fiskeri.

– Den faktiske drift af modtagefaciliteterne i havnen: indsamling af affald fra skibet, transport af affald fra havnens modtagefaciliteter til endelig behandling, vedligeholdelse og rengøring af havnens modtagefaciliteter, udgifter til personale, herunder overarbejde, elforsyning, affaldsanalyse og forsikring – Forberedelse til genbrug, genanvendelse eller bortskaffelse af affald fra skibe, herunder særskilt indsamling af affald – Administration: fakturering, udstedelse af affaldsleveringskvitteringer til skibet, indberetning.	– Forvaltning af ordningerne for anmeldelse og omkostningsdækning, herunder anvendelse af nedsatte afgifter for "grønne skibe", levering af IT-systemer på havneniveau, statistisk analyse og tilhørende lønomkostninger – Tilrettelæggelse af offentlige indkøbsprocedurer for levering af modtagefaciliteter i havne samt udstedelse af de nødvendige tilladelser til levering af modtagefaciliteter i havne – Kommunikation af information til havnebrugere via distribution af løbesedler, opsætning af skilte og plakater i havnen eller offentliggørelse af oplysninger på havnens hjemmeside og elektronisk overførsel af oplysningerne, jf. artikel 5
--	---

	– Forvaltning af affaldshåndteringsordninger: ordninger for udvidet producentansvar, genanvendelse og ansøgning om og gennemførelse af national/regional finansiering – Andre administrative udgifter: udgifter til overvågning og elektronisk indberetning af fritagelser, jf. artikel 9.	
--	---	--

BILAG 5

FRITAGELSESCERTIFIKAT I HENHOLD TIL ARTIKEL 9
I FORBINDELSE MED KRAVENE UNDER ARTIKEL 6,
ARTIKEL 7, STK. 1, OG ARTIKEL 8 I DIREKTIV (EU) 2019/...⁺
I HAVNEN[E] I [ANGIV HAVN] I [ANGIV MEDLEMSSTAT]¹

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	Flagstat
[indsæt skibets navn]	[indsæt IMO-nummer]	[indsæt flagstatens navn]

sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige anløb i følgende havn(e), der befinder sig i
[indsæt medlemsstatens navn] ifølge en tidsplan eller forudbestemt rute:

[]

og anløber disse havne mindst en gang hver anden uge:

[]

og har indgået en aftale for at sikre betaling af afgifter for og aflevering af affald til havnen eller en
tredjepart i havnen:

[]

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på dette direktiv.

¹ Slet det ikke gældende.

og er således fritaget, i henhold til [*Indsæt relevant bestemmelse i landets nationale lovgivning*],
[fra kravene om:

- ☐ *obligatorisk aflevering af affald fra skibe*
- ☐ *forudanmeldelse af affald, og*
- ☐ *betaling af den obligatoriske afgift i følgende havn(e):]*

Dette certifikat er gyldigt indtil [*indsæt dato*], medmindre begrundelsen for udstedelse af certifikatet ændres inden denne dato.

Sted og dato

.....

Navn

Titel
